

HULAJNOGI ELEKTRYCZNE ORAZ INNE MIKROPOJAZDY

**Regulacje prawne
i rozwiązania samorządowe**

Michał Burtowy, Wojciech Kotowski

PRAWO W PRAKTYCE

HULAJNOGI ELEKTRYCZNE ORAZ INNE MIKROPOJAZDY

Regulacje prawne
i rozwiązania samorządowe

Michał Burtowy, Wojciech Kotowski

PRAWO W PRAKTYCE

Zamów książkę w księgarni internetowej

proinfo.pl
księgarnia internetowa

Stan prawny na 2 września 2020 r.

Recenzent

Prof. dr hab. Bogusław Sygit

Wydawca

Dagna Kordyasz

Redaktor prowadzący

Joanna Tchorek

Opracowanie redakcyjne

Trzy kropki Joanna Maź

Projekt okładek serii

Wojtek Kwiecień-Janikowski, Przemek Dębowski

Poszczególne rozdziały napisali:

Michał Burtowy – I, III, IV

Wojciech Kotowski – II

prawolubni

Ta książka jest wspólnym dziełem twórcy i wydawcy. Prosimy, byś przestrzegał przystępujących im praw. Książkę możesz udostępnić osobom bliskim lub osobiście znanym, ale nie publikuj jej w internecie. Jeśli cytujesz fragmenty, nie zmieniaj ich treści i koniecznie zaznacz, czyje to dzieło. A jeśli musisz skopiować część, rób to jedynie na użytek osobisty.

Szanujmy prawo i własność

Więcej na www.legalnakultura.pl

Polska Izba Książki

© Copyright by Wolters Kluwer Polska Sp. z o.o., 2020

ISBN 978-83-8223-127-4

Dział Praw Autorskich

01-208 Warszawa, ul. Przyokopowa 33

tel. 22 535 82 19

e-mail: ksiazki@wolterskluwer.pl

księgarnia internetowa www.profinfo.pl

Serdecznie dziękuję
mojej Żonie, dr Joannie Zajączkowskiej-Burtowy,
za natchnienie do działania i wytrwałę
towarzystwo w pracy nad książką.

Michał Burtowy

SPIS TREŚCI

Wykaz skrótów	9
Przedmowa	13
Wprowadzenie	17
Rozdział I	
Pojęcie urządzeń transportu osobistego i jego kształtujący się status prawny (<i>Michał Burtowy</i>)	23
1. Mikromobilność na świecie	23
2. Dyskusja o regulacji UTO w Polsce	34
Rozdział II	
Urządzenia transportu osobistego w ruchu drogowym (<i>Wojciech Kotowski</i>)	49
1. Zasady poruszania się w ruchu drogowym według projektu rządowego 2020	49
2. Praktyczne propozycje zmian legislacyjnych w odniesieniu do UTO	53
3. E-hulajnoga w zderzeniu z pieszym – studium przypadku	65
4. Poruszanie się UTO w ruchu miejskim – uwagi praktyczne	72

Rozdział III**Odpowiedzialność prawna w związku ze zdarzeniami z udziałem urządzeń transportu osobistego**

<i>(Michał Burtowy)</i>	79
1. Odpowiedzialność karna i za wykroczenia na tle użytkowania UTO	79
2. Odpowiedzialność cywilna użytkowników UTO	99
3. Odpowiedzialność cywilna innych podmiotów	115

Rozdział IV**Obecność urządzeń transportu osobistego w miastach**

<i>(Michał Burtowy)</i>	126
1. Mikropojazdy na świecie a zrównoważony rozwój	126
2. Urządzenia transportu osobistego w przestrzeni miejskiej	135
3. Pozostałe wyzwania i możliwości związane z UTO	149

Podsumowanie	161
---------------------------	-----

Bibliografia	163
---------------------------	-----

WPROWADZENIE

Mikromobilność to swoboda podróżowania
na małe odległości.

Horace Dediu

Celem tej publikacji jest próba uporządkowania i omówienia najważniejszych prawnych i samorządowych aspektów dotyczących elektrycznych urządzeń komunikacyjnych służących do indywidualnego przemieszczania się. Wśród tego typu pojazdów do najpopularniejszych zaliczamy między innymi elektryczne hulajnogi, segwaye i hoverboardy, a ich funkcjonowanie zwane jest ogólnie mikromobilnością.

