



Michał Burtowy

Prawno-drogowe aspekty kolarstwa szosowego

Przyczynek do badań

Pamięci Ryszarda Szurkowskiego

Streszczenie

Artykuł stanowi przyczynek do badań wybranych aktualnych i potencjalnych problemów prawnych, które wiążą się z uprawianiem kolarstwa szosowego. Dotyczą one zarówno sportu rekreacyjnego, jak i wyczynowego i obejmują nie tylko kwestię odpowiedzialności za wypadki, ale szerzej – stosowania przepisów i pozaprawnych zasad ruchu drogowego zarówno podczas zorganizowanych zawodów, jak i poza nimi.

Słowa kluczowe

Ruch drogowy, rower, wyścig, zawody sportowe, wypadek, odpowiedzialność.

* * *

1. Wprowadzenie

Zarówno w przeszłości, jak i obecnie kolarstwo cieszy się w Polsce dużą popularnością. Zwycięstwa takich zawodników, jak Ryszard Szurkowski, Janusz Kowalski, Czesław Lang czy Michał Kwiatkowski¹, są nie tylko powodem do dumy narodowej, ale i motorem napędzającym rzesze miłośników „dwóch kółek” do wysiłku i podejmowania sportowych wyzwań.

Nieuniknione wydaje się więc określenie prawnych reguł poruszania się kolarzy w przestrzeni, w praktyce najczęściej na drogach. Oczywiście problematyka kolarstwa szosowego jest zagadnieniem znacznie szerszym – jednakże ze względu na tematykę periodyku, z boku obecnych rozważań o prawnych aspektach kolarstwa pozostawiam m.in. zagadnienia śmierci lub uszkodzeń ciała zawodników i osób trzecich, powiązanych z takimi zjawiskami jak doping², przeciążenie orga-

Mgr Michał Burtowy, adwokat, Poznań.

¹ K. Wolnicki, *Biało-czerwona tęcza, polscy kolarscy mistrzowie świata*, przegladsportowy.pl (dostęp: 6.02.2021 r.).

² Doping w kolarstwie, jak i w innych dyscyplinach sportu nieraz ma charakter międzynarodowy i może stanowić stałe źródło utrzymania, jak pokazuje przypadek doktora Marka Schmidta, skaza-

nizmu, czy bójkę wywołane kolarskimi emocjami (podobnie jak mogące im towarzyszyć zniewagi) – choć i one wpisane są w rzeczywistość tego wspaniałego sportu i mogą mieć miejsce na drodze. Zajmuje się nimi (oraz szeregiem innych zagadnień) prawo karne³, cywilne⁴, jak również prawo sportowe – w tym także w wymiarze prawnoporównawczym oraz europejskim⁵.

Aspekty prawno-drogowe kolarstwa obejmują zatem przede wszystkim zagadnienie stosowania przepisów ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. Prawo o ruchu drogowym (t.j. Dz.U.2020.110, dalej jako: p.r.d.) podczas poruszania się rowerem w ramach sportu.

Należy w pierwszej kolejności podkreślić, że każda aktywność rowerowa na drodze będzie pozostawać pod wpływem p.r.d. niezależnie od tego, czy będzie to sport powszechny albo wyczynowy (a w ramach tego ostatniego sport amatorski albo profesjonalny), bądź też według innego podziału – sport *sensu largo* (który odnosi się do definicji zawartej w art. 2 ust. 1 i 1a ustawy o sporcie) albo sport *sensu stricto* (utożsamiany z konkretną dyscypliną, co też odpowiada nomenklaturze pojęciowej stosowanej w ramach Ruchu Olimpijskiego, gdzie pojęcie sportu stosuje się w kontekście określonej aktywności organizowanej i prowadzonej przez właściwą federację sportową)⁶. Do rozważenia pozostaje więc zakres stosowania przepisów p.r.d. do poszczególnych rodzajów aktywności kolarskiej.

Główny punkt ciężkości położony zostanie na – w przekonaniu Autora – najpowszechniejszy rodzaj kolarstwa, jakim jest kolarstwo uprawiane na otwartej

