

Joanna Kuźmicka-Sulikowska

Uniwersytet Wrocławski

ORCID: 0000-0002-7699-5150

joanna.kuzmicka-sulikowska@uwr.edu.pl

Rodzaj artykułu: oryginalny artykuł naukowy

Nowe wyzwania dla odpowiedzialności deliktowej przewidzianej w polskim prawie — wybrane uwagi w związku z funkcjonowaniem tak zwanych pojazdów autonomicznych*

Słowa kluczowe: odpowiedzialność cywilna, wypadki samochodowe, samochody autonomiczne, odpowiedzialność oparta na zasadzie ryzyka

Wprowadzenie

Doniesienia medialne o kolejnych próbach funkcjonowania tak zwanych samochodów autonomicznych¹, których poruszanie się po drogach ma się opierać całkowicie na oprogramowaniu, przy znikomym lub żadnym udziale człowieka, sprowadzo-

* Publikacja powstała w ramach realizacji projektu badawczego nr 2017/27/B/HS5/00897, finansowanego ze środków Narodowego Centrum Nauki.

¹ W niniejszym artykule stosowane będzie określenie „samochody autonomiczne” jako powszechnie przyjęta nazwa omawianego rodzaju pojazdów. Można wszakże odnotować, że w literaturze zagadnienia podnosi się niekiedy, że bardziej adekwatne byłoby mówienie o samochodach „zautomatyzowanych” — tak M. Czenko, *Odpowiedzialność za szkodę spowodowaną ruchem pojazdu autonomicznego w systemie amerykańskiego prawa cywilnego*, „Zeszyty Studenckich Kół Naukowych Wydziału Prawa i Administracji UAM” 2017, nr 7, s. 105, 106; choć należy zauważyć, że w powołanym tekście nieraz stosowane są zamiennie pojęcia samochodu zautomatyzowanego i autonomicznego.

nego właściwie do roli pasażera, skłaniają do refleksji na temat tego, czy w razie wyrządzenia szkody w związku z ruchem takiego pojazdu przystają do takiej nowej rzeczywistości obowiązujące dotychczas reguły odpowiedzialności deliktowej, przewidującej odpowiedzialność za szkody wyrządzone przez ruch mechanicznych środków komunikacji. Rozważania przeprowadzone zostaną w kontekście rozwiązań prawa polskiego, co nie umniejsza tego, że refleksje z nich płynące mogą mieć bardziej ogólny charakter.

1. Obowiązujące podstawy odpowiedzialności deliktowej w prawie polskim za szkody wyrządzone w wyniku ruchu mechanicznego środka komunikacji — uwagi ogólne o przesłankach odpowiedzialności

Według obowiązujących przepisów polskiego kodeksu cywilnego² przewidujących odpowiedzialność z tytułu czynów niedozwolonych odpowiedzialność za szkody wyrządzone komuś przez ruch mechanicznego środka komunikacji poruszanego za pomocą sił przyrody ponosi posiadacz takiego mechanicznego środka komunikacji (samoistny lub — jeśli oddał środek komunikacji w posiadanie zależne — to posiadacz zależny). Sama konstrukcja tej regulacji jest dość nietypowa, ponieważ przewidujący ją przepis art. 436 k.c. odsyła w zakresie wskazania, o jaką odpowiedzialność chodzi, do przepisu go poprzedzającego, co oznacza, że rekonstruowanie przesłanek omawianej odpowiedzialności oraz okoliczności od niej zwalniających odbywać się musi z uwzględnieniem w odpowiednim zakresie brzmienia art. 435 k.c. (przewidującego reguły odpowiedzialności deliktowej podmiotu prowadzącego na własny rachunek przedsiębiorstwo lub zakład wprawiany w ruch za pomocą sił przyrody — pary, gazu, elektryczności, paliw płynnych itp., za wyrządzoną komuś przez ruch przedsiębiorstwa lub zakładu szkodę na osobie lub mieniu).

Wyprowadzając zatem w ten sposób przesłanki odpowiedzialności za szkodę wyrządzoną ruchem mechanicznego środka komunikacji poruszanego za pomocą sił przyrody, stwierdzić należy, że może być o niej mowa w razie wystąpienia zdarzenia w postaci ruchu mechanicznego środka komunikacji, którego skutkiem musi być wystąpienie szkody, przy czym pojawienie się tej ostatniej pozostaje w adekwatnym związku przyczynowo-skutkowym ze wskazanym zdarzeniem. Odpowiedzialność ta powszechnie w doktrynie polskiego prawa cywilnego kwalifikowana jest jako odpowiedzialność deliktowa oparta na zasadzie ryzyka. Motywu zastrzeżenia odpowiedzialności bazującej na takiej właśnie zasadzie upatruje się tutaj najczęściej w tym, że ruch mechanicznego środka komunikacji jest czynnikiem powodującym

² Ustawa z dnia 23 kwietnia 1964 roku — Kodeks cywilny, tekst jedn. Dz.U. z 2020 r. poz. 1740 (dalej: k.c.).

dla otoczenia zwiększone niebezpieczeństwo powstania szkody³. Nie jest to nic specyficznego, a raczej jest to typowe, albowiem ogólnie zauważyć należy, że podstawowymi motywami podawanymi jako uzasadnienie wprowadzania odpowiedzialności deliktowej opartej na zasadzie ryzyka w różnych przypadkach są właśnie ten odwołujący się do wzmożonego niebezpieczeństwa wyrządzenia szkód na przykład w wyniku danej aktywności, z wykorzystaniem określonego przedmiotu itp., na równi właściwie z założeniem, że ten, kto czerpie zyski z danej działalności, powinien jednocześnie ponosić ciężar odpowiedzialności odszkodowawczej za wyniki z niej szkody (zgodnie z zasadą *cuius commodum eius periculum*)⁴. Ten ostatni motyw nie jawi się jednak jako adekwatny w stosunku do zarysowanej odpowiedzialności posiadacza mechanicznego środka komunikacji⁵.

Od tej opartej na zasadzie ryzyka odpowiedzialności deliktowej posiadacz mechanicznego środka komunikacji może się zwolnić, wykazując jedną z trzech okoliczności egzoneracyjnych, a mianowicie, że szkoda nastąpiła wskutek siły wyższej albo wyłącznie z winy poszkodowanego lub osoby trzeciej, za którą nie ponosi odpowiedzialności (art. 436 § 1 k.c. w zw. z art. 435 § 1 k.c.).

Wyjątkowo następuje odejście od zasady ryzyka i powrót do odpowiedzialności na zasadach ogólnych, co w warunkach polskiego kodeksu cywilnego oznacza odpowiedzialność deliktową opartą na zasadzie winy, w dwóch przypadkach: po pierwsze, w razie zderzenia się mechanicznych środków komunikacji poruszanych za pomocą sił przyrody — gdy chodzi o wzajemne roszczenia posiadaczy pojazdów mechanicznych względem siebie z tytułu poniesionych szkód, a po drugie — gdy chodzi o odpowiedzialność takiego posiadacza mechanicznego środka komunikacji za szkody wyrządzone osobom, które przewoził on z grzeczności.

W związku z problemem postawionym na początku niniejszego tekstu podjęte zostaną rozważania, czy taki kształt odpowiedzialności przystaje do przypadków szkód wyrządzonych przez pojazdy autonomiczne.

³ Tak na przykład K. Ludwichowska, *Odpowiedzialność cywilna i ubezpieczeniowa za wypadki samochodowe*, Toruń 2008, s. 114, 115; G. Bieniek, *Odpowiedzialność cywilna za wypadki drogowe*, Warszawa 2011, s. 26; R. Morek, *Komentarz do art. 436 KC, Nt. A.1.*, [w:] *Kodeks cywilny. Komentarz*, red. K. Osajda, Warszawa 2020, Legalis (dostęp: 2.07.2020); W. Dubis, [w:] *Kodeks cywilny. Komentarz*, red. E. Gniewek, P. Machnikowski, Warszawa 2019, s. 959. Tak też w orzecznictwie sądowym (na przykład w wyroku Sądu Najwyższego z 18.03.1997 r., I CKU 25/97, Legalis; w wyroku Sądu Apelacyjnego w Łodzi z 12.01.2017 r., I ACa 877/16, Legalis).

⁴ Więcej na ten temat zob. J. Kuźmicka-Sulikowska, *Zasady odpowiedzialności deliktowej w świetle nowych tendencji w ustawodawstwie polskim*, Warszawa 2011, s. 193–208.

⁵ *Ibidem*, s. 195. Pojęcie osiągnięcia zysku nie powinno być bowiem w tym kontekście rozumiane zbyt szeroko, jako obejmujące na przykład uzyskiwanie dzięki poruszaniu się mechanicznym środkiem komunikacji większego komfortu życia itp., bo przy takim ujęciu, utożsamiającym ten zysk właściwie z każdym subiektywnie odczuwanym interesem podmiotowym, byłby to motyw uzasadniający nałożenie odpowiedzialności deliktowej we wszelkich przypadkach, a nie czynnik wyróżniający sytuacje, w których zasadne jest nałożenie zaostrzonej odpowiedzialności — opartej na zasadzie ryzyka.

2. Pojęcia: mechanicznego środka komunikacji w rozumieniu art. 436 k.c. oraz pojazdu autonomicznego

Wskazany art. 436 k.c. przewiduje odpowiedzialność za szkody wyrządzone ruchem mechanicznego środka komunikacji poruszanego za pomocą sił przyrody. Wobec użycia przez ustawodawcę w tym przepisie takiego sformułowania przyjmuje się, że chodzi tu o różnego rodzaju pojazdy wyposażone we własne urządzenie napędowe (silnik), wprawiane w ruch za pomocą sił przyrody, cechujące się możliwością przemieszczania się w przestrzeni, służące komunikacji — przemieszczaniu się osób czy na przykład dokonywaniu transportu towarów z jednego miejsca na drugie. Co za tym idzie kwalifikuje się tutaj wszelkiego rodzaju samochody (w tym zarówno osobowe, jak i ciężarowe), także te służące do transportu zbiorowego (jak autobusy, trolejbusy), pojazdy szynowe (pociągi, tramwaje), motory, skutery, statki morskie, łodzie motorowe, samoloty⁶ itp. Wskazane ujęcie eliminuje z kolei z zakresu pojęcia mechanicznego środka komunikacji poruszanego za pomocą sił przyrody mechanizmy niesłużące do swobodnego komunikowania się, przemieszczania między dowolnymi punktami (a więc na przykład windy czy ruchome schody), jak też sprzęty wprawdzie umożliwiające takie przemieszczanie się, jednakże nie wyposażone we własny mechanizm napędowy, lecz poruszane siłą mięśni ludzkich (jak zwykła hulajnoga czy rower), zwierzęcych (na przykład powóz ciągnięty przez konie) czy za pomocą wiatru (jak szybowiec)⁷.

Analizując problem pod tym kątem, zauważyć należy, że samochody autonomiczne wpisują się w ów zakres zastosowania tego przepisu. Samochód taki jest bowiem wyposażony we własny silnik (rodzaj napędu, czy będzie to silnik spalinowy, elektryczny, czy napęd hybrydowy, ma tu drugorzędne znaczenie, choć w projektach samochodów tego typu silnie akcentowane bywa to, iż mają one napęd o bardziej ekologicznym charakterze), służy do przemieszczania się po lądzie między dowolnie obranymi punktami, może być środkiem podróży dla osób bądź środkiem do transportu towarów.

Należy jednak zauważyć, że wyróżniane są różne rodzaje samochodów autonomicznych, w zależności przede wszystkim od ilości nowoczesnych, też zdalnych technologii wykorzystanych do ruchu takiego pojazdu i sterowania nim oraz od tego, czy w ogóle do kierowania takim pojazdem potrzebny jest w nim podczas jazdy uprawniony kierowca. Przykładowo według dość popularnej kategoryzacji obejmującej sześć stopni (od 0 do 5)⁸, w pojazdach poziomu zerowego wykonywanie wszyst-

⁶ Podobnie na przykład R. Morek, *Komentarz do art. 436 KC, Nt. B.I.3*, [w:] *Kodeks cywilny...*

⁷ Podobnie M. Zelek, *Komentarz do art. 436 KC, Nt. II.2*, [w:] *Kodeks cywilny, t. 2. Komentarz. Art. 353–626*, red. M. Gutowski, Warszawa 2019, Legalis (dostęp: 2.07.2020); G. Bieniek, *op. cit.*, s. 14–17. Tak też w odniesieniu do roweru w wyroku Sądu Apelacyjnego w Krakowie z 18.02.2016 r., I ACa 1618/15, Legalis; oraz w wyroku Sądu Apelacyjnego w Łodzi z 27.03.2015 r., I ACa 1442/14, Legalis.

