

Możliwości obciążenia odpowiedzialnością za wypadek pojazdu autonomicznego a koncepcja stworzenia krajowego funduszu ubezpieczeń komunikacyjnych jako forma refundacji kosztów

Mikołaj Domagała¹

Przedmiot niniejszego artykułu stanowi analiza możliwości stworzenia krajowego funduszu ubezpieczeń komunikacyjnych finansowanego ze składek opłacanych przez podmioty korzystające z pojazdów autonomicznych. Fundusz zarazem stanowiłby formę refundacji kosztów, a osoby, które odniosłyby szkody w wyniku zdarzenia, chcąc uzyskać rekompensatę z tytułu powstałych obrażeń ciała lub uszkodzeń mienia, mogłyby zwracać się bezpośrednio do funduszu. Zarazem autor prezentuje możliwości obciążenia poszczególnych podmiotów odpowiedzialnością cywilną za szkodę wynikłą na skutek wypadku samochodowego spowodowanego przez pojazd autonomiczny.

Uwagi wstępne

Jeszcze do niedawna samochód autonomiczny wydawał się jedynie wizją producentów filmów podejmujących problematykę futurystycznych technologii. Jednakże obecnie, w związku z niezwykle szybkim rozwojem nowoczesnych technologii, coraz więcej państw² decyduje się na udostępnianie producentom pojazdów zautomatyzowanych dróg publicznych w celu prowadzenia na nich prac badawczych w zakresie autonomizacji. Również w Polsce na podstawie przepisów ustawy z 11.1.2018 r. o elektromobilności i paliwach alternatywnych³ stworzono ramy prawne celem umożliwienia testowania pojazdów autonomicznych. Wraz z wejściem w życie przywołanego aktu w ustawie z 20.6.1997 r. – Prawo o ruchu drogowym⁴ dodano oddział odnoszący się do wykorzystania dróg na potrzeby prac badawczych nad pojazdami autonomicznymi.

Google LLC szacuje, że dzięki wprowadzeniu do powszechnego użytku samochodów autonomicznych niemal całkowicie zostaną wyeliminowane błędy ludzkie wpływające na zaistnienie wypadków samochodów w ogólności, co ostatecznie doprowadzi do zmniejszenia liczby wypadków samochodowych nawet o 90%⁵. Co prawda dane wskazywane przez Google wydają się przybierać nader optymistyczny charakter, jednak jest wielce prawdopodobne, że bez względu na to, w jak wysokim stopniu będzie zmniejszała się ogólna liczba wypadków samochodowych, korzystanie z pojazdów autonomicznych zmniejszy odsetek wypadków spowodowanych przez ludzi, jednocześnie zwiększając odsetek wypadków stanowiących przejaw wad produktu bądź usterek w jego działaniu. Aktualnie około 94% wypadków z udziałem samochodów stanowi wynik błędu ludzkiego, podczas gdy mniej niż 6% stanowi konsekwencję wad produktu⁶. Jednak, jak wskazuje się w najnowszych raportach, w nowej, zdomi-

nowanej przez pojazdy samojezdne rzeczywistości zaprezentowane proporcje ulegną odwróceniu.

Jednocześnie przewiduje się, że z uwagi na wysokie koszty posiadania prywatnych pojazdów autonomicznych coraz mniej popularne stanie się posiadanie samochodów prywatnych, a na popularności zyska system bazujący na wspólnym korzystaniu z pojazdów osobowych przez większą liczbę osób (ang. *car-sharing*⁷ lub *car-pooling*⁸). Podmioty specjalizujące

¹ Uniwersytet Opolski. Centrum Prawnych Problemów Techniki i Nowych Technologii.

² Zob. T. Litman, *Autonomous Vehicle Implementation Predictions. Implications for Transport Planning*, Victoria Transport Policy Institute, 24.7.2018 r., <https://www.vtpi.org/avip.pdf> (dostęp z 25.9.2018 r.).

³ T.j. Dz.U. z 2019 r. poz. 1124 ze zm.

⁴ T.j. Dz.U. z 2018 r. poz. 1990 ze zm.

⁵ C. Mui, *Fasten Your Seatbelts: Google's Driverless Car is Worth Trillions* (Part 1), *Forbes*, 22.1.2013 r., <https://www.forbes.com/sites/chunka-mui/2013/01/22/fasten-your-seatbelts-googles-driverless-car-is-worth-trillions-ns/#1448a45f79dd> (dostęp z 25.9.2018 r.).

⁶ G.E. Marchant, R.A. Lindor, *The Coming Collision Between Autonomous Vehicles and the Liability System*, *Santa Clara Law Review* 2012, vol. 52, No. 4, s. 1321–1340.

⁷ System wspólnego użytkowania samochodów osobowych funkcjonujący w ponad 600 miastach na świecie. Samochody są udostępniane za opłatą użytkownikom przez operatorów floty pojazdów, którymi są różne spółki, agencje publiczne, spółdzielnie, stowarzyszenia lub grupy osób fizycznych. Stosowanie tego systemu zwiększa intensywność wykorzystania pojazdów w ciągu doby, co prowadzi do zahamowania wzrostu liczby samochodów rejestrowanych prywatnie; Słownik pojęć Strategii rozwoju transportu do 2020 r. (z perspektywą do 2030 r.), Ministerstwo Infrastruktury, <https://www.gov.pl/infrastruktura/strategia-rozwoju-transportu-do-2020-roku-z-perspektywa-do-2030-roku> (dostęp z 25.9.2018 r.).

⁸ System upodabniający i dostosowujący samochód osobowy do transportu zbiorowego. Polega na zwiększaniu liczby pasażerów w czasie przejazdu samochodem, głównie poprzez kojarzenie osób dojeżdżających do pracy lub nauki na tych samych trasach. Jest rozwijany w sytuacjach, gdy ze względu na małe natężenie ruchu nieopłacalne jest uruchamianie linii zorganizowanego transportu zbiorowego. Funkcjonuje na bazie społecznościowych portali internetowych lub tablic informacyjnych w miejscu pracy; Słownik pojęć Strategii rozwoju transportu do 2020 r. (z perspektywą do 2030 r.), Ministerstwo Infrastruktury, <https://www.gov.pl/infrastruktura/strategia-rozwoju-transportu-do-2020-roku-z-perspektywa-do-2030-roku> (dostęp z 25.9.2018 r.).

się we współużytkowaniu samochodów będą dysponowały flotą pojazdów autonomicznych, które osoby zainteresowane będą mogły wynająć zgodnie z własnymi potrzebami, podając swoją lokalizację, cel podróży oraz czas niezbędny na dotarcie do celu⁹. Warto przy tym zaznaczyć, że rynek europejski, na którym funkcjonuje 6 milionów użytkowników poruszających się 70 000 samochodami, odpowiada za niespełna 50% globalnego rynku usług typu *car-sharing*. Krajem, w którym usługa jest najbardziej rozwinięta, są Niemcy, gdzie z systemu korzysta 1,7 milionów mieszkańców z 597 miast i gmin na terenie całego kraju¹⁰.