nego niedawno w Niemczech na cztery lata bezwzględnej kary pozbawienia wolności (P. Wilkowicz, „Eksperyment na ludziach, przekroczone wszelkie granice”. *Przełomowy wyrok dla lekarza podającego doping*, www.sport.pl, dostęp: 6.02.2021 r.). Proceder ten jest z karnoprawnego punktu widzenia interesujący, gdyż pokazuje proces zmiany obowiązującego prawa na świecie. Było to wynikiem uznania działań dopingowych za godzących nie tylko w indywidualne dobra prawne, takie jak zdrowie sportowców, ale i w dobra o szerszym znaczeniu – jak zdrowie publiczne, dopuszczalność i okoliczności prowadzenia eksperymentów medycznych oraz uczciwość sportowa w znaczeniu wartości społecznej. Polska nie jest wyjątkiem pod względem afer dopingowych w kolarstwie (np. *Kolejna dopingowa wpadka w polskim kolarstwie*, rowery.org, dostęp: 6.02.2021 r.), a efektem legislacyjnym było m.in. uchwalenie ustawy z dnia 21 kwietnia 2017 r. o zwalczaniu dopingów w sporcie (Dz.U.2019.1872; por. np. Dróżdż M., *Kontrola antydopingowa na gruncie ustawy o zwalczaniu dopingów w sporcie*, Przegląd Sądowy, 2020, nr 7–8, s. 126–138).

³ Dotyczy to również np. korupcji: por. art. 46–49 ustawy z dnia 25 czerwca 2010 r. o sporcie. W tym zakresie por. np. J. Potulski, *Penalizacja korupcji w sporcie: uwagi krytyczne*, Prokuratura i Prawo, 2012, nr 3, s. 67–78, a także *Sport a przestępczość zorganizowana*, red.: M. Leciak, Warszawa 2018.

⁴ *Ubezpieczenia w sporcie*, red.: A. Wąsiewicz, Poznań 1997; *Problemy prawne na styku sportu i medycyny*, red.: T. Gardocka, Warszawa 2015.

⁵ Krześniak E., *Kluby i organizacje sportowe w prawie polskim. Na tle rozwiązań zagranicznych*, Warszawa 2016; B. Rischka-Słowik, *Konstytucja sportu w Unii Europejskiej*, Warszawa 2014; *Prawo sportowe*, red.: D. Wetoszka, Warszawa 2018.

⁶ M. Leciak, *Prawo sportowe*, Warszawa 2018, s. 8–14. Jak podkreśla Autor cytowanej książki „pojęcie sportu *sensu stricto* dotycząc zjawiska, w które wpisana jest rywalizacja, zinstytucjonalizowanego w ramach organizacji sportowych oraz podlegającego regułom sportowym, odpowiada przy tym klasycznemu ujęciu sportu”.

przestrzeni, w odróżnieniu od mniej popularnego kolarstwa torowego. W tym ostatnim zakresie największe znaczenie będą miały zasady bezpieczeństwa, skodyfikowane w ramach tzw. Przepisów Sportowych Polskiego Związku Kolarskiego, które są systematycznie i bezpośrednio tłumaczone z oryginalnych przepisów Międzynarodowej Unii Kolarskiej, a ponadto uzupełnione o dodatkowe zapisy i regulacje Polskiego Związku Kolarskiego⁷.

Niemniej jednak nie jest całkowicie wykluczone uwzględnienie w pewnym stopniu przepisów (bądź częścię zasad) ruchu drogowego. Kluczem do ich zastosowania mógłby być art. 1 ust. 2 pkt 1 p.r.d., zgodnie z którym *przepisy ustawy stosuje się również do ruchu odbywającego się poza drogą publiczną, strefą zamieszkania lub strefą ruchu w zakresie koniecznym dla uniknięcia zagrożenia bezpieczeństwa osób*. Zatem w przypadku gdy ruch pojazdów (w tym rowerów) nawet odbywający się na terenie prywatnym, na którym nie są ustalone żadne wewnętrzne reguły dotyczące ruchu samochodowego, innych pojazdów oraz pieszych, może stanowić zagrożenie dla bezpieczeństwa osób, zastosowanie znajdują odpowiednie przepisy p.r.d., ale tylko te regulujące bezpieczeństwo ruchu, nie mają natomiast zastosowania przepisy o charakterze porządkowym⁸.

Z drugiej jednak strony trzeba pamiętać, że ruchem w rozumieniu p.r.d. będzie przemieszczanie się w zasadzie w miejscu powszechnie dostępnym⁹, którym tor kolarski nie jest, zwłaszcza w trakcie zawodów.

2. Zasady ruchu kolarzy na drodze

Niewątpliwie te same zasady odnieść można do kolarstwa szosowego¹⁰. Odniesienie to polegać może po pierwsze na stosowaniu pomiędzy kolarzami wewnętrznych zasad bezpieczeństwa, stanowiących kodyfikację zwyczajów i reguł danej dyscypliny sportu i znajdujących wyraz w dokumentach Polskiego Związku Kolarskiego, a także regulaminach poszczególnych imprez sportowych¹¹. Jest tak, gdyż „normy zbliżone do norm prawnych są w pewnym sensie podstawą każdego sportu”¹². Podkreśla się więc, że wewnętrzne normy związków sportowych, jako

⁷ <https://www.pzkol.pl/25.przepisy-sportowe.html>, do kolarstwa torowego dotyczy zwłaszcza Część III.

