



*Michał
Burtowy*

Czy hulajnoga elektryczna jest pojazdem mechanicznym w rozumieniu art. 178a k.k.?

Glosa do wyroku Sądu Najwyższego (Izba Karna)
z 22 lutego 2023 r., sygn. III KK 13/22

Streszczenie

Glosa prezentuje stan piśmiennictwa prawniczego odnośnie do hulajnogi elektrycznej w kontekście pojęcia pojazdu mechanicznego w rozumieniu przepisów *Kodeksu karnego* (np. art. 178a § 1 k.k.), a następnie omawia orzeczenie, które zapadło na gruncie prowadzenia w stanie nietrzeźwości tego rodzaju pojazdu. Autor przedstawia swoje uwagi do uzasadnienia głosowanego postanowienia, przy czym należy zaznaczyć, że zagadnienie jest złożone i trudne do rozstrzygnięcia zarówno w pojedynczym wyroku SN, jak i w tego typu przyczynkarskim w istocie tekście i z racji dynamiki rozwoju technologicznego wymaga kompleksowego podejścia. Natomiast *de lege lata* na niewątpliwą aprobatę zasługuje stanowisko SN o konieczności wnikliwego badania każdego przypadku i sytuacji faktycznej w danej sprawie.

Słowa kluczowe

Hulajnoga elektryczna, pojazd mechaniczny, Sąd Najwyższy, kasacja, występpek z art. 178a k.k., wykroczenie z art. 87 k.w.

Otrzymano 30 marca 2026 r., zatwierdzono do druku 15 kwietnia 2026 r.

DOI 10.4467/15053520PnD.25.012.23494

Teza wyroku

Teza głosowanego orzeczenia jest następująca: 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 hulajnogi, tj. poruszanie się poprzez odpychanie się nogą, nie jest pojazdem mechanicznym w rozumieniu przepisów *Kodeksu karnego* (np. art. 178a § 1 k.k.).

Michał Burtowy, adwokat, Poznań.

Uzasadnienie podjęcia tematu

Głosowane orzeczenie warte jest omówienia z kilku przyczyn:

- po pierwsze dotyczy doniosłego problemu prawnego, którego oczywiste i niewymagające szerszego omówienia konsekwencje mają duże znaczenie indywidualne i społeczne. Mianowicie w zależności od przyjętej kwalifikacji prawnej prowadzenie hulajnogi elektrycznej zagrożone będzie konsekwencjami prawnymi art. 178a k.k. i innych przepisów, które sankcjonują prowadzenie pojazdu mechanicznego w ruchu lądowym w stanie nietrzeźwości lub pod wpływem środka odurzającego, bądź skutkami przewidzianymi zwłaszcza w art. 87 § 1a k.w., dotyczącym prowadzenia pojazdu innego niż mechaniczny;
- po drugie jest pierwszym opublikowanym judykatem SN (i w ogóle orzeczeniem sądowym dostępnym w systemach informacji prawnej), który wprost dotyczy tego zagadnienia;
- po trzecie, mimo iż interpretację pojęcia pojazdu mechanicznego uznać można by było za ugruntowaną i prostą, w nauce prawa nie ma zgody co do przedstawionego problemu – co samo w sobie niekorzystnie świadczy o systemie prawa w tym aspekcie w perspektywie zasady *nullum crimen sine lege certa*; ponadto istnieje rozbieżność pomiędzy stanowiskiem części doktryny a stanowiskiem orzecznictwa;
- po czwarte podjęcie tego problemu może mieć znaczenie również w kontekście kwalifikacji prawnej elektrycznych motorowerów i innych pojazdów wyposażonych w manetkę gazu.

Mając na uwadze powyższe przyczyny zajęcia się tematem, warto za punkt wyjścia do rozważań na temat rozstrzygnięcia i jego motywów, zawartych w głosowanym orzeczeniu, przyjąć stwierdzenie, iż *de lege lata* hulajnoga elektryczna została zdefiniowana w art. 2 pkt 47b ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. *Prawo o ruchu drogowym* (Dz. U. z 2024 r. poz. 1251, dalej jako: p.r.d.), który stanowi, iż jest to pojazd napędzany elektrycznie, dwuosiowy, z kierownicą, bez siedzenia i pedałów, konstrukcyjnie przeznaczony do poruszania się wyłącznie przez kierującego znajdującego się na tym pojeździe¹.

