



**Mariusz
Ciarka**

Obowiązek stosowania kasków ochronnych przez nieletnich w polskim prawie drogowym.

Analiza dogmatycznoprawna nowelizacji z 17 października 2025 r. oraz jej podstaw normatywnych

Streszczenie

Celem artykułu jest przedstawienie analizy dogmatycznoprawnej zmian wprowadzonych ustawą z dnia 17 października 2025 r. o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym oraz niektórych innych ustaw w zakresie obowiązku stosowania kasków ochronnych przez osoby, które nie ukończyły 16 roku życia. Przedmiotem badania jest ocena zakresu i konsekwencji nowych regulacji, ze szczególnym uwzględnieniem ich systemowego umiejscowienia w strukturze ustawy *Prawo o ruchu drogowym* oraz relacji do dotychczasowych obowiązków kierujących rowerami, hulajnogami elektrycznymi i urządzeniami transportu osobistego. Analiza została przeprowadzona z wykorzystaniem metody dogmatycznoprawnej, obejmującej wykładnię obowiązujących przepisów oraz ocenę ich zgodności z zasadami techniki prawodawczej i spójnością systemową. Uzupełniająco wykorzystano dostępne dane statystyczne dotyczące zdarzeń drogowych z udziałem nieletnich oraz wybrane opracowania z zakresu bezpieczeństwa ruchu drogowego, których celem jest zobrazowanie tła społecznego i faktycznego nowelizacji. W artykule omówiono treść wprowadzonych obowiązków, przewidziane sankcje za ich naruszenie, a także zakres odstępstw ustawowych. Przedstawiono również podstawy normatywne przyjętego przez ustawodawcę rozwiązania, w tym powiązania z unijnymi regulacjami technicznymi dotyczącymi kasków ochronnych oraz wcześniejszymi zmianami w obszarze ochrony nieletnich uczestników ruchu. Wyniki analizy wskazują, że nowelizacja ma charakter prewencyjny i porządkujący, choć jej skuteczność będzie zależęć od praktyki stosowania prawa oraz poziomu świadomości użytkowników.

Słowa kluczowe

Prawo o ruchu drogowym, kaski ochronne, hulajnoga, elektryczna hulajnoga, rower, urządzenie transportu osobistego.

Otrzymano 15 października 2025 r., zatwierdzono do druku 7 marca 2026 r.

DOI 10.4467/15053520PnD.25.013.23495

Dr Mariusz Ciarka, Akademia Piotrkowska, ORCID 0000-0001-8770-2731.

1. Wprowadzenie

Ustawą z dnia 17 października 2025 r. *o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym oraz niektórych innych ustaw*¹ ustawodawca wprowadził nowy obowiązek stosowania kasków ochronnych przez osoby, które nie ukończyły 16 roku życia, kierujące rowerem, rowerem z napędem elektrycznym, hulajnogą elektryczną lub urządzeniem transportu osobistego (UTO). Regulacja ta stanowi element szerszej polityki bezpieczeństwa ruchu drogowego, ukierunkowanej na ograniczanie liczby wypadków z udziałem niechronionych uczestników ruchu. W dokumentach programowych administracji rządowej – w szczególności w corocznych sprawozdaniach Krajowej Rady Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego – wskazuje się, że wzrost liczby zdarzeń drogowych z udziałem dzieci i młodzieży wymaga dostosowania przepisów do zmieniających się warunków mobilności oraz rosnącej popularności urządzeń mikromobilnościowych (rowerów elektrycznych, hulajnóg elektrycznych i UTO). Zgodnie ze stanowiskiem Krajowej Rady Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego i Ministerstwa Infrastruktury nieletni stanowią jedną z najbardziej zagrożonych grup użytkowników ruchu drogowego, a liczba wypadków z ich udziałem wykazuje wyraźną tendencję wzrostową.

Podstawowym założeniem uchwalonej nowelizacji było doprecyzowanie katalogu obowiązków kierujących pojazdami niemechanicznymi oraz wprowadzenie rozwiązań o charakterze prewencyjnym, opartych na danych statystycznych dotyczących urazów głowy u użytkowników rowerów i hulajnóg elektrycznych. Dane Komendy Głównej Policji za lata 2022–2024 wskazują, że wśród przyczyn ciężkich obrażeń doznawanych przez najmłodszych użytkowników tych pojazdów dominują urazy głowy, co uzasadnia – w ocenie ustawodawcy – wprowadzenie instrumentów prawnych zwiększających poziom ochrony fizycznej.

Nowelizacja wpisuje się również w tendencje obserwowane w państwach członkowskich Unii Europejskiej. Obowiązek stosowania kasków ochronnych dla młodych użytkowników rowerów i hulajnóg funkcjonuje już w kilkunastu krajach UE, przy czym granica wieku ustalona jest różnie, pomiędzy 12 a 18 rokiem życia. Polskie rozwiązania oparto na konstrukcji przyjętej wcześniej w obszarze sportów zimowych, w których obowiązek noszenia kasku przez osoby do 16 roku życia obowiązuje od 2011 r.

W niniejszym opracowaniu wykorzystano przede wszystkim metodę dogmatycznoprawną. Analizie poddano przepisy ustawy nowelizującej oraz relewantne przepisy ustawy *Prawo o ruchu drogowym* i *Kodeksu wykroczeń*, w szczególności art. 33 i art. 40 ustawy *Prawo o ruchu drogowym* oraz nowo dodany art. 89a *Kodeksu wykroczeń*. Uzupełniająco zastosowano analizę danych statystycznych pochodzących z Komendy Głównej Policji oraz z Polskiego Obserwatorium Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego Instytutu Transportu Samochodowego, traktując je

¹ Dz. U. z 2025 r. poz. 1676.

jako kontekst faktyczny niezbędny do oceny motywów legislacyjnych oraz możliwych skutków regulacji.

Celem artykułu jest:

- przedstawienie zakresu zmian ustawowych wprowadzonych nowelizacją z 17 października 2025 r.,
- ocena poprawności legislacyjnej i systemowej przyjętych rozwiązań,
- omówienie relacji nowych obowiązków do dotychczasowych regulacji dotyczących niechronionych uczestników ruchu,
- wskazanie potencjalnych skutków praktycznych wprowadzonego obowiązku.

Analiza koncentruje się wyłącznie na obowiązującym stanie prawnym i nie obejmuje projektów aktów prawnych jako źródeł prawa, które stanowią jedynie pomocniczy charakter interpretacyjny.

2. *Streszczenie przepisów w zakresie kasków ochronnych obowiązujących przed nowelizacją ustawy Prawo o ruchu drogowym*

Przed wejściem w życie nowelizacji z dnia 17 października 2025 r. obowiązek stosowania kasków ochronnych w ruchu drogowym był uregulowany wyłącznie w art. 40 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – *Prawo o ruchu drogowym*². Przepis ten, umieszczony w rozdziale 5 *Porządek i bezpieczeństwo ruchu na drogach*, obejmował enumeratywnie kierującego:

- a) motocyklem,
- b) czterokołowcem,
- c) motorowerem

oraz osobę przewożoną tymi pojazdami.

Jak wskazuje się w literaturze, katalog z art. 40 ust. 1 miał charakter zamknięty (*numerus clausus*) i nie podlegał wykładni rozszerzającej, co uniemożliwiało objęcie tym obowiązkiem innych uczestników ruchu, w tym rowerzystów i użytkowników hulajnóg elektrycznych³.

Przed 2025 r. w ustawie *Prawo o ruchu drogowym* brak było przepisów odnoszących się do obowiązkowego stosowania kasków przez kierujących rowerem, rowerem elektrycznym, hulajnogą elektryczną oraz urządzeniem transportu osobistego. Obowiązek taki nie wynikał również z przepisów szczególnych dotyczących ruchu rowerów i urządzeń mikromobilności. Użytkownicy tych pojazdów mogli stosować kaski dobrowolnie, co w literaturze określano jako element „wyposażenia zalecanego”, a nie „obowiązkowego”, mimo jego oczywistej funkcji prewencyjnej⁴.

² Dz. U. z 2024 poz. 1251.

³ M. Burtowy, *Prawo o ruchu drogowym. Komentarz*, Warszawa 2023, s. 183.