⁸ Wyrok SO w Poznaniu z 6 lutego 2018 r., IV Ka 1145/17.

⁹ Wyrok SN z 11 października 2000 r. IV KKN 250/00.

¹⁰ Na marginesie podkreślam, że pojęcie to, stosowane wśród praktyków tej dyscypliny, jest niespójne z terminologią p.r.d., która w ogóle nie posługuje się określeniem „szosa”. Por. art. 2 pkt 1 p.r.d., który definiuje drogę jako „wydzielony pas terenu składający się z jezdni, pobocza, chodnika, drogi dla pieszych lub drogi dla rowerów, łącznie z torowiskiem pojazdów szynowych znajdującym się w obrębie tego pasa, przeznaczony do ruchu lub postoju pojazdów, ruchu pieszych, jazdy wierzchem lub pędzenia zwierząt”.

¹¹ Podstawą prawną jest art. 13 ust. 1 pkt 2 ustawy o sporcie.

¹² E. Krzesiak, *Kluby i organizacje sportowe...*

autonomiczne, eksperckie regulacje podsystemów normatywnych, tworzone intencjonalnie i mające status publiczny, często połączone z systemem jednolitego międzynarodowego arbitrażu można – być może – porównać do prawa zwyczajowego. Byłby to jednak system „pisanego prawa zwyczajowego”¹³. Ich zastosowanie ma znaczenie dla zapewnienia bezpieczeństwa i porządku w trakcie jazdy – zwłaszcza pomiędzy zawodnikami, ale również może odegrać rolę w odtworzeniu poprawności zachowania się kolarzy wobec siebie lub otoczenia, w razie zajścia zdarzenia drogowego z ich udziałem. Niekoniecznie musi on mieć znaczenie wyłącznie w wewnętrznych regulacjach federacji kolarskich (gdzie stanowi wiążące źródło odpowiedzialności dyscyplinarnej)¹⁴, ale również może stanowić punkt odniesienia dla badania stopnia zachowania należytej ostrożności w ruchu drogowym, o której mowa w art. 3 p.r.d. i która obejmuje przecież w dużym stopniu reguły ostrożnościowe¹⁵.

Bardzo trafnie ujęte to zostało w jednym z tekstów pochodzących z periodyku kolarskiego, w którym Autorka pisze, iż: *„Poruszanie się po drogach publicznych i niepublicznych reguluje, obowiązujący wszystkich, kodeks drogowy. To, co dzieje się na ulicach miasta, szosach poza nim, drogach rowerowych i chodnikach, jest składową znajomości przepisów i ich przestrzegania, kultury, świadomości, empatii, ostrożności, koncentracji, dobrych intencji, elastyczności i przede wszystkim – zdrowego rozsądku. Albo kwestią braku któregośkolwiek, a najczęściej niestety wielu z tych elementów”*¹⁶.

Trzeba podkreślić, że zdanie to odnosi się do jednego z dwóch podstawowych rodzajów sytuacji kolarza na drodze – a mianowicie wykorzystania drogi w sposób standardowy (np. do treningu lub współzawodnictwa nieoficjalnego, spontanicznego). Drugim rodzajem sytuacji jest udział w zorganizowanych zawodach sportowych tj. w ramach wykorzystania dróg w sposób szczególnie, na podstawie art. 65–65g p.r.d. w oparciu o zezwolenie uzyskane w trybie art. 65i p.r.d. Jest to z punktu

¹³ J. Jabłońska-Bonca, *Istota spójności regulacji prawnych oraz niesprzeczności regulacji pozaprawnych z regulacjami prawnymi*, (w:) A. J. Szwarz (red.), *Kompatybilność pozaprawnych regulacji sportowych z regulacjami prawnymi*, red. A. J. Szwarz, Poznań 2014, s. 60–61.

¹⁴ Warto pamiętać, że w praktyce zawodowy kolarz musi przynależać do klubu i posiadać licencję, co oznacza konieczność przestrzegania wewnętrznych regulacji klubowych i federacyjnych. Może to zatem różnicować jego sytuację od sytuacji kolarza – amatora, który takiego obowiązku nie ma.