Jest to zatem bezspornie „pojazd” w rozumieniu art. 2 pkt 31 p.r.d. („środek transportu przeznaczony do poruszania się po drodze oraz maszynę lub urządzenie do tego przystosowane, z wyjątkiem urządzenia wspomagającego ruch”) i na tym kończy się zgoda przedstawicieli nauki prawa co do jego kwalifikacji jako pojazdu mechanicznego – z tym, że mimo iż pojęcie pojazdu powinno być rozumiane na gruncie prawa karnego (tj. zarówno w art. 178a k.k., jak i art. 87 k.w.) zgodnie ze

¹ Art. 2 pkt 47b p.r.d. dodany został przez art. 1 pkt 1 lit. f ustawy z dnia 30 marca 2021 r. *o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym oraz niektórych innych ustaw* (Dz. U. z 2021 r. poz. 720) zmieniającej p.r.d. z dniem 20 maja 2021 r.

znaczeniem nadanym mu przez p.r.d., to jednak określenie to nie ma waloru różnicującego – tę cechę mają jedynie przymiotniki „mechaniczny” oraz „inny” (niż mechaniczny – przyp. Autora), zawarte w odpowiednich przepisach (tj. art. 178a k.k. i art. 87 k.w.).

Stanowiska przedstawicieli doktryny

Nietrudno więc zgadnąć, że podstawowa oś podziału stanowisk wśród przedstawicieli doktryny dotyczy tego, czy hulajnogę elektryczną należy uważać za pojazd mechaniczny, czy też nie. Na potrzeby niniejszej glosy stanowiska literatury podzielone zostały na dwie grupy. Pierwsza z nich zalicza hulajnogi elektryczne do grona pojazdów mechanicznych, czyniąc to bądź wprost, bądź dzieląc ogólny pogląd, iż wszelkie pojazdy poruszane silnikiem są pojazdami mechanicznymi. Jest to zarazem stanowisko kwestionujące glosowane orzeczenie. Druga grupa poglądów próbuje wyłączenie hulajnóg elektrycznych z grona pojazdów mechanicznych bądź też prezentuje stanowisko zniuansowane.

Stanowiska prezentujące pogląd pierwszy:

1. Zdaniem Zakrzewskiego do wypełnienia znamienia „prowadzenia pojazdu mechanicznego” dochodzi także wówczas, gdy sprawca prowadzi hulajnogę elektryczną, którą, zgodnie z art. 2 pkt 47b p.r.d., jest pojazd napędzany elektrycznie, dwuosiowy, z kierownicą, bez siedzenia i pedałów, konstrukcyjnie przeznaczony do poruszania się wyłącznie przez kierującego znajdującego się na tym pojeździe. Hulajnoga elektryczna staje się pojazdem mechanicznym w rozumieniu wszystkich typów czynów zabronionych opisanych w rozdziale XXI, w tym art. 178a k.k., gdy nie jest poruszana za pomocą siły mięśni osoby jadącej tym pojazdem, a wyłącznie siłą napędu elektrycznego. W przypadku hulajnogi elektrycznej ustalenie takie będzie determinowane prędkością poruszającego się pojazdu, w tym wykluczeniem, że prędkość ta była wynikiem siły mięśni czy nachylenia podłoża. Zapewne z powyższych względów za nietrafny Autor uznaje pogląd Sądu Najwyższego wyrażony w tezie glosowanego orzeczenia².
2. Na tle art. 87 § 1 i 1a k.w. Kosierb wskazuje, że „za pojazd mechaniczny należy także uznać [...] hulajnogę elektryczną czy urządzenie transportu osobistego”³.

² P. Zakrzewski, *Art. 178a*, [w:] *Kodeks karny. Komentarz*, red. J. Majewski, 2024, LEX. Warto również odnotować rozważania z komentarza tego Autora do art. 42 k.k., gdzie podano, iż pojazd mechaniczny nie należy utożsamiać tylko z pojazdem silnikowym w rozumieniu art. 2 pkt 32 p.r.d. Dla interpretacji terminu „pojazd mechaniczny” nie ma bowiem znaczenia wartość prędkości maksymalnej, którą umożliwia jego konstrukcja, oraz wartość maksymalnej mocy, którą dysponuje jego silnik. Do poglądu tego Autora odwołują się też dalsze publikacje, które próbują pogląd o tym, iż hulajnoga elektryczna jest pojazdem mechanicznym w omawianym rozumieniu, zob.: J. Kosonoga-Zygmunt, *Recydywa wykroczeń w świetle art. 38 k.w.*, „Ius Novum” 2025, nr 3, s. 72–73. <https://iusnovum.lazarski.pl/iusnovum/article/view/2147> [dostęp: 25.03.2026 r.]

