

Jan Kluza¹

Kielce

ORCID ID: 0000-0002-0929-6093

HULAJNOGI ELEKTRYCZNE W PERSPEKTYWIE PRAWA KARNEGO I PRAWA WYKROCZEŃ

ABSTRACT

Electric scooters in the perspective of criminal law and law of petty offences

The article raises the issue of the status of electric scooters under criminal law and misdemeanor law. The Act of 2021 regulates the legal status of these vehicles and other personal transport devices under the provisions of the road traffic law. However, the status of the driver of such vehicles under the broadly understood criminal law remains an open question. The concept of a motor vehicle functioning in the provisions of the Penal Code and the Code of Petty Offences is not defined, which raises doubts about whether the new regulations on electric scooters and personal transport devices fall within the scope of the definition of a motor vehicle, and consequently, whether such persons can be held liable under certain types of prohibited acts specified in the Polish Penal Code and Polish Code of Petty Offences.

Keywords: electric scooter, personal transport device, motor vehicle, vehicle, traffic participant.

Słowa kluczowe: hulajnoga elektryczna, urządzenie transportu osobistego, pojazd mechaniczny, pojazd, uczestnik ruchu

¹ Doktor nauk prawnych, asesor sądowy w Sądzie Rejonowym w Kielcach, II Wydział Karny.

1. Wstęp

W ciągu ostatnich kilku lat widok polskich miast zdominowany został przez różnego rodzaju hulajnogi elektryczne, które spotkać można niemal na każdym kroku. Budziło to wiele wątpliwości związanych z określeniem, na jakich zasadach kierujący tymi pojazdami powinni się poruszać, w szczególności czy powinni oni korzystać z chodnika, jezdni czy ścieżki rowerowej. Kwestię tę uregulowała dopiero ustawa z dnia 30 marca 2021 r.² nowelizująca prawo o ruchu drogowym³. O potrzebie wprowadzenia tych regulacji świadczy fakt, że na etapie legislacyjnym do projektu ustawy w ramach konsultacji publicznych zgłoszono aż 61 uwag od osób fizycznych⁴, co jest wydarzeniem niemal niespotykanym.

Nowelizacja ta wprowadziła definicje legalne m.in. urządzenia wspomagającego ruch, hulajnogi elektrycznej czy urządzenia transportu osobistego. Na mocy tej ustawy uregulowano także zasady poruszania się tymi urządzeniami, a także dokonano nowelizacji Kodeksu wykroczeń, wprowadzając art. 86a Kodeksu wykroczeń⁵ penalizujący w istocie rzeczy przekroczenie prędkości, która jednak nie została określona w sposób precyzyjny, lecz opisowy⁶. Wprowadzone regulacje nie rozwiązują kompleksowo problematyki związanej z możliwością kwalifikowania niektórych zachowań związanych z tymi urządzeniami na gruncie prawa karnego. Kwestia ta zostanie rozwinięta w dalszej części artykułu.

2. Nowelizacja prawa o ruchu drogowym

Na podstawie wspomnianej wyżej nowelizacji prawa o ruchu drogowym z dnia 30 marca 2021 r. dokonano istotnych zmian w zakresie ruchu drogowego. Przede wszystkim w art. 2 pkt 17 p.r.d. zmieniono definicję uczestnika ruchu, rozszerzając ją także na osobę poruszającą się przy użyciu urządzenia wspomagającego ruch. Samo zaś urządzenie wspomagające ruch zostało zdefiniowane w pkt 18a tego artykułu jako „urządzenie lub sprzęt sportowo-rekreacyjny, przeznaczone do poruszania się osoby w pozycji stojącej, napędzane siłą mięśni”. Jak wskazuje Michał Burtowy, „jego [definicji z art. 2 pkt 18a p.r.d. – J.K.] zakres jest dość szeroki i obejmuje przede wszystkim mikropojazdy napędzane manualnie, takie jak rolki, wrotki, deskorolki i manualne hulajnogi. Wbrew pozorom definicja ta nie obejmuje butów do biegania (o ile nie są to buty z wbudowanymi

2 Ustawa z dnia 30 marca 2021 r. o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym oraz niektórych innych ustaw, Dz.U. poz. 720.

3 Ustawa z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym (t.j. Dz.U. z 2021 r. poz. 450), dalej jako: p.r.d.

4 Zob. stanowiska zgłoszone w toku konsultacji publicznych, dostępne na: <https://legislacja.rcl.gov.pl/projekt/12333706/katalog/12686566#12686566> [dostęp: 11 grudnia 2021 r.].

5 Ustawa z dnia 20 maja 1971 r. – Kodeks wykroczeń (t.j. Dz.U. z 2023 r. poz. 2119), dalej: k.w.

6 Art. 86a k.w. stanowi, że kto, kierując rowerem, hulajnogą elektryczną lub urządzeniem transportu osobistego albo poruszając się przy użyciu urządzenia wspomagającego ruch na chodniku lub drodze dla pieszych, nie porusza się z prędkością zbliżoną do prędkości pieszego lub nie ustępuje pierwszeństwa pieszemu, podlega karze grzywny albo karze nagany.

kółkami, tzw. *kick-rollers*), ponieważ osoba poruszająca się przy pomocy butów do biegania jest pieszym w rozumieniu art. 2 pkt 18 p.r.d.⁷. *A contrario* więc urządzeniem wspomagającym ruch nie będzie ani hulajnoga elektryczna, ani nie będą nimi inne urządzenia mechaniczne przeznaczone do poruszania się (np. *hooverboard*), jako że nie są poruszane siłą mięśni. Nie zmienia to jednak tego, że osoba taka będzie uczestnikiem ruchu w rozumieniu art. 2 pkt 17 p.r.d., ponieważ jest ona „kierującym”. Zgodnie bowiem z art. 2 pkt 20 p.r.d. kierujący oznaczę „osobę, która kieruje pojazdem lub zespołem pojazdów, a także osobę, która prowadzi kolumnę pieszych, jedzie wierzchem albo pędzi zwierzęta pojedynczo lub w stadzie”. W stosunku zaś do osób korzystających z urządzeń wspomagających ruch w uzasadnieniu projektu wskazano, że „w konsekwencji przyjętego rozwiązania osoba poruszająca się przy użyciu urządzenia wspomagającego ruch nie jest pieszym ani kierującym pojazdem”⁸. Jednocześnie w art. 2 pkt 31 p.r.d. wyraźnie wskazano, że urządzenie wspomagające ruch nie jest pojazdem, będzie nim zaś urządzenie przystosowane do poruszania się po drodze⁹. W art. 2 pkt 32 p.r.d. wyraźnie też wskazano, że hulajnoga elektryczna nie jest pojazdem silnikowym. Jednak z art. 2 pkt 47b p.r.d. wynika, że 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”. Stanowi więc ona pojazd, z tym że według prawa o ruchu drogowym nie jest pojazdem silnikowym. Z kolei w pkt 45c tego artykułu zdefiniowano urządzenie transportu osobistego jako „pojazd napędzany elektrycznie, z wyłączeniem hulajnogi elektrycznej, bez siedzenia i pedałów, konstrukcyjnie przeznaczony do poruszania się wyłącznie przez kierującego znajdującego się na tym pojeździe”.