Co do zasady, z uwagi na stopniowe pojawianie się na drogach coraz większej liczby pojazdów autonomicznych ogólna liczba wypadków drogowych powinna maleć. Powinniśmy jednak pamiętać, że liczba kolizji nie zostanie zredukowana do poziomu zerowego, a zaistniałe zdarzenia przybiorą zgoła odmienny od dotychczasowych charakter, w związku z czym obecnie funkcjonujący system odpowiedzialności cywilnej oparty na obowiązkowym ubezpieczeniu odpowiedzialności cywilnej posiadaczy pojazdów mechanicznych za szkody powstałe w związku z ruchem tych pojazdów, dobrowolnym ubezpieczeniu następstw nieszczęśliwych wypadków (tzw. ubezpieczenie NW) oraz dobrowolnym ubezpieczeniem szkód powstałych w pojeździe i jego wyposażeniu (tzw. ubezpieczenie AC) może nie sprostać odmiennościom powstałym w związku z pojawieniem się na rynku pojazdów autonomicznych.

Podmioty ponoszące obecnie odpowiedzialność cywilną

W praktyce nierzadko zdarza się, że kierowca pojazdu mechanicznego nie jest jednocześnie jego posiadaczem. Dlatego też istnieje potrzeba zdefiniowania nie tylko wzajemnych praw, ale też obowiązków w relacjach istniejących pomiędzy poszkodowanym, kierowcą oraz posiadaczem pojazdu.

Wobec poszkodowanego kierowca odpowiada jedynie na zasadzie winy na podstawie treści art. 415 KC. W tej sytuacji bez znaczenia pozostaje okoliczność, czy w konkretnym przypadku posiadacz pojazdu równolegle ponosi odpowiedzialność na zasadzie ryzyka. Wdrożenie do polskiego ustawodawstwa obowiązkowych ubezpieczeń komunikacyjnych spowodowało, że poszkodowani sporadycznie kierują roszczenia odszkodowawcze przeciwko kierowcom. W literaturze zaznacza się, że przypisanie winy kierowcy pojazdu będącemu sprawcą wypadku jest możliwe zarówno wtedy, gdy naruszył on przepisy dotyczące bezpieczeństwa ruchu na drogach publicznych, jak i w sytuacji gdy okoliczności zaistnienia wypadku przemawiają za przypisaniem mu winy¹¹, pomimo że nie został naruszony żaden konkretny przepis.

W niektórych przypadkach kierowca pojazdu może przysługiwać roszczenie wobec posiadacza pojazdu. Punktem wyjścia oceny tych roszczeń jest art. 436 KC, który dotyczy szkód wyrządzonych m.in. pozostałym uczestnikom ruchu i nie przewiduje żadnych obostrzeń w tym zakresie. Przyjmuje się zatem, że na treść art. 436 § 1 KC może powołać się także kierowca pojazdu, jeśli jednocześnie nie jest jego posiadaczem¹². W związku z powyższym należy zarazem skonstatować, że posiadacz może niejednokrotnie zwolnić się od odpowiedzialności, dowodząc niepodzielną winę poszkodowanego będącego kierowcą. Jeżeli natomiast posiadacz nie wykaże, że szkoda nastąpiła jedynie z winy poszkodowanego, możliwe jest stosunkowe ograniczenie odszkodowania na podstawie art. 362 KC.

Odpowiedzialność z tytułu wypadku drogowego ponosi co do zasady samoistny posiadacz pojazdu mechanicznego. Przepisy prawa rzeczowego, w tym art. 336 KC, rozstrzygają o tym, kto w zaistniałej sytuacji spełnia definicję posiadacza samoistnego. Zazwyczaj jest nim właściciel pojazdu, jednak może nim być również każda osoba faktycznie władająca pojazdem w zakresie odpowiadającym treści własności¹³. Okoliczność, na jaką osobę został zarejestrowany pojazd, nie przesądza o jego własności, jednak powstaje domniemanie faktyczne co do osoby posiadacza. Natomiast z utratą posiadania mamy do czynienia przede wszystkim w sytuacji kradzieży pojazdu. Wtedy odpowiedzialność na zasadzie ryzyka ponosi złodziej, który automatycznie stał się samoistnym posiadaczem. Analogicznie sytuacja kształtuje się w stosunku do każdej osoby w sposób bezprawny używającej pojazdu. Natomiast zwolnienie posiadacza samoistnego od odpowiedzialności określonej w art. 436 § 1 KC następuje m.in. na skutek oddania pojazdu w posiadanie zależne.

Ubezpieczenie posiadacza pojazdu ponoszącego odpowiedzialność cywilną

Podstawę udzielenia ochrony ubezpieczeniowej stanowi umowa zawierana pomiędzy zakładem ubezpieczeń a ubezpieczającym. Co do zasady umowa ma charakter dobrowolny,

⁹ T. Wilms, Google Driverless Car: Why You Will Probably Never Own One, Forbes, 23.10.2013 r., <https://www.forbes.com/sites/sap/2013/10/23/google-driverless-car-why-you-will-probably-never-own-one/#2057f4f5281d> (dostęp z 25.9.2018 r.).

¹⁰ M. Matuszko, Wzrost znaczenia usług *cas sharing* impulsem dla rozwoju elektromobilności, PWC, <https://www.pwc.pl/pl/artykuly/2018/wzrost-znaczenia-uslug-car-sharing-impulsem-dla-rozwoju-elektromobilnosci.html> (dostęp z 25.9.2018 r.).

¹¹ G. Bieniek, Odpowiedzialność cywilna za wypadki drogowe, Warszawa 2007, system informacji prawnej LEX, <https://sip.lex.pl/#/monograph/369312548/7> (dostęp z 27.9.2018 r.).

¹² Por. A. Szpunar, Glosa do orzeczenia Sądu Najwyższego z 9.12.1970 r., II CR 483/70, Orzecznictwo Sądów Polskich i Komisji Arbitrażowych 1972, Nr 1, poz. 3.

¹³ Por. G. Bieniek, Odpowiedzialność... (dostęp z 27.9.2018 r.).

natomiast wyjątki od tej zasady zostały usystematyzowane w ustawie z 22.5.2003 r. o ubezpieczeniach obowiązkowych, Ubezpieczeniowym Funduszu Gwarancyjnym i Polskim Biurze Ubezpieczycieli Komunikacyjnych¹⁴. Zgodnie z art. 4 pkt 1 tej ustawy ubezpieczeniem obowiązkowym w rozumieniu wskazanego aktu jest m.in. ubezpieczenie odpowiedzialności cywilnej posiadaczy pojazdów mechanicznych za szkody powstałe w związku z ruchem tych pojazdów, tzw. ubezpieczenie OC posiadaczy pojazdów mechanicznych. Poza ubezpieczeniem obowiązkowym w stosunku do posiadaczy pojazdów mechanicznych poruszanych za pomocą sił przyrody odnosi się także dobrowolne ubezpieczenie następstw nieszczęśliwych wypadków (tzw. ubezpieczenie NW) oraz dobrowolne ubezpieczenie szkód powstałych w pojeździe i jego wyposażeniu (tzw. ubezpieczenie AC)¹⁵, które jednak ze względu na zakres niniejszego artykułu nie będą stanowiły przedmiotu jego analizy.