³ I. Kosierb, *Art. 87*, [w:] *Kodeks wykroczeń. Komentarz*, red. J. Lachowski, Warszawa 2021, s. 430 (teza 3).

3. Stefańska podaje:

Pojazdem mechanicznym jest też hulajnoga elektryczna, tj. pojazd napędzany elektrycznie, dwuosiowy, z kierownicą, bez siedzenia i pedałów, konstrukcyjnie przeznaczony do poruszania się wyłącznie przez kierującego znajdującego się na tym pojeździe (art. 2 pkt 47b p.r.d.) oraz urządzenie transportu osobistego – pojazd napędzany elektrycznie, z wyłączeniem hulajnogi elektrycznej, bez siedzenia i pedałów, konstrukcyjnie przeznaczony do poruszania się wyłącznie przez kierującego znajdującego się na tym pojeździe (art. 2 pkt 47c p.r.d.). Nie ma racji Sąd Najwyższy, 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 hulajnogi, tj. poruszanie się poprzez odpychanie się nogą, nie jest pojazdem mechanicznym w rozumieniu przepisów kodeksu karnego”. Nietrafne jest odwołanie się przez ten organ *per analogiam* do roweru zaopatrzonego w silnik pomocniczy o pojemności skokowej nieprzekraczającej 50 cm³, który zachowuje wszystkie normalne cechy charakterystyczne budowy, umożliwiające jego zwykłą eksploatację jako roweru, który nie jest uznawany za pojazd mechaniczny⁴.

4. Jeszcze przed wprowadzeniem definicji Autor niniejszego tekstu wyraził pogląd wpisujący się w powyższe stanowisko:

Należy uznać, że mikropojazdy należą do pojazdów mechanicznych, o ile w zakresie swojego zwykłego przeznaczenia nie są napędzane siłą ludzkich mięśni. Wobec tego pojazdami mechanicznymi będą takie elektryczne urządzenia, jak: hulajnogi, deskorolki, hoverboardy, segwaye i rolki (por. rozdział I, pkt 1), ale nie będą nimi tradycyjne rowery lub tradycyjne hulajnogi⁵.

5. Do stanowisk zaliczających hulajnogę elektryczną do grupy pojazdów mechanicznych należy ponadto – na zasadzie domniemania – zaliczyć poglądy ogólnie stwierdzające, iż pojazdem mechanicznym jest każdy pojazd, który z racji swojej konstrukcji jest poruszany siłą mechaniczną pochodzącą z silnika⁶.

⁴ B.J. Stefańska, *Ustawowe znamiona przestępstwa fałszowania tablic rejestracyjnych*, „Ius Novum” 2024, nr 2, s. 53. <https://iusnovum.lazarski.pl/iusnovum/article/view/1502> [dostęp: 25.03.2026 r.]

⁵ M. Burtowy, W. Kotowski, *Hulajnogi elektryczne oraz inne mikropojazdy. Regulacje prawne i rozwiązania samorządowe*, Warszawa 2020, s. 82–83; w uzasadnieniu poglądu przytoczyłem linię orzeczniczą Sądu Najwyższego, która za pojazdy mechaniczne uważa pojazdy silnikowe w rozumieniu art. 2 pkt 23 p.r.d., jak również pojazdy zasilane elektrycznie (wyrok SN z 25 października 2007 r., sygn. III KK 270/07) oraz motorowery (wyrok SN z 4 listopada 2016 r., sygn. V KK 259/16).

⁶ Por. np. M. Filipczak, *Art. 42*, [w:] *Kodeks karny. Komentarz*, red. J. Kulesza, 2025, LEX; M. Budyń-Kulik, *Art. 178a*, [w:] *Kodeks karny. Komentarz aktualizowany*, red. M. Mozgawa, 2025, LEX. Należy tu podkreślić, że nie jest to podejście godne aprobaty, skoro zjawisko mikromobilności (w sensie wykorzystywania w systemie transportowym małych i lekkich środków transportu umożliwiających pokonywanie krótkich dystansów – tak np. M. Beim, J. Borzuchowska, M. Gabory,

Stanowiska prezentujące pogląd drugi (hulajnoga nie jest pojazdem mechanicznym):

1. Ofiarski zaprezentował pogląd wyrażony na gruncie prawa podatkowego, ale zwięźle wyrażający istotę stanowiska:

Można zgodzić się z oceną sądu, że pomimo upowszechnienia silników elektrycznych, do kategorii „pojazdy mechaniczne” nie powinno się zaliczać takich, które mogą być użytkowane z wykorzystaniem siły mięśni lub silnika, ale z uwagi na rodzaj użytego napędu o niewielkiej mocy (np. hulajnogi elektryczne) są to pojazdy tradycyjnie uważane za niemechaniczne⁷.