¹⁵ Lapidarnie podkreśla to teza, że *„Zachowanie zgodne z regulacjami zawartymi w aktach prawnych nie jest bowiem jeszcze zgodne z obowiązkami ostrożności”*, K. Buchała, *Przestępstwa przeciwko bezpieczeństwu w komunikacji drogowej*, Warszawa 1973, s. 87. W orzecznictwie pogląd ten utrwalony jest jeszcze sprzed wejścia w życie obowiązującego p.r.d., por. np. postanowienie SN z 18 lutego 1969 r., Rw 39/69. Zawarte w przepisach federacyjnych zasady danej dyscypliny sportu pomogą więc w odtworzeniu wzorca rozsądnego sportowca, który będzie jednym z punktów odniesienia co do zakresu obowiązujących zasad ostrożności. O nim, jak i o standardzie rozsądnego kierowcy, por. niżej w punkcie 3 niniejszego tekstu.

¹⁶ M. Pawlaczek, *Wspólne szosy*, Szosa. Magazyn Pasjonatów Kolarstwa, magazynszosa.pl (dostęp: 6.02.2021 r.).

widzenia prawa drogowego podział zasadniczy, który dotyczy zarówno kolarzy zawodowych, jak i amatorów.

W tej pierwszej grupie sytuacji (tj. poruszania się po drodze bez uzyskania zezwolenia), kolarza obowiązują przepisy i nieskodyfikowane zasady ruchu drogowego w sposób nieodbiegający od pozostałych uczestników ruchu. Jego aktywność odbywa się bowiem w normalnym ruchu drogowym, co oznacza, że zobowiązany on jest jako uczestnik ruchu (art. 2 pkt 17 p.r.d.) przestrzegać zasad bezpieczeństwa i porządku drogowego. Dotyczy to takich reguł, jak np. zasady włączania się do ruchu (art. 17 p.r.d.), nakaz zachowania prędkości zarówno bezpiecznej (art. 19 p.r.d.) jak i dopuszczalnej (art. 20 p.r.d.), czy zasady rządzące wykonywaniem poszczególnych manewrów (np. art. 25 p.r.d.).

Zasady poruszania się rowerzysty po poszczególnych częściach drogi reguluje w takiej sytuacji art. 33 p.r.d., a ponadto zastosowanie znajdują m.in. zakazy wynikające z definicji autostrady i drogi ekspresowej (art. 2 pkt 3–4 p.r.d.). Zawsze też zastosowanie będzie miał art. 66 p.r.d. dotyczący wymogów technicznych pojazdu, który jest jednym z podstawowym przepisów zapewniających bezpieczeństwo ruchu.

Zasady ostrożności to element obustronnej postawy chronionych i niechronionych uczestników ruchu, bez której nie istniałaby zasada z art. 4 p.r.d. – zakładająca w pierwszej kolejności relację zaufania w stosunku do innych osób na drodze. Ich przestrzeganie jest podstawą bezpiecznej jazdy, a w razie wypadku indywidualna ocena ich zachowania lub złamania po stronie uczestników stanowi podstawę ustaleń co do odpowiedzialności po stronie jednej lub więcej osób.

Odpowiedzialność rowerzystów dotyczy takich elementów jak¹⁷:

- widoczność. Obejmuje to zarówno strój, oświetlenie i odbłaski, jak i wybór pory dnia w kontekście ryzyka oślepienia innych pojazdów i pominięcia sylwetki rowerzysty. Warto zwrócić uwagę, że przesłanki zachowania szczególnej ostrożności w warunkach zmniejszonej przejrzystości powietrza są otwarte i nie ograniczają się tylko do nasłonecznienia, opadów itd. (por. art. 2 pkt 25 w zw. z art. 30 ust. 1 p.r.d.),
- zachowanie odpowiedniego odstępu, sygnalizacja i przewidywalność manewrów,
- zachowanie zasad prędkości bezpiecznej/dostosowanej (art. 19 p.r.d.),
- zachowanie zasad poruszania się pojazdów w kolumnie, tj. jazda do 15 kolarzy (art. 32 p.r.d.). W tym zakresie trzeba jednak pamiętać, że przepisy regulujące ruch pojazdów w kolumnie nie zakładają funkcji kierującego (jak ma to miejsce w kolumnie pieszych, art. 2 pkt 19–20 w zw. z art. 12 p.r.d.), ale stanowią, że jazda w kolumnie nie zwalnia kierującego pojazdem od przestrzegania obowiązujących przepisów ruchu drogowego (art. 32 ust. 4 p.r.d.),

¹⁷ Zestawienie oparłem na tekście M. Pawlaczek, *Wspólne szosy...*

- kontakt wzrokowy pomiędzy rowerzystami oraz pomiędzy rowerzystami a innymi uczestnikami ruchu. To zakłada dbałość uczestników o zdrowotne aspekty (korygowanie wad wzroku itp.) jak również o zapewnienie odpowiedniej osłony przed słońcem lub innymi czynnikami atmosferycznymi (to także aspekt dostatecznej widoczności kierującego rowerem),
- rozsądne korzystanie ze słuchawek, z priorytetem niezakłóconego słuchu w mieście,
- uwzględnienie nie tylko kierujących pojazdami, ale także innych niechronionych uczestników ruchu: pieszych (zgodnie z szeroką definicją zawartą w art. 2 pkt 18 p.r.d.) oraz użytkowników mikropojazdów¹⁸, a ponadto unikanie sprzecznego z art. 2 pkt 38 p.r.d. przekonania, iż kierujący rowerem prowadzi pojazd uprzywilejowany w ruchu drogowym.