⁸ Omawiany podział został zaczerpnięty ze strony internetowej National Highway Traffic Safety Administration, *Automated Vehicles for Safety*, <https://www.nhtsa.gov/technology-innovation/>

kich czynności związanych z kierowaniem pojazdem należy do kierowcy (a więc nie ma automatyzacji), te z poziomu pierwszego także podlegają całkowitej kontroli kierowcy, choć niektóre elementy wspomagające kierowcę mogą być uwzględnione w projekcie pojazdu (może być automatyczne wspomaganie kierowania, przyspieszenia lub hamowania, ale nie istnieją one w tym pojeździe wszystkie obok siebie). Pojazdy z poziomu drugiego (odznaczające się częściową automatyzacją) zawierają już kombinację różnych zautomatyzowanych funkcji (na przykład związanych z kierowaniem i przyspieszeniem), nadal jednak zadanie kierowania pojazdem należy do kierowcy i musi on cały czas obserwować otoczenie. Do tego poziomu nie jest to właściwie żadną nowością, ponieważ różne mechanizmy wspomagania kierowcy czy nawet takiej częściowej automatyzacji są wykorzystywane w obecnie produkowanych samochodach; co więcej właściwie próżno już wśród nich szukać pojazdów z poziomu zerowego, który raczej będzie znamienny dla starszych pojazdów. Natomiast kolejne poziomy automatyzacji zakładają stopniowe zmniejszanie koniecznego udziału kierowcy aż po jego całkowitą eliminację. Pojazdy zakwalifikowane do poziomu trzeciego (warunkowej automatyzacji) to bowiem takie, w których wprawdzie obecność kierowcy jest konieczna, ale nie ma on obowiązku stałego obserwowania otoczenia jazdy, jednak musi być przygotowany na przejęcie kontroli nad pojazdem po uprzednim powiadomieniu o takiej konieczności przez ten ostatni. Natomiast już czwarty poziom automatyzacji pojazdów (tak zwana wysoka automatyzacja) obejmuje takie, które są w stanie samodzielnie (to znaczy bez udziału kierowcy) wykonać wszystkie funkcje potrzebne do jazdy, ale pod pewnymi warunkami, a co za tym idzie nie jest tu wymagane obserwowanie przez kierującego otoczenia jazdy; może być w nich opcja przejęcia przez kierowcę kontroli nad pojazdem. Wreszcie pojazdy z poziomu piątego (w pełni zautomatyzowane) są w stanie wykonywać wszystkie funkcje związane z jazdą w każdych warunkach. Ludzie w środku takiego pojazdu występują w charakterze pasażerów i nie ma potrzeby obserwowania przez nich otoczenia jazdy. Tu także może być w nich opcja przejęcia przez kierowcę kontroli nad pojazdem. Jak się jednak niekiedy doprecyzowuje, w ramach tych najwyższych stopni tylko na poziomie trzecim może wystąpić ewentualność, kiedy zostanie zasygnalizowana konieczność przejęcia prowadzenia pojazdu przez człowieka — kierowcę, natomiast taka sygnalizacja nie będzie występować w pojazdach poziomu czwartego i piątego; co więcej, pojazdy klasyfikowane w ramach tych dwóch ostatnich kategorii w ogóle mogą nie mieć zamontowanej kierownicy czy pedałów⁹.

automated-vehicles-safety#topic-road-self-driving (dostęp: 24.06.2020), na której jednak widnieje stwierdzenie, że chodzi o standardy wypracowane w tej kwestii przez SAE (Society of Automotive Engineers). Warto zauważyć, że w tym czasie samo SAE wprowadziło zmodyfikowane opracowanie, w tym graficznie, poziomów automatyzacji tak zwanych pojazdów samojezdnych, <https://www.sae.org/news/press-room/2018/12/sae-international-releases-updated-visual-chart-for-its-%E2%80%9Clevels-of-driving-automation%E2%80%9D-standard-for-self-driving-vehicles> (dostęp: 24.06.2020). Zob. też przystępne omówienie poszczególnych stopni automatyzacji samochodów: *Five levels of autonomous driving*, <https://www.bmw.com/en/automotive-life/autonomous-driving.html> (dostęp: 7.07.2020).

⁹ Zob. <https://www.sae.org>, *op. cit.*

Z tych też przyczyn pojawia się wątpliwość, komu może być przypisana odpowiedzialność w razie wypadku spowodowanego przez taki samochód, w którym osoba wewnątrz niego była jedynie pasażerem bez żadnej możliwości przejęcia kontroli nad ruchem pojazdu bądź w ogóle w pojeździe tym nie było człowieka. Refleksje te należy bezwzględnie podjąć, gdyż takie problemy nie należą już do sfery fantastyki naukowej, lecz z każdym dniem stają się coraz bardziej realne. Wiele koncernów samochodowych realizuje bowiem projekty konstruowania tego typu pojazdów i je testuje¹⁰; zresztą ich produkcja jawi się jako przyszłościowa i dochodowa, więc prace nad takimi samochodami lub oprogramowaniem umożliwiającym ich funkcjonowanie rozpoczęły także podmioty, których podstawowa działalność nie jest kojarzona z branżą motoryzacyjną¹¹.

Wyraźnie wyłania się z tego tendencja do wprowadzania do ruchu pojazdów coraz bardziej zautomatyzowanych. Dobrze byłoby, by system prawny miał zawczasu wypracowane rozwiązania normatywne dotyczące funkcjonowania takich pojazdów, w tym — co istotne w kontekście tematyki niniejszego artykułu — konstrukcję prawną dotyczącą odpowiedzialności za szkody wyrządzone ruchem takich pojazdów. Zresztą pojawiają się już pierwsze oznaki ewolucji rozwiązań prawnych w tym kierunku. Widać to na przykład na tle zmiany dokonanej w Konwencji o ruchu drogowym sporządzonej w Wiedniu 8 listopada 1968 roku, ratyfikowanej przez Polskę¹². W pierwotnym tekście tej konwencji, w jej art. 8 wyraźnie zastrzeżono między innymi, że każdy pojazd w ruchu lub zespół pojazdów w ruchu powinien mieć kierującego, a ten powinien stale panować nad swoim pojazdem, mieć niezbędną sprawność fizyczną i psychiczną oraz być fizycznie i psychicznie zdolny do kierowania, posiadać zasób wiadomości oraz umiejętności niezbędnych do kierowania pojazdem. Natomiast już 23 marca 2016 roku dokonano akcentowanej w literaturze przedmiotu zmiany tego rozwiązania konwencyjnego, niejako w reakcji na potrzebę dopuszczenia do ruchu pojazdów z coraz to nowocześniejszymi rozwiązaniami, w tym oprogramowaniem, i przyjęto w związku z tym, że nie jest konieczne, by w każdym momencie jazdy kierujący bezpośrednio sterował pojazdem, niemniej

¹⁰ Zob. np. <https://www.bmw.com>, *op. cit.*; <https://www.mercedes-benz.com/en/innovation/autonomous/> (dostęp: 7.07.2020); Volkswagen, *The race toward autonomous driving*, <https://www.volkswagenag.com/en/news/stories/2018/11/the-race-toward-autonomous-driving.html> (dostęp: 7.07.2020).

¹¹ Zob. na przykład Apple, *Our Approach to Automated Driving System Safety*, 2019, <https://www.apple.com/ads/ADS-Safety.pdf> (dostęp: 7.07.2020); czy rozpoczęty przez Google projekt Waymo: <https://waymo.com/> (dostęp: 7.07.2020).

¹² Konwencja o ruchu drogowym, sporządzona w Wiedniu dnia 8 listopada 1968, Dz.U. z 1988 r. Nr 5, poz. 40 (podano tam informację, że tekst konwencji umieszczono w załączniku do tego numeru Dziennika Ustaw, ale nie jest on publikowany na www.sejm.gov.pl, można go natomiast znaleźć na innych stronach tematycznych, jak https://www.gddkia.gov.pl/userfiles/articles/i/infrastruktura-rowerowa_3000/documents/konwencja_wiedenska.pdf (dostęp: 24.06.2020). Zob. też oświadczenie rządowe z dnia 7 listopada 1987 roku w sprawie ratyfikacji przez Polską Rzeczpospolitą Ludową Konwencji o ruchu drogowym, sporządzonej w Wiedniu dnia 8 listopada 1968 roku, Dz.U. z 1988 r. Nr 5, poz. 41.

zastrzeżono, że musi on jednak cały czas pozostawać w gotowości do podjęcia niezbędnych manewrów i zapanowania nad pojazdem¹³.

Z kolei w polskiej ustawie z dnia 20 czerwca 1997 roku — Prawo o ruchu drogowym¹⁴ (art. 65 k i n) dopuszczono wykorzystanie dróg na potrzeby prac badawczych nad pojazdami autonomicznymi, przy spełnieniu określonych warunków (w tym po uzyskaniu stosownego zezwolenia). Co warto podkreślić, przyjęta tam definicja legalna pojazdu autonomicznego stanowi, że jest to „pojazd samochodowy, wyposażony w systemy sprawujące kontrolę nad ruchem tego pojazdu i umożliwiające jego ruch bez ingerencji kierującego, który w każdej chwili może przejąć kontrolę nad tym pojazdem” (art. 65 k PrDrogU). Ponadto w ramach omawianych rozwiązań zastrzeżono, że organizator takich prac badawczych musi zapewnić w trakcie prowadzenia prac badawczych w pojeździe autonomicznym obecność w miejscu przeznaczonym dla kierującego osoby posiadającej uprawnienia do kierowania pojazdem, która w każdej chwili może przejąć kontrolę nad tym pojazdem, zwłaszcza w razie wystąpienia zagrożenia dla bezpieczeństwa w ruchu drogowym (art. 65n ust. 1 pkt 2 PrDrogU). Nie chodzi tu zatem o zaawansowane pojazdy autonomiczne piątego poziomu, według ich wcześniej przedstawionej klasyfikacji. Dlatego też należy się zgodzić z wyrażonym na tym tle w literaturze zapatrywaniem, w myśl którego na gruncie obecnych regulacji nie jest dopuszczalne poruszanie się po drogach samochodów jeżdżących bez udziału kierowcy¹⁵.

3. Zasada odpowiedzialności: okoliczności wyłączające odpowiedzialność

Jak już wspomniano, odpowiedzialność deliktowa posiadacza mechanicznego środka komunikacji poruszanego za pomocą sił przyrody została na gruncie art. 436 § 1 k.c. generalnie oparta na zasadzie ryzyka. Jej wyłączenie wchodzi w grę, tylko gdy szkoda powstała w wyniku zadziałania siły wyższej bądź wyłącznie z winy poszkodowanego lub osoby trzeciej, za którą posiadacz wspomnianego środka komunikacji nie ponosi odpowiedzialności (są to tak zwane okoliczności egzoneracyjne). Jako siłę wyższą wskazuje się tu zdarzenia o charakterze zewnętrznym, co sprawia, że nie jest za takie uznawana awaria samego pojazdu „choćby jej przyczyna i zakres miały

¹³ A. Kuliczkowska, *Problematyka uregulowania statusu prawnego pojazdów autonomicznych*, „Rynek — Społeczeństwo — Kultura” 2017, nr 26 (nr specjalny), s. 181, <http://kwartalnikrsk.pl/assets/rsk-specjalny-2017-kuliczkowska-problematyka-uregulowania-statusu-prawnego-pojazdow.pdf> (dostęp: 23.06.2020).

¹⁴ Tekst jedn. Dz.U. z 2020 r. poz. 110 ze zm. (dalej: PrDrogU).

¹⁵ A. Kuliczkowska, *op. cit.*, s. 181. Zob. też G. Urbanik, *Odpowiedzialność za szkody wyrządzone przez pojazd autonomiczny w kontekście art. 446 kc*, „Studia Prawnicze” 2019, nr 2, s. 88, <https://sp.ka.edu.pl/numery/2019-2/studia-prawnicze-rim-2019-2-urbanik.pdf> (dostęp: 8.07.2020).

charakter nieprzewidywalny”¹⁶. Niekiedy stwierdza się w tym kontekście dobitnie, że „konsekwencje niesprawności technicznych pojazdu są zawsze objęte ryzykiem posiadacza pojazdu”¹⁷.