2. Spośród poglądów przeciwnych na zacytowanie zasługuje szczególnie stanowisko wyrażone przez Kluzę, który stwierdził, że:

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 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. [...]. 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 hulajnóg 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 hulajnogi elektrycznej zbliżać ją będą do mocy pojazdu o silniku powyżej 50 cm³, będzie ona mogła stanowić pojazd mechaniczny⁸.

Miasto dla ludzi. Zrównoważona mobilność w planowaniu przestrzennym, Warszawa 2023, s. 296) w części dotyczącej elektrycznych hulajnóg (jak i innych pojazdów napędzanych silnikiem zaliczanych do UTO) jest obecne w polskiej przestrzeni od prawie 10 lat.

⁷ Z. Ofiarski, *Ulga podatkowa z tytułu wydatków dokonanych w celu przystosowania pojazdów mechanicznych do potrzeb wynikających z niepełnosprawności*, „Kwartalnik Prawa Podatkowego” 2024, nr 2, str. 73–96, wersja elektroniczna: Legalis. Podobne stanowisko, z odwołaniem się do głosowanego wyroku, zawiera *Kodeks karny. Komentarz*, red. A. Grześkowiak, K. Wiak, wyd. 9, Warszawa 2026, Wolters Kluwer.

⁸ J. Kluzka, *Hulajnogi elektryczne w perspektywie prawa karnego i prawa wykroczeń*, „Radca Prawny. Zeszyty Naukowe” 2024, nr 1, s. 100–101. W cytacie tym Autor odniósł się do głosowanego orzeczenia SN i słusznie zwrócił uwagę, iż Sąd Najwyższy trafnie zauważył, że brak uregulowania definicji hulajnogi elektrycznej w ustawie z dnia 20 czerwca 1997 r. *Prawo o ruchu drogowym* w chwili czynu zarzuconego oskarżonemu w tej sprawie nie wykluczało możliwości uznania, że tego rodzaju pojazd miał charakter „pojazdu mechanicznego” w rozumieniu art. 178a § 1 k.k. Będzie to miało znaczenie w dalszych rozważaniach w niniejszej pracy.

Każde z powyższych stanowisk jest wartościowe i wnosi do dyskusji na ten temat ciekawe treści. Zarazem przyjęcie określonego stanowiska musi siłą rzeczy nieść ze sobą konsekwencje w postaci odrzucenia bądź zmarginalizowania względów uzasadniających stanowisko przeciwne lub mniej jednoznaczne. Należy zatem wyważyć te poglądy i spróbować je pogodzić bądź wybrać pogląd najbardziej odpowiedni z punktu widzenia wykładni.

Stanowisko autora

Głosowane orzeczenie zapadło w sprawie, w której kierujący hulajnogą elektryczną został w pierwszej instancji skazany z art. 178a § 1 k.k., który to wyrok po rozpoznaniu apelacji obrońcy sąd odwoławczy zmienił w ten sposób, że w ramach zarzucanego kierującemu czynu uznał go winnym tego, że będąc w stanie nietrzeźwości prowadził w ruchu lądowym inny pojazd, tj. hulajnogę elektryczną – czyn ten zakwalifikowano z art. 87 § 1a k.w. w zw. z art. 2 § 1 k.w.

Uchylenie to nastąpiło zatem na niekorzyść oskarżonego, a wydając wyrok, SN uchylił zaskarżony wyrok i sprawę przekazał do ponownego rozpoznania w postępowaniu odwoławczym, nakazując sądowi odwoławczemu dokonanie analizy dotychczasowego dorobku doktryny i judykatury w zakresie interpretacji znamienia „pojazdu mechanicznego” w rozumieniu art. 178a k.k. SN zawarł zarazem w uzasadnieniu wyroku uwagi odnośnie do swego sposobu rozumienia tego znamienia.