Obowiązkowe ubezpieczenie odpowiedzialności cywilnej (ubezpieczenie OC)

Stosownie do treści art. 436 § 1 w zw. z art. 435 KC odpowiedzialność cywilną za szkodę na osobie lub w mieniu wyrządzoną ruchem mechanicznego środka komunikacji poruszanego za pomocą sił przyrody ponosi zarówno posiadacz samoistny, jak i zależny. Natomiast art. 23 UbezObowU zobowiązuje posiadacza pojazdu mechanicznego do zawarcia umowy obowiązkowego ubezpieczenia OC za szkody powstałe w związku z ruchem posiadanego przez niego pojazdu. Powiązanie obowiązku ubezpieczenia z posiadaniem pojazdu mechanicznego znaczy tyle, że obowiązek ten obciąża zarówno posiadacza samoistnego, jak i zależnego. Ustęp 2 wskazanego przepisu rozszerza ten obowiązek m.in. na posiadacza lub kierującego pojazdem przed jego rejestracją. Zatem w pewnych przypadkach obowiązek zawarcia umowy obciąża nie tylko posiadacza, lecz również osobę kierującą pojazdem.

Ubezpieczenie odpowiedzialności cywilnej posiadacza pojazdu mechanicznego cechuje się obligatoryjnością, jednak na podstawie dyspozycji art. 3 ust. 1 UbezObowU jest to ubezpieczenie umowne, a nie ustawowe. Posiadacz pojazdu na podstawie art. 23 ust. 1 UbezObowU jest zobowiązany zawrzeć umowę obowiązkowego ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej. Równolegle na podstawie art. 5 ust. 2 UbezObowU obowiązek zawarcia takiej umowy obciąża także zakład ubezpieczeń posiadający zezwolenie na wykonywanie działalności ubezpieczeniowej obejmującej ubezpieczenia obowiązkowe.

Zasadniczo umowę ubezpieczenia OC zawiera się na okres 12 miesięcy, jednak art. 27 ust. 1 pkt 1–5 UbezObowU wskazuje na wyjątki, tj. kiedy istnieje możliwość zawarcia

tzw. umowy ubezpieczenia krótkoterminowego. Taki rodzaj umowy odnosi się do następujących pojazdów mechanicznych: zarejestrowanych na stałe i przeznaczonych do sprzedaży, zarejestrowanych czasowo, zarejestrowanych za granicą, będących pojazdami wolnobieżnymi, będących pojazdami historycznymi. Co do zasady posiadacz pojazdu jest zobowiązany zawrzeć umowę ubezpieczenia OC najpóźniej w dniu rejestracji pojazdu mechanicznego. Od wskazanej reguły istnieją odstępstwa, jednak nie stanowią one istotnego zagadnienia z punktu widzenia niniejszego opracowania.

Odpowiedzialność zakładu ubezpieczeń trwa przez okres wskazany w umowie i kończy się z upływem ostatniego dnia tego okresu. Treść art. 12 ust. 1 ustawy z 11.9.2015 r. o działalności ubezpieczeniowej i reasekuracyjnej¹⁶ należy jednak skonfrontować z art. 814 § 1 KC¹⁷, który to wiąże odpowiedzialność zakładu z opłacaniem składek. Uiszczanie składek powoduje, że odpowiedzialność ubezpieczyciela wystąpi kolejnego dnia po opłaceniu składki. W przypadku umowy ubezpieczenia OC posiadacza pojazdu powyższy zapis został zawarty w treści art. 39 ust. 1 UbezObowU, stanowiąc, że odpowiedzialność zakładu ubezpieczeń rozpoczyna się z chwilą zawarcia umowy i opłacenia składki ubezpieczeniowej lub jej pierwszej raty. Jeżeli jednak w umowie wskazano późniejszy termin płatności składki, to odpowiedzialność zakładu rozpoczyna się z chwilą zawarcia umowy. Ustawa dopuszcza także możliwości odmiennego określania terminu rozpoczęcia odpowiedzialności zakładu.

Stronami umowy ubezpieczenia OC są zakład ubezpieczeń i ubezpieczający. Uprawnienie ubezpieczyciela do występowania w charakterze podmiotu stosunku ubezpieczenia zostało zdefiniowane przepisami ustawy o działalności ubezpieczeniowej i reasekuracyjnej. Zakład ubezpieczeń może wykonywać działalność ubezpieczeniową w ściśle określonej formie, przy czym wykonywanie tego typu działalności wymaga zezwolenia Komisji Nadzoru Finansowego, wobec czego jest to działalność reglamentowana.

Podstawowy obowiązek zakładu ubezpieczeń wynika z istoty umowy ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej (art. 822 § 1 KC), przez którą ubezpieczyciel zobowiązuje się do zapłacenia określonego w umowie odszkodowania za szkody wyrządzone osobom trzecim, wobec których odpowiedzialność za szkodę ponosi ubezpieczający albo ubezpieczony.

¹⁴ T.j. Dz.U. z 2018 r. poz. 473 ze zm.; dalej jako: UbezObowU.

¹⁵ P. Bucoń, Odpowiedzialność cywilna uczestników wypadku komunikacyjnego, Warszawa 2008, system informacji prawnej LEX, <https://sip.lex.pl/#/monograph/369182420/200758> (dostęp z 1.10.2018 r.).

¹⁶ T.j. Dz.U. z 2019 r. poz. 381 ze zm.

¹⁷ Artykuł 814 § 1 KC stanowi: Jeżeli nie umówiono się inaczej, odpowiedzialność ubezpieczyciela rozpoczyna się od dnia następującego po zawarciu umowy, nie wcześniej jednak niż od dnia następnego po zapłaceniu składki lub jej pierwszej raty.

Treść art. 34 ust. 1 i art. 35 UbezObowU ma zasadnicze znaczenie dla określenia zasad odpowiedzialności zakładu ubezpieczeń z tytułu ubezpieczenia OC posiadaczy pojazdów mechanicznych. Zgodnie z art. 34 ust. 1 UbezObowU ubezpieczenia przysługuje odszkodowanie, jeżeli posiadacz lub kierujący pojazdem mechanicznym są obowiązani do odszkodowania za wyrządzoną w związku z ruchem tego pojazdu szkodę, której następstwem jest śmierć, uszkodzenie ciała, rozstrój zdrowia bądź też utrata, zniszczenie lub uszkodzenie mienia. Natomiast na podstawie art. 35 UbezObowU ubezpieczeniem OC posiadaczy pojazdów mechanicznych jest objęta odpowiedzialność cywilna każdej osoby, która kierując pojazdem mechanicznym w okresie trwania odpowiedzialności ubezpieczeniowej, wyrządziła szkodę w związku z ruchem tego pojazdu.