Za siłę wyższą nie są także uznawane zjawiska atmosferyczne (opady śniegu, oblodzenie), chyba że stopień ich natężenia będzie przemożny i nieprzewidywalny (jak powódź, huragan, burza gradowa¹⁸), a przy tym nie będzie możliwości zakończenia ruchu pojazdu przez jego posiadacza¹⁹. Z punktu widzenia analizowanej problematyki warto tu podkreślić, że w literaturze prawniczej podnosi się, iż przyjmowanie, że zdarzenie kwalifikowane jako przypadek siły wyższej musi być zewnętrzne, sprawia, iż posiadacza pojazdu nie zwolni od omawianej odpowiedzialności wykazywane jako przyczyny szkody nagłej awarii określonego podzespołu w odpowiednio utrzymanym pojeździe czy nieoczekiwane ujawnienie się niemożliwej do wykrycia wady konstrukcyjnej pojazdu²⁰.

Z kolei wykluczające odpowiedzialność posiadacza mechanicznego środka komunikacji spowodowanie szkody „wyłącznie z winy poszkodowanego lub osoby trzeciej” (art. 435 § 1 w zw. z art. 436 § 1 k.c.), za którą posiadacz tego pojazdu nie ponosi odpowiedzialności, rozumiane jest z reguły w kontekście przyczynowości, czyli że chodzi tu o sytuacje, w których zawinione działanie poszkodowanego lub takiej osoby trzeciej było w danym układzie sytuacyjnym wyłączną przyczyną wystąpienia szkody w ujęciu teorii adekwatnego związku przyczynowo-skutkowego²¹. Jeśli okaże

¹⁶ W. Dubis, *op. cit.*, s. 962. Tak też, podnosząc, że nie podpadają pod pojęcie siły wyższej awarie zespołów mechanicznych pojazdu (jak na przykład pęknięcie opony czy awaria hamulców) bądź wady konstrukcyjne pojazdu, R. Morek, Komentarz do art. 436 KC, Nt. E.1.25, *op. cit.*

¹⁷ M. Safjan, *Komentarz do art. 436 KC, Nt. IV.2*, [w:] *Kodeks cywilny*, t. 1. *Komentarz. Art. 1–449*¹⁰, red. K. Pietrzykowski, Warszawa 2018, Legalis (dostęp: 2.07.2020).

¹⁸ R. Morek, *op. cit.* Podobnie jako mające charakter siły wyższej relewantnej w ujęciu omawianego przepisu kwalifikuje katastrofalne zjawiska pogodowe, takie jak huragan, powódź czy trzęsienie ziemi — I. Długoszewska-Kruk, *Komentarz do art. 436 KC, Nt. III. 2*, [w:] *Kodeks cywilny. Komentarz*, red. M. Załucki, Warszawa 2019, Legalis (dostęp: 2.07.2020).

¹⁹ W. Dubis, *op. cit.*, s. 962. Podobnie M. Zelek, *op. cit.*, wskazując, że „Jeżeli mimo wiedzy o zbliżającym się zdarzeniu noszącym znamiona siły wyższej czy też podczas jego trwania dojdzie do kontynuowania ruchu środka komunikacji bądź też rozpoczęcia jego ruchu, sytuację taką należy ocenić w kategoriach zawinonego zachowania kierowcy”.

²⁰ A. Śmieja, [w:] *System Prawa Prywatnego*, t. 6. *Prawo zobowiązań — część ogólna*, red. A. Olejniczak, Warszawa 2009, s. 601; P. Bucoń, *Odpowiedzialność cywilna uczestników wypadku komunikacyjnego*, Warszawa 2008, s. 62, 73.

²¹ A. Śmieja, *op. cit.*, s. 602, 604; G. Bieniek, *op. cit.*, s. 34, 39; R. Morek, *op. cit.*; wyrok Sądu Apelacyjnego w Krakowie z 30.12.2015 r., I ACa 1316/15, Legalis. Tak też w odniesieniu do powstania szkody z wyłącznej winy poszkodowanego, że musi być ona jedyną przyczyną wypadku, aby doszło do wyłączenia odpowiedzialności posiadacza mechanicznego środka komunikacji poruszanego za pomocą sił przyrody: w wyroku Sądu Apelacyjnego w Łodzi z 18.04.2018 r., I ACa 235/17, Legalis; w wyroku Sądu Apelacyjnego w Białymstoku z 3.07.2015 r., I ACa 120/15, Legalis; podobnie w wyroku Sądu Apelacyjnego w Lubinie z 28.02.2017 r., I ACa 505/16, Legalis. Zob. jednak przegląd stanowisk w tej kwestii, z ostatecznym przychyleniem się do odmiennego stanowiska niż wskazane jako przeważające, K. Ludwichowska, *Odpowiedzialność cywilna i ubezpieczeniowa...*, s. 149–152; w tym kierunku także P. Bucoń, *op. cit.*, s. 67.

się, że była to jedynie współprzyczyna i jeszcze inny czynnik lub czynniki w danym przypadku przyczyniły się do powstania szkody, wyłączy to możliwość powołania się przez posiadacza pojazdu mechanicznego na taką przyczynę egzoneracyjną. Jeśli zawinione działanie poszkodowanego będzie w danej sytuacji współprzyczyną powstania szkody, to posiadacz mechanicznego środka komunikacji co najwyżej może występować na podstawie art. 362 k.c. o obniżenie wysokości należnego od niego odszkodowania, ze względu na przyczynienie się poszkodowanego do powstania lub zwiększenia szkody.

Warto przy tym pamiętać, że za osobę trzecią w rozumieniu tej regulacji uważa się innych uczestników ruchu (na przykład kierującego innym pojazdem, rowerzystę, pieszego), podmiot odpowiedzialny za stan drogi, obowiązany do nadzoru nad sprawcą szkody lub nad poszkodowanym. Nie kwalifikuje się tu jednak producenta samochodu czy jego podzespołów, czy podmiotu, który naprawiał samochód bądź sprawdzał, czy jest on sprawny technicznie²²; nie wyklucza się tu jednak roszczeń regresowych posiadacza pojazdu w stosunku do takich podmiotów (na przykład wobec producenta samochodu, jeśli szkoda wynikła z jego awarii czy wad konstrukcyjnych, czy wobec podmiotu prowadzącego serwis techniczny, jeśli na przykład wypadek był skutkiem niesprawności hamulców, jeśli w czasie bezpośrednio go poprzedzającym pojazd przeszedł wykonywane przez ten podmiot badanie techniczne)²³.

Modyfikacja powyżej zarysowanych reguł odpowiedzialności i przejście do odpowiedzialności deliktowej opartej na zasadzie winy (art. 436 § 2 KC) zachodzi w razie zderzenia się mechanicznych środków komunikacji (ale tylko gdy chodzi o wzajemne roszczenia) oraz w zakresie odpowiedzialności posiadacza mechanicznego środka komunikacji w stosunku do osoby, którą przewoził z grzeczności (bez otrzymywania z tego tytułu wynagrodzenia bądź jakiegokolwiek innej formy świadczenia, nawet zwrotu kosztów lub ich części²⁴). Natomiast w kwestii odpowiedzialności tych posiadaczy środków komunikacji w stosunku do innych podmiotów bez zmian obowiązuje ich odpowiedzialność na zasadzie ryzyka wynikająca z art. 436 § 1 k.c.

Należy też odnotować, że przyjęta przez polskiego ustawodawcę, scharakteryzowana już pokrótce formuła odpowiedzialności deliktowej z tytułu szkód wyrządzo-

²² Uchwała SN z 26.11.1969 r., III CZP 79/69, OSN 1970, nr 10, poz. 170; W. Dubis, *op. cit.*, s. 963. Tak też M. Zelek, *op. cit.*, podnosząc, że „za osoby trzecie objęte odpowiedzialnością posiadacza mechanicznego środka komunikacji należy uznać również takie podmioty, których efekty pracy zostały włączone w ruch, czy wręcz umożliwiły ruch środka komunikacji (na przykład producent samochodu lub jego podzespołów czy akcesoriów, projektant środka komunikacji, serwisant, który wadliwie dokonał naprawy środka komunikacji itp.)”; oraz M. Safjan, *op. cit.*

²³ R. Morek, *op. cit.*

²⁴ Przewóz z grzeczności ujmuje się tu dość wąsko, podkreślając, że chodzi o sytuacje, kiedy posiadacz mechanicznego środka komunikacji nie ma żadnego interesu w przewiezieniu danej osoby swoim pojazdem, nawet takiego, który nie odznacza się bezpośrednio wymiarem majątkowym — A. Śmieja, *op. cit.*, s. 608. Podobnie w wyroku Sądu Apelacyjnego w Poznaniu z 3.11.2016 r., I ACA 475/16, Legalis.

nych w wyniku ruchu mechanicznego środka komunikacji poruszanego za pomocą sił przyrody nie jest jednolicie aprobowana w doktrynie jako optymalne rozwiązanie. Niektórzy autorzy zgłaszają w stosunku do niej różne zastrzeżenia, czasem umiarkowane, a niekiedy dalej idące. W ramach tych pierwszych można wskazać na przykład propozycję ograniczenia rozwiązania przewidywanego w art. 436 § 2 k.c. (dotyczącego odpowiedzialności opartej na zasadzie winy posiadaczy mechanicznych środków komunikacji nawzajem względem siebie w razie zderzenia się należących do nich pojazdów, a także odpowiedzialności takiego posiadacza względem osoby przewożonej przez niego z grzeczności) jedynie do szkód na mieniu²⁵. Inni z kolei proponują tu na przykład utrzymanie na gruncie art. 436 § 2 k.c. odpowiedzialności na zasadzie winy, z taką modyfikacją, że jeśli żadnemu z posiadaczy pojazdów, które się zderzyły, nie można przypisać winy, to powinna wchodzić w grę odpowiedzialność deliktowa oparta na zasadzie ryzyka²⁶.

Jeśli chodzi natomiast o dalej idące propozycje *de lege ferenda*, to wskazać można zapatrywania, w ramach których podnosi się, że jako bardziej zasadne jawi się obciążenie posiadacza tego z pojazdów, który stwarza większe niebezpieczeństwo wyrządzenia poważnych szkód — co w praktyce oznacza, że pojazdu cięższego — odpowiedzialnością deliktową opartą na zasadzie ryzyka za szkody wynikłe ze zderzenia się pojazdów mechanicznych doznane przez posiadacza pojazdu generującego mniejsze niebezpieczeństwo (niż przyjmowanie, jak obecnie, że w razie niezawinięcia przez obu posiadaczy każdy z nich pozostaje z ciężarem poniesionej przez siebie szkody). Ogólniej wskazuje się, że miarodajny odnośnie do decydowania o nałożeniu odpowiedzialności powinien być w omawianych sytuacjach czynnik niebezpieczeństwa wiążącego się z korzystaniem z pojazdu, na które rzutują przede wszystkim jego waga, rozmiar, prędkość, stan techniczny i jego inne właściwości²⁷. W efekcie wskazuje się, że w razie zderzenia się pojazdów mechanicznych odpowiedzialność deliktowa za wynikające stąd szkody powinna być oparta na zasadzie ryzyka, w przypadku szkód zarówno na osobie, jak i na mieniu²⁸. Ewentualnie czynnik zawinięcia posiadacza pojazdu stwarzającego mniejsze niebezpieczeństwo postrzega

²⁵ A. Śmieja, *op. cit.*, s. 609.

²⁶ K. Ludwichowska-Redo, *Odpowiedzialność cywilna posiadacza pojazdu mechanicznego w razie zderzenia się pojazdów i przy przewozie z grzeczności (uwagi de lege ferenda)*, [w:] *Czyny niedozwolone w prawie polskim i prawie porównawczym. Materiały IV Ogólnopolskiego Zjazdu Cywilistów (Toruń 24–25 czerwca 2011)*, red. M. Nesterowicz, Warszawa 2012, s. 361.