Idea napisania książki zrodziła się pod wpływem obserwacji dynamicznego rozwoju zjawiska mikromobilności w ostatnich kilku latach w głównych polskich miastach oraz podjętych na szczeblu rządowym wysiłków w celu uregulowania niektórych aspektów korzystania z tego typu urządzeń.

Efektom tych wysiłków jest wprowadzenie do dyskursu publicznego terminu „urządzenia transportu osobistego” (w skrócie: UTO), który ma określać właśnie małe, indywidualne środki lokomocji, jednak z wyłączeniem e-rowerów¹. Mimo iż z powodu dyskontynuacji projektów rządowych z 2016 i 2019 r. w związku z zakończeniem po-

¹ Art. 2 pkt 48a projektu p.r.d. z 2016 r.; art. 2 pkt 47b projektu p.r.d. z 2019 r., art. 2 pkt 47b projektu p.r.d. z 2020 r.

przedniej VIII kadencji Sejmu, a ponadto faktycznego wstrzymania prac nad tą tematyką w IX kadencji (aż do ogłoszenia w maju 2020 r. rządowego projektu ustawy o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym oraz niektórych innych ustaw, a następnie drugiej propozycji projektu ze strony Ministerstwa Sprawiedliwości w sierpniu 2020 r.) UTO nie zostało dotąd wprowadzone do polskiego systemu prawa, to jednak funkcjonuje ono w projekcie ustawy i zapewne ostatecznie wejdzie do języka prawnego. Określenie to stało się również elementem dyskursu medialnego oraz praktyki, w tym praktyki samorządowej².

Przed wszystkim jednak istnieje i rozwija się samo zjawisko, którego przejawem są obecne na naszych ulicach liczne mikropojazdy prywatne i dostępne na wynajem. Jednakże w odróżnieniu od rzeczywistości realnej, w rzeczywistości prawnej mikromobilność funkcjonuje w próżni.

Ze względu na globalny charakter zjawiska mikromobilności, której kolebką w nowoczesnym wydaniu są Stany Zjednoczone, w rozdziale I omówione zostały najważniejsze aktualne realia funkcjonowania tej aktywności na świecie. Dotyczą one zarówno pozytywnych, jak i negatywnych aspektów UTO, w związku z czym opis ten może okazać się inspirujący dla ustawodawcy oraz organów samorządowych, którym przychodzi rozwiązywać praktyczne problemy tworzone przez małe indywidualne pojazdy miejskie.

W rozdziale I zrekapitulowano również dotychczasowy proces legislacyjny. Mimo że nie wkroczył on dotąd w stadium parlamentarne, jego przebieg powinien być przedmiotem badań z uwagi na istotne sugestie i postulaty formułowane na etapie konsultacji i uzgodnień. Ich dogłębna analiza ze strony ustawodawcy jest niezbędna do pra-

² Z tych powodów określenia: „mikromobilność”, „mikropojazdy”, „urządzenie transportu osobistego”, „UTO”, „elektryczne pojazdy miejskie” itp. będą w książce używane zamiennie, oznaczając w przybliżeniu to samo zjawisko. Por. M. Burtowy, *Samorządowa ankieta dotycząca elektrycznych pojazdów miejskich – badanie naukowe 2020* (ankieta internetowa) (szerzej rozdział IV, pkt 3).

widłowego uregulowania tej problematyki, co zresztą zapowiedziało Ministerstwo Infrastruktury³.

Oprócz tego warto postawić sobie pytanie nie tylko o zagadnienia, które pojawiły się po opublikowaniu projektów ustaw przez Rządowe Centrum Legislacji, lecz także (a może przede wszystkim) o te kwestie, które nie pojawiły się w dyskusji, a które powinny zostać odnotowane, przeanalizowane lub uwzględnione.

Rozdział II poświęcony jest centralnej problematyce funkcjonowania omawianej kategorii pojazdów, a mianowicie aspektom drogowym. Omówione w nim kwestie mają służyć zarówno tym, którzy w obecnym stanie prawnym korzystają z UTO, jak i uczestnikom ruchu, którzy spotykają na drodze te mikropojazdy.

Punkt 2 rozdziału II zawiera społeczny projekt ustawy dotyczący statusu prawnego UTO, wpisując się w dyskusję o kształcie prawnym regulacji nie tylko od strony teoretycznej, ale i praktycznej.