W uzasadnieniu projektu wspomnianej ustawy stwierdzono, że „ponadto na podstawie obecnych przepisów ustawy – Prawo o ruchu drogowym osoba poruszająca się za pomocą hulajnogi elektrycznej albo urządzenia transportu osobistego nie może być traktowana jako pieszy ani też jako kierujący pojazdem, co powoduje wątpliwości i brak jednolitego podejścia do osób poruszających się za pomocą takich urządzeń ze strony organów uprawnionych do kontroli ruchu drogowego”¹⁰. Jak wskazuje Michał Burtowy, „uregulowania te [wprowadzone ustawą – J.K.] nie są jednak w pełni prawidłowe, chociaż stanowią pewien postęp w stanie prawnym pojazdów”¹¹. Ze stanowiskiem tym należy się zgodzić – problem bowiem wynika z określenia, z jaką prędkością należy poruszać się wspomnianymi urządzeniami. Otóż bowiem w art. 15a ust. 1 p.r.d. wskazano, że z urządzenia wspomagającego ruch należy korzystać na chodniku, drodze dla pieszych lub rowerów, zaś w ust. 3 wskazano, że korzystając z chodnika albo drogi dla pieszych, należy poruszać się z prędkością zbliżoną do prędkości pieszego, zachować szczególną

7 M. Burtowy, *Prawo o ruchu drogowym. Komentarz*, Warszawa 2021, s. 61.

8 Druk sejmowy nr 91, Sejm VIII kadencji, s. 12 projektu.

9 Co do rozważań na temat tego, czy hulajnoga elektryczna jest pojazdem, zob.: M. Tyralik, *Problemy związane z nowelizacją ustawy – Prawo o ruchu drogowym i nowymi zasadami korzystania z hulajnóg elektrycznych*, „Palestra” 2021, nr 6, s. 27.

10 Druk sejmowy nr 91, s. 11 projektu.

11 M. Burtowy, *Prawo o ruchu drogowym...*, s. 83–84.

ostrożność, ustępować pierwszeństwa pieszemu oraz nie utrudniać jego ruchu. O ile w odniesieniu do urządzenia wspomagającego ruch powyższe rozwiązanie jest zrozumiałe, gdyż ze względów konstrukcyjnych z reguły tego typu urządzenia nie rozwijają dużych prędkości, tak powtórzenie tego rozwiązania w odniesieniu do hulajnóg elektrycznych i UTO budzi zastrzeżenia. W art. 33 ust. 1 p.r.d. wskazano, że kierujący hulajnogą elektryczną zobowiązany jest do korzystania z drogi dla rowerów na analogicznych zasadach co rowerzysta, zaś w art. 33a p.r.d. wskazano, że obowiązany jest on korzystać z jezdni, gdzie ruch pojazdów jest dozwolony z prędkością nie większą niż 30 km/h, a brak jest wydzielonej ścieżki rowerowej. W pozostałych przypadkach może on korzystać z chodnika, jednak według art. 33c p.r.d. zobowiązuje kierującego hulajnogą elektryczną lub UTO do poruszania się z prędkością zbliżoną do pieszego, który to nakaz jest przecież inkryminowany na gruncie art. 86a k.w. Mija się to w ogóle z celem korzystania z UTO i hulajnogi elektrycznej, które przecież służą temu, żeby poruszać się szybciej niż pieszo. Trzeba jednak dodać, że w pierwotnej wersji projektu ustawy prędkość ta miała być określona precyzyjnie i nie przekraczać 8 km/h¹², z czego jednak na późniejszym etapie zrezygnowano. Również w projekcie społecznym z 2019 r.¹³ nie określono prędkości, z jaką powinien poruszać się kierujący UTO, co spotkało się z krytyką, że „powszechnie wiadomo, że brak precyzji sprzyja naruszaniu prawa w warunkach bezkarności, ponieważ określonego wymagania nie można wyegzekwować z uwagi na trudności interpretacyjne określenia »powoli«”¹⁴. Krytycznie co do określenia tej prędkości przez znamię nieostre na etapie legislacyjnym odnosiło się także Ministerstwo Sprawiedliwości¹⁵. Również firmy oferujące możliwość wypożyczania hulajnóg elektrycznych krytycznie odnosiły się do tego ograniczenia, m.in. Bolt wskazał, że „ograniczenie prędkości na chodnikach do prędkości dla pieszych wywołałoby jednak szereg obaw: i) bardzo niskie ograniczenie prędkości służyłoby jako zniechęcenie do korzystania z hulajnóg elektrycznych, a tym samym jest sprzeczne z celem miast, jakim jest przejście na bardziej ekologiczne środki transportu; ii) bardzo niskie prędkości nie byłyby bezpieczne dla kierujących hulajnogą i pieszych, a zatem przyniosłyby efekt przeciwny do zamierzonego”¹⁶.

3. Odpowiedzialność wykroczeniowa na gruncie art. 86a k.w.

Jak wspomniano powyżej, w związku z dokonanymi zmianami w prawie o ruchu drogowym w zakresie hulajnóg elektrycznych i UTO dokonano także nowelizacji Kodeksu

12 M. Burtowy, W. Kotowski, W. Radecki, *Hulajnogi elektryczne oraz inne mikropojazdy. Regulacje prawne i rozwiązania samorządowe*, Warszawa 2020, s. 52.

13 Projekt ustawy przygotowany przez kancelarię prawną TaylorWessing, <https://legislacja.rcl.gov.pl/projekt/12323652/katalog/12622437#12622437> [dostęp: 11 grudnia 2021 r.].