²⁷ M. Wilejczyk, *Odpowiedzialność cywilna w razie zderzenia się pojazdów de lege ferenda*, [w:] *O dobre prawo dla ubezpieczeń. Księga jubileuszowa Profesora Eugeniusza Kowalewskiego*, red. E. Bażyńska *et al.*, Toruń 2019, s. 554.

²⁸ *Ibidem*, s. 555. Podobnie postuluje się odejście od zasady winy w odniesieniu do odpowiedzialności posiadacza pojazdu w stosunku do osób przewożonych z grzeczności i oparcie tej odpowiedzialności na zasadzie ryzyka; zob. K. Ludwichowska-Redo, *Samochody autonomiczne — wyzwanie dla polskiego prawa cywilnego?*, [w:] *Z badań nad prawem prywatnym. Księga pamiątkowa dedykowana Profesorowi Andrzejowi Kochowi*, red. A. Olejniczak, M. Orlicki, J. Pokrzywniak, Poznań 2017, s. 213; M. Wilejczyk, *Odpowiedzialność cywilna...*, s. 561; tak też, przynajmniej w odniesieniu do szkód na osobie, postuluje K. Ludwichowska, *Odpowiedzialność cywilna posiadacza samochodu przy przewozie*

się tu jako możliwy do rozważenia w kategoriach mechanizmu przyczynienia się, aczkolwiek z dużą rezerwą, zwłaszcza gdy chodzi o szkody na osobie²⁹. W ramach referowanego stanowiska kładzie się nacisk na dążenie do zapewnienia jak największej ochrony poszkodowanego³⁰. Co więcej, w stosunku do samej tej statuowanej tutaj odpowiedzialności na zasadzie ryzyka (art. 436 § 1 w zw. z art. 435 § 1 k.c.) spotkać się można z wyrażonym w literaturze przedmiotu postulatem *de lege ferenda*, by usunąć z wchodzących tu w grę okoliczności egzoneracyjnych, których wystąpienie wyłącza odpowiedzialność posiadacza pojazdu, siłę wyższą i zachowania osób trzecich, a możliwość wyłączenia tej odpowiedzialności w razie spowodowania szkody z winy poszkodowanego ograniczyć jedynie do przypadków jego winy umyślnej lub niewybaczalnej³¹.

4. Dotychczasowy kształt odpowiedzialności a pojazdy autonomiczne

Sygnalizowane uprzednio testy pojazdów autonomicznych i przewidywana nieodległa w czasie perspektywa wprowadzenia tych pojazdów do użytku na drogach publicznych każą poddać rewizji dotychczas obowiązujące rozwiązania normatywne kształtujące odpowiedzialność za szkody wyrządzone przez ruch mechanicznych środków komunikacji poruszanych za pomocą sił przyrody pod kątem tego, czy są one adekwatne w stosunku do funkcjonowania pojazdów autonomicznych. Trzeba mieć bowiem na względzie, że przepisy te konstruowano, gdy samochody nie były wyposażone w różne systemy wspomagające kierowcę, a i dziś odnoszą się przecież do pojazdów, które wprawdzie na etapie produkcji są już wyposażane w określone systemy wspomagające człowieka prowadzącego pojazd, ale nie zastępujące go zupełnie. Podobnie przecież proponowane w literaturze ewentualne postulaty *de lege ferenda* (których przykłady przytoczono uprzednio) były formułowane w odniesieniu do ruchu samochodowego w jego dzisiejszym kształcie i przy aktualnie stosowanych w samochodach rozwiązaniach technicznych.

Nie jawią się one natomiast — przynajmniej w części — jako adekwatne w odniesieniu do sytuacji, w której doszłoby do dopuszczenia do ruchu pojazdów autonomicznych piątej kategorii (według przedstawionej wcześniej klasyfikacji), a więc w pełni zautomatyzowanych (dalsze rozważania będą czynione właśnie pod kątem

z grzeczności (*zasada winy czy ryzyka*), „Państwo i Prawo” 2009, z. 2, s. 77; *eadem*, *Odpowiedzialność cywilna i ubezpieczeniowa...*, s. 174.

²⁹ M. Wilejczyk, *Odpowiedzialność cywilna...*, s. 556; zob. też *eadem*, *Przyczynienie się poszkodowanego do powstania szkody a współczesne tendencje ochrony poszkodowanego*, „Kwartalnik Prawa Prywatnego” 2018, nr 1, s. 157.

³⁰ M. Wilejczyk, *Odpowiedzialność cywilna...*, s. 561.

³¹ M. Wilejczyk, *Ograniczenie okoliczności zwalniających od odpowiedzialności za szkody wyrządzone ruchem mechanicznego środka komunikacji*, „Państwo i Prawo” 2018, z. 6, s. 88.

takich pojazdów autonomicznych, ponieważ to ich wprowadzenie do ruchu będzie najbardziej przełomowym krokiem i największym wyznaniem wobec adekwatnego, uwzględniającego ich specyfikę, ukształtowania norm przewidujących reguły odpowiedzialności deliktowej za szkody wyrządzone ruchem takich samochodów). Trudno bowiem w ich przypadku stosować rozwiązania uzależniające powstanie odpowiedzialności od zawinienia (a wszak na zasadzie winy opiera się art. 436 § 2 k.c.), skoro to nie człowiek wspomniany samochód będzie prowadził³². Przecież zakłada się, że samochody takie będą prowadzone — a właściwie bardziej adekwatnie byłoby stwierdzić, że sterowane — w sposób całkowicie zautomatyzowany, a ich ruch i jego przebieg będzie sterowany z zastosowaniem różnych oprogramowań. Rola człowieka miałaby się właściwie ograniczyć do podania celu podróży i na tym by się kończyła, ponieważ nie kierowałby on w żaden sposób samochodem w ruchu, zresztą nie miałby ku temu możliwości (samochód taki może bowiem nie być, jak wspomniano, wyposażony w kierownicę, pedały gazu, hamulca itp.) ani w ogóle się tego z założenia od niego nie wymaga, ponieważ w pojazdach autonomicznych piątego poziomu z góry zakłada się niesygnalizowanie przez samochód potrzeby przejścia kierowania nim przez człowieka, który w związku z tym nie musi zachowywać żadnej czujności, obserwować otoczenia jazdy, wręcz może się zająć czymś innym — czytaniem książki, telekonferencją, odpowiadaniem na maile czy wręcz na przykład spać. Co więcej, wskazuje się, że dzięki takiemu zaawansowaniu technicznemu podróżowanie samochodem stanie się możliwe dla osób, które w ogóle nie mają prawa jazdy i nie potrafią prowadzić pojazdów. Nie mogłyby więc przejąć prowadzenia samochodu choćby też dlatego, że tego nie potrafią lub nie mają do tego uprawnień (mogą wszak być osoby potrafiące prowadzić określony pojazd, ale niemające wymaganych do tego uprawnień, co sprawia, że prowadzenie przez nie

³² Podobnie, choć w kontekście analizy rozwiązań prawa amerykańskiego, M. Czenko, *op. cit.*, s. 111, która wskazuje między innymi, że „odpowiedzialność oparta na winie jest niemożliwa do zastosowania wobec kierowców, którzy nie mają żadnej kontroli nad pojazdem, ich zachowania bowiem nie będą przyczyną zdarzenia szkodzącego”. Tak też A. Wilk, *Odpowiedzialność za szkody wyrządzone przez ruch tzw. pojazdów autonomicznych. Czy polskie prawo nadąga za rozwojem techniki?*, „Edukacja Prawnicza” 2019, nr 2, s. 25. Nieco odmiennie na kwestię tę zapatruje się K. Ludwichowska-Redo, *Samochody autonomiczne...*, s. 207, wskazując, że może tu zaistnieć wina kierującego, gdy na przykład nie zainstaluje on odpowiednich aktualizacji oprogramowania, nie dokona obowiązkowego przeglądu, aktywuje samochód w warunkach, w których nie powinien być on używany, czy nie przejmie kontroli nad nim, gdy należało to zrobić. Jak się jednak wydaje, takie sytuacje nie zaistnieją przy samochodach autonomicznych piątego poziomu, których dotyczą rozważania prowadzone w niniejszym artykule. W takich samochodach już w ogóle nie zakłada się konieczności przejścia kierowania przez człowieka. Nadto, jak należy mniemać, wobec niezwykle wysokiego stopnia zaawansowania technologicznego, w tym między innymi stałego skomunikowania samochodu z centrum sterowania, aktualizacja oprogramowania będzie także dokonywana zdalnie, bez udziału posiadacza samochodu. Podobnie nie wydaje się, by było problemem zdalne blokowanie możliwości uruchomienia pojazdu, w stosunku do którego nie odnotowano by w systemie dokonania obowiązkowego przeglądu stanu technicznego, czy uniemożliwienie mu ruszenia w trasę, której nie jest w stanie pokonać (z jakichkolwiek przyczyn, czy dlatego, że na pokonanie określonej drogi nie pozwalają mu jego parametry, czy na przykład ze względu na informację o nadzwyczajnym zagrożeniu na trasie przejazdu, jak powódź czy huragan).

danego pojazdu i tak jest niedopuszczalne). Nie wydaje się także niedopuszczalne podróżowanie takimi samochodami autonomicznymi piątego poziomu przez osoby znajdujące się w stanie psychofizycznym uniemożliwiającym kierowanie pojazdem (na przykład znajdujących się pod wpływem alkoholu), skoro one nijak nie oddziałują na ruch pojazdu, lecz po prostu w nim siedzą i są na przykład odwożone do domu³³. Warto także zauważyć, że jeśli nie ma potrzeby i jednocześnie możliwości kierowania przez człowieka takim samochodem, to w czasie jego ruchu człowieka w ogóle w nim być nie musi — na przykład można tylko wprowadzić adres, pod który samochód ma dojechać, a posłuży on do przewiezienia określonych rzeczy od jednej osoby do drugiej.

Skoro zatem w pojazdach autonomicznych piątego poziomu ma być wdrożony pełen stopień zautomatyzowania i mają one poruszać się w przestrzeni dzięki odpowiedniemu oprogramowaniu i systemom komunikacyjnym, to trudno tu dostrzec jakąś płaszczyznę, która umożliwiłaby przypisanie w wymienionych tu sytuacjach winy kierującemu pojazdem za spowodowanie przez ten pojazd wypadku. Nie sposób przypisać mu nieadekwatne zachowanie, niewłaściwą reakcję na sytuację na drodze itp., skoro nie podejmuje żadnych działań odnośnie do prowadzenia pojazdu.

Co więcej, także przypisanie odpowiedzialności deliktowej opartej na zasadzie ryzyka staje się tu, przynajmniej w pewnym stopniu, dyskusyjne. Jak wskazano, oparcie odpowiedzialności za szkody wyrządzone przez ruch mechanicznego środka komunikacji poruszanego siłami przyrody generalnie na zasadzie ryzyka uzasadnia się zwiększonym niebezpieczeństwem wyrządzenia szkód w dobrach innych podmiotów w związku z ruchem takiego pojazdu. Z tym motywem przypisania tu surowej, bo opartej na zasadzie ryzyka, odpowiedzialności deliktowej, także można w kontekście funkcjonowania samochodów autonomicznych czwartego, a zwłaszcza piątego poziomu polemizować. Wszak, jak podają rozmaite statystyki, główną przyczyną wypadków samochodowych jest zawinione zachowanie kierującego pojazdem — na przykład zidentyfikowano to jako przyczynę aż 87,6% wypadków drogowych w Polsce w 2019 roku³⁴ i, co istotne z punktu widzenia tematyki niniejszych rozważań, większość ustalonych przyczyn tych wypadków wynikała z nieprzestrzegania przez kierujących samochodami przepisów ruchu drogowego (chodziło między innymi o nieustąpienie pierwszeństwa przejazdu, niedostosowanie prędkości do warunków ruchu, nieustąpienie pierwszeństwa pieszemu na przejściu dla pieszych, nieprawidłowe wykonywanie poszczególnych manewrów, takich jak wyprzedzanie, omijanie czy zmiana pasa ruchu itp.)³⁵. Podkreślono to dlatego, że przecież ten czynnik — nieprawidłowe zachowanie kierującego pojazdem — powodujący olbrzymią większość

³³ W związku z tym w razie dopuszczenia do ruchu pojazdów autonomicznych piątego poziomu konieczna będzie zmiana wspomnianych postanowień konwencji wiedeńskiej o ruchu drogowym z 1968 roku w tym zakresie.