Sąd Najwyższy stwierdził więc, że:

1. Znamię „pojazdu mechanicznego” ma na gruncie *Kodeksu karnego* charakter autonomiczny i w taki też sposób należy je wyklądać – co jest poglądem niebudzącym wątpliwości.
2. W doktrynie, jak i judykaturze utrwalony jest pogląd, zgodnie z którym „pojazdem mechanicznym” na gruncie *Kodeksu karnego* jest każde urządzenie poruszane za pomocą silnika, które przystosowane jest do ruchu na lądzie, w wodzie lub powietrzu. Bez znaczenia jest przy tym rodzaj jednostki napędowej, a zatem może to być zarówno silnik spalinowy, jak i elektryczny – co jest poglądem niebudzącym wątpliwości.
3. W orzecnictwie Sądu Najwyższego wątpliwości budziła natomiast kwestia charakteru prawnego motoroweru i roweru wyposażonego w silnik, a zatem pojazdów o podwójnym przeznaczeniu, tj. które można użytkować z wykorzystaniem silnika bądź ludzkich mięśni. O tym, czy pojazd jest mechaniczny, czy też nie, decyduje bowiem to, czy jest wyposażony w silnik, który może wprawiać go w ruch, a nie czy prowadzący taki pojazd faktycznie z niego korzysta. Obecnie ugruntowany jest pogląd, zgodnie z którym motorower przeznaczony do poruszania się w ruchu drogowym wyłącznie przy pomocy silnika kwalifikowany jest jako pojazd mechaniczny w rozumieniu prawa karnego i prawa wykroczeń.

Natomiast w świetle orzecznictwa Sądu Najwyższego statusu takiego nie posiada rower zaopatrzony w silnik pomocniczy o pojemności skokowej nieprzekraczającej 50 cm³, który zachowuje wszystkie normalne cechy charakterystyczne budowy, umożliwiające jego zwykłą eksploatację jako roweru – co jest poglądem niebudzącym wątpliwości, przy czym pojawiające się obecnie masowo na ulicach polskich miast pojazdy wyposażone w rowerowe pedały, a zarazem manetkę napędu elektrycznego stanowią kolejny technologiczny etap rozwoju „pojazdów o podwójnym przeznaczeniu” i będą wymagały stosownego zakwalifikowania bądź zmiany przepisów celem ich dostosowania do realiów drogowych.

4. Koncepcja ta pozwala na wyłączenie spod definicji pojazdów mechanicznych w rozumieniu prawa karnego i prawa wykroczeń tych z nich, które mogą być użytkowane z wykorzystaniem siły mięśni bądź silnika, a którym, z uwagi na rodzaj użytego napędu o niewielkiej mocy, bliżej do pojazdów tradycyjnie uważanych za „niemechaniczne”.
5. Hulajnoga elektryczna z racji cech konstrukcyjnych, z prawnokarnego punktu widzenia nie zawsze winna być traktowana na równi z motorowerem. Po pierwsze zamontowany w niej silnik elektryczny nie musi uniemożliwiać poruszania się w sposób tradycyjny, a zatem poprzez odpychanie się nogą. Hulajnoga elektryczna nie zawsze będzie więc pozbawiona cech użytkowych, dla których pierwotnie została zaprojektowana. Po drugie często również samo wprawienie hulajnogi elektrycznej w ruch następuje nie przy wykorzystaniu silnika, a właśnie wskutek kilkukrotnego odepchnięcia się nogą. Dopiero wówczas uruchamia się napęd pozwalający poruszać się dalej bez używania siły fizycznej. Po trzecie sam silnik elektryczny jest z reguły małej mocy, zwykle nieodbiegającej od mocy silnika roweru wspomaganego elektrycznie, o którym mowa w art. 2 pkt 47 p.r.d. (napięcie do 48 V o znamionowej mocy ciągłej nie większej niż 250 W). Niebezpieczeństwo, jakie stwarza taka hulajnoga elektryczna, zbliżone jest zatem do zagrożenia powodowanego przez rowerzystę czy też biegnącego człowieka – co jest poglądem budzącym wątpliwości, ponieważ po pierwsze kieruje argumentację w stronę wykładni funkcjonalnej przed wykładnią językową (definicyjnie hulajnoga elektryczna jest wyposażona w silnik – por. art. 2 pkt 47b p.r.d.), a po drugie opiera się na wątpliwych ocenach faktycznych, mianowicie na marginalnych elementach ruchu hulajnogą, tj. wprawianiu jej w ruch w sytuacji, gdy zasadniczy etap ruchu wynika z pracy silnika niejednokrotnie o znacznej mocy, co umożliwia poruszanie się tego typu pojazdem nawet do 145 km/h⁹.