⁴ M.M. Żoła, *Niezbędne wyposażenie podróżujących jednośladami – uwagi de lege lata i de lege ferenda*, w: *Problemy współczesnej kryminalistyki*, red. T. Tomaszewski, E. Gruza, M. Goca, Warszawa 2023, s. 407.

Art. 40 ust. 1 ustawy *Prawo o ruchu drogowym* wymagał, aby kask używany przez kierującego lub pasażera pojazdu objętego obowiązkiem odpowiadał „właściwym warunkom technicznym”, czyli aby były to kaski przeznaczone dla pojazdów, a nie mogły to być np. hełmy górnicze, budowlane, wspinaczkowe i inne stosowane ze względu na wymogi BHP. Ustawodawca nie wskazywał jednak konkretnej normy technicznej, do której należałoby się odwołać. W praktyce przyjmowano, że chodzi o warunki techniczne, jakim mają odpowiadać według norm obowiązujących w Unii Europejskiej – norma ECE 22.06 wprowadzona przez Europejską Komisję Gospodarczą Organizacji Narodów Zjednoczonych (ECE R22), będącą standardem w państwach europejskich. Kaski motocyklowe muszą być wyposażone w elementy amortyzujące siłę uderzenia, cała konstrukcja musi odpowiadać rozmiarem wielkości głowy użytkownika, a pasek powinien być zapięty podczas jazdy w sposób uniemożliwiający spadnięcie hełmu przy gwałtownych przemieszczeniach ciała⁵.

Przepisy ustawy *Prawo o ruchu drogowym* obowiązujące przed nowelizacją przewidywały dwa wyjątki od obowiązku stosowania kasku ochronnego. Zgodnie z art. 40 ust. 2 obowiązek nie dotyczył motocykli fabrycznie wyposażonych w pasy bezpieczeństwa, natomiast art. 40 ust. 3 zwalniał z obowiązku kierującego i pasażera czterokołowca posiadającego nadwozie zamknięte i pasy bezpieczeństwa. Drexler podkreśla, że wyjątki te miały charakter techniczny i wynikały z odmiennego profilu ryzyka w pojazdach konstrukcyjnie zbliżonych do samochodów osobowych⁶.

Jednocześnie ustawa nie przewidywała zwolnienia z obowiązku stosowania kasku z przyczyn medycznych, nawet w przypadku posiadania zaświadczenia lekarskiego⁷. Jak zauważa Burtowy, brak takiego zwolnienia pozostawał linią konsekwentną w konstrukcji obowiązku, który miał charakter bezwzględny i nie podlegał uzależnieniu od stanu zdrowia kierującego⁸. W praktyce oznaczało to, że osoba, która z powodów zdrowotnych (np. schorzeń kręgosłupa szyjnego) nie mogła stosować kasku, musiała zrezygnować z prowadzenia pojazdu wymienionego w art. 40 ust. 1 ustawy *Prawo o ruchu drogowym*.

Zgodnie z obowiązującym przed nowelizacją stanem prawnym żaden przepis ustawy *Prawo o ruchu drogowym* nie nakładał obowiązku stosowania kasków ochronnych przez dzieci i młodzież kierujące rowerem, hulajnogą elektryczną czy urządzeniem transportu osobistego. Kwestia ta pozostawała zatem poza reżimem prawa, a zachowania te mogły być jedynie objęte działaniami edukacyjnymi i prewencyjnymi instytucji publicznych.

⁵ Z. Drexler, *Przepisy ruchu drogowego z ilustrowanym komentarzem*, Warszawa 2016, s. 72.

⁶ Tamże.

⁷ Wyrok SN z 18.11.1993 r., sygn. III ARN 55/93, LEX nr 1671902.

⁸ M. Burtowy, *Prawo o ruchu drogowym. Komentarz*, Warszawa 2023, s. 183.

3. Dane statystyczne dotyczące wypadków z udziałem rowerów, hulajnog elektrycznych i UTO – stan wiedzy empirycznej

Analiza skutków wprowadzenia obowiązku używania kasków ochronnych wśród osób poniżej 16 roku życia wymaga przedstawienia aktualnego i zweryfikowanego materiału statystycznego dotyczącego wypadków z udziałem rowerzystów oraz użytkowników hulajnog elektrycznych i urządzeń transportu osobistego. Dane empiryczne pochodzą głównie z Systemu Ewidencji Wypadków i Kolizji (SEWiK), prowadzonego przez Komendę Główną Policji (KGP), oraz z analiz Polskiego Obserwatorium Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego Instytutu Transportu Samochodowego (POBR ITS).

3.1. Wypadki z udziałem hulajnog elektrycznych – dane KGP

Z raportu *Wypadki drogowe w Polsce w 2023 r.*⁹, sporządzonego przez KGP, wynika, że w latach 2022–2024 liczba zdarzeń drogowych z udziałem użytkowników hulajnog elektrycznych utrzymywała tendencję wzrostową. W 2022 r. użytkownicy hulajnog elektrycznych spowodowali 272 wypadki, w 2023 r. – 264, a w 2024 r. – 372. Choć statystyki za 2025 r. nie zostały jeszcze w całości opublikowane, dane za pierwsze półrocze 2025 r. wskazują na dalszy wzrost liczby zdarzeń z udziałem tej grupy uczestników ruchu: w pierwszym półroczu 2025 r. liczba wypadków z udziałem hulajnog wzrosła o 85%, a liczba rannych dzieci – o ponad 95%.

Z policyjnych statystyk wynika, że w 2024 r. w porównaniu z 2023 r. liczba wypadków z udziałem użytkowników hulajnog elektrycznych zwiększyła się o 39% (do 754 zdarzeń), a liczba:

- zabitych wzrosła o 67% (5 osób),
- rannych wzrosła o 47% (661 osób),
- ciężko rannych wzrosła o 66% (234 osoby),

W przypadku dzieci i młodzieży do 16 roku życia liczba wypadków z ich udziałem wzrosła o 84% (236 wypadków), a liczba:

- rannych wzrosła o 122% (215 osób),
- ciężko rannych wzrosła o 167% (64 osoby),
- ofiar śmiertelnych wyniosła jedną osobę.

Zgodnie z danymi KGP z lat 2023–2024:

- urazy głowy stanowiły ok. 33% wszystkich obrażeń użytkowników hulajnog elektrycznych,
- wypadki z udziałem osób małoletnich stanowiły rosnący odsetek wszystkich zdarzeń w tej kategorii.

⁹ Zob. Komenda Główna Policji, *Wypadki drogowe w Polsce w 2023 roku*, Warszawa 2024.

Dane te znajdują potwierdzenie również w analizach Europejskiej Rady Bezpieczeństwa Transportu (ETSC), według których użytkownicy mikromobilności są szczególnie narażeni na urazy głowy ze względu na brak pasów bezpieczeństwa i ekspozycję w sytuacji upadku¹⁰.

3.2. Dane dotyczące małoletnich – analiza ITS

Polskie Obserwatorium Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego Instytutu Transportu Samochodowego (POBR ITS), analizując dane SEWiK, wskazuje, że w latach 2022–2024 liczba ofiar wypadków (zabici i ranni) wśród użytkowników hulajnog elektrycznych i UTO w wieku poniżej 16 lat rosła systematycznie:

- 2022 r. – 79 ofiar,
- 2023 r. – 99 ofiar,
- 2024 r. – 216 ofiar.

Według danych ITS do września 2025 r. liczba ofiar w tej kategorii wyniosła już 516, co wskazuje na znaczącą dynamikę wzrostową¹¹. Wzrost ten wiązany jest m.in. z rosnącą popularnością mikromobilności wśród osób małoletnich oraz niewielkim stopniem stosowania środków ochrony osobistej.

Dodatkowo resort infrastruktury uzasadnia, że w zderzeniach z udziałem rowerów, hulajnog elektrycznych oraz UTO (deskorolka elektryczna, elektryczne urządzenie samopoziomujące) powszechne są urazy głowy¹². To jedna trzecia wszystkich urazów odnoszonych przez użytkowników hulajnog elektrycznych. Ministerstwo powołało się na badania i raporty międzynarodowe, z których wynika, że stosowanie kasku przez rowerzystów zmniejsza śmiertelne urazy głowy o 71%, a przez użytkowników hulajnog elektrycznych – o 44%¹³.