³⁴ Za: *Wypadki drogowe w Polsce w 2019 roku*, <http://statystyka.policja.pl/st/ruch-drogowy/76562,wypadki-drogowe-raporty-roczne.html> (dostęp: 3.07.2020), s. 24.

³⁵ *Ibidem*, s. 25.

wypadków, zostanie całkowicie wyeliminowany w ruchu pojazdów autonomicznych piątego poziomu. Człowiek nie będzie prowadził samochodu, a więc i nie popełni tego typu błędów. To odpowiednie czujniki mają na przykład wykryć pieszego na przejściu lub w ogóle na drodze i odpowiednie oprogramowanie zatrzyma wtedy pojazd na czas, to oprogramowanie nie pozwoli także przekroczyć dopuszczalnej prędkości, wraz z systemem czujników i komunikatorów określi położenie innych pojazdów i przeszkód na drodze unikając zderzenia z nimi³⁶ — nie będzie tu ryzyka, że kierowca czegoś nie zauważy, źle oceni odległość czy prędkość nadjeżdżającego pojazdu itp. Może więc się pojawić pytanie, czy w związku z tym nie straci mocy argument, że odpowiedzialność deliktowa za szkody wyrządzone ruchem pojazdu mechanicznego powinna się opierać na zasadzie ryzyka, ze względu na powodowanie przez ten ruch szczególnie dużego ryzyka powstania szkód w dobrach innych podmiotów, bo ruch ten w przypadku analizowanego rodzaju pojazdów takiego ryzyka ma nie generować (choć podchodząc do sprawy uczciwie, trzeba przyznać, że na razie nie oznacza to wyeliminowania ryzyka wypadków do zera, ponieważ podczas testowania pojazdów autonomicznych odnotowano nawet wypadki śmiertelne³⁷; niemniej jednak trzeba mieć na względzie, że stało się to w fazie testów i pojazdy te są cały czas ulepszone, a nadto i tak nie ma tu porównania do jeżdżących dziś po drogach samochodów i liczby wypadków z ich udziałem).

Oczywiście można wytoczyć kontrargument, że — jak wskazano w ramach jednego z przytoczonych powyżej poglądów *de lege ferenda* dotyczących obowiązującej regulacji — to ryzyko można wiązać z zestawem czynników powodujących owo zwiększone niebezpieczeństwo powstania szkód, takich jak waga pojazdu czy jego stan techniczny. Rzeczywiście pewnych czynników wyeliminować się nie da — samochód pozostanie poruszającą się określoną, raz mniejszą, raz większą, masą. Jednak ryzyko spowodowania wypadku przez tę masę — jeśli będzie nią samochód autonomiczny piątego poziomu — ma być minimalne, a w założeniu w ogóle eliminowane do zera. Inne powoływane w tym kontekście czynniki potencjalnie zwiększające to ryzyko wyrządzania szkód, jak się wydaje, można wyeliminować, na przykład jedynie kwestią odpowiedniego programu informatycznego jest, by samochód nie ruszał, gdy wykryje usterkę techniczną grożącą bezpieczeństwu jazdy. Tu też w sposób nieunikniony pojawia się pytanie, czy jeśliby iść takim tokiem rozumowania, że należałoby uwzględnić zestaw czynników składających się na to, że określony samochód powoduje zwiększone niebezpieczeństwo wyrządzenia szkód,

³⁶ Wskazuje się, że samochody autonomiczne będą wyposażone w odpowiednie radary, dostęp do wi-fi i bluetooth, łączność z siecią 3G i 4G; zob. A. Kuliczowska, *op. cit.*, s. 181.

³⁷ W wypadku tym zginęła piesza, więcej na ten temat zob. Polsat News, *Autonomiczny samochód uderza w pieszę. Policja ujawniła nagranie z kamery wewnątrz pojazdu*, 2018, <https://www.polsatnews.pl/wiadomosc/2018-03-22/autonomiczny-samochod-uderza-w-piesza-policja-ujawnila-nagranie-z-kamery-wewnatrz-pojazdu/> (dostęp: 7.07.2020). Opisuje się też inną sytuację, w której ofiarą był kierowca — M. Skubik, *Pierwsza śmiertelna ofiara Tesli. Autonomiczny samochód popełnia błąd*, Wyborcza.pl, 2016, <https://wyborcza.pl/1,75400,20338103,pierwsza-smiertelna-ofiara-tesli-autonomiczny-samochod-popenia.html> (dostęp: 7.07.2020).

to gdyby doszło do wypadku drogowego z udziałem zwykłego samochodu (choćby nawet z określonymi systemami wspomagania kierowcy, tak powszechnymi w produkowanych dziś samochodach) i samochodu autonomicznego piątego poziomu, czy należałoby wówczas w ramach takiego podejścia przyjmować, że ten ostatni powodował o wiele mniejsze niebezpieczeństwo wyrządzenia szkód (ze względu na zaawansowane systemy unikania kolizji) i dlatego odpowiedzialność jego posiadacza jest o wiele mniejsza.

Jednocześnie jednak nie wydaje się zasadne idealizowanie samochodów autonomicznych piątego poziomu jako rozwiązania, które zupełnie wyeliminuje z rzeczywistości kolizje i wypadki drogowe. Albowiem jak wskazano, w fazie testowania tych samochodów, choć niezmiernie rzadko, jednak wypadki z ich udziałem się zdarzają. Nadto jak w przypadku każdego urządzenia zawsze może się coś zepsuć, zdarzyć się usterka czujników, zanik łączności z nadajnikiem sterującym trasą przejazdu danego samochodu, wystąpić awaria oprogramowania itp.; wreszcie samochód może na przykład najechać na niewielki ostry przedmiot na drodze (niewykryty przez jego czujniki), co doprowadzi do rozerwania opony i niekontrolowanego przemieszczania się samochodu. Dlatego też nie powinno ulegać wątpliwości, że odpowiedzialność za szkody wyrządzone ruchem samochodów (czy ogólniej: mechanicznych środków komunikacji wprawianych w ruch za pomocą sił przyrody) pozostać musi, choćby nawet po drogach miały się kiedyś poruszać wyłącznie pojazdy autonomiczne piątego poziomu. Z kolei z racji tego, że — jak wskazano — wobec nieprowadzenia samochodu autonomicznego piątego poziomu przez człowieka nie sposób tu rozważać oparcia tej odpowiedzialności na zasadzie winy (nawet w ograniczonym zakresie), jako zasadna zdaje się tu zasada ryzyka — jako odnosząca się do wszystkich przypadków szkód wyrządzonych ruchem samochodu (a więc w efekcie w razie wdrożenia do ruchu drogowego samochodów autonomicznych piątego poziomu przychylić się należy do reprezentowanych w doktrynie wobec dzisiaj obowiązujących rozwiązań — wspomnianych wcześniej — poglądów opowiadających się za wyeliminowaniem rozwiązania, które opiera na zasadzie winy powstanie odpowiedzialności deliktowej w omawianej sferze w razie zderzenia się mechanicznych środków komunikacji poruszanych za pomocą sił przyrody — gdy chodzi o wzajemne roszczenia posiadaczy pojazdów, które się zderzyły, a także odpowiedzialności posiadacza takiego pojazdu w stosunku do osoby, którą przewozi on z grzeczności, choć na gruncie niniejszych rozważań oczywiście inna jest argumentacja stojąca za takim postulatem). Można się natomiast zastanawiać nad tym, przez kogo ta odpowiedzialność powinna być tu ponoszona i czy niezmienione powinny tu pozostać przesłanki egzoneracyjne.

Jeśli chodzi o pierwszy z tych aspektów, to intuicyjnie nasuwającymi się kategoriami podmiotów, których odpowiedzialność mogłaby wchodzić w grę, są: posiadacz pojazdu, jego producent, a także podmiot dostarczający i obsługujący oprogramowanie sterujące ruchem samochodu.

Według aktualnych regulacji prawa polskiego ustawodawca do naprawienia szkód wyrządzonych w wyniku ruchu mechanicznego środka komunikacji wpra-

wianego w ruch za pomocą sił przyrody zobowiązał posiadacza takiego pojazdu. Według (już tu zreferowanego) poglądu doktryny i orzecznictwa odpowiedzialność posiadacza obejmuje też szkody wynikłe z wad konstrukcyjnych samochodu czy awarii któregoś z jego podzespołów. Wydaje się, że można się spodziewać kontynuacji takiego stanowiska w tej kwestii, także gdyby szkoda nastąpiła wskutek wady konstrukcyjnej samochodu autonomicznego piątego poziomu bądź jakiejś awarii określonego systemu, usterki części składowej takiego samochodu itp. Nic się w tej kwestii właściwie nie zmienia — jeśli posiadacz samochodu naprawi szkodę poniesioną przez poszkodowanego, będzie mógł dochodzić roszczeń regresowych od producenta samochodu³⁸. Przewidywanie takie znajduje oparcie w tym, że przecież na przyjęcie takiego zapatrywania przez orzecznictwo i doktrynę nie rzutował stopień zaawansowania technicznego samochodów, lecz pewne wskazanie poszkodowanemu podmiotu, w stosunku do którego może dochodzić swoich roszczeń odszkodowawczych i odpowiedzialność tego podmiotu została powiązana tylko z tym, że ma on przymiot posiadacza samochodu, którego ruch spowodował powstanie danej szkody, a nie została uzależniona od innych czynników, z tej perspektywy irrelevantne pozostaje, do jakiego poziomu automatyzacji można zakwalifikować ten samochód (zwłaszcza że nie różnicuje się tu sytuacji w zależności od tego, czy posiadacz znał się na funkcjonowaniu poszczególnych układów samochodu, był w stanie samodzielnie kontrolować ich sprawność, czy takiej wiedzy nie posiadał — w tym sensie nic nie zmienia argument, że przy niezwykle wysokim stopniu zaawansowania technicznego i informatycznego pojazdów autonomicznych piątego poziomu posiadacz właściwie nie jest w stanie mieć takiego poziomu wiedzy, by kontrolować funkcjonowanie wszystkich systemów w takim samochodzie). Z podobnych przyczyn bezprzedmiotowe wydaje się rozważanie, czy może wchodzić w grę nałożenie odpowiedzialności za szkody wyrządzone przez ruch samochodu wskutek jego niesprawności wynikłej z niewłaściwej naprawy na mechanika, który tej naprawy dokonywał, czy za szkody powstałe w wyniku usterki samochodu niezauważonej podczas kontroli jego stanu technicznego — na podmiot dokonujący takiej kontroli. Jak bowiem wskazano wcześniej, tu także wypracowane zostało stanowisko orzecznictwa co do tego, że odpowiedzialność odszkodowawczą wobec poszkodowanego ponosi posiadacz pojazdu i co najwyżej po naprawieniu szkody może dochodzić roszczeń odszkodowawczych właśnie na przykład od takiego mechanika. Trudno podać czynnik, który miałby spowodować radykalną zmianę takiej praktyki stosowania omawianych przepisów w odniesieniu do szkód powstałych w wyniku na przykład niesprawności wynikłej ze złej naprawy czy niezauważenia usterki w samochodzie autonomicznym piątego poziomu³⁹.

³⁸ Tak też K. Ludwichowska-Redo, *Samochody autonomiczne...*, s. 208, 209; G. Urbanik, *op. cit.*, s. 89, 90.

³⁹ W związku z tym, gdyby ustawodawca zdecydował się na uczynienie podmiotem odpowiedzialnym jednak innego podmiotu, właśnie na przykład producenta samochodu, to wydaje się, że konieczne byłoby uczynienie tego na mocy wyraźnego w tej kwestii rozwiązania normatywnego.