Zakres przywołanych przepisów pozwala stwierdzić, że odpowiedzialność zakładu ubezpieczeń ma charakter następczy w stosunku do odpowiedzialności cywilnej posiadacza pojazdu lub kierującego pojazdem mechanicznym¹⁸. Powstaje ona w sytuacji, gdy istnieje odpowiedzialność posiadacza pojazdu bądź kierującego pojazdem na podstawie przepisów prawa cywilnego.

Możliwe sposoby obciążenia odpowiedzialnością za wypadek

Zdecydowana większość państw europejskich przyjęła koncepcję, zgodnie z którą odpowiedzialność cywilna za szkodę wynikłą z wypadku samochodowego jest niezależna od winy¹⁹. Odpowiedzialność oparta na zasadzie winy znajduje zastosowanie jedynie w niektórych systemach prawnych, w tym m.in. w Anglii, Irlandii oraz Belgii, gdzie w 1994 r. wprowadzono system automatycznej kompensacji ubezpieczeniowej, zapewniający poszkodowanemu naprawienie szkód na osobie w oderwaniu od winy sprawcy wypadku²⁰. Mając na względzie wzmożony ruch samochodowy, większość państw europejskich dokonała zaostrzenia odpowiedzialności cywilnej, opierając ją na zasadzie ryzyka.

W polskim systemie prawnym odpowiedzialność posiadacza pojazdu mechanicznego została unormowana w art. 436 KC i opiera się na zasadzie ryzyka. Powyższą zasadę wyłącza działanie siły wyższej bądź okoliczność, iż szkoda nastąpiła wyłącznie z winy poszkodowanego lub osoby trzeciej, za którą odpowiedzialności nie ponosi posiadacz pojazdu. Norma, zgodnie z którą posiadacz pojazdu mechanicznego odpowiada na zasadzie ryzyka, nie znajduje zastosowania jedynie w dwóch przypadkach. Na podstawie art. 436 § 2 zd. 1 KC w przypadku zderzenia się pojazdów mechanicznych ich posiadacze mogą żądać wzajemnie naprawienia poniesionych szkód wyłącznie na zasadach ogólnych. Natomiast zgodnie z art. 436 § 2 zd. 2 KC również tylko na zasadach ogólnych

posiadacz odpowiada za szkody wyrządzone tym, których przewozi z grzeczności.

Niezależnie od powyższego współczesna literatura w zakresie wypadków drogowych koncentruje się na dwóch ogólnych kategoriach podmiotów, które mogłyby zostać pociągnięte do odpowiedzialności za wypadki z udziałem pojazdów autonomicznych: kierujących właścicielach pojazdów bądź ich producentach²¹. Przy podejmowaniu decyzji o tym, kto powinien ponosić odpowiedzialność w sytuacji wykorzystania pojazdu w ramach *car-sharing*, możliwości zmieniają się nieznacznie. O ile w przypadku pojazdu prywatnego właścicielem i kierującym jest ta sama osoba, o tyle przy korzystaniu z samochodu w ramach systemu *car-sharing* właścicielem jest spółka wynajmująca samochód, a kierującym – „operatorem” są wszyscy pasażerowie znajdujący się w pojeździe w chwili zaistnienia wypadku²². Stwarza to trzy główne źródła osobowe przypisania odpowiedzialności: kierowcom – pasażerom, podmiotom świadczącym usługi typu *car-sharing* oraz producentom pojazdów.

1. Kierowcy – pasażerowie

W obecnym stanie prawnym odpowiedzialność za spowodowanie wypadku spoczywa w zdecydowanej mierze na kierowcach, ponieważ zazwyczaj jeden z nich, a niekiedy obaj, ponoszą winę za zaistnienie zdarzenia. Jedną z dopuszczalnych możliwości jest utrzymanie obecnego stanu rzeczy i pociąganie kierowców do odpowiedzialności za spowodowane szkody. Inny możliwym do przyjęcia wariantem znajdującym zastosowanie w systemie amerykańskim jest obarczenie odpowiedzialnością wszystkich pasażerów jadących pojazdem w chwili zaistnienia zdarzenia. W ocenie przedstawicieli doktryny amerykańskiej taka możliwość pozwala wyeliminować problemy związane z dowodzeniem faktów oraz przyjąć proste założenie, że żaden z pasażerów nie sprawuje rzeczywistej kontroli nad pojazdem. Przedstawiciele hołdujący powyższemu pogładowi wskazują, że każdy z pasażerów posiada taki sam wpływ na to, czy pojazd działa w sposób prawidłowy, wobec czego rozróżnienie na pasażerów i kierowców staje się nieuzasadnione, a wszystkie osoby poruszające się samochodem powinny być traktowane w analogiczny sposób.

¹⁸ P. Bucoń, Odpowiedzialność... (dostęp z 1.10.2018 r.).

¹⁹ Zob. T. Kadner Graziano, C. Oertel, Ein europäisches Haftungs- und Schadensrecht für Unfälle im Straßenverkehr? Eckpunkte de lege lata und Überlegungen de lege ferenda, Zeitschrift für Vergleichende Rechtswissenschaft 2008, Nr 107/2008, s. 119.

²⁰ K. Ludwiczowska, Odpowiedzialność cywilna posiadacza samochodu przy przewozie z grzeczności (zasada winy czy ryzyka), Państwo i Prawo 2009, Nr 2, s. 68–77.

²¹ Zob. G.E. Marchant, R.A. Lindor, The Coming..., s. 1321–1340.

²² C. Schroll, Splitting the Bill: Creating a National Car Insurance Fund to Pay for Accidents in Autonomous Vehicles, Northwestern University Law Review 2015, vol. 109, no. 3, s. 803–834.

Istnieje kilka metod oceny odpowiedzialności pasażerów. Po pierwsze, pasażerowie w pojeździe, który spowodował wypadek, mogliby ponosić wspólną i solidarną odpowiedzialność za wszystkie szkody powstałe w wyniku wypadku, jednak w takiej sytuacji konieczna byłaby nowelizacja przepisów Kodeksu cywilnego. Obejmowałoby to obrażenia ciała u pasażerów poruszających się samochodami biorącymi udział w wypadku oraz szkody majątkowe w tych samochodach. Alternatywnie, pasażerowie w samochodzie, który został uszkodzony, mogą pokryć wszelkie powstałe szkody, wyłączając rachunki za usługi medyczne, dotyczące pasażerów w drugim samochodzie, które mogą być opłacone z tytułu ubezpieczenia własnego. Istnieje wiele sposobów na rozłożenie szkód, przy jednoczesnym zastosowaniu zasady, że wspólną odpowiedzialność ponoszą wszyscy pasażerowie jednego z pojazdów będącego uczestnikiem zdarzenia.