3.3. Urazy głowy i skuteczność kasków – dane międzynarodowe

Raporty międzynarodowe są spójne co do charakteru urazów najczęściej występujących u użytkowników rowerów i pojazdów mikromobilności.

Według International Transport Forum (2024)¹⁴ obrażenia głowy występują u:

¹⁰ Zob. European Transport Safety Council, *Improving the road safety of e-scooters (PIN Flash Report 47)*, Bruksela 2024. <https://horizoneuropencpportal.eu/sites/default/files/2025-01/etsc-improving-the-road-safety-of-e-scooters-2024.pdf> [dostęp: 30.03.2026 r.].

¹¹ Instytut Transportu Samochodowego, *Hulajnogi elektryczne – nowy środek transportu, nowe zagrożenie*, materiały seminarium ITS/Polskie Obserwatorium Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego, Warszawa 2025.

¹² Komunikat Krajowej Rady Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego (KRBRD) z 15 lipca 2025 r. <https://www.krbrd.gov.pl/obowiazek-jazdy-w-kasku-do-16-roku-zycia-rekomendacje-po-posiedzeniu-krbrd/?utm> [dostęp: 30.03.2026 r.].

¹³ Zob. European Commission, *Road safety thematic report – Cyclists*. European Road Safety Observatory, Bruksela 2024; European Transport Safety Council, *Improving the road safety...*, dz. cyt.

¹⁴ International Transport Forum, *Safer micromobility (International Transport Forum Policy Papers, No. 129)*, Paryż 2024.

- 18–41% użytkowników hulajnog elektrycznych,
- 20–24% rowerzystów,
- ok. 35% użytkowników rowerów elektrycznych.

Ponadto 30–60% użytkowników hulajnog elektrycznych, którzy doznają obrażeń, ma uszkodzenia twarzoczaszki. To jedna trzecia wszystkich urazów odnotowanych przez użytkowników hulajnog elektrycznych. Badania – jak wskazują eksperci – pokazują wyraźny związek między niestosowaniem kasku podczas jazdy na hulajnodze elektrycznej a urazowym uszkodzeniem mózgu.

Skuteczność kasków została potwierdzona w licznych analizach biomechanicznych i epidemiologicznych. Metaanaliza przeprowadzona przez ETSC¹⁵ wskazuje, że kask redukuje ryzyko śmiertelnych urazów głowy rowerzystów średnio o 60–70%, a w przypadku użytkowników hulajnog elektrycznych redukcja ta wynosi ok. 40–45%.

Wyniki te są spójne z klasycznym badaniem Finch i in.¹⁶, przeprowadzonym w australijskim stanie Victoria, gdzie po wprowadzeniu obowiązku stosowania kasków odnotowano 20–30% spadek poważnych urazów głowy wśród małoletnich rowerzystów w okresie dwóch lat.

3.4. Poziom stosowania kasków w Polsce

Badania Polskiego Obserwatorium CBR ITS z 2022 r. wskazują na niski poziom stosowania kasków w Polsce: 25% – rowerzystów, 39% – użytkowników UTO i 6% – użytkowników hulajnog elektrycznych nie stosuje kasków¹⁷. Niski poziom stosowania środków ochrony indywidualnej jest czynnikiem podnoszącym ryzyko ciężkich urazów, co wykazano m.in. w raporcie Komisji Europejskiej¹⁸ z 2024 r.

¹⁵ European Transport Safety Council, *E-scooter safety: new study reveals key factors to prevent serious injuries*, <https://etsc.eu/e-scooter-safety-new-study-reveals-key-factors-to-prevent-serious-injuries/> [dostęp: 30.03.2026 r.]. Zob. także: J. Olivier, P. Creighton, *Bicycle injuries and helmet use: A systematic review and meta-analysis*, „International Journal of Epidemiology” 2017, t. 46, nr 1, s. 278–292; R.G. Attewell, K. Glase, M. McFadden, *Bicycle helmet efficacy: A meta-analysis*, „Accident Analysis & Prevention” 2001, t. 33, nr 3, s. 345–352.

¹⁶ C.F. Finch, S.V. Newstead, M.H. Cameron, A.P. Vulcan, *Head injury reductions in Victoria two years after introduction of mandatory bicycle helmet use (Report No. 51)*, Melbourne 1993.

¹⁷ Polskie Obserwatorium Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego ITS, *Rowery i e-hulajnogi w ruchu drogowym – badania międzynarodowe i krajowe*, opracowanie na zlecenie Krajowej Rady Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego, <https://obserwatoriumbrd.pl/rowery-i-e-hulajnogi-w-ruchu-drogowym-badania-miedzynarodowe-i-krajowe/> [dostęp: 30.03.2026 r.].

¹⁸ European Commission, *Road safety thematic report – Road safety protective equipment*, European Road Safety Observatory, Bruksela 2024. https://road-safety.transport.ec.europa.eu/document/download/3f836856-1adf-47d5-9ec4-f7aa1645a9c4_en [dostęp: 30.03.2026 r.]; European Commission, *Road safety thematic report – Personal Mobility Devices*, European Road Safety Observatory, Bruksela 2024. https://road-safety.transport.ec.europa.eu/document/download/6ed38dab-eb7c-42e0-a4a7-06bdd20677ec_en [dostęp: 30.03.2026 r.].

3.5. Wypadki z udziałem dzieci – ujęcie szczegółowe

Wśród dzieci poniżej 16 roku życia obserwuje się charakterystyczne tendencje:

- większa skala urazów głowy (wynikająca z mniejszej masy ciała i słabszej kontroli nad pojazdem),
- częstsze wypadki wynikające z błędów techniki jazdy,
- wyższy udział wypadków w strefach mieszkalnych oraz na chodnikach, gdzie dopuszcza się ich ruch.

Zgodnie z raportem KGP z 2024 r. ponad 50% wypadków z udziałem hulajnogów elektrycznych w raportowanym roku obejmowało użytkowników poniżej 17 roku życia¹⁹, co znajduje potwierdzenie w danych za pierwsze miesiące 2025 r.

Warto zaznaczyć, że Biuro Ruchu Drogowego Komendy Głównej Policji prowadzi również statystyki, w których zauważalna jest bardzo duża liczba wypadków z udziałem osób poruszających się na hulajnogach elektrycznych, w których ponad 60% użytkowników zostaje rannych, a ponad 30% ciężko rannych. Według Krajowej Rady Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego wiele tragedii można by uniknąć, gdyby szczególnie dzieci jeździły w kasku ochronnym. W lipcu 2025 r. KRBRD zarekomendowała wprowadzenie takiego obowiązku²⁰.

4. Obowiązek stosowania kasków ochronnych przez osoby nieletnie w świetle nowelizacji ustawy Prawo o ruchu drogowym z 17 października 2025 r.

Nowelizacja ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. *Prawo o ruchu drogowym*, uchwalona 17 października 2025 r., wprowadziła obowiązek stosowania kasków ochronnych przez osoby, które nie ukończyły 16 roku życia i kierują rowerem, rowerem z napędem elektrycznym, hulajnogą elektryczną lub urządzeniem transportu osobistego. Zmiany te zostały ujęte w art. 33 ustawy *Prawo o ruchu drogowym*, który reguluje obowiązki kierującego pojazdami niemechanicznymi oraz urządzeniami mikromobilności.

4.1. Treść wprowadzonych przepisów

W art. 33 ustawy *Prawo o ruchu drogowym* dodano po ust. 1a nowy ust. 1b w brzmieniu:

Kierujący rowerem, rowerem z napędem, o którym mowa w art. 4 ust. 2 lit. a pkt (i) rozporządzenia 168/2013, hulajnogą elektryczną lub urządzeniem transportu osobistego, który nie ukończył 16 roku życia, jest obowiązany używać w czasie jazdy kasku ochronnego odpowiadającego właściwym warunkom technicznym.

¹⁹ Zob. Komenda Główna Policji, *Wypadki drogowe w Polsce w 2024 roku*, Warszawa 2025. <https://statystyka.policja.pl/download/20/447022/Wypadkidrogowe2024.pdf> [dostęp: 30.03.2026 r.].