Natomiast tym, co takie samochody zdecydowanie różni od tych dziś jeżdżących po drogach, jest to, że będą one właściwie zdalnie sterowane. Może to rodzić pytanie, czy gdyby przyczyną wypadku drogowego będącego źródłem szkód był błąd oprogramowania sterującego ruchem pojazdu autonomicznego piątego poziomu, to czy należy to traktować jako awarię specyficznej części składowej tego samochodu i kwalifikować jak jego inne usterki techniczne (to znaczy za obowiązanego do naprawienia szkody także uznawać posiadacza pojazdu i przyjmować, że po naprawieniu szkody przysługuje mu roszczenie regresowe do dostawcy takiego wadliwego oprogramowania), czy też kwalifikować to jako zupełnie odrębną od samochodu przyczynę szkody (za czym mogłoby przemawiać to, że przecież — przynajmniej według jednej z koncepcji działania pojazdów w pełni automatycznych — będą musiały funkcjonować zintegrowane systemy nadające i odbierające sygnały ze sterowanych samochodów, łączące się zdalnie, kierujące ich ruchem, a więc centra sterowania umiejscowione zdecydowanie poza samochodem⁴⁰) i wobec tego w takich przypadkach jako podmiot odpowiedzialny należy wskazywać podmiot prowadzący takie centrum zdalnego kierowania ruchem lub dostawcę określonego oprogramowania⁴¹, w zależności od tego, co w danym przypadku zawiodło, doprowadzając do wypadku samochodowego. Sytuacja komplikować się będzie jeszcze bardziej, gdy na przykład przyczyną wypadku będzie utrata łączności ze sterowanym samochodem. Zresztą źródeł niebezpieczeństwa wyrządzenia szkód może być tu o wiele więcej — nie trudno wyobrazić sobie sytuację, w której haker przejmuje kontrolę nad ruchem danego pojazdu i celowo doprowadza do jego wypadku, zderzenia czołowego z jadącym z naprzeciwka tirem, innym samochodem czy uderzenia z dużą prędkością w drzewo (na przykład dokonując w ten sposób zabójstwa). Może to skutkować tym, że nie wszyscy będą chętni do podróżowania w pełni autonomicznymi samochodami i wcale nie tak szybko będzie to powszechny środek komunikacji, jak głoszą niektóre przewidywania w tej kwestii.

Jeśli chodzi natomiast o okoliczności egzoneracyjne, wyłączające dziś odpowiedzialność posiadacza samochodu, to tu nie wydaje się zasadne przychylenie się do zgłoszonego w doktrynie przytoczonego postulatu usunięcia możliwości wyłączenia tej odpowiedzialności, jeśli w danym przypadku szkoda nastąpi wskutek siły wyższej. Byłoby to niezasadne zaostrzenie odpowiedzialności posiadacza pojazdu, wręcz jakby jego aktywność była groźniejsza niż eksploataowanie reaktora jądrowego (gdzie

Z postulowaniem czy wręcz stwierdzaniem zasadności takiej zmiany podmiotu odpowiedzialnego w omawianym zakresie może się spotkać w niektórych opracowaniach — na przykład A. Kuliczkowska (*op. cit.*, s. 183) stwierdza: „jeżeli jednak pojazd poruszały się w trybie automatycznym, kierowca nieingerujący w jazdę byłby zwolniony z odpowiedzialności, a ta przeszłaby na producenta pojazdu lub oprogramowania, w zależności od ustalonych przyczyn wypadku”.

⁴⁰ Wskazuje się, że pojazdami automatycznymi steruje Automated Driving System (ADS) — D. Browne, *Automated Driving Systems (ADS) — An Introduction to Technology and Vehicle Connectivity* — Part 3, <https://www.aaam.org/automated-driving-systems-ads-introduction-technology-vehicle-connectivity/> (dostęp: 7.07.2020); A. Kuliczkowska, *op. cit.*, s. 183. Zob. też Apple, *op. cit.*

⁴¹ Tak A. Kuliczkowska, *op. cit.*, s. 183.

wszak jest możliwość wykluczenia odpowiedzialności w niektórych przypadkach zdarzeń kwalifikowanych jako siła wyższa⁴²). Nie można także pomijać praktycznej użyteczności korzystania z pojazdów w codziennym życiu i osiągnięcia dzięki nim o wiele większej aktywności życiowej, co sprawia, że próba odstręczenia od korzystania z nich przez wprowadzenie zbyt surowych reguł odpowiedzialności nie przyniesie ogólnie korzystnych społecznie rezultatów. Inną kwestią jest, że można przewidywać, iż powstanie szkody wskutek siły wyższej w przypadku ruchu pojazdu autonomicznego piątego poziomu może zostać wyeliminowane, skoro ich ruchem mają sterować centra z dostępem do danych pogodowych, zarówno prognoz, jak i na bieżąco aktualizowanych informacji o zjawiskach pogodowych — to można zdalnie uniemożliwić wyruszanie samochodów w momencie na przykład burzy gradowej czy huraganu, względnie względnie przekierowywać ruch tych znajdujących się w trasie, żeby na przykład nie porwały ich wody rzeki, która wystąpiła z brzegów itp. Dopiero niedotarcie informacji o zagrożeniu do centrum sterowania ruchem pojazdów autonomicznych lub brak właściwej reakcji systemu na otrzymaną informację w tej kwestii mógłby doprowadzić do powstania szkody w wyniku siły wyższej. Jednak wówczas posiadacz pojazdu powinien być z odpowiedzialności zwolniony, natomiast jako zasadne jawi się, zwłaszcza w tej ostatniej sytuacji, otworenie drogi do dochodzenia przez poszkodowanego roszczeń odszkodowawczych od podmiotu administrującego tym systemem.

Tu pojawiać się będzie jednak kwestia, jak taki podmiot zostanie zakwalifikowany w orzecznictwie, w praktyce stosowania tych przepisów, czy jako podmiot trzeci, za którego posiadacz nie ponosi odpowiedzialności, co umożliwiłoby posiadaczowi zwolnienie się z odpowiedzialności, jeśli wyłączna przyczyna powstania szkody będzie leżeć po stronie takiego podmiotu (co jawiłoby się jako zasadne przynajmniej w przypadku, gdyby wdrożona została zasygnalizowana powyżej wersja planowanego funkcjonowania systemu sterowania ruchem pojazdów autonomicznych z udziałem centrów sterowania; niekoniecznie już jednak, gdyby takich centrów nie było, a całość oprzyrządowania i oprogramowania kierującego ruchem pojazdu zawarta byłaby tylko w nim), czy rozciągnięte zostanie na niego stanowisko (już relacjonowane) reprezentowane dziś odnośnie do producenta pojazdu czy jego podzespołów, którzy jako takie podmioty trzecie nie są w tym kontekście kwalifikowani.

Zasadne jest też utrzymanie możliwości nieobarczenia odpowiedzialnością posiadacza mechanicznego środka komunikacji, gdy wyłączną przyczyną powstania szkody będzie zawinione zachowanie samego poszkodowanego. Wyraźnie sygnalizuje to bowiem potrzebę zachowywania uważności na drodze i w jej otoczeniu, dbania o własne życie i zdrowie, zakładania ograniczonego zaufania do tego, że wszystko wokół będzie nienagannie funkcjonować. Obarczanie posiadacza pojazdu skutkami wypadku spowodowanego wyłącznie w wyniku zawinonego zachowania

⁴² Zob. art. 101 ust. 1 ustawy z dnia 29 listopada 2000 roku — Prawo atomowe, tekst jedn. Dz.U. z 2019 r. poz. 1792 ze zm.

poszkodowanego nie jawi się jako rozwiązanie sprawiedliwe; może także generować (podobnie jak inne rozwiązania przerzucające tylko na jedną stronę ciężar odpowiedzialności, choćby to działania drugiej strony wyłącznie lub w dominującym stopniu spowodowały powstanie szkody) wykształcenie u ludzi niepożądanych nawyków postępowania (jak szeroko dyskutowane bezrefleksyjne wkraczanie na jezdnię z myślą, że to kierowcy mają się martwić tym, by wyhamować). Inna rzecz, że znów funkcjonowanie samochodów autonomicznych piątego poziomu może dawać nadzieję na jeśli nie całkowite, to niemal zupełne wyeliminowanie takich sytuacji, skoro to systemy czujników i odpowiednio działające oprogramowanie na czas mają wykrywać określony obiekt (człowieka, zwierzę, inny pojazd, drzewo itp.) i samo wyhamowywać, dzięki czemu po prostu unikać się będzie powstania szkody, nawet (a może zwłaszcza wówczas) gdy to obiekt spoza samochodu wywoła swoim zachowaniem sytuację, która mogłaby doprowadzić do brzemiennego w skutki wypadku drogowego. Rejestratory, w które wspomniane pojazdy mają być wyposażane, sprawią też, że łatwiej będzie ustalać przebieg określonych zdarzeń i zredukować, jeśli nie wyeliminować, sytuacje, w których przyczyny określonego zdarzenia drogowego pozostaną nieustalone (co dziś nie należy do rzadkości).

5. Odpowiedzialność za szkodę wyrządzoną przez produkt niebezpieczny — wzmianka

W polskim prawie cywilnym tradycyjnie kwestie szkód wyrządzonych przez ruch mechanicznych środków komunikacji poruszanych za pomocą sił przyrody, w tym samochodów, rozpatruje się na gruncie dotyczącego takich przypadków art. 436 k.c. (w zw. z art. 435 k.c., do którego pierwszy z tych przepisów nawiązuje). Stąd też upatrywanie podmiotu odpowiedzialnego względem poszkodowanego w posiadaczu samochodu.

Z reguły nie analizuje się natomiast tej kwestii na podstawie przepisów przewidujących odpowiedzialność za szkodę wyrządzoną przez produkt niebezpieczny (art. 449¹ n. k.c.), nakładające tę odpowiedzialność na producenta i inne ustawowo wskazane podmioty (wytwórcę materiału, surowca lub części składowej, a także producenta nominalnego, importera, ewentualnie też zbywcę danego produktu). Jak się wydaje, wynika to przede wszystkim z tego, że te ostatnie przepisy są niezwykle rzadko stosowane w praktyce polskich sądów — właściwie nie ma publikowanego orzecznictwa, w którym stanowiłyby podstawę rozstrzygnięcia (stąd tym bardziej nie można mówić w tych kwestiach o utrwalonej linii orzeczniczej), a jeśli już są powoływane w uzasadnieniu, to w kontekście, że w danej sprawie nie znalazły one zastosowania i wobec tego rozstrzygnięto ją na przykład na podstawie przepisów o rękojmi za wady fizyczne rzeczy sprzedanej. W literaturze przedmiotu również przepisy o odpowiedzialności za szkodę wyrządzoną przez produkt niebezpieczny

rzadko są nawet uwzględniane w rozważanym kontekście, a jeśli już, to raczej wyklucza się ich stosowanie do przypadków wyrządzenia szkód przez ruch pojazdów mechanicznych⁴³. Wyrażająca taki pogląd A. Wilk podnosi w tym kontekście, że za takim zapatrywaniem przemawiają ograniczenia odpowiedzialności za szkodę wyrządzoną przez produkt niebezpieczny, w tym to, że odpowiedzialność ta obejmuje tylko te szkody na mieniu, które dotyczą rzeczy zwykle przeznaczanych do osobistego użytku i w taki przede wszystkim sposób wykorzystywanych przez poszkodowanego (art. 449² k.c.), nie obejmuje szkód na mieniu o równowartości nieprzekraczającej 500 euro, ani uszkodzenia samego produktu i korzyści, które poszkodowany mógłby osiągnąć w związku z jego używaniem (art. 449⁷ k.c.)⁴⁴.

Z radykalnie odmiennymi konstatacjami można się natomiast spotkać w ramach analiz przeprowadzanych na gruncie prawa amerykańskiego, w których jako zasadne wskazano nałożenie odpowiedzialności za szkody wyrządzone ruchem pojazdów autonomicznych właśnie na ich producentów, uzasadniając to między innymi tym, że skoro to oni odnoszą z nich korzyść, sprzedając je, to powinni ponosić związane z nimi ryzyko (zgodnie z paremią *cuius commodum eius periculum*); wskazuje się także, że będzie to czynnikiem motywującym do wprowadzania na rynek jak najbezpieczniejszych pojazdów autonomicznych, i jednocześnie podkreśla się, że jeśli będą miały one takie właściwości, o jakich zapewniają ich producenci, to dla tych ostatnich nakładanie na nich ewentualnej odpowiedzialności nie powinno być problemem⁴⁵.