Niezależnie od powyższych, fundamentalnych elementów ostrożności kolarskiej na drodze, warto pamiętać, iż obowiązek ich przestrzegania dotyczy nie tylko publicznych, ale i dróg wewnętrznych (art. 2 pkt 1a–1b p.r.d.) w zakresie, w jakim są objęte strefą ruchu (art. 2 pkt 16a p.r.d.), bądź w zakresie koniecznym dla uniknięcia zagrożenia bezpieczeństwa osób oraz wynikającym ze znaków i sygnałów drogowych (art. 1 ust. 2 pkt 1-2 p.r.d.).

Obowiązki te dotyczą zatem dróg gruntowych w takim samym stopniu jak dróg twardych (rozróżnienie: art. 2 pkt 2 p.r.d.). Wynika to z utrwalonego, przywołanego już wyżej przekonania, że pojęcie „ruch drogowy” obejmuje ruch odbywający się we wszystkich miejscach dostępnych dla użytku szerszego niż indywidualnie oznaczony, a kryterium ruchu należy wiązać nie tyle z formalnym statusem konkretnej drogi, lecz z jej faktyczną dostępnością i rzeczywistym wykorzystaniem dla ruchu pojazdów i innych uczestników. Drogi leśne nie są całkowicie wyłączone z ruchu, więc ocena co do realizacji znamienia ruchu wymaga niejednokrotnie przeprowadzenia wnikliwej, indywidualnej analizy realiów występujących w konkretnej sprawie¹⁹.

Nie można również zapominać, że także poza drogami publicznymi, strefami zamieszkania i strefami ruchu ma miejsce zastosowanie art. 1 ust. 2 pkt 1–2 p.r.d. W praktyce co do oceny zakresu oraz stopnia powinności zastosowania poszczególnych obowiązków w danym miejscu, w indywidualnej ocenie realiów danego przypadku należy uwzględnić m.in. częstotliwość ruchu pieszych i kierujących poszczególnymi rodzajami pojazdów oraz reglamentację ruchu lub jej brak, w tym otwarty, półotwarty lub zamknięty charakter terenu, po którym poruszają się rowerzyści²⁰.

¹⁸ UTO – Urządzenia Transportu Osobistego takie jak: hulajnogi elektryczne, monocykle, e-deskrolki, segwaye, itp.

¹⁹ Wyrok SN z 29 stycznia 2016 r., IV KK 324/15. Trzeba jednak zaznaczyć, że określenie omawiane w wyroku to „ruch lądowy”, które może mieć szerszy zakres niż określenie „ruch drogowy”. Niemniej jednak przywołane rozważania są przydatne do zastosowania także w odniesieniu do kierowania rowerem na drogach gruntowych, np. leśnych i polnych.

²⁰ Wyrok SO w Piotrkowie Trybunalskim z 27 listopada 2017 r., IV Ka 696/17.

3. Ruch w ramach szczególnego wykorzystania dróg

Kluczowe znaczenie dla oceny zakresu i stopnia zastosowania zasad ostrożności w ruchu przez kolarzy szosowych ma ustalenie, czy ruch odbywa się w ramach wykorzystania drogi w sposób szczególny w trybie art. 65–65g p.r.d. W związku z tym kryterium decydującym nie jest faktyczne przeznaczenie drogi, ale uzyskanie administracyjnoprawnego zezwolenia na szczególne wykorzystanie drogi (art. 65i p.r.d.). W ramach tego trybu odbywać się więc może zamknięty trening lub zawody, które mogą gromadzić sportowców zawodowych lub amatorów, gdyż katalog sposobów szczególnego wykorzystania drogi jest otwarty (art. 65 p.r.d.).

Nie jest oczywiście tak, że wykorzystanie drogi w sposób szczególny automatycznie wyłącza stosowanie przepisów p.r.d., ponieważ sposób ten jest jedynie kodeksowym trybem uregulowania pewnych aktywności (np. treningów lub zawodów) w ramach ruchu drogowego. Nie istnieje także przepis, który określałby katalog przepisów wprost podlegających wyłączeniu.