Drugą możliwością jest posiadanie własnego stosownego ubezpieczenia przez wszystkich użytkowników pojazdów autonomicznych. W tym kontekście mniejsze znaczenie miałyby fakt, który z pojazdów jest winien spowodowania wypadku. W zamian za to każdy ze współpasażerów opłacałby własne koszty leczenia dzięki wykupionemu ubezpieczeniu. Ponadto pasażerowie jadący w każdym z samochodów, jak obecnie proponuje się w Stanach Zjednoczonych²³, byłiby solidarnie odpowiedzialni za szkody majątkowe powstałe w pojeździe, którym się poruszali, a jednocześnie byłiby zobowiązani pokryć odszkodowanie na rzecz podmiotu będącego właścicielem samochodu.

Analizując przedstawione powyżej możliwości, nie można także zapomnieć o wspomnianej już odpowiedzialności cywilnej posiadacza pojazdu przy tzw. przewozie z grzeczności, kiedy to posiadacz za szkody wyrządzone osobom przewożonym odpowiada na zasadach ogólnych. Rozwiązanie przyjęte przez polskiego ustawodawcę oznacza, że aby uzyskać odszkodowanie, przewożony z grzeczności poszkodowany pasażer jest zobowiązany udowodnić winę posiadacza bądź osoby, za którą ten ponosi odpowiedzialność.

W polskiej doktrynie złagodzenie odpowiedzialności posiadacza pojazdu w stosunku do pasażera przewożonego z grzeczności uzasadnia się przez odwołanie do konstrukcji działania na własne ryzyko. Koncepcja zakłada, że poszkodowany świadomie naraża się na niebezpieczeństwo²⁴, w związku z czym nie zasługuje na ochronę. obrońcy teorii podnoszą też, że trudno wymagać, aby posiadacz ponosił zaostrzoną odpowiedzialność wobec osób, którym wyświadczył uprzejmość, zatem to osoba przewożona z grzeczności powinna częściowo działać na własne ryzyko²⁵.

Zwolennicy rozwiązań, gdzie odpowiedzialność wobec pasażerów przewożonych z grzeczności opiera się na zasadzie winy, powołują się także na zasady słuszności. Podkreślają, że sprawiedliwe jest, aby ten, kto wyświadcza drugiej osobie uprzejmość, nie ponosił już surowej odpowiedzialności, a ten,

kto z grzeczności korzysta, mógł uzyskać odszkodowanie jedynie w sytuacji, gdy udowodni winę. Część przedstawicieli doktryny podnosi przy tym, że pasażer przewożony z grzeczności, w zamian za korzyści, jaki przynosi mu przewóz, w sposób milczący zrzeka się swoich uprawnień wynikających z odpowiedzialności opartej na zasadzie ryzyka²⁶. Co więcej, skoro przy przewozie z grzeczności wyłącznie przewożony odnosi korzyść, to zgodnie z zasadami słuszności tylko on powinien ponosić ryzyko tego przedsięwzięcia. Jednakże przegląd rozwiązań ustawowych przyjętych w poszczególnych krajach europejskich prowadzi do konkluzji, że obecnie złagodzenie odpowiedzialności posiadacza pojazdu mechanicznego względem pasażerów przewożonych z grzeczności stanowi rozwiązanie incydentalne²⁷.

Równolegle powinniśmy dostrzec, że istnieją wady, które odnoszą się do wszystkich wspomnianych sposobów przeniesienia odpowiedzialności na pasażerów. To natomiast tworzy system, w którym nie istnieje wina lub odpowiedzialność, ponieważ pasażerowie nie mogą przewidzieć pewnych wad, a zatem także uniknąć nieprawidłowego działania produktu²⁸. Pasażerowie nie posiadają realnego wpływu na poprawę bezpieczeństwa jadącego pojazdu, w przeciwieństwie do producentów samochodów, którzy dysponują szerokim wachlarzem możliwości pozwalającym podnosić poziom bezpieczeństwa w pojazdach. Jednak jak wskazuje część przedstawicieli amerykańskiej doktryny, producenci zostaną najbardziej zmotywowani do usprawniania systemów bezpieczeństwa, gdy staną się odpowiedzialnymi za wypadki spowodowane przez ich niebezpieczne produkty²⁹.

Koncepcja dotycząca ponoszenia odpowiedzialności przez pasażerów może jednak prowadzić do zniechęcenia części użytkowników pojazdów, którzy zdając sobie sprawę, że w sytuacji zaistnienia wypadku, staną się odpowiedzialni, w związku z czym nie będą chcieli w ogóle korzystać z systemu współdzielenia pojazdów. Można bowiem przyjąć, że całościowa odpowiedzialność pasażerów jest niewspółmierna i niesprawiedliwa, podczas gdy sukces wprowadzenia na szeroką skalę pojazdów autonomicznych zależy w dużej mierze od korzystnej dla użytkowników konstrukcji systemu prawnego. Jeśli natomiast użytkownicy zostaną zniechęceni

²³ Zob. C. Schroll, *Splitting the Bill...*, s. 803–834.

²⁴ A. Szpunar, *O działaniu na własne ryzyko*, Nowe Prawo 1978, Nr 6, s. 857.

²⁵ A. Szpunar, *Odpowiedzialność za szkodę wyrządzoną osobie przewożonej z grzeczności*, Nowe Prawo 1969, Nr 1, s. 12.

²⁶ Por. A. Rembieniński, *Odpowiedzialność cywilna właściciela samochodu w stosunku do pasażera z grzeczności*, Zeszyty Naukowe Uniwersytetu Łódzkiego, seria I, z. 35, Łódź 1964, s. 121–122.

²⁷ Zob. C. von Bar, *The Common European Law of Torts*, München 2000, s. 412 i n.

²⁸ D.M. Mele, *The Quasi-Autonomous Car as an Assistive Device for Blind Drivers: Overcoming Liability and Regulatory Barriers*, Syracuse Journal of Science & Technology Law Reporter 2013, vol. 28, article 2, s. 26–64.

²⁹ C. Schroll, *Splitting the Bill...*, s. 803–834.

ewentualną koniecznością ponoszenia kosztów zaistniałego wypadku, popyt na korzystanie z pojazdów autonomicznych może okazać się zbyt mały.

Na marginesie należy także zaznaczyć, że przeniesienie obowiązku ponoszenia kosztów uszkodzeń na pasażerów może dla części społeczeństwa stać w sprzeczności z założeniem, iż to producenci jako podmioty dysponujące odpowiednimi środkami pieniężnymi powinni ponosić proporcjonalną odpowiedzialność³⁰.