Podsumowanie

Niewątpliwie biorąc pod uwagę zaawansowanie prac nad konstruowaniem i testowaniem pojazdów autonomicznych czwartego czy piątego poziomu, ich wdrożenie do ruchu drogowego przestaje być postrzegane jako motyw rodem z opowiadań *science-fiction*, lecz staje się coraz bardziej realną i już wcale nie tak odległą przyszłością komunikacji i transportu. Z perspektywy producentów samochodów oznacza to konieczność udziału w wyścigu technologicznym, natomiast w aspekcie prawnym implikuje potrzebę przemyślenia i przygotowania na czas rozwiązań prawnych adekwatnych do tej zbliżającej się nowej rzeczywistości ruchu pojazdów mechanicznych, w różnych zresztą aspektach, spośród których w niniejszym artykule skupiono się na odpowiedzialności cywilnej za szkody wyrządzone przez

⁴³ A. Wilk, *op. cit.*, s. 26.

⁴⁴ *Ibidem*. W doktrynie reprezentowane jest także stanowisko wskazujące na zastosowanie przepisów o odpowiedzialności za szkodę wyrządzoną przez produkt niebezpieczny (art. 449¹ n. k.c.) w zakresie odpowiedzialności producenta systemu automatycznego sterowania (K. Ludwichowska-Redo, *Samochody autonomiczne...*, s. 126).

⁴⁵ Tak, jednocześnie wskazując, że producenci powinni być w tym zakresie objęci obowiązkowymi ubezpieczeniami, M. Czenko, *op. cit.*, s. 113, 114.

ruch samochodów w pełni autonomicznych⁴⁶. W rozważaniach przeprowadzonych w niniejszym artykule wskazano kilka kwestii szczegółowych, które w zakresie odnośnych unormowań będą niewątpliwie wymagały modyfikacji w kontekście opracowywania reguł odpowiedzialności za szkody wyrządzone przez ruch wspomnianych pojazdów w pełni autonomicznych (jak to, że przestanie tu być zasadne przypisywanie kierującemu pojazdem odpowiedzialności opartej na zasadzie winy), a także pokazano liczne inne obszary problemowe (na przykład czy nie należałoby wyodrębnić odpowiedzialności podmiotu sterującego zdalnie ruchem samochodu bezpośrednio w stosunku do poszkodowanego, jeśli to sterowanie zawiodło i doprowadziło do wypadku; z wykluczeniem wtedy odpowiedzialności posiadacza samochodu). Zresztą wielość kwestii, jakie się tu wyłaniają, jest ogromna, dlatego nie sposób było poruszyć je wszystkie w ramach artykułu. Warto jednak choć jeszcze zasygnalizować niezwykle ważny aspekt o znaczeniu nie tylko prawnym. Mianowicie skoro taki pojazd autonomiczny piątego poziomu będzie miał czujniki wykrywające obiekty na jego torze jazdy, będzie się komunikował z innymi pojazdami itp., to musi mieć oprogramowanie, które będzie mu nakazywać określone reakcje na odbierane z otoczenia sygnały. Tu pojawia się pytanie, jak w ramach tego oprogramowania rozstrzygnąć sytuacje, w których zachodzi poważny konflikt aksjologiczny, na przykład w zaistniałej na drodze sytuacji alternatywą jest albo zderzenie z pieszym, który nagle wtargnął na jezdnię (i szansa na przeżycie osoby jadącej w samochodzie, ale jednocześnie oznacza to śmierć tego pieszego lub jego ciężki uszczerbek na zdrowiu), albo — celem uniknięcia zderzenia z nim, wjechanie na pas ruchu w przeciwnym kierunku (i śmierć osoby jadącej w samochodzie w wyniku zderzenia czołowego, a także śmierć osób w pojeździe, z którym nastąpi zderzenie). W pojazdach jeżdżących dziś po drogach to kierowca spontanicznie decyduje, co robić. Natomiast w pojazdach całkowicie zautomatyzowanych, autonomicznych piątego poziomu, sposób rozstrzygnięcia takich sytuacji będzie musiał być z góry zaprogramowany. Pytanie, kto miałby zdecydować o tym, jakie będą tu zasady — czy programista piszący dany program⁴⁷, czy posiadacz każdego z pojazdów mógłby zamawiać wgranie jego indywidualnych preferencji w razie wystąpienia takich sytuacji, czy może należałoby o tym zdecydować aktem normatywnym, w sposób jednolity dla wszystkich i bezwzględnie wiążący⁴⁸. Żadne z tych rozwiązań nie jawi się jako niebudzące zastrzeżeń. Pozostawianie bowiem tej decyzji poszczególnym

⁴⁶ Oprócz tego pojawia się kwestia zmiany przepisów umożliwiająca dopuszczenie takich samochodów do ruchu, a może i określonych modyfikacji reguł ruchu drogowego (tak S. Rudnik, *Kierunek rozwoju regulacji prawnych pojazdów autonomicznych w ramach prac Europejskiej Komisji Gospodarczej ONZ (UNECE) oraz Międzynarodowego Związku Telekomunikacyjnego (ITU)*, „Autobusy” 2017, nr 6, s. 1265).

⁴⁷ Tak A. Kulickowska, *op. cit.*, s. 182.

⁴⁸ Za takim rozwiązaniem tego problemu, to jest pozostawieniem tych kwestii do rozstrzygnięcia przez ustawodawcę, opowiada się A. Chłopecka, *Problematyka odpowiedzialności za ruch autonomicznych samochodów w kontekście ochrony praw człowieka*, „Człowiek w Cyberprzestrzeni” 2018, nr 1, s. 34.

programistom to pozostawianie kwestii życia i śmierci w gestii różnych osób, z których każda może mieć inne zapatrywania, przy tym niepokrywające się z poglądami ani innych osób, ani konkretnego posiadacza pojazdu. Z kolei programowanie pod kątem preferencji posiadacza danego pojazdu oznaczałoby zapewne, że zażąda on opcji, w której oprogramowanie będzie wybierać zawsze działania mające ratować życie tego posiadacza pojazdu za wszelką cenę kosztem innych osób, które mogą ucierpieć w potencjalnym wypadku (na przykład pieszy), co jest kontrowersyjne społecznie. Natomiast jeśliby przesądzenie o tym, jak zaprogramować działania pojazdów w sytuacji nieuniknionej kolizji, pozostawić ustawodawcy, to pojawia się pytanie, na jakiej podstawie miałyby on ustalić tu gradację co do tego, czyje życie będzie ratowane, a czyje nie, co byłoby wyborem zawsze budzącym różnie jak najbardziej zrozumiałe sprzeczki; nadto nawet z pragmatycznego punktu widzenia trudno sobie wyobrazić to, by udało się w przepisach przewidzieć wszystkie takie możliwe sytuacje wypadkowe i ustalić dla nich reguły, zgodnie z którymi miałyby być zaprogramowane samochody autonomiczne.

Przeprowadzone rozważania wykazały, że nie ma przeszkód prawnych co do zasady odpowiedzialności za szkody wyrządzone przez samochody autonomiczne piątego poziomu takiego samego podmiotu odpowiedzialnego jak w przypadku aktualnie jeżdżących po drogach pojazdów — czyli posiadacza samochodu, z tym że jego odpowiedzialność zawsze powinna się opierać na zasadzie ryzyka (bez odstępstw na rzecz odpowiedzialności opartej na zasadzie winy). Gdyby naprawił on szkodę poniesioną przez poszkodowanego, przysługiwałoby mu oczywiście odpowiednie roszczenie regresowe, na przykład do producenta samochodu (jeśli to na przykład wady konstrukcyjne były przyczyną wypadku i w konsekwencji wyrządzenia szkody). Rozważania wymaga natomiast wdrożenie odpowiedzialności podmiotów prowadzących centra sterowania ruchem samochodów, jeśli to ich nieprawidłowe funkcjonowanie doprowadzi do powstania szkód (z potencjalnym wyłączeniem wówczas odpowiedzialności odszkodowawczej posiadacza samochodu). W literaturze pojawiają się w rozważanych kwestiach i odmienne koncepcje, na przykład nałożenie odpowiedzialności nie na posiadacza samochodu, lecz na jego producenta; jest to kwestia ewentualnego wyboru dokonanego przez ustawodawcę.

Innym, także niewątpliwie ważnym aspektem, który się tu pojawia, jest reakcja ubezpieczycieli komunikacyjnych na wdrożenie do ruchu pojazdów autonomicznych piątego poziomu. Reakcji tego sektora na to dziś nie sposób przewidzieć — czy wobec tego, że będzie to nowinka technologiczna i nie będzie jeszcze realnych danych o wypadkach z udziałem takich samochodów w ramach ich uczestniczenia w powszechnym ruchu na drogach publicznych, ubezpieczyciele będą znacząco podnosić składki ubezpieczeń odpowiedzialności cywilnej posiadaczy takich samochodów, czy też może, wobec danych z okresu ich testowania dających widoki na to, że wypadki z udziałem tych samochodów będą należały do rzadkości, wykupienie polisy

ubezpieczeniowej potanieje⁴⁹. Prognozy w tej kwestii są rozbieżne⁵⁰. Można jedynie spekulować, że pierwszą reakcją będzie zwiększenie kosztu ubezpieczeń odpowiedzialności cywilnej posiadaczy takich pojazdów, a następnie, jeśli praktyka ich funkcjonowania na drodze wykaże, że powodują zdecydowanie mniej wypadków niż pojazdy mniej zautomatyzowane, to koszt wykupienia polisa ubezpieczeniowych będzie obniżany⁵¹. Niewątpliwie jednak obowiązek ubezpieczania odpowiedzialności cywilnej w przypadku pojazdów w pełni autonomicznych powinien być utrzymany, ponieważ zakładanie, że ich ruch w ogóle nie będzie powodować powstawania szkód, byłoby zbyt idealistyczne.

Bibliografia

- Bieniek G., *Odpowiedzialność cywilna za wypadki drogowe*, Warszawa 2011.
- Browne D., *Automated Driving Systems (ADS) — An Introduction to Technology and Vehicle Connectivity — Part 3*, <https://www.aaam.org/automated-driving-systems-ads-introduction-technology-vehicle-connectivity/> (dostęp: 7.07.2020).
- Bucoń P., *Odpowiedzialność cywilna uczestników wypadku komunikacyjnego*, Warszawa 2008.
- Chłopecka A., *Problematyka odpowiedzialności za ruch autonomicznych samochodów w kontekście ochrony praw człowieka*, „Człowiek w Cyberprzestrzeni” 2018, nr 1.
- Czenko M., *Odpowiedzialność za szkodę spowodowaną ruchem pojazdu autonomicznego w systemie amerykańskiego prawa cywilnego*, „Zeszyt Studenckich Kół Naukowych Wydziału Prawa i Administracji UAM” 2017, nr 7.
- Długoszewska-Kruk I., *Komentarz do art. 436 KC, Nt. III. 2*, [w:] *Kodeks cywilny. Komentarz*, red. M. Załucki, Warszawa 2019, Legalis (dostęp: 2.07.2020).
- Dubis W., [w:] *Kodeks cywilny. Komentarz*, red. E. Gniewek, P. Machnikowski, Warszawa 2019.
- Kuliczowska A., *Problematyka uregulowania statusu prawnego pojazdów autonomicznych*, „Rynek — Społeczeństwo — Kultura” 2017, nr 26, <http://kwartalnikrsk.pl/assets/rsk-specjalny-2017-kuliczowska-problematyka-uregulowania-statusu-prawnego-pojazdow.pdf> (dostęp: 23.06.2020).
- Kuźmicka-Sulikowska J., *Zasady odpowiedzialności deliktowej w świetle nowych tendencji w ustawodawstwie polskim*, Warszawa 2011.
- Ludwichowska K., *Odpowiedzialność cywilna i ubezpieczeniowa za wypadki samochodowe*, Toruń 2008.
- Ludwichowska K., *Odpowiedzialność cywilna posiadacza samochodu przy przewozie z grzechności (zasada winy czy ryzyka)*, „Państwo i Prawo” 2009, z. 2.
- Ludwichowska-Redo K., *Odpowiedzialność cywilna posiadacza pojazdu mechanicznego w razie zderzenia się pojazdów i przy przewozie z grzechności (uwagi de lege ferenda)*, [w:] *Czynny nie-*

⁴⁹ Tę ostatnią opcję przewiduje na przykład A. Kuliczowska, *op. cit.*, s. 184.

⁵⁰ Zob. A. Wilk, *op. cit.*, s. 26.