Wobec tego przyjęte jest, że również w trakcie zawodów sportowych możliwe jest pociągnięcie do odpowiedzialności za spowodowanie wypadku, co należy odnieść nie tylko do rajdów samochodowych, ale i do wyścigów kolarskich oraz treningów, które przecież wiążą się nie tylko z kierowaniem rowerami, ale często z dynamicznym ruchem pojazdów obsługi zawodników.

Bardzo istotne jest więc także założenie, że również w razie zamkniętych przejazdów w ramach wykorzystania drogi w sposób szczególny bazowe znaczenie mają zasady bezpieczeństwa w ruchu lądowym, szczególnie zasada ostrożności (art. 3 p.r.d.) i zasada ograniczonego zaufania (art. 4 p.r.d.). Modyfikacji może natomiast ulec faktyczny zakres tych zasad, który będzie wypadkową zasad wprowadzonych przez organizatora (art. 65a ust. 3 pkt 4 p.r.d.), a ponadto specyfiki rywalizacji kolarskiej i zasad uprawiania tej dyscypliny sportu.

Istotne jest podkreślenie przy tym, że nakładać się tu będą na siebie dwa modele oceny zachowania uczestników. Pierwszym będzie „standard rozsądnego kierującego” wynikający z konieczności przestrzegania zasad ruchu drogowego w stopniu zapewniającym bezpieczeństwo dla życia i zdrowia, a drugim „standard rozsądnego sportowca”, wynikający z zasad wydarzenia sportowego oraz zasad etycznych danej dyscypliny sportu. Jak podkreśla się w nauce prawa „*określenie zatem kompleksu zasad ostrożności wymaga szczegółowej analizy dokonanej w oparciu o materiał legislacyjny, istniejące zwyczaje i regulaminy danej gry sportowej oraz zasady rozsądnego postępowania wymagane w konkretnej sytuacji*”²¹.

O statusie i roli zasad, wynikających ze sportowego *soft law* wspomniano już wyżej, tu zaś warto przytoczyć inna płaszczyznę normatywną, zastrzeżoną dla tego

²¹ R. Kubiak, *Legalność pierwotna ryzyka sportowego*, Prokuratura i Prawo, 12, 2006, s. 35 i powołane tam prace.

typu rodzaju sytuacji – a mianowicie obowiązki organizatora wydarzenia. Ogólny obowiązek wynika z art. 65a ust. 1 p.r.d. i obejmuje zapewnienie bezpieczeństwa osobom obecnym na imprezie oraz porządku podczas trwania imprezy.

Oznacza to obowiązek zagwarantowania (w rozumieniu art. 2 k.k.) bezpieczeństwa nie tylko uczestnikom imprezy, czyli zawodnikom, sędziom i obsłudze, ale również widzom. W ramach tego obowiązku mieści się również konieczność czuwania nad bezpieczeństwem tych osób poprzez zapewnienie takiej organizacji ruchu, która uniemożliwia osobom postronnym przedostanie się na teren wydarzenia, co mogłoby rodzić niebezpieczeństwo wypadku.

Szczegółowe obowiązki reguluje art. 65a ust. 2 p.r.d., spośród których na wzmiankę zasługują głównie: wymóg zapewnienia obecności służb porządkowych (pkt 2), pomocy medycznej (pkt 3), łączności (pkt 5) oraz środków technicznych niezbędnych do zabezpieczenia imprezy, którymi powinny być: znaki lub tablice ostrzegawcze i informacyjne, liny, taśmy lub wstęgi służące do oznaczenia trasy lub miejsca imprezy, bariery, płotki lub przegrody służące do odgradzania miejsca imprezy (pkt 8).

Oprócz zapewnienia odpowiedniej infrastruktury i obsługi wewnętrznej organizator ma obowiązki wynikające z art. 65a ust. 3 p.r.d., dotyczące m.in. wyznaczenia i uzgodnienia trasy wydarzenia (pkt 1), współpracy z Policją i innymi służbami (pkt 2, 5), sporządzenia regulaminu imprezy (pkt 4), uzgodnienia z zarządcą drogi obszaru wykorzystania pasa drogowego (pkt 7), powiadomienia przedsiębiorstw komunikacji publicznej o przewidywanym czasie występowania utrudnień w ruchu drogowym (pkt 8), opracowania projektu organizacji ruchu w uzgodnieniu z Policją (pkt 9), przekazywania do wiadomości publicznej informacji o utrudnieniach w ruchu wynikających z planowanej imprezy.

Z kolei zgodnie z art. 29 ust. 4 ustawy o lasach, imprezy sportowe oraz inne imprezy o charakterze masowym organizowane w lesie wymagają zgody właściciela lasu.