²⁰ R. Horbaczewski, *Bezpieczeństwo czy nadregulacja? Obowiązkowy kask wzbudza kontrowersje*, *Prawo.pl* z 14.08.2025 r., <https://www.prawo.pl/samorzad/obowiazkowy-kas-dla-rowerzystow-i-hulajnog-elektrycznych-kontrowersje,534434.html> [dostęp: 10.10.2025 r.].

Ostatecznie zrezygnowano z projektowanego ust. 1c, który przewidywał wyjątek dla jazdy pod opieką rodzica lub opiekuna prawnego. Tym samym ustawodawca przyjął jednolity, bezwzględny obowiązek używania kasków dla wszystkich kierujących poniżej 16 roku życia.

Jednocześnie art. 33 ust. 2 otrzymał brzmienie:

Dziecko w wieku do 7 lat może być przewożone na rowerze albo na rowerze z napędem, o którym mowa w art. 4 ust. 2 lit. a pkt (i) rozporządzenia 168/2013, pod warunkiem, że używa w czasie jazdy kasku ochronnego odpowiadającego właściwym warunkom technicznym oraz jest ono umieszczone na dodatkowym siodełku zapewniającym bezpieczną jazdę lub w foteliku rowerowym odpowiadającym właściwym warunkom technicznym albo jest przewożone w sposób, o którym mowa w art. 63 ust. 3 pkt 4 prd.

Art. 63 ust. 3 pkt 4 prd dotyczy rowerowej przyczepki przystosowanej konstrukcyjnie do przewozu osób.

4.2. Odpowiedzialność za wykonanie obowiązku

Obowiązek używania kasku ochronnego przez osobę nieletnią ma charakter obiektywny, natomiast odpowiedzialność za niewykonanie tego obowiązku spoczywa na osobie sprawującej opiekę lub nadzór nad małoletnim (art. 89a *Kodeksu wykroczeń* po nowelizacji). Wprowadzona konstrukcja odpowiada modelowi przyjętemu w przepisach dotyczących obowiązku zapinania pasów bezpieczeństwa przez dzieci przewożone w pojazdach samochodowych.

4.3. Zagadnienie umiejscowienia przepisów – argumentacja systemowa

Zmiany dotyczące kasków ochronnych ustawodawca zdecydował się umieścić w art. 33 ustawy *Prawo o ruchu drogowym*, a nie w art. 40, który tradycyjnie regulował obowiązek stosowania kasków przez kierujących pojazdami drogowymi (motocykl, motorower, czterokołowiec). Z punktu widzenia techniki prawodawczej taka lokalizacja jest uzasadniona, ponieważ:

- art. 33 reguluje dokładnie te grupy pojazdów, których dotyczy nowy obowiązek (rowery, rowery z napędem elektrycznym, hulajnogi elektryczne, UTO),
- art. 40 odnosi się wyłącznie do pojazdów mechanicznych lub quasimechanicznych (motocykle, motorowery, czterokołowce),
- oddział 11 (*Przepisy dodatkowe o ruchu rowerów, hulajnóg elektrycznych, urządzeń transportu osobistego [...]*) obejmuje już wcześniej obowiązki tych uczestników ruchu drogowego.

W konsekwencji przyjęte umiejscowienie przepisu jest spójne z wewnętrzną strukturą ustawy *Prawo o ruchu drogowym* i nie prowadzi do normatywnych niejasności.

4.4. Podstawa polityki bezpieczeństwa – dokumenty KRBRD

Nowelizacja z 2025 r. realizuje kierunki działań wyznaczone w uchwale nr 2/2025 Krajowej Rady Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego z 14 lipca 2025 r. Uchwała ta zawiera rekomendacje dotyczące zwiększenia poziomu bezpieczeństwa nieletnich, w szczególności poprzez:

- propagowanie stosowania kasków ochronnych przez dzieci i młodzież,
- identyfikację wysokiej skali urazów głowy w zdarzeniach z udziałem młodych użytkowników rowerów i hulajnóg elektrycznych,
- postulat wprowadzenia obowiązku stosowania kasków dla osób poniżej 16 lat.

Dokument KRBRD stanowi oficjalny instrument koordynacyjny polityki bezpieczeństwa ruchu drogowego i jest powszechnie stosowany jako pomocnicze źródło interpretacji *ratio legis*.

4.5. Vacatio legis

Ustawodawca przewidział sześciomiesięczne *vacatio legis* dla przepisów dotyczących obowiązku stosowania kasków. Rozwiązanie to ma zapewnić:

- możliwość nabycia kasków spełniających warunki techniczne,
- czas na działania edukacyjne i informacyjne,
- dostosowanie praktyki organów kontroli ruchu drogowego.

5. Warunki techniczne kasków ochronnych dla nieletnich i ich znaczenie dla bezpieczeństwa

Wprowadzenie obowiązku stosowania kasków ochronnych przez osoby, które nie ukończyły 16 roku życia, zostało przez projektodawcę uzasadnione zarówno analizą porównawczą regulacji obowiązujących w państwach członkowskich Unii Europejskiej, jak i argumentami dotyczącymi skuteczności ochrony głowy u użytkowników pojazdów niemechanicznych. W opracowaniach i uzasadnieniu ustawy²¹ wskazano, że obowiązek stosowania kasków przez rowerzystów funkcjonuje w dwunastu państwach UE, przy czym dotyczy wyłącznie dzieci, a górna granica wieku waha się tam od 12 do 18 lat. Z kolei obowiązek kaskowy dla użytkowników hulajnóg elektrycznych obowiązuje – według projektodawcy – w szesnastu państwach, w tym w dziesięciu obejmuje jedynie osoby małoletnie²². Dane te stanowią element argumentacji ustawodawcy, jednak nie mają charakteru danych statystycznych w rozumieniu nauk empirycznych, lecz odzwierciedlają deklaratywną analizę prawnoporównawczą wykonaną na potrzeby projektu ustawy.

²¹ Druk 1677 po podpisaniu ustawy przez Prezydenta RP, na dzień 01.12.2025 r. niepublikowany w Dz. U.

²² Druk 1677 po podpisaniu ustawy przez Prezydenta RP, na dzień 01.12.2025 r. niepublikowany w Dz. U.

Jednym z powodów przyjęcia granicznego wieku 16 lat – jak podano w uzasadnieniu – była okoliczność, że osoba, która ukończyła 16 lat, może uzyskać prawo jazdy kategorii A1, umożliwiające kierowanie motocyklem o pojemności silnika do 125 cm³. Ustawodawca odwołał się również do analogicznego rozwiązania funkcjonującego w odniesieniu do sportów zimowych, w których obowiązek stosowania kasków przez osoby poniżej 16 roku życia wprowadzono w Polsce w 2011 r.²³. Projektodawca podkreślił także aspekt edukacyjny: obowiązek kaskowy ma od najmłodszych lat kształtować bezpieczne nawyki związane z korzystaniem z urządzeń transportu osobistego, rowerów oraz hulajnog elektrycznych.

5.1. Warunki techniczne kasków ochronnych dla użytkowników rowerów, hulajnog elektrycznych i UTO

Nowelizacja z 2025 r. wprowadza obowiązek stosowania kasków ochronnych „odpowiadających właściwym warunkom technicznym”. Pojęcie to odsyła do norm europejskich określających wymagania konstrukcyjne, wytrzymałościowe i użytkowe kasków przeznaczonych dla użytkowników pojazdów niemechanicznych. W literaturze wskazuje się, że „warunki techniczne” należy interpretować jako obowiązek stosowania kasków zgodnych ze standardami odpowiednich norm branżowych, zapewniających określony poziom ochrony głowy²⁴.

Do najważniejszych norm technicznych odnoszących się do kasków dla rowerzystów i użytkowników mikromobilności należą:

- a) PN-EN 1078:2012+A1:2013 – Kaski dla rowerzystów, użytkowników deskorolek i rolek

Norma ta określa szczegółowe wymagania dotyczące:

- skuteczności ochronnej, w tym odporności na uderzenia i zdolności pochłaniania energii,
- pola widzenia użytkownika,
- systemu mocowania – w tym wytrzymałości pasków podbródkowych i ich regulacji,
- ergonomii, takiej jak komfort noszenia i stabilność kasku podczas ruchu,
- oznakowania, obejmującego m.in. symbol normy, rozmiar, datę produkcji i instrukcję użytkowania,
- testów laboratoryjnych wykonywanych w temperaturach dodatnich i ujemnych oraz przy różnych prędkościach uderzenia.

