

Paragrafy na elektryki



KRZYSZTOF GAWRON

Absolwent finansów i bankowości na Uniwersytecie Ekonomicznym w Krakowie. Od ćwierć wieku zawodowo związany z branżą ubezpieczeniową. W CV ma również kilkuletnie doświadczenie w pracy dla fundacji pomagającej ofiarom wypadków drogowych. Maratończyk biegowy, pasjonat kolarstwa i autor szeregu tekstów dla bikeBoardu. Większość rowerowych kilometrów spędza na szosie, aby w sezonie odkrywać piękno alpejskich przełęczy.



Można śmiało zaryzykować tezę, że rower elektryczny jest jedną z kluczowych i bardziej rewolucyjnych zmian technologicznych ostatnich lat w branży rowerowej. Jeszcze niedawno posiadanie e-bike'a było przywilejem zarezerwowanym dla zamożniejszych, obecnie koszt zakupu przestaje być barierą. Małymi krokami podążamy za Europą Zachodnią, gdzie w niektórych krajach elektryki sprzedają się już tak samo dobrze jak analogi (patrz: Holandia) i zapewne w niedalekiej przyszłości trend ten będzie przeważał na korzyść tych pierwszych. Wszak nieco ponad sto lat temu na świecie królowały furmanki, a automobil był luksusem.

Postęp technologiczny niejednokrotnie przysparzał człowiekowi nie tylko korzyści, lecz także niemałych kłopotów. Wiele zależy od tego, czy potrafimy używać tychże wynalazków z głową, czy idziemy na żywioł, zachłystując się euforią, której owe nam dostarczają. Przykład elektrycznych hulajnóg niech będzie najlepszą ilustracją tego, że zarówno świadomość posługiwania się sprzętem, jak i legislacja coraz częściej nie nadążają za nowinkami. A jak to jest z rowerami, w szczególności tymi z napędem wspomagany elektrycznie?

JESZCZE ROWER CZY JUŻ MOTOROWER?

Definicję roweru w polskim prawie określa art. 2 ust. 47 Ustawy Prawo o ruchu drogowym (**Kodeks drogowy**) – tekst jedn. Dz. U. z 2020 r., poz. 110. Zatem **rower** – *pojazd o szerokości nieprzekraczającej 0,9 m poruszany siłą mięśni osoby jadącej tym pojazdem; rower może być wyposażony w uruchamiany naciśnięciem 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.

Europejska nomenklatura różni się od powszechnie używanej w naszym kraju, ponieważ **rowerem elektrycznym** określany jest każdy rower z silnikiem i baterią, **pedelec** (skrót od *pedal electric cycle*) to taki rower elektryczny, którego napęd pełni funkcję wspomagającą i działa tylko wtedy, gdy rowerzysta pedałuje, a **e-bike** to rower elektryczny, którego napęd może działać niezależnie od pedałowania, czyli posiadający manetkę/przełącznik gazu jak w motorowerze.

Z kolei o technicznych parametrach rowerów elektrycznych szczegółowo traktuje norma europejska EN 15194:2018. Warto o niej wspomnieć, choćby z powodu możliwych przyszłych dostosowań prawodawstwa krajowego.



Foto: Radosław Pasterki

wego do europejskiego, a także dalszych rozważań o tym, jakimi pojazdami tak naprawdę się poruszamy:

- **pedelec** o mocy do 250 W, z $V_{\max}$ do 25 km/h – traktowany jako zwykły rower i nie jest zaliczany do klasyfikacji rowerów elektrycznych;
- **kategoria L1e-A** – rower elektryczny z mocnym napędem – to pedelec o mocy do 1 kW, z $V_{\max}$ do 25 km/h i/lub e-bike o mocy do 4 kW, z $V_{\max}$ do 25 km/h;
- **kategoria L1e-B** – motorower elektryczny – to pedelec o mocy do 1 kW, z $V_{\max}$ do 45 km/h i/lub e-bike o mocy do 4 kW, z $V_{\max}$ do 45 km/h.