Ponadto rozważania zawarte w tej części zawierają omówienie przykładowych sytuacji drogowych w postaci studium przypadku zdarzenia, które miało miejsce 17.04.2019 r. na Krakowskim Przedmieściu w Warszawie (rozdział II, pkt 3). Mogą one stanowić zatem materiał pomocniczy do interpretacji wybranych sytuacji dla organów służb – przede wszystkim Policji, Straży Miejskiej czy Inspekcji Transportu Drogowego. Uzupełnieniem tych rozważań jest materiał ilustracyjny.

Ze względu na to, że nieuniknioną konsekwencją rozwoju mikromobilności jest wzrost negatywnych zdarzeń z udziałem tych urządzeń, omówienia wymaga interesująca i ważka kwestia prawnej odpowiedzialności z tego tytułu. Tematem rozdziału III jest więc odpowiedzialność karna i za wykroczenia na tle użytkowania UTO (pkt 1 tego rozdziału), a także odpowiedzialność cywilna użytkowników

³ *Przepisy dot. uto? Na wiosnę 2020 – odpowiada minister*, www.prawodrogowe.pl (dostęp: 27.05.2020 r.).

(rozdział III, pkt 2) czy operatorów oraz innych podmiotów (rozdział III, pkt 3). W tej części odwołano się przede wszystkim do regulacji prawnych istniejących obecnie.

Rozdział IV poświęcony jest problematyce prawnosamorządowej i ma on na celu przede wszystkim sformułowanie merytorycznych wskazówek dla miejskich organów uchwałodawczych do podjęcia aktywności w celu nowoczesnego uregulowania spraw związanych z mikromobilnością. Oczywiście celowi temu służą również zagadnienia pozostałych rozdziałów, gdzie wskazuje się na blaski i cienie mikromobilności na świecie, jednak ta część opracowania zawiera proponowane kompendium praktycznych rozwiązań, jakie polski samorząd może zastosować w oparciu o doświadczenia innych krajów i istniejące *de lege lata* kompetencje.

Utrzymujący się stan niepewności prawnej w stosunku do UTO sprawia, że szczególne miejsce w książce zawierają postulaty *de lege lata* i *de lege ferenda*, które zaprezentowane zostały w formie wniosków w treści poszczególnych rozdziałów oraz projektu ustawy zawartego w rozdziale II, pkt 2.

Na potrzeby opracowania oprócz tradycyjnych metod badawczych charakterystycznych dla nauk prawnych, jak metoda dogmatyczna i prawnoporównawcza, posłużono się metodami empirycznymi, takimi jak studium przypadku (rozdział II, pkt 3). Odwołano się również do dostępnych w internecie badań ankietowych, a także do autorskiej ankiety przeprowadzonej w okresie marzec–maj 2020 r. w samorządach 21 największych polskich miast (rozdział IV, pkt 3).

Z racji tego, że publikacja ta jest pierwszym kompleksowym opracowaniem problematyki w języku polskim, zawarta w książce literatura (zwłaszcza zagraniczna) odzwierciedla aktualny stan badań nad zjawiskiem mikromobilności na świecie i jest szeroko przytaczana w celu rekapitulacji obecnego stanowiska światowej nauki na temat mikropojazdów oraz ustanowienia punktu wyjścia do dalszych debat o funkcjonowaniu UTO. Z tego powodu prezentowane treści mają czasem wyźwięk polemiczny.

Analiza literatury i dyskursu medialnego ma zatem służyć praktycznemu stosowaniu zawartej w niej wiedzy zarówno w środowiskach naukowych i popularyzatorskich, jak i w praktyce operacyjnej, samorządowej i wymiaru sprawiedliwości. Ich potencjalna przydatność w kontekście procesu legislacyjnego wynika z analizy treści projektów rządowych oraz ich uzasadnień, która prowadzi do wniosku, iż w większości literatura ta nie jest ustawodawcy znana.

Autorzy liczą na to, że książka przyczyni się do lepszego funkcjonowania UTO w Polsce.