14 M. Burtowy, W. Kotowski, W. Radecki, *Hulajnogi elektryczne...*, s. 49.

15 Stanowisko Ministerstwa Sprawiedliwości, <https://legislacja.rcl.gov.pl/docs//2/12333706/12686560/12686563/dokument454995.pdf> [dostęp: 21 maja 2024 r.].

16 Stanowisko zgłoszone przez Bolt Polska, <https://legislacja.rcl.gov.pl/docs//2/12333706/12686566/12686569/dokument454956.pdf> [dostęp: 11 grudnia 2021 r.].

wykroczeń, penalizując w art. 86a k.w. de facto przekroczenie prędkości i nieustąpienie pierwszeństwa pieszemu. O ile w odniesieniu do drugiej z postaci wykroczenia nie można mieć zastrzeżeń, tak do pierwszej jego części już tak. Precyzyjnie rzecz ujmując, wykroczenie stanowi nieporuszanie się z prędkością zbliżoną do prędkości pieszego. Powyżej podkreślano to, że określenie to jest nazbyt nieprecyzyjne. W toku prac legislacyjnych wielokrotnie wyrażano krytyczne stanowisko, że określenie to może być w sposób różny interpretowane. Wynika to choćby z faktu, że ludzie, nawet w zbliżonym wieku, poruszają się pieszo z różną przecież prędkością. Jak wskazuje Izabela Kosierb, opierając się na dostępnej literaturze, „średnia prędkość pieszego wynosi ok. 7 km/h (tj. 2 m/s). Z analizy wskazanych danych (wyniki badań prędkości ruchu pieszych, [m/s] wg J. Strouhala, K. Kühnela i H. Heina) wynika, iż średnia prędkość normalnego chodu pieszego wynosi około 1,25 m/s (4,5 km/h), szybkiego chodu – ok. 1,75 m/s (6,3 km/h) oraz biegu – ok. 2,65 m/s (ok. 9,54 km/h). Zaznaczyć należy, że są to wartości uśrednione uwzględniające osoby w wieku od 6 do 65 lat i powyżej”¹⁷. W każdym jednak badaniach wartości te nieco się różnią – w badaniach z 2010 r. średnią prędkość określono już na 1,4 m/s, czyli 5,04 km/h¹⁸.

Kwestia zaś właściwego zbudowania normy sankcjonowanej ma zasadnicze znaczenie. Prawo wykroczeń jako element szeroko rozumianego prawa karnego musi być wykładane w sposób zawężający i ścisły. Normy prawa karnego muszą spełniać szczególne wymagania o charakterze gwarancyjnym, w czym szczególną rolę odgrywa wykładnia językowa znamion czynu zabronionego¹⁹. Funkcja gwarancyjna norm prawa karnego wyraża się w zasadzie *nullum crimen sine lege*, z której „wynikają określone rekomendacje nie tylko pod adresem praktyki tworzenia prawa, ale i pod adresem praktyki jego stosowania”²⁰. Rekomendacje te można określić jako „oczekiwanie, aby czyn zabroniony był dokładnie i skrupulatnie określony w ustawie, może być traktowane jedynie w kategoriach postulatu, przy którym pełne i ścisłe określenie ustawowego typu czynu zabronionego wydaje się zadaniem bardzo trudnym, o ile w ogóle możliwym do zrealizowania”²¹. Ustawowa określoność czynu zabronionego nie wyklucza jednak funkcjonowania znamion ocennych i nieostrych na gruncie prawa karnego²². Powinno to jednak następować w sytuacjach wyjątkowych, zaś znamię to nie powinno odnosić się do głównej czynności wykonawczej czynu zabronionego. Jak wskazuje Magdalena Kowalewska-Łukuć, „samo posłużenie się w typizacji znamionami ocennymi i nieostrych zasady tej jeszcze nie narusza. Zbyt duży pas nieostrości i tym samym zbyt duży luz decyzyjny może już jednak

17 I. Kosierb, [w:] *Kodeks wykroczeń. Komentarz*, red. J. Lachowski, Warszawa 2021, s. 425; zob. przywołana tam literatura.

18 M. Mroziak, *Badania i ocena prędkości poruszania się pieszych użytkowników ruchu drogowego*, „Postępy Nauki i Techniki” 2010, nr 5, s. 143; zob. też P. Czech, *Prędkość poruszania się pieszych w aspekcie wypadków drogowych z uwzględnieniem specjalnych warunków ruchu – część 1*, „Zeszyty Naukowe Politechniki Śląskiej. Seria: Transport” 2010, z. 67, s. 33.

19 W. Wróbel, A. Zoll, *Polskie prawo karne. Część ogólna*, Kraków 2013, s. 117.

20 J. Wyrembak, *Zasada nullum crimen sine lege a wykładnia prawa (ze szczególnym uwzględnieniem pozycji metody językowej)*, „Przeгляд Sądowy” 2009, nr 1, s. 85.

21 T. Kaczmarek, *O ustawowych znamionach typu czynu zabronionego*, „Państwo i Prawo” 2020, nr 3, s. 130.

22 J. Warylewski, *Prawo karne. Część ogólna*, Warszawa 2020, s. 278.

prowadzić do nadmiernego wzrostu roli wykładni i zaistnienia de facto aktu quasi-prawotwórczego po stronie władzy sądowniczej. Decyzja, czy dane zachowanie jest czynem zabronionym, będzie bowiem w większym stopniu zależna od sędziowskiego uznania niż od słów ustawy, dodajmy, słów nieostrych i nieprecyzyjnych²³. W omawianym jednak przypadku tak właśnie jest, ponieważ właśnie *clou* czynności z art. 86a k.w. odnosi się do poruszania się z prędkością większą od pieszego. Wobec tego należałoby postulować penalizowanie nie samego faktu szybszej jazdy od pieszego, lecz stworzenie przez kierującego hulajnogą elektryczną lub UTO zagrożenia dla pieszych. Równie dobrze jednak zachowanie takie może być już obecnie penalizowane na gruncie wykroczenia z art. 86 § 1 k.w.