Jak widzicie, chcąc być w zgodzie z Europą, powinniśmy postąpić się terminem **pedelec**, mając na myśli najbardziej popularny rodzaj roweru z napędem o wspomaganie elektrycznym. Na co dzień nie posługujemy się fachową terminologią, określeniami najczęściej będącymi w obiegu są właśnie – elektryk, e-bike, rower elektryczny czy e-rower.

W interesującej nas materii – pojazdów napędzanych siłą mięśni i jedynie wspomaganym napędem elektrycznym – w przeważającej większości dopuszczonymi do ruchu po drogach publicznych będą **rowery**, w myśl art. 2 ust. 47 Kodeksu drogowego oraz pojazdy nie-

mieszczące się w tym pojęciu, opisane w art. 2 ust. 46 Kodeksu drogowego jako **motorowery**, w szczególności kategoria L1e (motorowery dwukołowe).

Takie zdefiniowanie pojazdów każe się zastanowić przede wszystkim nad zgodnością ich faktycznych parametrów technicznych z obowiązującymi przepisami, zasadami poruszania się po drogach publicznych, uprawnieniach do kierowania nimi oraz nad możliwymi następstwami łamania obowiązujących norm.

NO TO W DROGĘ!

Rower

- Uprawnionymi do kierowania rowerami są wszyscy, którzy ukończyli 18. r.ż., dzieci w wieku od 10. do 18. r.ż. na podstawie karty rowerowej, a dzieci poniżej 10. r.ż. wyłącznie pod opieką dorosłych.
- *Kierujący rowerem jest obowiązany korzystać z drogi dla rowerów lub pasa ruchu dla rowerów, jeśli są one wyznaczone dla kierunku, w którym się porusza lub zamierza skręcić. Kierujący rowerem, korzystając z drogi dla rowerów i pieszych, jest obowiązany zachować szczególną ostrożność i ustępować miejsca pieszym* (art. 33 ust. 1 Kodeksu drogowego).
- Możesz jechać chodnikiem, jeśli opiekujesz się rowerzystą młodszym niż 10 lat. Jest to również dozwolone w przypadku bardzo złych warunków pogodowych – silny wiatr, ulewa, gołoledź, gęsta mgła – kiedy jazda jeźdźnią może być dla Ciebie niebezpieczna. Z chodnika możesz też skorzystać przy drogach o prędkości dopuszczalnej wyższej niż 50 km/h, jeśli chodnik jest szerszy niż 2 m, a obok nie ma drogi rowerowej. **Pamiętaj, że na chodniku jesteś gościem i musisz ustępować miejsca pieszym** (art. 33 ust. 6 Kodeksu drogowego).
- Rower powinien być wyposażony w:
 - światło pozycyjne przednie o barwie białej lub żółtej selektywnej;
 - światło pozycyjne tylne barwy czerwonej – może być migające;
 - światło odblaskowe tylne czerwone o kształcie innym niż trójkąt;
 - przynajmniej jeden sprawnie działający hamulec;
 - dzwonek lub inny sygnał ostrzegawczy o nieprzerwalnym dźwięku.
- **Kask ani kamizelka odblaskowa** nie są obowiązkowe.
- Przepisy Kodeksu drogowego obowiązują na drogach publicznych w strefach ruchu i w strefach zamieszkania – tak mówi art. 1 ust. 1 Ustawy – oraz mogą, ale nie muszą tam, gdzie zarządca terenu ustanowił własny regulamin. W większości parków jazda rowerem jest dozwolona, jeśli tylko nie zagraża pieszym. Wyjątkiem mogą tu być **parki narodowe**, gdzie poruszanie się rowerem nie jest dozwolone, chyba że po wyznaczonych ścieżkach dla rowerów. Nie ma ograniczeń w poruszaniu się rowerem **po lesie**.

Motorower

- Żeby kierować motorowerem trzeba mieć ukończone 14 lat, uzyskać orzeczenie lekarskie o tym, że nie istnieją przeciwwskazania do kierowania pojazdami mechanicznymi.
- Trzeba zdać egzamin na prawo jazdy odpowiedniej kategorii (kategoria AM).
- Jeśli kandydat na kierowcę motoroweru ma mniej niż 18 lat, będzie musiał dodatkowo przedstawić pisemną zgodę rodzica lub prawnego opiekuna.
- Pojazd, między innymi, musi być dopuszczony do ruchu przez właściwy organ, mieć na stałe zamontowane tablice rejestracyjne, ubezpieczenie OC, przechodzić okresowe przeglądy rejestracyjne, poruszać się przez cały rok z włączonymi światłami mijania, a jego użytkownik używać kasku.