Norma PN-EN 1078 jest podstawowym standardem stosowanym w Unii Europejskiej dla kasków rowerowych, co oznacza, że kask niespełniający jej wymagań nie zapewnia gwarantowanego poziomu ochrony.

²³ Ustawa z dnia 18 sierpnia 2011 r. o bezpieczeństwie i ratownictwie w górach i na zorganizowanych terenach narciarskich (Dz. U. z 2011 poz. 1001).

²⁴ M. Burtowy, *Prawo o ruchu...*, dz. cyt.

b) PN-EN 1080:2013 – Kaski dla małych dzieci

Norma ta została opracowana z myślą o dzieciach do 7 roku życia. Jej cechą szczególną jest konstrukcja systemu mocowania:

- pasek podbródkowy musi być wyposażony w mechanizm samoczynnego otwarcia w sytuacji gwałtownego szarpnięcia,
- celem mechanizmu jest zapobieganie zadzierzgnięciu (uduszeniu) dziecka w wyniku zaczepienia kasku o elementy otoczenia podczas zabawy lub przewrócenia się.

Z tego względu PN-EN 1080 nie jest stosowana do kasków sportowych dla dorosłych ani do kasków motocyklowych.

5.2. Relacja norm technicznych do certyfikacji CE

Zgodnie z europejskim systemem bezpieczeństwa produktów znak CE oznacza jedynie, że produkt spełnia minimalne wymogi bezpieczeństwa określone w dyrektywach nowego podejścia UE. Znak CE nie potwierdza zgodności z normą PN-EN 1078 lub PN-EN 1080 i nie stanowi samodzielnego dowodu skuteczności ochrony²⁵. Stwierdzenie zgodności z normami możliwe jest dopiero po przeprowadzeniu badań laboratoryjnych, potwierdzonych certyfikatem zgodności wystawionym przez jednostkę notyfikowaną. W literaturze podkreśla się, że mylenie oznakowania CE z homologacją bezpieczeństwa jest częstym błędem, który może prowadzić do zakupu kasku niespełniającego żadnych parametrów ochronnych²⁶.

5.3. Znaczenie warunków technicznych dla bezpieczeństwa użytkowników

Kaski zgodne z PN-EN 1078 i PN-EN 1080 zostały zaprojektowane w oparciu o wyniki badań biomechanicznych oraz epidemiologicznych dotyczących urazów głowy. Badania przeprowadzone przez Europejską Radę Bezpieczeństwa Transportu (ETSC) oraz International Transport Forum wskazują, że stosowanie kasku:

- redukuje ryzyko poważnych urazów głowy u rowerzystów średnio o 60–70%,
- w przypadku użytkowników hulajnóg elektrycznych – o około 40–45%²⁷.

Analizy te korelują z konstrukcyjnymi właściwościami kasków objętych normą PN-EN 1078, w szczególności ze zdolnością pochłaniania energii uderzenia w sytuacji upadku na podłoże twarde lub krawężnik.

Dodatkowo, w przypadku najmłodszych dzieci, norma PN-EN 1080 minimalizuje ryzyko poważnych obrażeń nie związanych bezpośrednio z wypadkiem drogowym, lecz z zaczepieniem pasków mocujących kask o elementy otoczenia.

²⁵ European Commission, *Guide to the implementation of directives based on the New Approach*, Bruksela 2022.

²⁶ M.M. Żoła, *Niezbędne wyposażenie podróżujących jednośladami...*, dz. cyt.

²⁷ Zob. European Transport Safety Council, *Improving the road safety...*, dz. cyt.; International Transport Forum, *Safer micromobility*, dz. cyt.

6. Wyjątki pozwalające na odstępstwo obowiązkowego stosowania kasków ochronnych

W toku prac legislacyjnych nad ustawą o zmianie ustawy *Prawo o ruchu drogowym oraz niektórych innych ustaw* (projekt UC76) rozważano wprowadzenie wyjątków od obowiązku stosowania kasku ochronnego przez osoby, które nie ukończyły 16 roku życia. Projektowany art. 33 ust. 1c przewidywał, że obowiązek określony w ust. 1b nie miałby zastosowania w sytuacji, gdyby jazda rowerem, hulajnogą elektryczną lub urządzeniem transportu osobistego odbywała się pod opieką rodzica lub opiekuna prawnego. Uzasadnienie projektodawcy wskazywało, iż obecność dorosłego miałyby ograniczać ryzykowne zachowania osoby małoletniej oraz wpływać na większą ostrożność podczas jazdy.

Rozwiązanie to spotkało się jednak z szeroką krytyką przedstawicieli instytucji i organizacji zajmujących się bezpieczeństwem ruchu drogowego. Zwracano uwagę, że przesłanka „jazdy pod opieką rodzica” nie ma znaczenia normatywnego w kontekście mechanizmu powstawania urazów głowy ani nie wpływa na ryzyko ich wystąpienia. W literaturze dotyczącej prawa o ruchu drogowym wielokrotnie podkreślano, że obowiązek stosowania środków ochrony osobistej jest konstrukcyjnie niezależny od okoliczności towarzyszących, a jego uzasadnienie wynika z ochrony zdrowia i życia użytkownika pojazdu²⁸.

Dodatkowym argumentem przeciwko projektowanemu odstępstwu były trudności natury dowodowej i egzekucyjnej. Ustalenie, czy osoba dorosła sprawowała nadzór w momencie zdarzenia, byłoby w praktyce problematyczne dla organów kontrolnych. Podobne ryzyka w zakresie wykonalności normy opisywano również w komentarzach dotyczących innych obowiązków osobistych w prawie drogowym, np. obowiązku stosowania pasów bezpieczeństwa przez małoletnich²⁹.

Ostatecznie projektowany art. 33 ust. 1c nie został przyjęty w toku prac sejmowych, co należy ocenić jako rozwiązanie zapewniające większą spójność systemową oraz wyższą skuteczność regulacji.

6.1. Wyjątki przyjęte w ustawie uchwalonej 17 października 2025 r.

W uchwalonej wersji ustawy ustawodawca zdecydował się wprowadzić odstępstwa od obowiązku stosowania kasku ochronnego w odniesieniu do najmłodszych dzieci przewożonych rowerem, rowerem z napędem elektrycznym lub wózkiem rowerowym. Zgodnie z art. 33 ust. 2a–2d ustawy *Prawo o ruchu drogowym*:

1) Art. 33 ust. 2a p.r.d. – dziecko przewożone na rowerze

Obowiązek stosowania kasku przez dziecko w wieku do 7 lat nie ma zastosowania, jeżeli dziecko jest przewożone:

1. w foteliku bezpieczeństwa, o którym mowa w art. 39 ust. 3 p.r.d.,

²⁸ Z. Drexler, *Przepisy ruchu drogowego...*, dz. cyt.

²⁹ M.M. Żołna, *Niezbędne wyposażenie podróżujących jednośladami...*, dz. cyt.

2. rowerem przeznaczonym do przewozu osób, wyposażonym fabrycznie w pasy bezpieczeństwa, którego konstrukcja uniemożliwia użycie kasku,
3. w przyczepie przystosowanej do przewozu osób, o której mowa w art. 63 ust. 3 pkt 4 p.r.d., jeżeli korzysta z pasów bezpieczeństwa.

Odstępstwa te mają charakter techniczny, tj. wynikają z konstrukcji sprzętu uniemożliwiającej prawidłowe założenie kasku. Tego typu konstrukcję wyjątków za uzasadnioną systemowo uznaje m.in. Burtowy, wskazując, że techniczne ograniczenia sprzętu mogą wyłączać stosowanie środków ochronnych, jeżeli jednocześnie zastosowano inne zabezpieczenia³⁰.