4. Hulajnoga elektryczna i urzędzenia transportu osobistego a przestępstwa i wykroczenia przeciwko bezpieczeństwu w komunikacji

Dużo bardziej jednak ciekawie przedstawia się kwestia tego, czy i jak hulajnoga elektryczna i UTO mają się do dotychczasowych regulacji prawa karnego, w szczególności w odniesieniu do przestępstw i wykroczeń przeciwko bezpieczeństwu w komunikacji. Wypada zresztą dodać, że Michał Burtowy, Wojciech Kotowski i Wojciech Radecki wskazywali na zbędność wprowadzania art. 86a k.w., stwierdzając, że wystarczający w tym względzie byłby art. 97 k.w.²⁴

W odniesieniu do przestępstw przeciwko komunikacji analizę odpowiedzialności kierującego hulajnogą elektryczną lub UTO należy rozpocząć od przestępstwa z art. 177 k.k. Spowodowanie wypadku komunikacyjnego stanowi przestępstwo powszechne, którego sprawcą może być co do zasady każdy człowiek²⁵. Do istoty tego przestępstwa należy wszak naruszenie zasad bezpieczeństwa w ruchu lądowym, wodnym lub powietrznym, z czego wynikają wątpliwości związane z tym, czy jego sprawcą może być tylko uczestnik ruchu²⁶. Niewątpliwie jednak kierujący hulajnogą elektryczną lub UTO jest osobą zdolną do popełnienia przestępstwa z art. 177 k.k., gdyż jest uczestnikiem ruchu drogowego (art. 2 pkt 17 p.r.d.) i obowiązują go reguły ruchu drogowego (art. 3 ust. 1 p.r.d.). W razie ich więc naruszenia i spowodowania skutku, o którym mowa w art. 177 § 1 lub 2 k.k., z pewnością może odpowiadać na zasadach ogólnych za to przestępstwo²⁷.

23 M. Kowalewska-Łukuć, *Ocenny charakter znamion przestępstw narkotykowych*, „Ruch Prawniczy, Ekonomiczny i Socjologiczny” 2016, nr 2, s. 154.

24 M. Burtowy, W. Kotowski, W. Radecki, *Hulajnowy elektryczne...*, s. 85.

25 G. Bogdan, [w:] *Kodeks karny. Część szczególna. Tom II. Część I. Komentarz do art. 117–211a*, red. W. Wróbel, A. Zoll, Warszawa 2017, s. 490.

26 Zob. więcej na ten temat: J. Kluza, *Koncepcja tzw. sprawstwa rozszerzonego przestępstw przeciwko bezpieczeństwu w komunikacji. Stanowisko krytyczne*, „Problemy Prawa Karnego” 2021, nr 2, s. 2–5.

27 Zob. m.in. wyrok SR Lublin-Zachód w Lublinie z dnia 20 grudnia 2016 r., III K 302/15, gdzie oskarżonego uznano „za winnego tego, że w dniu 24 września 2014 roku w L. ok. godz. 8:10–8.15 w rejonie skrzyżowania ulicy [...], nieumyślnie naruszył zasady bezpieczeństwa w ruchu drogowym w ten sposób, że kierując autobusem komunikacji miejskiej marki M. o numerze rejestracyjnym [...] przy wykonywaniu

W sposób bardziej skomplikowany przedstawia się odpowiedzialność za prowadzenie hulajnogi elektrycznej lub UTO, znajdując się w stanie nietrzeźwości. W tym względzie bowiem sprawca może odpowiadać bądź na gruncie art. 178a § 1 k.k., za prowadzenie pojazdu mechanicznego, lub też na gruncie art. 87 § 1a k.w. dotyczącego kierowania pojazdem innym niż mechaniczny²⁸. Zagadnienie to sprowadza się więc do tego, czy urządzenia te są pojazdem mechanicznym w myśl Kodeksu karnego. Na tle art. 178a § 1 k.k. „odpowiedzialność ponosi prowadzący pojazd. W literaturze za prowadzącego pojazd uważa się tego, kto bezpośrednio włada mocą silnika oraz nadaje pojazdowi ruch i kierunek”²⁹. W wytycznych wymiaru sprawiedliwości z 1975 r. ogólnie stwierdzono, że „pojazdem mechanicznym w ruchu lądowym w rozumieniu przepisów Kodeksu karnego jest każdy pojazd drogowy czy szynowy napędzany umieszczonym w nim silnikiem, jak również maszyna samobieżna i motorower”³⁰. Sąd Najwyższy rozwinął jednak dalej, że „stosownie do postanowień konwencji o ruchu drogowym z 19.09.1949 r.³¹ oraz porozumienia europejskiego do tej konwencji podpisanego dnia 16 września 1950 r.³², zmieniającego między innymi załącznik nr 1 do tej konwencji, nie są jednak pojazdami mechanicznymi w rozumieniu przepisów Kodeksu karnego rowery zaopatrzone w silnik pomocniczy o pojemności skokowej nie przekraczającej 50 cm³, pod warunkiem że

manewru skrętu w prawo z ul. [...] w ul. [...] korzystając z zezwolenia na wjazd na skrzyżowanie wynikającego z nadawanego przez sygnalizator dla jego kierunku ruchu sygnału zielonego nie zachował szczególnej ostrożności przy zbliżaniu się do oznaczonego przejścia dla pieszych na ulicy [...], gdzie sygnalizator nadawał dla kierunku ruchu pieszych sygnał zielony nakazujący mu ustąpienie pierwszeństwa pieszym poruszającym się po przejściu dla pieszych, pomimo tego, iż chodnikiem dla pieszych wzdłuż ulicy [...], zgodnie wówczas z kierunkiem ruchu autobusu, nieprawidłowo poruszał się hulajnogą elektryczną obiektywnie widoczny dla kierującego autobusem dziesięcioletni S. B. i pomimo tego nie zareagował zmniejszeniem prędkości bądź zatrzymaniem pojazdu przed przejściem dla pieszych, na które wjechał małoletni S. B. w następstwie czego zderzył się z małoletnim S. B., poruszającym się na hulajnodze elektrycznej ze strony prawej na lewą w stosunku do kierunku ruchu autobusu, po oznakowanym w/w przejściu dla pieszych w wyniku czego nieletni uderzył w prawy bok autobusu, a następnie wpadł pod ten pojazd, w następstwie czego S. B. doznał on szeregu obrażeń ciała m.in. w postaci złamań przednich odcinków żeber po stronie lewej, złamania prawego obojczyka, płytkich pęknięć wątroby, wylewów krwawych w obrębie przestrzeni pozaotrzewnowej, wielomiejscowych złamań obręczy miedniczej, rozległych ran kończyn dolnych, rozległych odwarstwień powłok od powięzi mięśniowych obu ud, złamań obu kości udowych, które to spowodowały ostrą niewydolność krążeniowo-oddechową w następstwie wymienionych wyżej obrażeń wielonarządowych (zespołu zmiążdżeniowego miednicy i kończyn dolnych) to zaś skutkowało zgonem S. B. tj. za winnego dokonania zarzucanego mu czynu wyczerpującego dyspozycję art. 177 § 2 kk.” Treść wyroku dostępna na: [http://orzeczenia.ms.gov.pl/content/hulajnoga\\$00-20elektryczna/153005300001506_III_K_000302_2015_Uz_2016-12-20_001](http://orzeczenia.ms.gov.pl/content/hulajnoga$00-20elektryczna/153005300001506_III_K_000302_2015_Uz_2016-12-20_001) [dostęp: 11 grudnia 2021 r.].