Oczywiście jest niewielka grupa e-bike'ów, które są sprzedawane ze wszelkimi następstwami zakwalifikowania do kategorii motorowerów, ale tą grupą, poza wywołaniem tematu na potrzeby tego opracowania, nie będziemy się bardziej szczegółowo zajmować. Jestem pewien, że osoby, które świadomie kupują pojazdy z tej grupy, mają odpowiedni zakres wiedzy i umiejętności potrzebne do ich prowadzenia, a jeśli nie, to po lekturze niniejszego artykułu ich wiedza odpowiednio wzrośnie. Warto w tym miejscu nadmienić, że zgodnie z **Kodeksem drogowym** nie mogą się one poruszać po ścieżkach dla rowerów, o chodnikach nie wspominając.

PRZEPISY PRZEPISAMI, ALE JAK TO JEST W REALU?

Liczba pojazdów – powstałych po przerobieniu „legalnych” e-bike'ów czy zbudowanych na bazie analogowych rowerów, choćby poprzez zainstalowanie tzw. zestawu do konwersji na elektryka – czyli w myśl przepisów: niebędących rowerami i *de facto* funkcjonujących w szarej strefie, bez wyraźnego określonego statusu jest niemała. Na twarzach znanych autoryzowanych sprzedawców i profesjonalnych mechaników rowerowych – pytanym przeze mnie o skalę zjawiska – zawsze pojawiał się uśmiech. Można zaryzykować szacunek, że co najmniej jedna trzecia, a według niektórych nawet blisko połowa, rowerów elektrycznych w Polsce to wehikuły bez prawa do poruszania się po drogach

publicznych. Niesie to za sobą szereg rozmaitych konsekwencji, których garść przybliżę Wam zaproszeni do dyskusji specjaliści.

Na szczęście nie jest tak, jak w przypadku hulajnog elektrycznych, których popularność wynikająca przede wszystkim z dostępności czy mody, doprowadziła do tego, że stały się postrachem pieszych i służb porządkowych, bezpardonowo wkraczając do przestrzeni miejskich. Nie słyszy się o wypadkach z udziałem, czy wręcz spowodowanych przez kierujących rowerami elektrycznymi, jak dzieje się to w przypadku e-hulajnog. Niedobrze by się stało, gdyby skądinąd pozytywne zjawisko elektromobilności rowerowej nabrało pejoratywnego znaczenia.

Ponieważ legislacja i świadomość służb na razie wydają się być pół kroku za rzeczywistością, należy spodziewać się w nieodległej przyszłości doprecyzowania przepisów, tak aby przede wszystkim zapewnić bezpieczeństwo uczestnikom ruchu. Ważnym graczem w tej rozgrywce jest Komisja Europejska, która dostrzegając problem, wydaje wytyczne, mające na celu dostosowanie przepisów zapewniających większą ochronę poszkodowanym przez pojazdy z napędami elektrycznymi. Ja sam wolałbym poruszać się po drodze swoim e-bike'em z prędkością co najmniej 40 km/h, mając pełne przekonanie, że w razie czego nie poniosę konsekwencji karnych, a moja polisa OC w życiu prywatnym spełni swoje zadanie. Skoro już wywołałem temat ubezpieczeń. Już teraz zapraszam do lektury kolejnego numeru, w którym przybliżę Wam nieco tajemnej wiedzy z zakresu ubezpieczeń, ważnych z punktu widzenia posiadacza roweru, w szczególności elektrycznego.



O wybrane zagadnienia cywilnoprawne zapytałem Pana Jacka Gęga – prawnika Fundacji Pomocy Poszkodowanym „RAZEM” prowadzącej **Miejskie Centrum Informacji Wypadkowej w Krakowie**. MCIW m.in. udziela bezpłatnej pomocy prawnej osobom poszkodowanym w wypadkach komunikacyjnych (www.mciw.pl).