⁹ Morele.net, *Jaka jest najszybsza hulajnoga elektryczna? Jak szybko można jeździć na hulajnogach elektrycznych?*, <https://www.morele.net/wiadomosc/najszybsza-hulajnoga-elektryczna/23719/> [dostęp: 25.03.2026 r.].

6. 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 hulajnogi, tj. poruszanie się poprzez odpychanie się nogą, nie jest pojazdem mechanicznym w rozumieniu przepisów *Kodeksu karnego* – co jest poglądem budzącym wątpliwości z uwagi na zbyt daleko idącą autonomiczność ustalania treści pojęcia, wbrew wyraźnej definicji legalnej hulajnogi elektrycznej, a ponadto wbrew zasadom techniki jazdy tego rodzaju pojazdem. Niemniej jednak można również odczytywać to stanowisko jako odnoszące się jedynie do niektórych modeli hulajnóg – tych słabszych, których parametry są zbliżone do tych przewidzianych dla rowerów według art. 2 pkt 47 p.r.d. (tj. mających moc nie większą niż 25 W); w tym rozumieniu pogląd ten zasługuje na pełną aprobatę, jednakże nie ma on wtedy zastosowania do wszystkich pojazdów obecnych na drogach – czyli przede wszystkim tych, które swoimi parametrami znacznie przewyższają parametry roweru elektrycznego i mocą oraz osiągamiami zbliżone są raczej do motorowerów i motocykli.
7. Koniecznym jest ustalenie w danej sprawie cech konstrukcyjnych i parametrów technicznych pojazdu kierowanego przez oskarżonego i ich ocena z punktu widzenia znamienia „pojazd mechaniczny” – co jest poglądem budzącym wątpliwości, po pierwsze z uwagi na sprzeczność wcześniejszych wywodów SN odnośnie do pewności prawa poprzez kategoryzację, a po drugie ze względu na to, że przenosi na sąd zadanie wykładni pojęcia *ad casum* i w ten sposób niweczy stan pewności prawa z uwagi na kazuistyczny charakter takiego uregulowania. Niemniej jednak *de lege lata* stanowisko takie jest w pewnym sensie nieuniknione z uwagi na bardzo szeroki zakres pojęcia hulajnogi elektrycznej w stosunku do gamy modeli i właściwości jezdnych różnych rodzajów hulajnóg, przy czym stoi ono w sprzeczności z wcześniej cytowaną tezą głosowanego orzeczenia odnośnie do kwalifikacji pojazdów na zasadzie analogii z rowerami (tj. z poglądem omówionym w punkcie 7 powyżej).

Wydaje się, że mimo trudności w precyzyjnym ujęciu tej kwestii, idea przyświecająca rozstrzygnięciu jest godna aprobaty, gdyż zmierza w kierunku uwzględnienia zasady proporcjonalności reakcji karnej i uniknięcia wykładni na niekorzyść oskarżonych oraz przekroczenia zasad miarkowania kary w związku ze stopniem winy i stopniem społecznej szkodliwości czynu, z uwagi na rodzaj i charakter naruszonego lub zagrożonego dobra, rozmiar wyrządzonej lub grożącej szkody, sposób i okoliczności popełnienia czynu oraz wagę naruszonych przez sprawcę obowiązków (art. 53 § 1 k.k. w zw. z art. 115 § 2 k.k.). Taka też jest praktyka organów ścigania, które z reguły traktują elektryczne hulajnogi raczej jako pojazdy inne niż mechaniczne.

Zarazem treść uzasadnienia ukazuje trudność w poprawnym zakwalifikowaniu tego typu pojazdów z uwagi na archaiczny stan nauki prawa (co orzeczenie odnotowuje) oraz odbiegający od niego poziom technologiczny użytkowanych środków lokomocji.