- 28 Art. 87 § 1. Kto, znajdując się w stanie po użyciu alkoholu lub podobnie działającego środka, prowadzi pojazd mechaniczny w ruchu lądowym, wodnym lub powietrznym, podlega karze aresztu albo grzywny nie niższej niż 50 zł. § 1a. Tej samej karze podlega, kto, znajdując się w stanie nietrzeźwości lub pod wpływem podobnie działającego środka, prowadzi na drodze publicznej, w strefie zamieszkania lub w strefie ruchu inny pojazd niż określony w § 1.
- 29 R. Stefański, [w:] *Kodeks karny. Komentarz*, red. M. Filar, Warszawa 2016, s. 1081.
- 30 Uchwała Sądu Najwyższego z dnia 28 lutego 1975 r., V KZP 2/74, OSNKW 1975/3-4/33, LEX nr 18934.
- 31 Konwencja o ruchu drogowym, protokół w sprawie znaków i sygnałów drogowych oraz akt końcowy, podpisane w Genewie dnia 19 września 1949 r., Dz.U. z 1959 r. nr 54, poz. 321.
- 32 Porozumienie europejskie uzupełniające Konwencję o ruchu drogowym i protokół w sprawie znaków i sygnałów drogowych, podpisane w Genewie dnia 16 września 1950 r., Dz.U. z 1959 r. nr 54, poz. 322.

zachowają wszystkie normalne cechy charakterystyczne budowy, umożliwiające ich zwykłą eksploatację jako rowerów”³³. Trzeba jednak dodać, że konwencja o ruchu drogowym nie posługuje się terminem „pojazd mechaniczny”, lecz „pojazd samochodowy”.

W nowszym orzecznictwie wskazano, że „obowiązująca ustawa karna jak i ustawa z 20.06.1997 r. – Prawo o ruchu drogowym nie definiują określenia »pojazd mechaniczny«, jakkolwiek ta druga w art. 2 jednoznacznie odróżnia pojęcie: »pojazdu silnikowego«, od »roweru«, stanowiąc iż tym pierwszym jest »pojazd wyposażony w silnik, z wyjątkiem motoroweru i pojazdu szynowego«, zaś tym drugim »pojazd jednośladowy lub wielośladowy poruszany siłą mięśni osoby jadącej tym pojazdem«. Za pojazdy mechaniczne należy uznać pojazdy zaopatrzone w poruszający je silnik (pojazdy samochodowe, maszyny rolnicze, motocykle, lokomotywy kolejowe, samoloty, helikoptery, statki wodne i inne), jak również pojazdy szynowe zasilane z trakcji elektrycznej (tramwaje, trolejbusy). Jeżeli chodzi o inne – niemechaniczne – pojazdy, to będą nimi w szczególności zaprzęgi konne, rowery, a także statki żaglowe, szybowce. Ponadto nie są pojazdami mechanicznymi rowery zaopatrzone w silnik pomocniczy o pojemności skokowej nieprzekraczającej 50 cm³, które zachowują wszystkie normalne cechy charakterystyczne budowy, umożliwiające ich zwykłą eksploatację jako rowerów”³⁴. Jako pojazd mechaniczny przyjęto również motorower. Warto odnotowania jest stanowisko SN wyrażone w wyroku z 2016 r., gdzie stwierdzono, że „ani Prawo o ruchu drogowym, ani Kodeks karny nie definiują, użytego w art. 178a § 1 k.k., pojęcia: pojazd mechaniczny, jakkolwiek pierwsza z tych ustaw w art. 2 jednoznacznie odróżnia »pojęcie pojazdu silnikowego« od roweru, stanowiąc, że tymże »pojazdem silnikowym« jest »pojazd wyposażony w silnik z wyjątkiem motoroweru i pojazdu szynowego«, zaś »rowerem«: – »pojazd jednośladowy lub wielośladowy poruszany siłą mięśni osoby jadącej tym pojazdem«. W doktrynie wprawdzie są prezentowane różne kryteria wyodrębnienia pojazdów mechanicznych (np. posiadanie przez nie napędu siłą mechaniczną, poruszanie energią nie pochodzącą z siły mięśni istot żywych, czy fakt posiadania silnika o określonej pojemności skokowej), ale przeważa pogląd nakazujący przyjąć za mechaniczny każdy pojazd wprowadzany w ruch przez umieszczony w nim silnik”³⁵. Jak zaś sygnalizowano wyżej, na gruncie zmian z 2021 r. w art. 2 pkt 31 p.r.d. wyraźnie wskazano, że pojazdem nie jest urządzenie wspomagające ruch, zaś w pkt 32 z definicji pojazdu silnikowego wyłączono hulajnogę elektryczną i UTO. Rodzi się zatem pytanie, czy terminy „pojazd mechaniczny” i „pojazd silnikowy” można utożsamić. Odwołując się do zasad wykładni, należałoby stwierdzić, że tym samym znaczeniom nie powinno nadawać się różnych nazw (zakaz wykładni synonimicznej)³⁶. Ryszard Stefański definiuje pojazd mechaniczny jako „pojazd wprowadzany w ruch przez umieszczony na nim silnik”³⁷. Autor ten dodaje, że terminy „pojazd mechaniczny” i „pojazd silnikowy” nie są tożsame, gdyż pojazd mechaniczny odnosi się szerzej

33 *Ibidem*.