*Michał Burtowy
Wojciech Kotowski*

Rozdział I

POJĘCIE URZĄDZEŃ TRANSPORTU OSOBISTEGO I JEGO KSZTAŁTUJĄCY SIĘ STATUS PRAWNY

1. Mikromobilność na świecie

Jak wynika z motta przytoczonego na początku książki, mikromobilność (ang. *micromobility*) ma już swoją filozofię. Być może wynika to z nagłego sukcesu tej branży i dużego potencjału, jaki małe urządzenia komunikacyjne niosą ze sobą dla rozwoju miast, ich infrastruktury i społeczności oraz dla swobody przemieszczania się indywidualnych osób¹. Zjawisko to ma zresztą także historię, gdyż pojawia się niekiedy w odniesieniu do prototypowych pojazdów z ponad 100-letnią tradycją².

Pojęcie to ma również swoją wieloznaczność, która zapewne płynie z jego olbrzymiego zasięgu przestrzennego i rodzajowego, a także z dynamiki zmian zjawiska, które oznacza. W światowych

¹ Propagatorem tego typu filozofii jest m.in. twórca samego pojęcia mikromobilności – Horace Dediu. Por. np. H. Dediu, *Where Does the Word „Micromobility” Come From?*, micromobility.io (dostęp: 30.04.2020 r.).

² A. Ajao, *Electric Scooters And Micro-Mobility: Here’s Everything You Need To Know*, forbes.com (dostęp: 5.05.2020 r.); A. Gibson, „Self-propelled vehicle” Patent registered with the United States Patent and Trademark Office on 25 July 1916, <https://pdfpiw.uspto.gov/piw?Docid=01192514> (dostęp: 30.04.2020 r.).

publikacjach „mikromobilność” odnosi się bądź do wszelkiego rodzaju indywidualnych środków transportu (w tym np. do tradycyjnych rowerów i rolek)³, bądź do niedużych, krótkodystansowych środków transportu z własną jednostką napędową (często jako „e-mikromobilność”⁴), bądź też w odniesieniu do miejskich systemów najmu urządzeń transportu osobistego (tzw. *shared micromobility*)⁵.

Aktualny stan badań nad światową mikromobilnością wskazuje na istotne trendy w tym zakresie:

- 1) jeśli chodzi o budowanie definicji, od początku stawiano na minimalizm. Twórca pojęcia mikromobilności – Horace Dediu, porównał je do procesu miniaturyzacji technologii komputerowych, a wyprowadzając tę analogię, wskazał między innymi, iż tak jak samo zjawisko ma służyć uproszczeniu technologii przemieszczania się, tak i definicja powinna być jak najprostsza (minimalistyczna)⁶. Jest to rozumowanie zarówno wartościowe poznawczo, jak i adekwatne funkcjonalnie, gdyż oprócz analogii wielkościowej (mniejsze rozmiary procesorów – mniejsze dystanse pokonywane z użyciem UTO) istnieje ścisła zależność pomiędzy dynamicznym rozwojem mikromobilności i miniaturyzacją technologii komputerowych – zwłaszcza w odniesieniu do najmu pojazdów miejskich, które działają w oparciu o aplikacje i systemy GPS⁷;

³ A. Santacreu i in., *Safe Micromobility*, International Transport Forum, Paryż 2020, s. 13; por. także Society of Automotive Engineers, *Taxonomy & Classification of Powered Micromobility Vehicles*, Warrendale 2019, s. 5–6.

⁴ Choć już obecnie baterie zasilane elektrycznie nie są jedynym dostępnym technologicznie rodzajem napędu. Por. niżej, przede wszystkim przypisy 21–24 w rozdziale I.

⁵ S. Shaheen, A. Cohen, N. Chan, *Transportation, Land Use, and Environmental Planning*, Berkeley 2020; S. Shaheen, *Shared Mobility: The Potential of Ridehailing and Pooling* [w:] *Three Revolutions*, ed. D. Sperling, Waszyngton–Covelo–Londyn 2018, s. 55 i n.

⁶ H. Dediu, *The Micromobility, Definition*, <https://micromobility.io> (dostęp: 30.04.2020 r.).

⁷ National Association of City Transportation Officials, *Guidelines for the Regulation and Management of Shared Active Transportation*, version 1, Nowy Jork 2018, s. 18; A. Hern, *The future will be dockless: could a city really run on 'floating transport'?*, theguardian.com (dostęp: 30.04.2020 r.).