2. Przedsiębiorstwa stosujące system *car-sharing*

Chcąc pochylić się nad możliwą przypisania odpowiedzialności przedsiębiorstwom trudniącym się wdrażaniem systemu typu *car-sharing*, należy rozróżnić pojęcie „właściciela” pojazdu od pojęcia „operatora”. Właściciele pojazdów udostępnianych w ramach systemu, analogicznie jak w przypadku podmiotów trudniących się wypożyczaniem samochodów, stanowią kolejną potencjalną grupę osób, na którą może spaść odpowiedzialność w przypadku zaistnienia zdarzenia. Podobnie jak w przypadku kierowców, także przedsiębiorstwa mogą ponosić odpowiedzialność na różne sposoby. Podmioty mogą zostać pociągnięte do odpowiedzialności za wszelkie szkody, które wystąpiły w czasie, gdy wadliwy pojazd będący ich własnością doprowadził do zaistnienia wypadku. Natomiast w innych przypadkach przedsiębiorstwo płaciłoby jedynie za część spowodowanych uszkodzeń powstałych w samochodzie i obrażeń poniesionych przez znajdujące się w nim osoby. Sytuacja wyglądałaby analogicznie jak w przypadku przedsiębiorstw transportowych posiadających wykupione ubezpieczenia dla wszystkich pojazdów, jak też pracujących w podmiocie kierowców.

Obecnie wypożyczalnie ponoszą odpowiedzialność odszkodowawczą wobec najemców w przypadku niewykonania lub nienależytego wykonania umowy, kiedy skutek zdarzenia zawinionego przez wynajmującego najemca doznał szkody. Jeżeli okazuje się, że samochód ma wady, które ujawniły się wskutek okoliczności obciążających wynajmującego – w tym przypadku wypożyczalnię lub przedsiębiorstwo typu *car-sharing*, wynajmujący jest zobowiązany dokonać naprawy na własny koszt³¹.

Niezależnie od powyższego należy mieć na uwadze, że najemca w związku z prowadzeniem wypożyczonego pojazdu ponosi odpowiedzialność cywilną za wyrządzone przez niego szkody na mieniu i na osobie, chyba że szkoda nastąpiła wskutek siły wyższej lub wyłącznie z winy poszkodowanego lub osoby trzeciej, za które najemca nie ponosi odpowiedzialności.

Istnieje wiele powodów, ze względu na które przedsiębiorstwa trudniące się wypożyczaniem pojazdów mogą być odpowiedzialne za zaistniały wypadek. Można z dużą dozą

prawdopodobieństwa stwierdzić, że znajdują się one w lepszej sytuacji ekonomicznej niż kierowcy – pasażerowie, mogącym samym wpływać na poprawę bezpieczeństwa pojazdów autonomicznych dzięki wywieraniu presji na producentach poprzez podejmowanie odpowiednich decyzji dotyczących zakupu samochodów. Oczywiście jest, że przedsiębiorstwa prowadzące działalność typu *car-sharing*, obawiając się odpowiedzialności, będą dążyły do zakupu najbezpieczniejszych pojazdów, wymuszając na producentach stałą poprawę bezpieczeństwa produkowanych samochodów.

Ponadto, przedsiębiorstwa mają możliwość czerpania znacznych korzyści w związku z wprowadzaniem na rynek pojazdów autonomicznych, jednak równolegle stwarzając ryzyko w zakresie ich nieprawidłowego działania i możliwości spowodowania wypadku. Tego typu podmioty są skłonne podjąć ryzyko w imię zysku, zatem winny także ponosić koszty, kiedy nastąpi szkoda wynikająca z tego ryzyka. Tendencja ta jest także widoczna w innych obszarach, gdzie przedsiębiorcy czerpią zyski z tytułu podejmowanych niebezpiecznych działań.

Co więcej, w innych obszarach prawa w zakresie odnoszonych obrażeń ciała, posiadanie niebezpiecznego przedmiotu może okazać się wystarczające do przypisania odpowiedzialności w sytuacji, gdyby przedmiotem tym została spowodowana szkoda. Właściciel może podlegać karze na podstawie posiadania statusu właściciela i nie istnieje wtedy konieczność konkretyzowania działania, które spowodowało szkodę. Występuje możliwość przypisania pomiotowi odpowiedzialności deliktowej na podstawie posiadania statusu właścicielskiego.

Inną wadą związaną z przypisaniem odpowiedzialności przedsiębiorstwu jest możliwe podniesienie kosztów współużytkowania wypożyczonego pojazdu. Koszty opłacania polisy ubezpieczeniowej obejmującej wszelkie wypadki spowodowane przez pojazdy mogą okazać się na tyle wysokie, że przedsiębiorcy nie będą zainteresowani wdrożeniem autonomicznych form poruszania się na szeroką skalę. Wysokie koszty ubezpieczenia mogą także wpłynąć na niechęć tworzenia nowych podmiotów zajmujących się rozpowszechnianiem systemu *car-sharing*, co niewątpliwie spowolni wprowadzenie na rynek pojazdów autonomicznych.

3. Producenci pojazdów

Propozycja przeniesienia odpowiedzialności za wypadki spowodowane przez pojazdy autonomiczne na ich producentów uzyskała w Stanach Zjednoczonych największą liczbę

³⁰ Por. J.K. Gurney, Sue My Car Not Me: Products Liability and Accidents Involving Autonomous Vehicles, *University of Illinois Journal of Law, Technology & Policy* 2013, vol. 2013, No. 2, s. 247–277.

³¹ Zob. Usługi wynajmu samochodów. Poradnik dla konsumentów, UOKiK, <https://uokik.gov.pl/download.php?plik=11804> (dostęp z 3.10.2018 r.).

zwolenników³². Najczęściej pojawiającym się argumentem, przemawiającym za takim sposobem pojmowania odpowiedzialności jest realny wpływ, jaki producenci posiadają na poprawę technologii, a co za tym idzie, także możliwość zredukowania skali ewentualnych zdarzeń³³. To właśnie producenci pojazdów jako podmioty zainteresowane wdrożeniem zautomatyzowanych technologii będą najprawdopodobniej ponosić winę za wypadki wywołane ruchem pojazdów autonomicznych.

Inną korzyścią może być fakt, iż w obecnym systemie istnieją ogólne ramy prawne dotyczące odpowiedzialności za produkt, które mogłyby stanowić podwaliny do stworzenia obszerniejszych i bardziej szczegółowych uregulowań. Odpowiednie zastosowanie mogłyby znaleźć przepisy Kodeksu cywilnego dotyczące odpowiedzialności za szkodę wyrządzoną przez produkt niebezpieczny³⁴. Aktualnie przepisy znajdują powszechne zastosowanie w sytuacji zaistnienia szkód wyrządzonych m.in. przez wadliwy pojazd. Ponadto społeczeństwu najłatwiej byłoby zaakceptować fakt, że producenci mogą zostać pociągnięci do odpowiedzialności za wady produktu, który przecież sami stworzyli. Zatem nawet w przypadkach, w których producent nie dopuściłby się żadnego zaniedbania, opinii publicznej łatwiej byłoby przyjąć do wiadomości odpowiedzialność producenta niż kierowców – pasażerów lub przedsiębiorców wypożyczających samochody w systemie *car-sharing*.