Z jakimi następstwami musi się liczyć osoba samodzielnie dokonująca przeróbki roweru?

Posiadacz takiego roweru po jego przerobieniu straci uprawnienia z tytułu gwarancji i to jest pierwsze niekorzystne następstwo. Kolejne może być natomiast bardziej dolegliwe. Przeróbka roweru, z pozoru niewinna, może zmienić charakter roweru z pojazdu niemechanicznego na pojazd mechaniczny. O zmianie charakteru pojazdu zdecydować w konkretnej sprawie opinia biegłego, a biegły oceni stan faktyczny pojazdu (czyli jego parametry), a nie jego charakter wynikający z dokumentów sprzedaży. Z punktu widzenia prawa cywilnego taka zmiana spowoduje rozszerzenie ewentualnej odpowiedzialności posiadacza pojazdu w razie kolizji z innym pojazdem niemechanicznym albo pieszym.

Podstawowa zasada odpowiedzialności w prawie cywilnym oparta jest na zasadzie winy sprawcy i taka zasada będzie panować w sytuacji kolidowania zwykłego roweru z pieszym. Po przeróbce ta zasada zostanie zamieniona na odpowiedzialność opartą na zasadzie ryzyka. Ewentualny poszkodowany nie będzie musiał udowodniać winy sprawcy jadącego przerobionym rowerem, gdyż tylko z wyłącznej winy poszkodowanego, osoby trzeciej lub zaistnienia siły wyższej nie dojdzie do przypisania odpowiedzialności posiadaczowi przerobionego roweru. W praktyce sądowej oznacza to wygraną sprawę o odszkodowanie, wytoczoną przez poszkodowanego w sytuacji, gdy biegły powołany w procesie sporządzi dwa warianty opinii, tj. pierwszy korzystny dla sprawcy, a drugi korzystny dla poszkodowanego. Zasada ryzyka spowoduje konieczność uwzględnienia wariantu korzystniejszego dla poszkodowanego. Dodatkowo zasada ryzyka przenosi ciężar udowodnienia okoliczności z poszkodowanego na posiadacza pojazdu mechanicznego. Taka sama kolizja z rowerem nieprzerobionym wymusza na poszkodowanym-pieszym bezwzględną konieczność udowodnienia winy, co często jest trudne w niejednoznacznych sytuacjach drogowych.

Kolejnym problemem związanym z ewentualną przeróbką może być problem z uruchomieniem przez sprawcę ewentualnej polisy OC w życiu prywatnym. W tym sensie, że w sytuacji, gdy sprawca porusza się na rowerze nieprzerobionym, będzie on mógł wykorzystać swoją polisę OC w życiu prywatnym dla zaspokojenia roszczeń poszkodowanego. Po przeróbce może spotkać się z odmową zakładu ubezpieczeń, który w przeróbce będzie dopatrywał się rażącego niedbalstwa, które z kolei wyklucza co do zasady możliwość uruchomienia polisy.

Jak wygląda poruszanie się rowerem elektrycznym poza drogami publicznymi, strefami zamieszkania? Czy w związku z tym, że nie obowiązuje mnie Kodeks drogowy, to powinienem stosować jakieś inne przepisy? Czy ma znaczenie, że to rower po przeróbce?

Rozszerzenie zasady odpowiedzialności poprzez jej zmianę z konstrukcji winy na konstrukcję ryzyka zajdzie w każdym przypadku, niezależnie od faktu, czy taki pojazd porusza się po drodze publicznej, czy też w innym miejscu, np. parku, leśnej ścieżce czy terenie prywatnym. A zatem te niekorzystne konsekwencje i czasem odszkodowawczo bolesne przeróbki roweru mogą dotyczyć każdej ewentualnej kolizji bądź wypadku niezależnie od miejsca zdarzenia. W takim przypadku pełnomocnik poszkodowanego będzie stosował przepisy zawarte w Kodeksie cywilnym, tzw. czynny niedozwolony. W szczególności art. 415, 435, 436 jako podstawy odpowiedzialności, art. 444 i 445 w zakresie doznanych obrażeń ciała i – oby do tego nie doszło – art. 446, który mówi o przypadku skutku śmiertelnego.