- 2) ponadto starano się wprowadzić wielkości graniczne i parametry negatywne, które odróżniałyby tego typu urządzenia od innych środków lokomocji i w ten sposób aktualnie uznaje się (wpisując się w minimalistyczny trend definicyjny), że mikromobilność to po prostu użytkowanie mikropojazdów, czyli urządzeń komunikacyjnych o wadze do 350 kg (tj. 771 funtów) i maksymalnej prędkości do 45 km/h (tj. ok. 28 mil/h) oraz zdolnych do wytworzenia energii kinetycznej do 27 kJ⁸. Zgodnie z inną definicją dotyczy to pojazdów o wadze do 227 kg (tj. 500 funtów) i maksymalnej prędkości do 48 km/h (tj. ok. 30 mil/h), o długości całkowitej do 1,5 m (tj. 5 stóp)⁹; odnosząc to do prawa polskiego, do mikropojazdów *sensu stricto* (tj. UTO) nie będą należeć pojazdy wyposażone w silniki spalinowe ani rowery – nawet te z napędem elektrycznym¹⁰;
- 3) mnogość potrzeb i wychodzących im naprzeciw rozwiązań technicznych spowodowała przerzucenie punktu ciężkości także na wysiłki w celu sklasyfikowania różnego rodzaju urządzeń, jakie zalicza się do wchodzących w zakres pojęcia¹¹. Jedną z nowoczesnych propozycji w tym zakresie jest wyszukiwarka, którą stworzyła pozarządowa organizacja New Urban Mobility Alliance (NUMO) służąca do określania poziomu bezpieczeństwa poszczególnych kategorii mikropojazdów¹².

⁸ Raport ITF, s. 14.

⁹ Raport SAE J3194, s. 5–6.

¹⁰ Dla porządku wypada podkreślić, że aktualna literatura zalicza do kategorii mikropojazdów także pojazdy spalinowe i rowery (Raport ITF, s. 14–15, Raport SAE J3194, s. 5–6), koncentrując jednak uwagę na pojazdach elektrycznych i napędzanych siłą ludzkich mięśni. W Polsce odpowiednikiem *sensu largo* mikropojazdów z silnikiem spalinowym są motorowery, których definicja znajduje się w art. 2 pkt 46 ustawy z 20.06.1997 r. – Prawo o ruchu drogowym (Dz.U. z 2020 r. poz. 110 ze zm.), natomiast rowery są zdefiniowane w art. 2 pkt 47 p.r.d. Jest to cenne i porządkujące rozróżnienie, również z uwagi na ekologiczną stronę zjawiska oraz kwestie odpowiedzialności karnej i cywilnej (por. rozdział III).

¹¹ Polska Izba Ubezpieczeń, *Nowa miejska mikromobilność. Co oznacza dla ubezpieczeń? Raport Polskiej Izby Ubezpieczeń*, Warszawa 2019, s. 16; Raport SAE J3194, s. 7–12. Taksonomia sporządzona przez SAE jest podstawą klasyfikacji praktycznych, takich jak np.: *The Basics of Micromobility and Related Motorized Devices for Personal Transport*, s. 3–4, pedbikeinfo.org (dostęp: 7.05.2020 r.).

¹² *Periodic Table of Mobility*, vehicle-profile-editor.netlify.app (dostęp: 4.05.2020 r.). Por także Raport ITF, s. 19.

Wszystkie te elementy współcześnie dotyczą istoty zjawiska, a razem nie definiują go do końca, zwłaszcza że stanowią rozważania bardziej o charakterze poznawczym niż *stricte* prawnym, gdyż status prawny mikromobilności (a więc pojazdów UTO) na świecie jest niejednorodny i nie we wszystkich krajach został uregulowany¹³, a pojęcie to nie wszędzie należy do języka prawnego i jest raczej interdyscyplinarnym pojęciem naukowym oraz środków masowego przekazu.

Ostatecznie jednak trzeba podkreślić, że mimo iż określenie zakresu pojęcia jest potrzebne, a ścisłość definicji ma swoje zalety, na świecie panuje pewna zgoda co do tego, co należy rozumieć pod zwrotem „mikromobilność” – czemu zapewne sprzyja między innymi jej globalny zasięg. Pozytywne w tym dążeniu jest również to, że nowoczesna mikromobilność stanowi jakościowo inne zjawisko od tradycyjnych rekreacyjnych form urzędzeń, które od lat funkcjonowały w miastach, ale z wyjątkami takimi jak Holandia czy Chiny stanowiły raczej margines, opierały się na własności prywatnej i w większości dotyczyły rekreacji.