2) Art. 33 ust. 2b p.r.d. – przewóz dziecka w wózku rowerowym

Obowiązek kaskowy jest wyłączony, gdy:

- dziecko przewożone jest wózkiem rowerowym w foteliku bezpieczeństwa, o którym mowa w art. 39 ust. 3,
- konstrukcja wózka w połączeniu z używanym systemem pasów uniemożliwia stosowanie kasku.

3) Art. 33 ust. 2c p.r.d. – przewóz w przyczepie ciągniętej przez wózek rowerowy
W takim przypadku stosowanie kasku nie jest wymagane, jeżeli dziecko korzysta z pasów bezpieczeństwa zamontowanych fabrycznie.

4) Art. 33 ust. 2d p.r.d. – zakaz przewożenia dziecka w przyczepie przy napędzie spalinowym

Przepis ten zabrania przewożenia dziecka w przyczepie w sytuacji, gdy rower lub wózek rowerowy wyposażony jest w silnik spalinowy. Zakaz ten ma na celu ograniczenie ryzyka związanego z większą prędkością jazdy oraz narażeniem dziecka na drgania i spaliny.

6.2. Ocena przyjętych wyjątków – proporcjonalność i spójność regulacji

Przyjęte przez ustawodawcę wyjątki mają charakter przede wszystkim techniczny, wynikający z konstrukcji fotelików, przyczepek oraz pojazdów przystosowanych do przewozu osób. Wyjątki te:

- nie podważają *ratio legis* obowiązku kaskowego,
- są zgodne z praktyką w państwach UE,
- nie uzależniają obowiązku od elementów o charakterze ocennym (np. obecność rodzica),
- są możliwe do egzekwowania,
- uwzględniają fakt, że w niektórych konstrukcjach przewozowych stosowanie kasku może zwiększać ryzyko urazu szyi.

W literaturze podkreśla się, że wszelkie wyjątki od obowiązków ochronnych powinny mieć charakter ograniczony i ściśle techniczny, a ich zastosowanie musi

³⁰ M. Burtowy, *Prawo o ruchu...*, dz. cyt.

być możliwe do zweryfikowania przez organy kontrolne. W tym kontekście rozwiązania przyjęte w nowelizacji z 2025 r. spełniają te kryteria.

7. Kontrowersje społeczne i argumenty krytyczne dotyczące wprowadzenia obowiązku stosowania kasków ochronnych

Zmiany dotyczące obowiązkowego stosowania kasków ochronnych przez osoby, które nie ukończyły 16 roku życia, wywołały liczne dyskusje wśród organizacji społecznych, w szczególności reprezentujących środowiska rowerowe. Uwagi te dotyczyły przede wszystkim zakresu regulacji, jej proporcjonalności oraz możliwych skutków społecznych.

W licznych wystąpieniach zamieszczanych również w sieci przywołano stanowiska niektórych organizacji społecznych, w tym stowarzyszeń zrzeszających rowerzystów, które podnosiły, że zrównanie rowerów z hulajnogami elektrycznymi w zakresie obowiązku kaskowego nie uwzględnia różnic konstrukcyjnych oraz odmiennych profili ryzyka tych urządzeń. Wskazywano, że hulajnoga elektryczna cechuje się inną charakterystyką stabilności i dynamiki jazdy, co w praktyce może prowadzić do odmiennych typów zagrożeń niż te występujące u rowerzystów³¹.

Organizacje te postulowały, aby zamiast wprowadzenia obowiązku kaskowego skoncentrować się na działaniach infrastrukturalnych i edukacyjnych, obejmujących m.in.:

- poprawę jakości i spójności infrastruktury rowerowej,
- zwiększenie nadzoru nad przestrzeganiem przepisów ruchu drogowego,
- rozwój edukacji komunikacyjnej w szkołach,
- podniesienie do co najmniej 14 lat wieku, od którego można korzystać z hulajnóg elektrycznych³².

Niektóre organizacje zwracały również uwagę na możliwość obniżenia poziomu aktywności fizycznej wśród dzieci w przypadku, gdy obowiązek kaskowy mógłby działać zniechęcająco do korzystania z roweru. Argument ten pojawia się także w literaturze międzynarodowej – część badań socjologicznych wskazuje, że obowiązek kaskowy w grupach dziecięcych może prowadzić do zmniejszenia częstotliwości jazdy na rowerze, choć skutki takie nie są jednoznaczne i zależą od kontekstu lokalnego.

Wskazywano także, że niedostateczne przygotowanie dzieci do udziału w ruchu drogowym może być istotniejszym czynnikiem ryzyka niż sam brak kasku ochronnego.

³¹ Polska Federacja Rowerowa, *Stanowisko Polskiej Federacji Rowerowej w sprawie nowych obowiązków dla dzieci i młodzieży na rowerach i hulajnogach el.*, <https://federacjarowerowa.pl/stanowisko-polskiej-federacji-rowerowej-w-sprawie-poprawy-bezpieczenstwa-dzieci-i-mlodziezy-uzytujacych-rowery-i-hulajnogi-elektryczne> [dostęp: 05.10.2025 r.]

³² Tamże.

Pomimo zgłoszonych zastrzeżeń, Rada Ministrów podtrzymała kierunek regulacji, a projekt został przedłożony Sejmowi, który uchwalił ustawę po dokonaniu jedynie zmian redakcyjnych i doprecyzowujących. Następnie ustawę przyjął Senat, a finalnie podpisał Prezydent RP. Ustawodawca uznał, że obowiązek stosowania kasku ochronnego dla osób poniżej 16 roku życia stanowi środek proporcjonalny i adekwatny w świetle danych dotyczących liczby urazów głowy w grupie małoletnich uczestników ruchu drogowego.

8. Przepisy egzekwujące obowiązek używania kasków ochronnych – analiza zmian w Kodeksie wykroczeń

Nowelizacja ustawy *Prawo o ruchu drogowym* z dnia 17 października 2025 r. została uzupełniona o odpowiednie zmiany w ustawie z dnia 20 maja 1971 r. – *Kodeks wykroczeń*. Ustawodawca uznał, że skuteczne wprowadzenie obowiązku stosowania kasków ochronnych przez osoby małoletnie wymaga równoległego ustanowienia sankcji o charakterze wykroczeniowym wobec dorosłych sprawujących opiekę lub nadzór nad dzieckiem. Konstrukcja ta wpisuje się w przyjęty już wcześniej model odpowiedzialności za niewykonywanie obowiązków ochronnych dotyczących osób małoletnich (np. obowiązku stosowania pasów bezpieczeństwa³³).

Zgodnie z uchwalonym art. 2 ustawy zmieniającej do *Kodeksu wykroczeń* dodano art. 89a, który penalizuje niedopełnienie obowiązku zapewnienia stosowania kasku przez osoby nieletnie.

Treść art. 89a k.w. (po nowelizacji):

- § 1 Kto, mając obowiązek opieki lub nadzoru nad osobą, która nie ukończyła 16 roku życia, dopuszcza do kierowania przez nią rowerem, hulajnogą elektryczną lub urządzeniem transportu osobistego, jeżeli osoba ta wbrew obowiązkowi nie używa kasku ochronnego odpowiadającego właściwym warunkom technicznym, podlega karze grzywny do 100 złotych.
- § 2 Tej samej karze podlega ten, kto, mając obowiązek opieki lub nadzoru nad osobą, która nie ukończyła 17 roku życia, dopuszcza do przewożenia przez nią dziecka w wieku do lat 7 na rowerze albo na rowerze z napędem, o którym mowa w art. 4 ust. 2 lit. a pkt (i) rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 168/2013 [...], jeżeli wbrew obowiązkowi przewozi to dziecko:
1. bez kasku ochronnego odpowiadającego właściwym warunkom technicznym;
 2. nieumieszczone na dodatkowym siodelku zapewniającym bezpieczną jazdę;

³³ Z. Drexler, *Przepisy ruchu drogowego...*, dz. cyt.