34 Wyrok Sądu Najwyższego z dnia 25 października 2007 r., III KK 270/07, OSNwSK 2007/1/2320, LEX nr 341827.

35 Wyrok Sądu Najwyższego z dnia 4 listopada 2016 r., V KK 259/16, LEX nr 2147289.

36 L. Morawski, *Zasady wykładni prawa*, Toruń 2010, s. 118.

37 R. Stefański, *Wykroczenia drogowe. Komentarz*, Zakamycze 2005, s. 257.

do bezpieczeństwa w ruchu drogowym, zaś pojęcie pojazdu silnikowego przede wszystkim związane jest z ewidencją, rejestracją i uprawnieniami do kierowania³⁸. Autor ten przy tym krytycznie odniósł się do poglądu, że pojazdy o silnikach o pojemności do 50 cm³ nie stanowią pojazdów mechanicznych³⁹. Na tle art. 87 § 1 i 1a k.w. Izabela Kosierb wskazuje, że „za pojazd mechaniczny należy także uznać wózek inwalidzki elektryczny lub wyposażony w silnik, [...] a także hulajnogę elektryczną czy urządzenie transportu osobistego”⁴⁰. Autorka ta dodaje, że „wydaje się, że w obecnym stanie prawnym jako pojazd inny niż mechaniczny nie należy traktować hulajnogi (napędzanej siłą mięśni), deskorolki czy wrotek. Zgodnie bowiem z przepisami ustawy – Prawo o ruchu drogowym zaliczone one zostały do urządzeń wspomagających ruch, które wyłączono z kategorii pojazdów (por. art. 2 pkt 31 p.r.d.)”⁴¹. Tadeusz Bojarski zaś wskazuje, że „pojazd mechaniczny jest to każdy pojazd poruszający się przy wykorzystaniu napędzającego go silnika, trwale z nim związany i stanowiący jego część składową. Według wcześniej dominujących poglądów chodziło o pojazdy zaopatrzone w silnik o pojemności skokowej powyżej 50 cm³. Nie ma przeszkód, aby uwzględnić wszelkie pojazdy napędzane silnikiem w ruchu lądowym, także motorowery. Ich właściwością jest silnik, jako naturalny i trwały element konstrukcyjny pojazdu”⁴². Również Michał Leciak wskazuje, że „błędem byłoby jednak odnoszenie kryterium pojemności silnika w ogólności do określenia kategorii pojazdu (mechaniczny lub inny niż mechaniczny), w szczególności wzięwszy pod uwagę osiągi współczesnych pojazdów zaopatrzonych w silnik o niewielkiej czasami pojemności. Dodatkowo trzeba zważyć, że źródłem napędu pojazdu mechanicznego może być silnik innego rodzaju, np. elektryczny”⁴³. Właśnie ta kwestia stanowi istotę problemu, ponieważ i hulajnoga elektryczna, i UTO napędzane są silnikiem elektrycznym, a więc nie ma do nich zastosowania wypracowane do tej pory orzecznictwo, że pojazdem mechanicznym nie jest pojazd z silnikiem o pojemności mniejszej niż 50 cm³.

Warto jest w tym miejscu odwołać się do wyroku Trybunału Konstytucyjnego z 2009 r.⁴⁴, w którym stwierdzono co prawda zgodność z Konstytucją RP art. 178a § 2 k.k., który penalizował prowadzenie innego pojazdu niż mechaniczny w stanie nietrzeźwości, ale równocześnie w uzasadnieniu tego wyroku stwierdzono, że „kryminalizacja co prawda bezwypadkowego prowadzenia pojazdu, ale w stanie nietrzeźwości lub pod wpływem środka odurzającego, została uzasadniona tym, że nietrzeźwi kierowcy pojazdów stwarzają duże zagrożenie bezpieczeństwa w ruchu”. Trybunał stwierdził również, że przepis ten jest zgodny z zasadą równości wobec prawa, ze względu na brak istotnej cechy wspólnej rowerzysty z pieszym, a także z zasadą proporcjonalności ograniczeń praw i wolności. Trzeba jednak dodać, że uzasadnienie wyroku TK było dość lakoniczne i właśnie w zakresie zgodności z zasadą proporcjonalności TK stwierdził jedynie, że „brak

38 *Ibidem*, s. 259.

39 *Ibidem*, s. 255.

40 I. Kosierb, [w:] *Kodeks...*, red. J. Lachowski, s. 430.

41 *Ibidem*.

42 T. Bojarski, [w:] *Kodeks wykroczeń. Komentarz*, red. T. Bojarski, Warszawa 2019, s. 376.

43 M. Leciak, [w:] *Kodeks wykroczeń. Komentarz*, red. P. Daniluk, Warszawa 2019, s. 607.

44 Wyrok Trybunału Konstytucyjnego z dnia 7 kwietnia 2009 r., P 7/08, OTK-A 2009/4/46, LEX nr 488894.

wskazania przepisu konstytucyjnego, który statuuje prawo lub wolność podlegającą ograniczeniu przez kwestionowaną regulację ustawową powoduje, że art. 31 ust. 3 Konstytucji jest nieadekwatnym wzorcem kontroli”. Odnośnie do tego wyroku Alicja Ornowska wskazała, że „pytania, czy społeczna szkodliwość tego czynu osiąga jednak taki stopień, by właściwe było uznanie go za przestępstwo i czy środki, jakimi dysponuje prawo karne, są właściwe do sterowania takim zachowaniem, pozostają wszakże otwarte. Na takie pytania odpowiedzi powinien jednak udzielić ustawodawca, a nie Trybunał Konstytucyjny, w związku z czym teza głosowanego wyroku zasługuje na aprobatę⁴⁵. W istocie rzeczy ustawodawca w 2013 r.⁴⁶ dokonał częściowej depenalizacji tego czynu, uznając go od tej pory jako wykroczenie (art. 87 § 1a k.w.). W projekcie ustawy skreślającej art. 178a § 2 k.k. stwierdzono, że „z oczywistych względów stopień zagrożenia stwarzanego przez pijanych rowerzystów i inne osoby prowadzące pojazdy inne niż mechaniczne jest bowiem znacząco mniejszy. Pojazdy przez nich prowadzone nie rozwijają większych prędkości, z reguły są bowiem wprawiane w ruch siłą mięśni. W przypadku kolizji, z wyjątkiem sytuacji atypowych, nie powodują one większych szkód, na mieniu i osobach⁴⁷. W projekcie rządowym wskazano zaś, że „obowiązywanie od ponad dekady przepisów kryminalizujących prowadzenie w stanie nietrzeźwości pojazdów innych niż mechaniczne na poziomie przestępstwa, wskazuje, że liczba tego rodzaju zdarzeń utrzymuje się na wysokim poziomie [...]”⁴⁸. Przedstawione dane mogą więc świadczyć o nikłym oddziaływaniu prewencyjnym przepisu art. 178a § 2 k.k. i w tym kontekście należy rozważyć, czy zaangażowanie sił i środków organów ścigania oraz aparatu wymiaru sprawiedliwości w ściganie, a następnie rozpatrywanie spraw tego rodzaju w procesie karnym o przestępstwo nie jest w tej sytuacji po prostu nieadekwatne, także ze względu na ponoszone przez Skarb Państwa wysokie koszty. Proponowana zmiana, która prowadzi do modyfikacji poziomu penalizacji i przeniesienia odpowiedzialności za prowadzenie pojazdu innego niż mechaniczny na grunt przepisów – Kodeksu wykroczeń nie pozostawia tego rodzaju zdarzeń obojętnymi z punktu widzenia prawa⁴⁹. Można przypuszczać, że karalność za prowadzenie hulajnóg elektrycznych i UTO w stanie nietrzeźwości będzie prezentować się na takim samym, jeśli nie wyższym, biorąc pod uwagę popularność tych pojazdów, poziomie. Przedstawione powyżej argumenty pozostają więc aktualne. Argument ten można jednak postrzegać w kategoriach wykładni celowościowej – nie odpowiada zaś w dalszym ciągu na pytanie, czy urządzenia te są pojazdem mechanicznym czy też nie. Głównie ze względów celowościowych, przede wszystkim opierając się na tych poglądach odmawiających uznania za pojazd mechaniczny pojazdów o silniku mniejszym niż 50 cm³, uznać należy, że hulajnoga elektryczna i UTO pojazdem mechanicznym nie są. Skoro bowiem pojazd o silniku do 50 cm³ za taki pojazd nie uchodzi, to