W dużym uproszczeniu można stwierdzić, że praprzelom w tym zakresie zapoczątkował rozwój infrastruktury rowerowej w postaci ścieżek i znaków drogowych dla tego typu urzędzeń, w drugiej kolejności rozwój miejskich systemów wypożyczania rowerów, a bezpośrednio rozwój technologii elektrycznych pojazdów i wreszcie komercyjnych firm oferujących przejazdy krótkoterminowe oparte

¹³ Tytułem przykładu: częściowe omówienie regulacji europejskich dot. e-hulajnog zob. M. Groblewski, M. Pater, *Status prawny hulajnog elektrycznych i ich użytkowników – projektowane rozwiązania i wzorce zagraniczne*, „Internetowy Kwartalnik Antymonopolowy i Regulacyjny” 2019/5 (8), s. 187–189; co do zróżnicowań odnośnie e-rowerów w ramach stanów USA i uregulowań federalnych zob. *State Electric Bicycle Laws. A Legislative Primer*, www.ncsl.org (dostęp: 6.05.2020 r.); bardzo dobre opracowanie statusu prawnego UTO w Singapurze zob. *Complete Guide to E-Scooter and PMD Laws for Singapore Riders*, singaporelegaladvice.com (dostęp: 7.05.2020 r.); z kolei ustawodawstwo australijskie traktuje pojazdy typu UTO w zróżnicowany sposób, wprowadzając obecnie pewne uaktualnienia i zmiany: *Personal mobility device use in the ACT*, www.accesscannberra.act.gov.au (dostęp: 8.05.2020 r.). Cenne zestawienie porównawcze zawiera także Pismo z 9.09.2019 r. – stanowisko Kancelarii Taylor Wessing w sprawie Projektu nowelizacji ustawy – Prawo o ruchu drogowym oraz ustawy o elektromobilności i paliwach alternatywnych (dot. regulacji urzędzeń transportu osobistego, UD 564), s. 8–11 (Aneks nr 1).

na najmie, z systemem *geofencing*, czyli lokalizacji za pomocą GPS w ramach wyznaczonej strefy¹⁴.

Te dwa ostatnie procesy stanowiące istotę mikromobilności nazywano w literaturze „rewolucyjnymi”, tj. powodującymi fundamentalną zmianę myślenia i działania w technologii transportu¹⁵. Ich początek to Chiny, jeśli chodzi o systemy najmu rowerów a następnie e-rowerów¹⁶, natomiast Stany Zjednoczone (przede wszystkim stan Kalifornia) – jeśli chodzi o e-hulajnogi¹⁷. Przełom nastąpił w 2017 r. i od tamtego czasu rozrost mikromobilności jest tak dynamiczny, że w USA porównuje się go pod względem cywilizacyjnym do zdobywania Dzikiego Zachodu¹⁸. Obecnie nie ma w zasadzie kontynentu, który pozostawałby bez wpływu mikropojazdów miejskich¹⁹.

¹⁴ R. Clewlow, *The Micro-Mobility Revolution*, medium.com (dostęp: 5.05.2020 r.); Raport ITF, s. 59–60. Daje się zauważyć związek tych technologii z widocznym w ostatnich latach przełomem w ekonomii, związanym z tzw. ekonomią na żądanie (*economy on demand*). Na ten temat por. M. Szymczak, *Ekonomia „na żądanie” i jej wpływ na logistykę miasta*, „Studia Miejskie” 2018/30, s. 26–27.

¹⁵ D. Sperling, *Preface* [w:] *Three Revolutions*, ed. D. Sperling, s. X–XII.

¹⁶ C. Campbell, *The Trouble with Sharing: China's Bike Fever Has Reached Saturation Point*, time.com (dostęp: 2.05.2020 r.).

¹⁷ A.J. Hawkins, *The electric scooter craze is officially one year old – what's next?*, theverge.com (dostęp: 2.05.2020 r.).