Liczba pojazdów – powstałych po przerobieniu „legalnych” e-bike’ów czy zbudowanych na bazie analogowych rowerów, choćby poprzez zainstalowanie tzw. zestawu do konwersji na elektryka – czyli w myśl przepisów: niebędących rowerami i *de facto* funkcjonujących w szarej strefie, bez wyraźnie określonego statusu jest niemała.

Co, kiedy nabyłem używany, już przerobiony rower świadomie/nieświadomie? Czy sprzedawca odpowiada za swój czyn?

W takim przypadku ewentualna odpowiedzialność sprzedawcy będzie zależeć od udowodnionego bądź nieudowodnionego adekwatnego związku przyczynowego pomiędzy przeróbką a zdarzeniem drogowym. Jeśli do zdarzenia drogowego by nie doszło w sytuacji kolidowania nieprzerobionego roweru (bo np. nie rozwinąłby taki pojazd tak dużej prędkości, która była przyczyną potrącenia pieszego), to taki związek istnieje, a więc i ewentualna odpowiedzialność sprzedawcy, który pojazd przerobił.

Brak świadomości kupującego na temat przeróbki w sytuacji kolidowania z pieszym nie ma znaczenia dla odpowiedzialności opartej na zasadzie ryzyka, ale wobec sprzedawcy, który rower przerobił, kupujący miałby możliwość dochodzenia roszczeń regresowych (tj. odpowiada wobec pieszego, ale po zaplaceniu odszkodowania mógłby żądać zwrotu odszkodowania lub jego części od sprzedawcy, jeśli w momencie zdarzenia nabywca nie wiedział o przeróbce).

Spora część elektryków to rowery nabyte w ramach działalności gospodarczej i użytkowane przez właściciela firmy czy pracowników? Kto odpowiada za szkody wyrządzone „pojazdami firmowymi”?

Odpowiedzialność zachodzi po stronie posiadacza pojazdu mechanicznego, więc wobec poszkodowanego odpowiada firma. Ale gdy firma oddaje taki pojazd mechaniczny w posiadanie zależne (np. pracownikowi), to taką odpowiedzialność ponosi posiadacz zależny – tj. pracownik firmy – sprawca, chyba że o przeróbce nie wiedział.

Poszkodowany może spróbować dochodzić swoich roszczeń także z polisy OC firmy (jeśli firma taką polisę posiada) lub z polisy własnej OC posiadacza zależnego. W takim wypadku może być jednak odmowa wypłaty ze strony zakładu ubezpieczeń ze względu na przyjęcie, iż taka przeróbka stanowi przejaw rażącego niedbalstwa.

Wypożyczonym z legalnej wypożyczalni rowerów elektrykiem spowodowałem kolizję z pieszym. Jakie są konsekwencje mojego gapiostwa w świetle prawa cywilnego?

Takie jak wspominałem powyżej. Odpowiada posiadacz zależny, czyli sprawca, chyba że o przeróbce nie wiedział. Poszkodowany może też spróbować dochodzić roszczeń z polisy własnej OC sprawcy czynu niedozwolonego z zastosowaniem zasady ryzyka.

Konsekwencje mogą okazać się bardzo dotkliwe w postaci konieczności zapłaty zadośćuczynienia za doznaną krzywdę, zwrotu poniesionych kosztów leczenia i rehabilitacji (a nawet wyłożenia na te koszty). Przepisy w uzasadnionych ciężkich zdrowotnie przypadkach umożliwiają zapłatę renty (również dożywotniej) i zwrotu utraconych korzyści. W sumie mogą to być kwoty rzędu kilkuset tysięcy złotych.



Foto: Radosław Pasterki



Pani nadkomisarz **Joanna Biel-Radwańska**, specjalista Wydziału Ruchu Drogowego Komendy Wojewódzkiej Policji w Krakowie, przybliży kwestie odpowiedzialności karnej.

Z jaką prędkością mogą poruszać się rowerem po drodze publicznej w terenie zabudowanym, a z jaką po ścieżce rowerowej poza nim? Jaka jest kara za jej przekroczenie?