Te przykładowo przedstawione obowiązki organizatora, wraz z innymi składającymi się na jego pozycję prawną w trakcie imprezy obrazują tło dla odpowiedniego dostosowania zasad ostrożności i ograniczonego zaufania do specyfiki zamkniętego wydarzenia kolarskiego oraz wyłączenia niektórych przepisów. Gwarrantyjna rola organizatora w zakresie zapewnienia bezpieczeństwa uczestników wydarzenia może więc wpływać na zaufanie uczestników, że na trasie przejazdu nie pojawi się uczestnik postronny (pieszy, kierujący pojazdem), co też uczestniczącego w ruchu kolarza obowiązuje aż do momentu, gdy z okoliczności wynika co innego.

Natomiast wyłączenia obejmować będą zasady prędkości administracyjnie dozwolonej (art. 20 p.r.d.) ale już nie bezpiecznej (art. 19 p.r.d.), z tym że dostosowanie będzie wypadkową innych czynników, w tym właśnie zamkniętego charakteru zawodów i dynamiki wyścigu. Nie będą również obowiązywać takie zasady jazdy

w kolumnie, które nie do pogodzenia są z jazdą w peletonie (peleton nie jest kolumną w rozumieniu art. 32 p.r.d.) – jak na przykład ilość pojazdów czy odstępy między nimi. W oczywisty sposób nie będą miały zastosowania zasady jazdy prawą stroną drogi, takie zasady jak nakaz ustępowania pierwszeństwa przy zjeździe z drogi gruntowej na drogę twardą (art. 17 ust. 1 pkt 2 p.r.d.) i inne, które nie do pogodzenia są z celem jazdy sportowej²².

Podczas wykorzystania dróg w sposób szczególnie nie będą obowiązywać zasady z art. 33 p.r.d., które znajdują zastosowanie podczas jazdy rowerem o charakterze ogólnym (tzn. przy jeździe rekreacyjnej, w treningu lub zawodach, ale bez uzyskania zezwolenia w trybie art. 65i p.r.d.).

W trakcie tego typu zawodów – nawet w razie zamknięcia drogi na potrzeby wydarzenia – może dojść do wypadku, zarówno między zawodnikami, jak i z udziałem osoby trzeciej (osób trzecich)²³. Badanie powinno więc uwzględniać zakres w zależności od konfiguracji: odpowiedzialności gwarancyjnej organizatora (zwłaszcza w razie wypadku z udziałem osoby postronnej) lub też zakres kontraktu ryzyka sportowego i zgody pokrzywdzonego (zwłaszcza w razie wypadku między zawodnikami). Trzeba przy tym pamiętać, że zarówno w prawie karnym liczba sprawców może być liczbą mnogą, a także iż w razie szkody wyrządzonej czynem niedozwolonym odpowiedzialność kilku sprawców może być solidarna (art. 440 k.c.).

Wnikliwa ocena indywidualnej sytuacji może obejmować przeprowadzenie dowodu z opinii biegłych, w tym z zakresu międzynarodowego prawa federacji kolarskich oraz zasad uprawiania tej dyscypliny sportu.

4. Podsumowanie

Analizę drogowych aspektów kolarstwa szosowego warto zakończyć postulatem, aby jako istotną zasadę ostrożnej jazdy traktować wysoki poziom wyedukowania i świadomości uczestników, zarówno wskutek działań podejmowanych przez wojewódzkie ośrodki ruchu drogowego w ramach swoich zadań edukacyjnych (art. 117 p.r.d.), organizowanych przez odpowiednie organy w trybie działu V p.r.d. (również w powiązaniu ze szkołami), jak i wskutek pracy indywidualnej, np. poprzez lekturę we własnym zakresie materiałów i wpajanie prawidłowych nawyków²⁴. Jest to realny obowiązek kierujących rowerami, niezależny od uprawnień do kierowania pojazdami oraz obejmujący zarówno zawodowych kolarzy (w ramach licencji), jak i amatorów.

²² R. A. Stefański, *Glosa do postanowienia SN z dnia 7 stycznia 2008 r.*, V KK 158/07, Prokuratura i Prawo, 6, 2009, s. 156–163 oraz cytowane tam inne publikacje komentujące głosowany wyrok.

²³ Nadal aktualny wyrok SN z 30 września 1982 r., Rw 841/82.

²⁴ Oprócz tekstu M. Pawelczyk, *Wspólne szosy...*, por. np. felieton M. Gołasia, *Nie ma równych praw w mieście*, <https://magazynszosa.pl> (dostęp: 6.02.2021 r.).