¹⁸ S. Smith, *The Rise of the Electric Scooter Industry*, „Fordham Journal of Corporate & Financial Law”, <https://news.law.fordham.edu> (dostęp: 2.05.2020 r.). Trzeba jednak podkreślić, że w pionierskiej Kalifornii i w stanach sąsiednich kompleksowe badania na ten temat prowadzono co najmniej od lat 90. XX w. (D. Salon, D. Sperling, S. Shaheen, *New Mobility Using Technology and Partnerships To Create More Efficient, Equitable, and Environmentally Sound Transportation*, „Transportation in the New Millennium” 2000, s. 9–17 i powołana tam literatura); natomiast leżące u ich podstaw i wspierane przez lokalne władze cykliczne badania miejskiego transportu sięgają lat 60. XX w. (np. E. Ziering i in., *Energy Impacts of Transportation System Improvements* [w:] *Energy Issues in Transportation*, ed. M. McLaughlin, Waszyngton 1982, s. 10–15 i powołana tam literatura). Również początki *shared mobility* sięgają lat 60. XX w. (np. S. Shaheen, *Shared Mobility...*, s. 56–57).

¹⁹ W przejrzysty sposób chronologię rozwoju mikromobilności prezentuje Raport PIU, s. 15. Ponadto zob. Raport ITF, s. 16–17; A. Chhabra, *How Micromobility in Cities Evolved in 2019*, urbanmobilitydaily.com (dostęp: 4.05.2020 r.); dobry (choć niepełny) ogład stanu infrastruktury i trendów w rozwoju mikromobilności dają wyszukiwarki: amerykańskie – *Bikeshare and e-scooters in the U.S.* oraz *Intermodal Passenger Connectivity Database IPCD*, data.transportation.gov (dostęp: 7.05.2020 r.), a także światowa, stworzona w ramach projektu „New Mobility Atlas”, numo.global/new-mobility-atlas (dostęp: 4.05.2020 r.).

Prezentowana książka jest pierwszą na rynku polskim publikacją poświęconą tematyce mikromobilności. Proponuje konkretne rozwiązania dla miast, które stają przed wyzwaniem uregulowania ruchu indywidualnych użytkowników hulajnóg elektrycznych, pojazdów typu segway i hoverboard oraz działalności operatorów Urzędzeń Transportu Osobistego.

Autorzy przedstawili w niej obowiązujące przepisy dotyczące poruszania się mikropojazdów w ruchu drogowym oraz zasady odpowiedzialności karnej i cywilnej, w tym odszkodowawczej i ubezpieczeniowej, związanej ze zdarzeniami z udziałem UTO. Ponadto omówili problemy wynikające z braku kompleksowych rozwiązań legislacyjnych oraz związane z tym kontrowersje.

Skomentowane zostały również zagadnienia dotyczące ochrony środowiska, jak na przykład zagospodarowanie tzw. elektrozłomu. Ponadto w związku ze stosowaniem przy korzystaniu z takich mikropojazdów aplikacji służących do najmu oraz systemów geolokalizacji przedstawiono kwestie dotyczące przetwarzania danych osobowych i zagrożenia cyberprzestępczością.

Książka zainteresuje przedsiębiorców, producentów i operatorów UTO, adwokatów oraz pracowników administracji rządowej i samorządowej. Może być również przydatna ekspertom i praktykom innych dziedzin, takich jak: nauka o administracji, urbanistyka, nauka o środowisku.

Michał Burtowy – adwokat z Poznania; współtwórca Kancelarii Ekspertów; oprócz praktyki adwokackiej prowadzi działalność ekspercką oraz audyt prawny i procesowy, a także działalność naukową i popularno-naukową. Specjalizuje się w prawie karnym, prawie o ruchu drogowym, prawie nowych technologii komunikacyjnych oraz prawie odszkodowawczym (w tym w sprawach medycznych).

Wojciech Kotowski – członek Polskiego Towarzystwa Kryminalistycznego; ekspert ds. prawnych aspektów wypadków drogowych kancelarii adwokackiej w Warszawie; członek rady naukowej „Orzecznictwa Sądów Apelacyjnych”; redaktor naczelny czasopisma „Paragraf na Drodze. Prawne i kryminalistyczne problemy ruchu drogowego”, organu naukowego Instytutu Ekspertyz Sądowych w Krakowie; autor m.in. kilkudziesięciu publikacji książkowych z zakresu prawa karnego i bezpieczeństwa w ruchu drogowym.



9 788382 231274 W01P01

ISBN 978-83-8223-127-4



9 788382 231274

ZAMÓWIENIA:

INFOLINIA 801 04 45 45

ZAMOWIENIA@WOLTERSKLUWER.PL

WWW.PROFINFO.PL

CENA 99 ZŁ (W TYM 5% VAT)