Podsumowanie

W podsumowaniu warto zasugerować zmianę przepisów prawa o ruchu drogowym w kierunku zastąpienia w ustawowym pojęciu „hulajnowi elektrycznej” (tj. w *definiendum* art. 2 pkt 47b p.r.d.) przymiotnika „elektryczny” przymiotnikiem „mechaniczny” z uwagi na różne rodzaje napędu występujące obecnie i potencjalnie w przyszłości, a przede wszystkim podzielenia definicji hulajnowi (elektrycznej) na dwie definicje, np. „hulajnowi” i „hulajnowi lekkiej” (na wzór pojęć: „czterokołowiec” i „czterokołowiec lekki” z art. 2 pkt 42b, 42c p.r.d.) w celu ułatwienia wykładni tych pojazdów z uwagi na ich potencjał techniczny i związane z tym zagrożenie.

Orzecznictwo

1. Wyrok Sądu Najwyższego z 25 października 2007 r., sygn. III KK 270/07.
2. Wyrok Sądu Najwyższego z 4 listopada 2016 r., sygn. V KK 259/16.
3. Wyrok Sądu Najwyższego z 22 lutego 2023 r., sygn. III KK 13/22.

Bibliografia

1. Beim, M., Borzuchowska, J., Gabory, M. (2023). *Miasto dla ludzi. Zrównoważona mobilność w planowaniu przestrzennym*, Ministerstwo Rozwoju i Technologii, Departament Planowania Przestrzennego. <https://www.gov.pl/attachment/60301d4d-be51-47ae-ac00-6baaa55fda59>
2. Budyn-Kulik, M. (2025). Art. 178a. W: M. Mozgawa (red.), *Kodeks karny. Komentarz aktualizowany*, LEX.
3. Burtowy, M., Kotowski, W. (2020). *Hulajnowi elektryczne oraz inne mikropojazdy. Regulacje prawne i rozwiązania samorządowe*. Wolters Kluwer.
4. Filipczak, M. (2025). Art. 42. W: J. Kulesza (red.), *Kodeks karny. Komentarz*, LEX.
5. Grześkowiak, A., Wiak, K. (red.). (2026). *Kodeks karny. Komentarz*, 9. wydanie. Wydawnictwo C.H.Beck.
6. Kluza, J. (2024). Hulajnowi elektryczne w perspektywie prawa karnego i prawa wykroczeń, *Radca Prawny. Zeszyty Naukowe*, (1), 91–104.
7. Kosierb, I. (2021). Art. 87. [Prowadzenie pojazdu w stanie po użyciu alkoholu]. W: J. Lachowski (red.), *Kodeks karny. Komentarz* (s. 430). Wolters Kluwer.
8. Kosonoga-Zygmunt, J. (2025). Recydywa wykroczeń w świetle art. 38 k.w. *Ius Novum*, 19(3), 66–80. <https://iusnovum.lazarski.pl/iusnovum/article/view/2147>
9. Ofiarski, Z. (2024). Ulga podatkowa z tytułu wydatków dokonanych w celu przystosowania pojazdów mechanicznych do potrzeb wynikających z niepełnosprawności. *Kwartalnik Prawa Podatkowego*, (2), 73–96.

10. Stefańska, B.J. (2024). Ustawowe znamiona przestępstwa fałszowania tablic rejestracyjnych. *Ius Novum*, 18(2), 38–55. <https://iusnovum.lazarski.pl/iusnovum/article/view/1502>
11. Zakrzewski, P. (2024). Art. 178a. W: J. Majewski (red.), *Kodeks karny. Komentarz*, LEX.
12. Jaka jest najszybsza hulajnoga elektryczna? Jak szybko można jeździć na hulajnogach elektrycznych? (2025), *Morele.net*. <https://www.morele.net/wiadomosc/najszybsza-hulajnoga-elektryczna/23719/>

Is an electric scooter a motor vehicle within the meaning of Article 178a of the Penal Code?

A gloss on the judgment of the Supreme Court (Criminal Chamber) of February 22, 2023, file reference III KK 13/22

Summary

This gloss presents the current state of legal literature on electric scooters in the context of the concept of a motor vehicle within the meaning of the provisions of the Penal Code (e.g., Article 178a § 1). It then discusses a ruling issued in a case concerning driving such a vehicle while intoxicated. The author presents his comments on the justification for the glossed decision; it should be noted that the issue is complex and difficult to resolve either in a single Supreme Court judgment or in a text of this nature. What is more, due to the dynamic nature of technological development, it requires a comprehensive approach.

Keywords

Electric scooter, motor vehicle, Supreme Court, cassation appeal, minor offense under Article 178a of the Penal Code, petty offense under Article 87.