Bibliografia

1. Buchała, K. (1973). *Przestępstwa przeciwko bezpieczeństwu w komunikacji drogowej*, Warszawa: Wydawnictwo Prawnicze.
2. Drózd, M. (2020). Kontrola antydopingowa na gruncie ustawy o zwalczaniu dopingu w sporcie. *Przegląd Sądowy*, nr 7–8,
3. Gołaś, M. (2016). *Nie ma równych praw w mieście*. Pobrane z: <https://magazynszosa.pl> (dostęp: 6.02.2021 r.).
4. Jabłońska-Bonca, J. (2014). Istota spójności regulacji prawnych oraz niesprzeczności regulacji pozaprawnych z regulacjami prawnymi. W: A. J. Szwarca (red.), *Kompatybilność pozaprawnych regulacji sportowych z regulacjami prawnymi*, Poznań: Nauka i Innowacje.
5. Krześniak, E. (2016). *Kluby i organizacje sportowe w prawie polskim. Na tle rozwiązań zagranicznych*, Warszawa: Wolters Kluwer Polska.
6. Redakcja rowery.org. (2020). *Kolejna dopingowa wpadka w polskim kolarstwie*. Pobrane z: rowery.org (dostęp: 6.02.2021 r.).
7. Kubiak, R. (2006). Legalność pierwotna ryzyka sportowego. *Prokuratura i Prawo*, nr 12.
8. Pawlaczek, M., *Wspólne szosy*. Pobrano z: magazynszosa.pl (dostęp: 6.02.2021 r.).
9. Potulski, J. (2012). Penalizacja korupcji w sporcie: uwagi krytyczne, *Prokuratura i Prawo*, nr 3, 67–78.
10. Leciak, M. (red.). (2018). *Prawo sportowe*, Warszawa: Wydawnictwo C. H. Beck.
11. Wetoszka, D. (red.). (2018). *Prawo sportowe*. Warszawa: Wydawnictwo C. H. Beck.
12. Gardocka, T. (red.). (2015). *Problemy prawne na styku sportu i medycyny*. Warszawa: Wydawnictwo C. H. Beck.
13. Rischka-Słowik, B. (2014). *Konstytucja sportu w Unii Europejskiej*. Warszawa: Wydawnictwo C. H. Beck.
14. Leciak, M. (red.). (2018) *Sport a przestępczość zorganizowana*. Warszawa: Wydawnictwo C. H. Beck.
15. Stefański, R. A. (2009). Glosa do postanowienia SN z dnia 7 stycznia 2008 r., V KK 158/07. *Prokuratura i Prawo*, nr 6.
16. Wąsiewicz, A. (red.). (1997). *Ubezpieczenia w sporcie*. Poznań: Wydawnictwo Poznańskie.
17. Wilkowiec, P. (2021). „Eksperyment na ludziach, przekroczone wszelkie granice”. Przełomowy wyrok dla lekarza podającego doping. Pobrano z: www.sport.pl (dostęp: 6.02.2021 r.).
18. Wolnicki, K., *Biało-czerwona tęcza, polscy kolarscy mistrzowie świata*. Pobrano z przegladSPORTOWY.pl (dostęp: 6.02.2021 r.).

Akty prawne

1. Ustawa z dnia 21 kwietnia 2017 r. o zwalczaniu dopingu w sporcie (Dz.U.2019.1872).
2. Ustawa z dnia 25 czerwca 2010 r. o sporcie (Dz.U.2020.1133).
3. Ustawa z dnia 20 czerwca 1997 r. *Prawo o ruchu drogowym* (Dz.U.2020.1100).
4. Ustawa z dnia 28 września 1991 r. o lasach (Dz.U.2020.1463).
5. Przepisy Sportowe Polskiego Związku Kolarskiego.

Orzecznictwo

1. Postanowienie SN z 18 lutego 1969 r., Rw 39/69.
2. Wyrok SN z 29 stycznia 2016 r., IV KK 324/15.
3. Wyrok SN z 11 października 2000 r. IV KKN 250/00.
4. Wyrok SN z 30 września 1982 r., Rw 841/82.
5. Wyrok SO w Poznaniu z 6 lutego 2018 r., IV Ka 1145/17.
6. Wyrok SO w Piotrkowie Trybunalskim z 27 listopada 2017 r., IV Ka 696/17.

* * *

Legal aspects of road cycling. A contribution to research

Abstract

The article is a contribution to the research on selected current and potential legal problems related to the practice of road cycling. They concern both recreational and competitive sports and cover not only to the issue of liability for accidents, but also more broadly – to the application of regulations and non-legal traffic rules, both during and outside organized competitions. The article was written to commemorate Ryszard Szurkowski (1946–2021).

Key words

Road traffic, bicycle, racing, sports competition, accident, liability.