⁵¹ Warto odnotować koncepcję, by odejść od takiej konstrukcji ubezpieczenia i nałożyć obowiązek ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej na producentów samochodów autonomicznych i dostawców oprogramowania do nich (*ibidem*, s. 26). Poddaje się także pod rozagę utworzenie konstrukcji na kształt ubezpieczeniowego funduszu gwarancyjnego w odniesieniu do szkód spowodowanych przez samochody autonomiczne, w ramach którego składałoby się też producenti pojazdów autonomicznych i dostawcy oprogramowania do nich (G. Urbanik, *op. cit.*, s. 91, 92).

- dozwolone w prawie polskim i prawie porównawczym. *Materiały IV Ogólnopolskiego Zjazdu Cywilistów (Toruń 24–25 czerwca 2011)*, red. M. Nesterowicz, Warszawa 2012.
- Ludwichowska-Redo K., *Samochody autonomiczne — wyzwanie dla polskiego prawa cywilnego?*, [w:] *Z badań nad prawem prywatnym. Księga pamiątkowa dedykowana Profesorowi Andrzejowi Kochowi*, red. A. Olejniczak, M. Orlicki, J. Pokrzywniak, Poznań 2017.
- Morek R., *Komentarz do art. 436 KC, Nt. A.1.*, [w:] *Kodeks cywilny. Komentarz*, red. K. Osajda, Warszawa 2020, Legalis (dostęp: 2.07.2020).
- National Highway Traffic Safety Administration, *Automated Vehicles for Safety*, <https://www.nhtsa.gov/technology-innovation/automated-vehicles-safety#topic-road-self-driving> (dostęp: 24.06.2020).
- Polsat News, *Autonomiczny samochód uderza w pieszę. Policja ujawniła nagranie z kamery wewnątrz pojazdu*, 2018, <https://www.polsatnews.pl/wiadomosc/2018-03-22/autonomiczny-samochod-uderza-w-piesza-policja-ujawnila-nagranie-z-kamery-wewnatrz-pojazdu/> (dostęp: 7.07.2020).
- Rudnik S., *Kierunek rozwoju regulacji prawnych pojazdów autonomicznych w ramach prac Europejskiej Komisji Gospodarczej ONZ (UNECE) oraz Międzynarodowego Związku Telekomunikacyjnego (ITU)*, „Autobusy” 2017, nr 6.
- Safjan M., *Komentarz do art. 436 KC, Nt. IV.2.*, [w:] *Kodeks cywilny*, t. 1. *Komentarz. Art. 1–449¹⁰*, red. K. Pietrzykowski, Warszawa 2018, Legalis (dostęp: 2.07.2020).
- Skubik M., *Pierwsza śmiertelna ofiara Tesli. Autonomiczny samochód popełnia błąd*, Wyborcza.pl, 2016, <https://wyborcza.pl/1,75400,20338103,pierwsza-smiertelna-ofiara-tesli-autonomiczny-samochod-popolnia.html> (dostęp: 7.07.2020).
- Society of Automotive Engineers, *SAE International Releases Updated Visual Chart for Its “Levels of Driving Automation” Standard for Self-Driving Vehicles*, 2018, <https://www.sae.org/news/press-room/2018/12/sae-international-releases-updated-visual-chart-for-its-%E2%80%9Clevels-of-driving-automation%E2%80%9D-standard-for-self-driving-vehicles> (dostęp: 24.06.2020).
- Śmieja A., [w:] *System Prawa Prywatnego*, t. 6. *Prawo zobowiązań — część ogólna*, red. A. Olejniczak, Warszawa 2009.
- Urbanik G., *Odpowiedzialność za szkody wyrządzone przez pojazd autonomiczny w kontekście art. 446 kc*, „Studia Prawnicze” 2019, nr 2, <https://sp.ka.edu.pl/numery/2019-2/studia-prawnicze-rim-2019-2-urbanik.pdf> (dostęp: 8.07.2020).
- Waymo, <https://waymo.com/> (dostęp: 7.07.2020).
- Wilejczyk M., *Odpowiedzialność cywilna w razie zderzenia się pojazdów de lege ferenda*, [w:] *O dobre prawo dla ubezpieczeń. Księga jubileuszowa Profesora Eugeniusza Kowalewskiego*, red. E. Bagińska, W.W. Mogiński, M. Wałachowska, M.P. Ziemiak, Toruń 2019.
- Wilejczyk M., *Ograniczenie okoliczności zwalniających od odpowiedzialności za szkody wyrządzone ruchem mechanicznego środka komunikacji*, „Państwo i Prawo” 2018, z. 6.
- Wilejczyk M., *Przyczynienie się poszkodowanego do powstania szkody a współczesne tendencje ochrony poszkodowanego*, „Kwartalnik Prawa Prywatnego” 2018, nr 1.
- Wilk A., *Odpowiedzialność za szkody wyrządzone przez ruch tzw. pojazdów autonomicznych. Czy polskie prawo nadąga za rozwojem techniki?*, „Edukacja Prawnicza” 2019, nr 2.
- Wypadki drogowe w Polsce w 2019 roku*, <http://statystyka.policja.pl/st/ruch-drogowy/76562,wypadki-drogowe-raporty-rocne.html> (dostęp: 3.07.2020).
- Zelek M., *Komentarz do art. 436 KC, Nt. II.2.*, [w:] *Kodeks cywilny*, t. 2. *Komentarz. Art. 353–626*, red. M. Gutowski, Warszawa 2019, Legalis (dostęp: 2.07.2020).

Akty prawne

Konwencja o ruchu drogowym, sporządzona w Wiedniu dnia 8 listopada 1968, Dz.U. z 1988 r. Nr 5, poz. 40, https://www.gddkia.gov.pl/userfiles/articles/i/infrastruktura-rowerowa_3000/documents/konwencja_wiedenska.pdf (dostęp: 24.06.2020).

Oświadczenie Rządowe z dnia 7 listopada 1987 roku w sprawie ratyfikacji przez Polską Rzeczpospolitą Ludową Konwencji o ruchu drogowym, sporządzonej w Wiedniu dnia 8 listopada 1968 r., Dz.U. z 1988 r. Nr 5, poz. 41.

Ustawa z dnia 23 kwietnia 1964 roku — Kodeks cywilny, tekst jedn. Dz.U. z 2020r. poz. 1740.

Ustawa z dnia 20 czerwca 1997 roku — Prawo o ruchu drogowym, tekst jedn. Dz.U. z 2019 r. poz. 1792 ze zm.

Ustawa z dnia 29 listopada 2000 roku — Prawo atomowe, tekst jedn. Dz.U. z 2019 r. poz. 1792.

Źródła internetowe

<https://www.apple.com/ads/ADS-Safety.pdf> (dostęp: 7.07.2020).

<https://www.bmw.com/en/automotive-life/autonomous-driving.html> (dostęp: 7.07.2020).

<https://www.volkswagenag.com/en/news/stories/2018/11/the-race-toward-autonomous-driving.html> (dostęp: 7.07.2020).

New challenges for tort liability regulated in Polish law — selected comments in connection with the functioning of so-called autonomous vehicles

Summary

The article briefly presents the key aspects of the current solutions of Polish civil law regulating liability for damages caused by the movement of mechanical means of communication moved by forces of nature. Against this background, considerations have been made as to whether these regulations will remain adequate in relation to the movement of fully autonomous vehicles, the introduction of which to the market will be announced in the near future. It is indicated what is understood as an autonomous car and what are the levels of automation of this type of cars. It has been shown that some existing rules on liability for damage caused by car traffic will not be adequate to attribute responsibility for damage caused by fifth level autonomous cars; other rules, however, can be used with appropriate modification of their interpretation. However, an appropriate amendment to the regulations to adapt them to the specificity of such fully autonomous vehicles is not excluded. Selected problem issues that may appear in this context are also shown.

Keywords: civil liability, car accidents, autonomous cars, liability based on the principle of risk

Йоанна Кузьміцка-Суліковска

Вроцлавський університет

Нові виклики для недоговорної відповідальності передбаченого польським законодавством: вибрані уваги щодо функціонування так званого безпілотного транспорту

Анотація

Відчутно збільшений вплив інформації в ЗМІ на тему підготовчих робіт для виробництва щораз більше автоматизованих машин а також дані результатів про їх тестування в реальному потоці дорожнього руху, як і анонси деяких концернів, готових запропонувати на ринок повністю автоматично пілотовані машини (безпілотні автомобілі п'ятого рівня) в найближчій перспективі кількох років — все це сталося тими чинниками, що наштовхнули Автора статті на низку роздумів, а саме: наскільки правові норми передбачені чинним польським цивільним правом у призмі деліктової відповідальності щодо компенсації шкоди, завданої рухом механічного транспортного засобу будуть відповідати таким новим реаліям. Насамперед звернено увагу, що рух на автошляхах для безпілотних автомобілів (п'ятого рівня) з погляду права на сьогоднішній день не передбачається — віденська конвенція про дорожній рух (1968), враховуючи внесені зміни 2016 року, досі передбачає, що в автомобілі, який рухається, повинна перебувати людина, хоча не є обов'язковим щомиті в часі їзди водієві здійснювати керування транспортним засобом. Проте застерігається, що такий водій однак повинен бути напоготові протягом всієї їзди, щоб в потрібну мить виконати необхідний маневр і мати можливість взяти під контроль транспортний засіб, яким керує. Натомість польський законодавець в Законі про дорожній рух від 1997 р. наразі дозволяє використовувати автошляхи для проведення дослідних робіт над безпілотними автомобілями, при цьому наголошуючи на дотриманні певних умов (в тому числі після отримання відповідного дозволу), також застерігається, що мова йде про авто, котрі обладнані системами контролю над рухом автомобіля і котрі уможливають його рух без втручання водія, а він у свою чергу в будь-який момент є в змозі почати керувати машиною, в якій перебуває. З цього випливає, що на тлі нині чинних законів не дозволяється рух автомобілів, що їздять без участі водія, повністю безпілотних (п'ятого рівня). Це однак зовсім не применшує факту, що в контексті вище згаданого рівня розробок над такого типу автомобілями, слід скоріше за все розраховувати на те, що рано чи пізно їх буде допущено до загального потоку дорожнього руху. У зв'язку з цим постає питання: чи норми польського цивільного кодексу, що стосуються недоговорної відповідальності, є суттєво приготовлені на такий рівень розвитку автомобільних технологій?

Відповідно, наступним кроком, у статті стисло представлено ключові аспекти актуальних вирішень нині чинного польського цивільного права, що регулює від-

повідальність за шкоду, завдану рухом механічних транспортних засобів, що приводиться в рух з допомогою сил природи (ст. 436 у пов'язанні із ст. 435 цивільного кодексу). Далі вказується, що слід розуміти під поняттям безпілотного автомобіля і які виділяються рівні автоматизації цього типу автомобілів. На цьому тлі постає твердження, що безпілотні транспортні засоби (п'ятого рівня) входять до поняття механічного транспортного засобу, про який йдеться в ст. 436 цивільного кодексу.

З цієї саме причини було проаналізовано, чи вище наведені чинні регламентації можуть бути актуальними по відношенню до повністю безпілотних автомобілів, котрі вже незабаром появляться у продажу. Продемонстровано, що декотрі нині чинні в польському цивільному праві норми відповідальності за шкоду, спричинену рухом безпілотних автомобілів п'ятого рівня є не відповідні; натомість інші норми можуть і надалі використовуватися після відповідної модифікації їх інтерпретації. Проте як альтернатива не виключається і відповідна новелізація законів, щоб пристосувати їх до специфіки руху вповні безпілотних транспортних засобів. Представлено також інші вибрані проблемні моменти, які можуть проявитися в цьому ж контексті. Поставлено питання, чи тут можна вважати адекватним накладення відповідальності на інші суб'єкти ніж власник транспортного засобу, наприклад, виробника автомобіля, розробника програмного забезпечення, суб'єкта, який керує центром управління рухом безпілотних транспортних засобів. Зокрема звернено увагу, на скільки можливим є використання законів про відповідальність за шкоду, завдану небезпечним виробом (ст. 4491 і наступні статті польського цивільного кодексу). Автор також ставить питання на предмет інших важливих аспектів, пов'язаних з порушеною проблематикою, зокрема про ймовірний вплив на справу, пов'язану із страхуванням цивільної відповідальності, якщо будуть допущені до руху безпілотні автомобілі п'ятого рівня.

Ключові слова: цивільна відповідальність, ДТП, безпілотні автомобілі, джерело підвищеної небезпеки