Podobnie jak w przypadku kierowców i przedsiębiorstw zajmujących się wypożyczaniem pojazdów, pierwszym możliwym rozwiązaniem byłoby skłonienie producentów do zapłaty za wszelkie powstałe szkody. Istnieją przy tym różne sposoby podzielenia kosztów. Producent samochodu, który zawinił, mógłby pokrywać wszelkie szkody, wyłączając koszty usług medycznych własnych pasażerów, które byłyby opłacane przez ubezpieczenie własne. Zatem istnieją różne sposoby na podzielenie kosztów, przy jednoczesnym zachowaniu odpowiedzialności producenta.

Część przedstawicieli doktryny amerykańskiej stoi na stanowisku, że nałożenie odpowiedzialności na producenta jest najuczciwszym rozwiązaniem, ponieważ to właśnie wytwórca posiada najszersze spektrum możliwości, by poprawić jakość produktu i to na nim spoczywa ciężar winy za defekty zaistniałe w konstrukcji lub oprogramowaniu pojazdu na zasadzie odpowiedzialności za produkt niebezpieczny. Zgodnie bowiem z treścią art. 449¹ § 3 zd. 2 KC o tym, czy produkt jest bezpieczny, decydują okoliczności z chwili wprowadzenia go do obrotu, a zwłaszcza sposób zaprezentowania go na rynku oraz podane konsumentowi informacje o właściwościach produktu. Zatem produktem niebezpiecznym jest ten, który ma wadę stanowiącą zagrożenie dla życia i zdrowia ludzkiego, tj. samochody z wadliwym oprogramowaniem czy układem hamulcowym.

W art. 449¹ § 3 ustawodawca posługuje się tzw. kryterium „oczekiwań”, pochodzącym z reżimu rękojmi za wady,

z którego zostały wywiedzione podstawy odpowiedzialności za produkt, zwłaszcza w systemie prawnym Stanów Zjednoczonych³⁵. Jednak kryterium „oczekiwań” konsumenta ma mniejsze znaczenie w stosunkach pozaumownych, których przede wszystkim dotyczy odpowiedzialność za produkt.

W myśl art. 449¹ § 3 zd. 2 KC o tym, czy produkt jest bezpieczny, decydują okoliczności z chwili jego wprowadzenia do obrotu, sposób zaprezentowania go na rynku oraz podane informacje o właściwościach produktu. Jak wskazuje się w literaturze, o bezpieczeństwie przesądzą wszelkie okoliczności, a prezentacja produktu na rynku oraz informacje przedstawiane konsumentowi są ważne w reżimie odpowiedzialności kontraktowej. Natomiast w reżimie deliktowej odpowiedzialności za produkt kryteria te nie mają znaczenia dla poszkodowanych wadliwie niebezpiecznym produktem, np. współpasażera, przechodnia lub innego uczestnika ruchu ulicznego.

Jednocześnie producenci stale pracują nad podnoszeniem bezpieczeństwa produkowanych pojazdów tradycyjnych, a przeniesienie ciężaru na inne podmioty może doprowadzić do niebezpiecznego zjawiska zniechęcenia producentów do regularnego zwiększania poziomu bezpieczeństwa. Wszystkie wskazane okoliczności prowadzą do wniosku, że obciążenie producentów odpowiedzialnością z tytułu wypadków pojazdów autonomicznych wydaje się najbardziej racjonalną koncepcją³⁶. Nie możemy jednak zapominać, że potencjalnie wysokie koszty związane z odpowiedzialnością mogą w efekcie przełożyć się na spowolnienie prac nad wprowadzeniem do powszechnego użytku pojazdów autonomicznych³⁷.

Krajowy fundusz ubezpieczeń komunikacyjnych

Kierowcy – pasażerowie, przedsiębiorstwa świadczące usługi typu *car-sharing* oraz producenci pojazdów autonomicznych zgodnie z założeniami powinni ponosić różnego rodzaju korzyści wynikające z wprowadzenia do użytku pojazdów autonomicznych, w związku z czym nie istnieje jedno właściwe rozwiązanie pozwalające jednoznacznie określić, który z podmiotów miałby ponosić koszty będące następ-

³² M.A. Geistfeld, A Roadmap for Autonomous Vehicles: State Tort Liability, Automobile Insurance, and Federal Safety Regulation, California Law Review 2017, vol. 105, No. 6 (12), article 2, s. 1610–1694; C. Schroll, Splitting the Bill..., s. 803–834.

³³ D.M. Mele, The Quasi-Autonomous..., s. 26–64.

³⁴ Artykuł 449¹ § 1 KC stanowi: Kto wytwarza w zakresie swojej działalności gospodarczej (producent) produkt niebezpieczny, odpowiada za szkodę wyrządzoną komukolwiek przez ten produkt.

³⁵ B. Gneta, Art. 449(1), [w:] M. Habdas, M. Fras (red.), Kodeks cywilny. Komentarz. Tom III. Zobowiązania. Część ogólna (art. 353–534), Lex/el. 2018, <https://sip.lex.pl/#/commentary/587770159/567599> (dostęp z 6.11.2018 r.).

³⁶ Zob. M. Schellekens, Self-driving cars and the chilling effect of liability law, Computer Law & Security Review 2015, vol. 31, No. 4, s. 506–517.

³⁷ Por. G.E. Marchant, R.A. Lindor, The Coming..., s. 1321–1340.

stwem wypadku. Dlatego racjonalnym wyjściem może być propozycja stworzenia krajowego funduszu ubezpieczeń komunikacyjnych, do którego mogłyby zwracać się podmioty odnoszące szkody w wyniku zdarzenia, chcąc uzyskać rekompensatę z tytułu powstałych obrażeń ciała lub uszkodzeń mienia. Analogiczne rozwiązanie zostanie niedługo wprowadzone w Stanach Zjednoczonych, gdzie obecnie z powodzeniem funkcjonują analogiczne fundusze, zapewniające finansowanie opieki medycznej lub socjalnej³⁸.

W Stanach Zjednoczonych fundusz jest finansowany ze składek opłacanych przez kierowców – pasażerów, przedsiębiorców prowadzących działalność *car-sharing* oraz producentów pojazdów, którzy wnoszą stosowne opłaty odpowiadające stopniowi korzystania z pojazdów zautomatyzowanych. Producenci wnoszą opłaty obliczane proporcjonalnie do liczby wyprodukowanych przez nich pojazdów autonomicznych w danym okresie – najczęściej roku kalendarzowym. Takie rozwiązanie znajduje uzasadnienie w tezie, zgodnie z którą im więcej samochodów stworzą producenci, a tym samym wprowadzą na drogi, tym bardziej prawdopodobne stanie się, że część z nich spowoduje wypadek.

Analogicznie przedsiębiorcy prowadzący działalność typu *car-sharing* wnoszą wkład w działanie funduszu w zależności od wielkości floty pojazdów, jaką dysponują. Oczywiście jest, że podmioty posiadające szerszą ofertę pojazdów częściej występują w roli winnego spowodowania wypadku, a zatem również często korzystają z dobrodziejstw funduszu.

Natomiast kierowcy pasażerowie opłacają składki, stosując kryterium częstotliwości korzystania z pojazdów, tak że osoby najbardziej narażone na spowodowanie wypadku opłacają składki w najwyższej wysokości.