45 A. Ornowska, *Glosa częściowo krytyczna do wyroku z dnia 7 kwietnia 2009 r. (P 7/08)*, „Przełęcz Sądowy” 2010, nr 2, s. 147.

46 Ustawa z dnia 27 września 2013 r. o zmianie ustawy – Kodeks postępowania karnego oraz niektórych innych ustaw, Dz.U. poz. 1247.

47 Druk sejmowy nr 378, Sejm VII kadencji, s. 4.

48 „W 2004 r. – 59 135 osób, w 2005 r. – 62 611 osób, w 2006 r. – 60 694 osoby, 2007 r. – 53 675 osób, 2008 r. – 39 982 osoby, 2009 r. – 52 354 osoby, 2010 r. – 50 146 osób, 2011 r. – 50 959 osób”.

49 Druk sejmowy nr 870, Sejm VII kadencji, s. 136.

z zasady *a fortiori* tym bardziej takim pojazdem nie może być hulajnoga elektryczna. Trzeba jednak wprost przyznać, że wykładnia taka jest nieco wątpliwa i *contra legem*. Powoduje to pilną potrzebę wyraźnego wskazania przez ustawodawcę, że kierujący hulajnogą elektryczną i UTO w stanie nietrzeźwości odpowiadać będzie na gruncie art. 87 § 1a k.w., a nie art. 178a § 1 k.k. Stanowisko takie wyraził także niedawno Sąd Najwyższy, który stwierdził, że „Hulajnoga elektryczna zaopatrzona w silnik o parametrach zbliżonych do mocy silnika roweru wspomaganego elektrycznie, która zachowuje wszystkie normalne cechy charakterystyczne budowy, umożliwiające jej zwykłą eksploatację jako hulajnoży, tj. poruszanie się poprzez odpychanie się nogą, nie jest pojazdem mechanicznym w rozumieniu przepisów kodeksu karnego”⁵⁰. Co istotne, kasacja w tej sprawie dotyczyła właśnie skazania za przestępstwo z art. 178a § 1 k.k. polegające na prowadzeniu w stanie nietrzeźwości hulajnoży elektrycznej, przy czym sąd II instancji zmienił wyrok sądu I instancji i skazał oskarżonego za wykroczenie z art. 87 § 1a k.w. SN wyrok ten jednak uchylił, gdyż stwierdził, że „brak uregulowania definicji hulajnoży elektrycznej w ustawie z dnia 20 czerwca 1997 r. Prawo o ruchu drogowym w chwili czynu zarzuconego P. M. nie wykluczało możliwości uznania, że tego rodzaju pojazd miał charakter »pojazdu mechanicznego« w rozumieniu art. 178a § 1 k.k.” Dopiero zatem konkretne cechy konstrukcyjne i parametry techniczne pozwalają na ocenę, czy dana hulajnoga elektryczna może stanowić pojazd mechaniczny, czy też nie. Wyrazić jednak należy przekonanie, że zdecydowana większość hulajnog elektrycznych nie stanowi pojazdu mechanicznego, gdyż – jak słusznie zauważa Sąd Najwyższy – sam ustawodawca upodabnia je do rowerów, nakazując ich użytkownikom korzystanie z pasa dla rowerów. Dopiero w sytuacji, gdy właściwości danej hulajnoży elektrycznej zbliżać ją będą do mocy pojazdu o silniku powyżej 50 cm³, będzie ona mogła stanowić pojazd mechaniczny.

Konsekwencją powyższych wskazań jest stwierdzenie, że w razie orzeczenia środka karnego w postaci zakazu prowadzenia wszelkich pojazdów mechanicznych (w przypadkach określonych w art. 42 § 1a–3 k.k.) nie będzie stanowił złamania zakazu, a w konsekwencji nie będzie stanowił przestępstwa z art. 244 k.k., prowadzenie w okresie tego zakazu hulajnoży elektrycznej ani UTO. Trzeba wskazać bowiem, że „zakaz orzekany obligatoryjnie może przybrać postać zakazu prowadzenia »wszelkich pojazdów« albo »pojazdów określonego rodzaju«, a także tylko zakazu prowadzenia »wszelkich pojazdów mechanicznych«. Zakaz prowadzenia wszelkich pojazdów obejmuje tego rodzaju pojazdy ze wszystkich sfer ruchu, a w zakresie zakazu prowadzenia pojazdów określonego rodzaju, sąd może jego zakres zawęzić do jednego rodzaju pojazdów, jak też objąć nim kilka rodzajów pojazdów”⁵¹. Dopiero w razie orzeczenia zakazu prowadzenia „wszelkich pojazdów” na podstawie art. 42 § 2 k.k. zakaz ten obliguje również do zaprzestania kierowania hulajnogą elektryczną⁵². Możliwe jest również orzeczenie zakazu prowadzenia