3. nieumieszczone w foteliku rowerowym odpowiadającym właściwym warunkom technicznym;
 4. niezgodnie ze sposobem, o którym mowa w art. 63 ust. 3 pkt 4 p.r.d.;
 5. w sposób, o którym mowa w art. 33 ust. 2d p.r.d.
- § 3 Tej samej karze podlega ten, kto, mając obowiązek opieki lub nadzoru nad osobą, która nie ukończyła 17 roku życia, dopuszcza do przewożenia przez nią dziecka w wózku rowerowym, jeżeli wbrew obowiązkowi przewozi to dziecko:
1. bez kasku ochronnego odpowiadającego właściwym warunkom technicznym;
 2. niezgodnie ze sposobem, o którym mowa w art. 63 ust. 3 pkt 4 p.r.d.;
 3. w sposób, o którym mowa w art. 33 ust. 2d p.r.d.³⁴.

8.1. Podmiot czynu zabronionego i charakter odpowiedzialności

Z konstrukcji art. 89a k.w. wynika jednoznacznie, że:

- odpowiedzialności nie ponosi osoba małoletnia,
- sankcją objęta jest wyłącznie osoba dorosła – mająca ustawowy obowiązek opieki lub nadzoru.

Tym samym ustawodawca zastosował model odpowiedzialności zbliżony do art. 45 ust. 3 ustawy *Prawo o ruchu drogowym*, dotyczącego przewożenia dzieci w fotelikach. Jest to odpowiedzialność za niewykonanie obowiązku gwarancyjnego przez osobę dorosłą, który ma charakter bezwzględny. Stanowi to klasyczną konstrukcję „dopuszczenia” w rozumieniu czynu zaniechania, typową dla wykroczeń z zakresu bezpieczeństwa ruchu drogowego³⁵. W literaturze podkreśla się, że odpowiedzialność gwarancyjna tego typu ma na celu zwiększenie bezpieczeństwa osób szczególnie narażonych, a jej stosowanie nie zależy od stopnia zawinienia dziecka, lecz wyłącznie od naruszenia powinności opiekuna³⁶.

8.2. Zakres przedmiotowy czynów zabronionych

Art. 89a obejmuje trzy klasy sytuacji:

1. Kierowanie rowerem/UTO/hulajnogą elektryczną przez osobę poniżej 16 lat bez kasku (ust. 1).
2. Przewożenie dziecka do 7 lat na rowerze lub rowerze z napędem elektrycznym z naruszeniem warunków technicznych (ust. 2).
3. Przewożenie dziecka w wózku rowerowym z naruszeniem analogicznych obowiązków (ust. 3).

³⁴ Zob. Ustawa z dnia 20 maja 1971 r. *Kodeks wykroczeń* (Dz. U. z 2025 r. poz. 734).

³⁵ M. Burtowy, *Prawo o ruchu...*, dz. cyt.

³⁶ K. Postulski, *Kodeks wykroczeń. Komentarz*, Warszawa 2022, komentarz do art. 89.

Rozbudowana kazuistyka ust. 2 i 3 odpowiada szczegółowym konstrukcyjnym wymogom określonym w art. 33 ust. 2–2d oraz art. 63 ust. 3 pkt 4 ustawy *Prawo o ruchu drogowym*.

W literaturze podkreśla się, że prawidłowe odwołanie się do norm technicznych w ustawowym opisie czynu zabronionego jest niezbędne dla zapewnienia jednoznaczności i egzekwowalności przepisu³⁷.

8.3. Sankcja – charakter i funkcja

Przewidziana sankcja ma postać grzywny do 100 złotych. Jest to sankcja:

- o charakterze prewencyjnym,
- niskiej dolegliwości, odpowiadająca charakterowi wykroczenia,
- dostosowana do celu regulacji, którym jest zapewnienie opieki nad małoletnimi i prewencja wypadków.

W komentarzach do *Kodeksu wykroczeń* podkreśla się, że wysokość grzywny w wykroczeniach o charakterze ochronnym ma znaczenie przede wszystkim sygnalne, a jej zadaniem jest wzmocnienie społecznej percepcji obowiązku, nie zaś represyjność *sensu stricto*³⁸.

9. Podsumowanie

Wprowadzenie obowiązku stosowania kasków ochronnych przez osoby małoletnie kierujące rowerami, hulajnogami elektrycznymi oraz urządzeniami transportu osobistego należy ocenić jako rozwiązanie ukierunkowane na zwiększenie bezpieczeństwa niechronionych uczestników ruchu drogowego. Wyniki badań biomechanicznych i epidemiologicznych prowadzonych na poziomie międzynarodowym wskazują, że stosowanie kasku ochronnego pozwala istotnie zredukować ryzyko urazów głowy – średnio o 40–45% w przypadku użytkowników hulajnog elektrycznych oraz o 60–70% w przypadku rowerzystów³⁹. Ochrona głowy w czasie upadku lub zderzenia jest kluczowym czynnikiem wpływającym na ograniczenie skutków wypadków, co stanowi bezpośrednio uzasadnienie regulacji.

Z uzasadnienia ustawy wynika również, że poparcie społeczne dla wprowadzenia obowiązku stosowania kasków ochronnych wśród dzieci jest relatywnie wysokie. W badaniach opinii publicznej przytoczonych przez projektodawcę 79,3% respondentów deklaroowało poparcie dla obowiązkowego stosowania kasków przez dzieci do 12 roku życia, natomiast 47,6% popierało wprowadzenie obowiązku kaskowego dla wszystkich rowerzystów. Dane te nie stanowią pełnych badań repre-

³⁷ M.M. Żoła, *Niezbędne wyposażenie podróżujących jednoślādami...*, dz. cyt.

³⁸ A. Marek, *Prawo wykroczeń*, Warszawa 2021, s. 245–247.

³⁹ Zob. European Transport Safety Council, *Improving the road safety...*, dz. cyt.; International Transport Forum, *Safer micromobility*, dz. cyt.

zentatywnych, lecz odzwierciedlają argumentację projektodawcy, prezentując kierunek społecznej akceptacji dla regulacji. Badania te generalnie wskazują na poparcie tego rozwiązania, ale także pokazują, że wraz z wiekiem użytkownika (im starszy użytkownik roweru czy hulajnogi elektrycznej) odsetek popierających obowiązek używania kasku ochronnego spada. O ile jest on dość duży w przypadku dzieci do 12 roku życia, to trudno powiedzieć, jaki byłby w przypadku dzieci i młodzieży od 12 do 16 roku życia.

Na ocenę omawianej nowelizacji wpływa również kontekst międzynarodowy. W raporcie Europejskiej Rady Bezpieczeństwa Transportu (ETSC) oraz International Transport Forum podkreślono, że stosowanie kasków ochronnych, szczególnie przez osoby małoletnie, stanowi istotny element polityki ograniczania liczby urazów głowy w mikromobilności⁴⁰. Obowiązki tego rodzaju funkcjonują już w wielu państwach Unii Europejskiej, przy czym różny jest wiek graniczny ich stosowania. Fakt ten został przywołany w uzasadnieniu projektu, jak i uchwalonej ustawy jako element analizy prawnooporównawczej.

Ważnym elementem regulacji jest jej charakter edukacyjny. Ustawodawca, nakładając obowiązek zapewnienia stosowania kasków przez opiekunów i osoby sprawujące nadzór, odwołuje się do modelu odpowiedzialności gwarancyjnej, który – zgodnie z literaturą – pełni funkcję wzmacniającą społeczne poczucie odpowiedzialności za bezpieczeństwo osób małoletnich⁴¹. Regulacja ta służy więc także kształtowaniu nawyków bezpiecznego poruszania się w ruchu drogowym.

Jednocześnie część organizacji społecznych zgłaszała obawy dotyczące możliwych skutków ubocznych regulacji, zwłaszcza w zakresie ograniczenia aktywności fizycznej dzieci oraz ewentualnego zmniejszenia atrakcyjności roweru jako środka transportu.

Podsumowując, nowelizację *Prawa o ruchu drogowym* z 17 października 2025 r. należy postrzegać jako element szerszej strategii poprawy bezpieczeństwa niechronionych uczestników ruchu drogowego. Regulacja ma charakter prewencyjny i edukacyjny, znajduje uzasadnienie w wynikach badań międzynarodowych i odpowiada na rosnącą liczbę zdarzeń z udziałem osób małoletnich korzystających z urządzeń mikromobilności. Ostateczna ocena skuteczności wprowadzonych rozwiązań będzie jednak możliwa dopiero po upływie odpowiedniego okresu obowiązywania regulacji i analizie danych statystycznych dotyczących wypadków z udziałem dzieci i młodzieży.