Ustawa Prawo o ruchu drogowym nie określa szczegółowo prędkości dla pojazdu typu rower. Jednakże poruszając się pojazdem, a rower to również pojazd – zgodnie z definicją art. 2 pkt 47 Ustawy Prawo o ruchu drogowym, należy stosować się do obowiązujących przepisów dotyczących dopuszczalnej prędkości, jaka obowiązuje w danym miejscu.

Przypominam, że zgodnie z art. 20 ust. 1 i 1a Ustawy Prawo o ruchu drogowym dopuszczalna prędkość pojazdu lub zespołu pojazdów na obszarze zabudowanym w godzinach 5:00–23:00 wynosi 50 km/h, natomiast w godzinach nocnych, tj. od 23:00–5:00 wynosi 60 km/h.

Prędkość dopuszczalna pojazdu lub zespołu pojazdów w strefie zamieszkania wynosi 20 km/h.

Na danym odcinku drogi prędkość może być podwyższona lub obniżona znakiem drogowym B-33 „ograniczenie prędkości”, który oznacza zakaz przekraczania prędkości określonej na znaku liczbą kilometrów na godzinę.

W kwestii karania – kierujący rowerem, popełniając wykroczenie w ruchu drogowym, otrzymuje grzywnę w drodze mandatu karnego. Rowerzyści naruszający przepisy nie są karani punktami karnymi.

Czy poruszając się po drodze publicznej rowerem po przeróbkach, powinienem liczyć się z sankcjami?

Odnosząc się do tego pytania, chciałabym przypomnieć, że aby pojazd był dopuszczony do ruchu, musi spełniać określone warunki techniczne, które są wskazane w art. 66 Ustawy Prawo o ruchu drogowym oraz Rozporządzeniu w sprawie warunków technicznych pojazdów i ich obowiązkowego wyposażenia. Głównie chodzi o to, aby korzystanie z tego pojazdu nie zagrażało bezpieczeństwu osób nim jadących lub innych uczestników ruchu drogowego. Przerobienie jakichkolwiek elementów pojazdu może stanowić zagrożenie w ruchu drogowym.

Za ujawnienie takiego naruszenia prawa grozi mandat karny do 500 zł.

Czy przerabiający rower na motorower ponosi odpowiedzialność karną?

Osoba, która dokonuje przeróbek roweru w zakresie niedozwolonym przez art. 66 Ustawy Prawo o ruchu drogowym oraz Rozporządzenie w sprawie warunków technicznych pojazdów i ich obowiązkowego wyposażenia musi liczyć się z odpowiedzialnością za popełnienie wykroczenia. Poruszając się pojazdem, który nie spełnia odpowiednich warunków technicznych, dopuszczających go do ruchu, może przyczynić się do powstania groźnego w skutkach wypadku drogowego. Wtedy już jest za późno. Dlatego myśleć należy przed wypadkiem, a nie po wypadku i szukać jego przyczyn, analizując nieprawidłowości, których można było uniknąć.

Motorower jest pojazdem o innej konstrukcji, wyposażeniu i wymaga od kierującego umiejętności jego prowadzenia. Aby móc kierować motorowerem, należy mieć odpowiednie uprawnienia, tj. kat AM lub T, B1, B i wyższe. Osoby, które ukończyły 18. r.ż. przed 19 stycznia 2013 roku, mogą kierować motorowerem jako osoba pełnoletnia.

Warto podkreślić, że motorower (w tradycyjnym wydaniu – przyp. autora) jest pojazdem bardzo popularnym – zwłaszcza wśród młodzieży. Aby móc uzyskać prawo jazdy uprawniające do kierowania tym pojazdem, tj. kat AM, należy mieć ukończone 14 lat i zdać egzamin państwowy w Wojewódzkim Ośrodku Ruchu Drogowego.

Motorower, aby był dopuszczony do ruchu, musi spełniać określone warunki techniczne, które są wskazane w art. 66 Ustawy Prawo o ruchu drogowym. Głównie chodzi o to, aby korzystanie z tego pojazdu nie zagrażało bezpieczeństwu osób nim jadących lub innych uczestników ruchu drogowego. Ponadto podlega rejestracji w wydziale komunikacji. ■