50 Wyrok Sądu Najwyższego z dnia 22 lutego 2023 r., III KK 13/22, OSNK 2023/11-12/49, LEX nr 3521906.

51 Wyrok Sądu Najwyższego z dnia 16 września 2020 r., IV KK 269/20, LEX nr 3126095.

52 Przy czym w razie złamania tego zakazu poprzez prowadzenie pojazdu niemechanicznego (jakim jest hulajnoga elektryczna) nie będzie możliwe orzeczenie obligatoryjnego zakazu prowadzenia wszelkich pojazdów mechanicznych, zob. K. Lipiński, [w:] *Kodeks karny. Część ogólna. Komentarz*, red. J. Giezek, Warszawa 2021, s. 396.

pojazdów określonego rodzaju ze wskazaniem na pojazdy niemechaniczne, typu rower czy właśnie hulajnoga elektryczna – nie jest bowiem przesłanką orzeczenia zakazu to, czy do jego kierowania wymagane jest uprawnienie⁵³. Wskazania te dotyczą jednak tylko hulajnóg elektrycznych. Inaczej rzecz przedstawia się bowiem z urządzeniami transportu osobistego, których ustawodawca wprost nie traktuje w kategoriach pojazdu (art. 2 pkt 31 p.r.d. *in fine*).

5. Zakończenie

Podsumowując powyższe rozważania, należy zwrócić uwagę na to, że ustawodawca, wprowadziwszy nowe uregulowania dotyczące hulajnóg elektrycznych i urządzeń transportu osobistego, pozostawił zbyt duży margines sformułowań nieostrych i nieokreślonych mogących w praktyce powodować trudności z interpretacją tych przepisów i różnych stanów faktycznych na tym tle. Znaczenie tych regulacji na gruncie prawa karnego ma zasadnicze znaczenie dla określenia reguł odpowiedzialności kierujących hulajnogą elektryczną i UTO. O ile nie budzi wątpliwości odpowiedzialność tych osób za przestępstwo spowodowania wypadku drogowego, tak dalsze wątpliwości pojawiają się w związku z tym, czy hulajnoga elektryczna stanowi pojazd mechaniczny, czy też nie. O ile w stosunku do UTO ustawodawca wyraźnie wskazał, że nie jest to pojazd w ogóle, tak w odniesieniu do hulajnóg elektrycznych nie określono, jakim pojazdem one są. Odwołując się przede wszystkim do wykładni celowościowej, należałoby uznać, że stanowi ona pojazd niemechaniczny, a w konsekwencji nierealizujący znamion czynu z art. 178a § 1 k.k. Postulować jednak należałoby, żeby ustawodawca wyraźnie przesądził tę kwestię, gdyż definicja hulajnogi elektrycznej w art. 2 pkt 47b p.r.d. w odniesieniu do sformułowania „pojazd mechaniczny” występującego na gruncie Kodeksu karnego może prowadzić do rozbieżności orzeczniczych. Nie można jednak wykluczyć, iż w konkretnych sytuacjach, w których moc danej hulajnogi będzie zbliżona do pojazdu z silnikiem o pojemności powyżej 50 cm³ będzie mogła ona stanowić pojazd mechaniczny.

⁵³ W. Górski, M. Szewczyk, [w:] *Kodeks karny. Część ogólna. Tom I. Część I. Komentarz do art. 1–52*, red. W. Wróbel, A. Zoll, Warszawa 2016, s. 812.

Bibliografia

- Bogdan G., [w:] *Kodeks karny. Część szczególna. Tom II. Część I. Komentarz do art. 117–211a*, red. W. Wróbel, A. Zoll, Warszawa 2017.
- Bojarski T., [w:] *Kodeks wykroczeń. Komentarz*, red. T. Bojarski, Warszawa 2019.
- Burtowy M., *Prawo o ruchu drogowym. Komentarz*, Warszawa 2021.
- Burtowy M., Kotowski W., Radecki W., *Hulajnogi elektryczne oraz inne mikropojazdy. Regulacje prawne i rozwiązania samorządowe*, Warszawa 2020.
- Czech P., *Prędkość poruszania się pieszych w aspekcie wypadków drogowych z uwzględnieniem specjalnych warunków ruchu – część 1*, „Zeszyty Naukowe Politechniki Śląskiej. Seria: Transport” 2010, z. 67.
- Górowski W., Szewczyk M., [w:] *Kodeks karny. Część ogólna. Tom I. Część I. Komentarz do art. 1–52*, red. W. Wróbel, A. Zoll, Warszawa 2016.
- Kaczmarek T., *O ustawowych znamionach typu czynu zabronionego*, „Państwo i Prawo” 2020, nr 3.
- Kluza J., *Koncepcja tzw. sprawstwa rozszerzonego przestępstw przeciwko bezpieczeństwu w komunikacji. Stanowisko krytyczne*, „Problemy Prawa Karnego” 2021, nr 2.
- Kosierb I., [w:] *Kodeks wykroczeń. Komentarz*, red. J. Lachowski, Warszawa 2021.
- Kowalewska-Łukuć M., *Ocenny charakter znamion przestępstw narkotykowych*, „Ruch Prawniczy, Ekonomiczny i Socjologiczny” 2016, nr 2.
- Leciak M., [w:] *Kodeks wykroczeń. Komentarz*, red. P. Daniluk, Warszawa 2019.
- Lipiński K., [w:] *Kodeks karny. Część ogólna. Komentarz*, red. J. Giezek, Warszawa 2021.
- Morawski L., *Zasady wykładni prawa*, Toruń 2010.
- Mrozik M., *Badania i ocena prędkości poruszania się pieszych użytkowników ruchu drogowego*, „Postępy Nauki i Techniki” 2010, nr 5.
- Ornowska A., *Glosa częściowo krytyczna do wyroku z dnia 7 kwietnia 2009 r. (P 7/08)*, „Przeegląd Sądowy” 2010, nr 2.
- Stefański R., [w:] *Kodeks karny. Komentarz*, red. M. Filar, Warszawa 2016.
- Stefański R., *Wykroczenia drogowe. Komentarz*, Zakamycze 2005.
- Tyralik M., *Problemy związane z nowelizacją ustawy – Prawo o ruchu drogowym i nowymi zasadami korzystania z hulajnóg elektrycznych*, „Palestra” 2021, nr 6.
- Warylewski J., *Prawo karne. Część ogólna*, Warszawa 2020.
- Wróbel W., Zoll A., *Polskie prawo karne. Część ogólna*, Kraków 2013.
- Wyrembak J., *Zasada nullum crimen sine lege a wykładnia prawa (ze szczególnym uwzględnieniem pozycji metody językowej)*, „Przeegląd Sądowy” 2009, nr 1.