⁴⁰ International Transport Forum, *Safe Micromobility*, Paryż 2020. https://www.oecd.org/content/dam/oecd/en/publications/reports/2020/02/safe-micromobility_a7f10061/0b98fac1-en.pdf [dostęp: 30.03.2026 r.]; European Transport Safety Council, *Improving the Road Safety...*, dz. cyt.

⁴¹ K. Postulski, *Kodeks wykroczeń. Komentarz*, dz. cyt.

Akty prawne

1. Ustawa z dnia 17 października 2025 r. *o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym oraz niektórych innych ustaw* (druk nr 1677).
2. Ustawa z dnia 20 czerwca 1997 r. *Prawo o ruchu drogowym* (Dz. U. z 2024 r. poz. 1251 oraz z 2025 r. poz. 820 i 1006).
3. Ustawa z dnia 20 maja 1971 r. *Kodeks wykroczeń* (Dz. U. z 2025 r. poz. 734).
4. Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 168/2013 z dnia 15 stycznia 2013 r. *w sprawie homologacji i nadzoru rynku pojazdów dwu- lub trzykołowych oraz czterokołowców* (Dz. U. UE L 60 z 02.03.2013 r.).

Orzecznictwo

1. Wyrok Sądu Najwyższego z dnia 18 listopada 1993 r., III ARN 55/93, LEX nr 1671902.

Bibliografia

1. Attewell, R.G., Glase, K., McFadden, M. (2001). Bicycle helmet efficacy: A meta-analysis. *Accident Analysis & Prevention*, 33(3). doi: 10.1016/s0001-4575(00)00048-8
2. Burtowy, M. (2023). *Prawo o ruchu drogowym. Komentarz*. Wolters Kluwer.
3. Drexler, Z. (2016). Przepisy ruchu drogowego z ilustrowanym komentarzem. Grupa IMAGE.
4. European Commission. (2024). *Road safety thematic report – Cyclists*. https://transport.ec.europa.eu/document/download/6a98d1f0-e6c1-40f1-8b6a-d48cef787fa7_en?filename=ERSO-TR-Cyclists-20240305.pdf
5. European Commission. (2024). *Road safety thematic report – Personal Mobility Devices*. https://road-safety.transport.ec.europa.eu/document/download/6ed38dab-eb7c-42e0-a4a7-06bdd20677ec_en
6. European Commission. (2024). *Road safety thematic report – Road safety protective equipment*. https://road-safety.transport.ec.europa.eu/document/download/3f836856-1adf-47d5-9ec4-f7aa1645a9c4_en
7. European Transport Safety Council. (2023). *E-scooter safety: New study reveals key factors to prevent serious injuries*. <https://etsc.eu/e-scooter-safety-new-study-reveals-key-factors-to-prevent-serious-injuries/>
8. European Transport Safety Council. (2024). *Improving the road safety of e-scooters (PIN Flash Report 47)*. <https://horizoneuropencportal.eu/sites/default/files/2025-01/etsc-improving-the-road-safety-of-e-scooters-2024.pdf>https://etsc.eu/wp-content/uploads/ETSC_PINFLASH_47-Digital-V2_compressed.pdf
9. Finch, C.F., Newstead, S.V., Cameron, M.H., Vulcan, A.P. (1993). *Head injury reductions in Victoria two years after introduction of mandatory bicycle helmet use (Report No. 51)*, Monash University Accident Research Centre. https://www.monash.edu/__data/assets/pdf_file/0006/217464/muarc051.pdf
10. Horbaczewski, R. (2025). *Bezpieczeństwo czy nadregulacja? Obowiązkowy kask wzbudza kontrowersje*. <https://www.prawo.pl/samorzad/obowiazkowy-kas-dla-rowerzystow-i-hulajnog-elektrycznych-kontrowersje,534434.html>

11. International Transport Forum. (2020). *Safe micromobility*. https://www.oecd.org/content/dam/oecd/en/publications/reports/2020/02/safe-micromobility_a7f10061/0b98fac1-en.pdf
12. International Transport Forum. (2024). Safer micromobility. *International Transport Forum Policy Papers*, (129). <https://www.itf-oecd.org/sites/default/files/docs/safer-micromobility.pdf>
13. Komenda Główna Policji. (2024). *Wypadki drogowe w Polsce w 2023 roku*. <https://dlakierowcow.policja.pl/download/20/423450/Wypadkidrogowe2023.pdf>
14. Komenda Główna Policji. (2025). *Wypadki drogowe w Polsce w 2024 roku*. <https://statystyka.policja.pl/download/20/447022/Wypadkidrogowe2024.pdf>
15. Krajowa Rada Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego. (2025). *Stan bezpieczeństwa ruchu drogowego oraz działania realizowane w tym zakresie w 2024 r.* <https://www.krbrd.gov.pl/wp-content/uploads/2025/07/Sprawozdanie.pdf>
16. Krajowa Rada Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego. (2025). *Uchwała nr 2/2025 KRBRD z 14 lipca 2025 r.* <https://www.krbrd.gov.pl/wp-content/uploads/2025/07/UCHWALA-NR-2-2025.pdf>
17. Krakowski, M. (2025). *Liczba wypadków z udziałem hulajnog elektrycznych rośnie lawinowo. Policja prezentuje najnowsze dane*. <https://bezpprawnik.pl/liczba-wypadkow-z-udzialem-hulajnog>
18. Marek, A. *Prawo wykroczeń*, Warszawa 2021.
19. Olivier, J., Creighton, P. (2017) Bicycle injuries and helmet use: A systematic review and meta-analysis. *International Journal of Epidemiology*, 46(1). doi: 10.1093/ije/dyw153
20. Polskie Obserwatorium Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego ITS. (2022). *Rowery i e-hulajnogi w ruchu drogowym – badania międzynarodowe i krajowe*. <https://obserwatoriumbrd.pl/rowery-i-e-hulajnogi-w-ruchu-drogowym-badania-miedzynarodowe-i-krajowe/>
21. Postulski, K. (2022). *Kodeks wykroczeń. Komentarz*, Warszawa 2022.
22. Sejm RP. (2025). *Rządowy projekt ustawy o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym oraz niektórych innych ustaw*. <https://orka.sejm.gov.pl/Druki10ka.nsf/0/88E068DD2CA4BD42C1258D00003D89AE/%24File/1677.pdf>
23. Stefański, R. (2024). *Prawo o ruchu drogowym. Komentarz*. Wolters Kluwer Polska.
24. Your Europe. (2025). *Road rules and safety*. <https://europa.eu/youreurope/citizens/travel/driving-abroad/road-rules-and-safety>
25. Żoła, M.M. (2023). Niezbędne wyposażenie podróżujących jednośladaami – uwagi *de lege lata* i *de lege ferenda*. *Problemy współczesnej kryminalistyki*, (27). doi: 10.52097/pwk.8470

* * *

The obligation for minors to wear protective helmets in Polish road law. A doctrinal and legal analysis of the amendment of October 17, 2025, and its normative foundations

Abstract

The aim of this article is to present a dogmatic and legal analysis of the changes introduced by the Act of 17 October 2025 amending the Road Traffic Law and certain other Acts, regarding the obligation for persons under 16 years of age to wear protective helmets. The study assesses the scope and consequences of the new regulations, with particular emphasis on their systemic placement within the Road Traffic Law and their relationship to the existing obligations of bicycle, electric scooter, and users of personal transport devices. The analysis was conducted using a dogmatic and legal approach, encompassing the interpretation of the applicable regulations and an assessment of their compliance with the principles of legislative technique and systemic coherence. Available statistical data on road accidents involving minors and selected road safety studies were also used to illustrate the social and factual background of the amendment. The article discusses the content of the introduced obligations, the sanctions for their violation, and the scope of statutory derogations. The normative basis for the solution adopted by the legislator is also presented, including its links to EU technical regulations on safety helmets and previous changes in the area of protecting underage road users. The analysis results indicate that the amendment is preventive and regulatory in nature, although its effectiveness will depend on the practical application of the law and the level of user awareness.

Keywords

Road traffic law, safety helmets, scooter, electric scooter, bicycle, code of petty offences, sentencing rules, personal transport device.