Podmiot odpowiedzialny za dysponowanie środkami zgromadzonymi w ramach funduszu posiada uprawnienia do miarkowania wysokości składek, mogąc podnosić je kierowcom nader często powodującym wypadki, znajdującym się w grupie podwyższonego ryzyka, których utrzymanie stanowi dla funduszu największe obciążenie finansowe. W początkowej fazie wprowadzenia w życie funduszu wszyscy producenci i przedsiębiorstwa zajmujące się działalnością *car-sharing* płacą składki w tej samej wysokości. Dopiero odbiegająca od normy częstotliwość powodowania wypadków przez pojazdy należące do danego podmiotu wpływa na wzrost stawek. Opisana procedura mobilizuje producentów do stałego podnoszenia bezpieczeństwa produkowanych samochodów, a przedsiębiorstwa wypożyczające do kupowania pojazdów posiadających najlepsze właściwości z zakresu bezpieczeństwa.

W polskim systemie prawnym instytucją zajmującą się wypłatą odszkodowań i świadczeń poszkodowanym w wypadkach i kolizjach drogowych, spowodowanych przez nieubezpieczonych posiadaczy pojazdów, a także wypłatą odszkodowań osobom poszkodowanym w wypadkach dro-

gowych, gdy sprawca szkody nie został ustalony, jest Ubezpieczeniowy Fundusz Gwarancyjny (UFG)³⁹ funkcjonujący na podstawie przepisów przywołanej powyżej ustawy o ubezpieczeniach obowiązkowych, Ubezpieczeniowym Funduszu Gwarancyjnym i Polskim Biurze Ubezpieczycieli Komunikacyjnych. Według art. 98 ust. 1 tej ustawy do zadań UFG należy zaspokajanie roszczeń z tytułu ubezpieczeń obowiązkowych, tj. ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej posiadaczy pojazdów mechanicznych za szkody powstałe w związku z ruchem tych pojazdów oraz ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej rolników z tytułu posiadania gospodarstwa rolnego⁴⁰, w granicach określonych na podstawie przepisów rozdziałów 2 i 3 ustawy, za szkody powstałe na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej na osobie, w mieniu bądź równolegle na osobie i w mieniu.

Skoro główne zadanie UFG stanowi zaspokajanie roszczeń z tytułu ubezpieczeń obowiązkowych, to najwłaściwszym rozwiązaniem zdaje się ustawowe rozszerzenie zakresu jego działalności także na ubezpieczenia komunikacyjne pokrywające straty powstałe w wyniku wypadku spowodowanego przez pojazd autonomiczny. Ubezpieczeniowy Fundusz Gwarancyjny mógłby zajmować się zarówno zbieraniem składek odprowadzanych przez kierowców – pasażerów, producentów pojazdów oraz przedsiębiorstwa prowadzące działalność *car-sharing*, jak i wypłacaniem odszkodowań w przypadku zwrócenia się do niego przez podmioty odnoszące szkody w wyniku zdarzenia, chcące uzyskać rekompensatę z tytułu powstałych obrażeń ciała lub uszkodzeń mienia.

Podsumowanie

Stworzenie ram prawnych celem umożliwienia testowania na polskich drogach pojazdów autonomicznych poprzez wprowadzenie do polskiego systemu prawnego ustawy zmieniającej o elektromobilności i paliwach alternatywnych bez wątpienia stanowi krok w słusznym kierunku. Obecnie w związku z niezwykle szybko postępującym rozwojem nowoczesnych technologii coraz więcej państw decyduje się na udostępnianie dróg publicznych producentom pojazdów zautomatyzowanych, w celu prowadzenia na nich prac badawczych.

³⁸ Zob. D. Roos, How FICA Works, How Stuff Works, 22.2.2012, <https://money.howstuffworks.com/personal-finance/personal-income-taxes/fica.htm> (dostęp z 3.10.2018 r.).

³⁹ M. Orlicki, Ubezpieczenia obowiązkowe, Lex/el. 2011, <https://sip.lex.pl/#/monograph/369239409/4> (dostęp z 3.10.2018 r.).

⁴⁰ Zob. D. Maśniak, Art. 98, Komentarz do ustawy o ubezpieczeniach obowiązkowych, Ubezpieczeniowym Funduszu Gwarancyjnym i Polskim Biurze Ubezpieczycieli Komunikacyjnych, [w:] Z. Brodecki, M. Serwach, M. Glicz (red.), Prawo ubezpieczeń gospodarczych. Tom I, Komentarz, wyd. II, Warszawa 2010, Lex/el. 2010; Z. Cwalińska-Weychert, M. Monkiewicz, G. Sordyl, Działalność odszkodowawcza Ubezpieczeniowego Funduszu Gwarancyjnego na tle rozwiązań europejskich, Prawo Asekuracyjne 2014, Nr 3(80), s. 102–116.

W związku ze stopniowym pojawianiem się na drogach coraz większej ilości pojazdów autonomicznych ogólna liczba wypadków drogowych powinna zmaleć. Należy jednak zwrócić uwagę, że zaistniałe zdarzenia przybiorą zgoła odmienny od dotychczasowych charakter, w związku z czym obecnie funkcjonujący system odpowiedzialności cywilnej oparty w głównej mierze na obowiązkowym ubezpieczeniu OC posiadaczy pojazdów mechanicznych za szkody powstałe w związku z ruchem tych pojazdów może okazać się niewystarczający.

Tymczasem przedstawiciele doktryny wymieniają trzy podstawowe kategorie podmiotów, które mogłyby zostać pociągnięte do odpowiedzialności za spowodowanie wypadku z udziałem pojazdu autonomicznego: kierowców – pasażerów, podmioty świadczące usługi typu *car-sharing* oraz producentów pojazdów. Najbardziej racjonalną koncepcją zdaje się jednak być nałożenie odpowiedzialności na producenta posiadającego najszersze spektrum możliwości, by podnosić jakość produktu. To właśnie na wytwórcy spoczywa ewentualny ciężar winy w związku z wadami zaistniałymi w konstrukcji lub oprogramowaniu pojazdu. Pasażerowie nie mają bowiem realnego wpływu na poprawę bezpieczeństwa jadącego pojazdu, w przeciwieństwie do producentów samochodów. Kontrowersyjna teoria zakłada, że producenci zostaną najbardziej zmotywowani do usprawniania systemów

bezpieczeństwa, gdy staną się odpowiedzialnymi za wypadki spowodowane przez ich niebezpieczne produkty. Tym samym na producencie spoczywa ciężar winy za defekty zaistniałe w konstrukcji lub oprogramowaniu pojazdu na zasadzie odpowiedzialności za produkt niebezpieczny. Do produktów niebezpiecznych w kontekście pojazdów autonomicznych należy zaliczyć np. samochody z wadliwym oprogramowaniem bądź układem hamulcowym.

Innym korzystnym rozwiązaniem może być zaczerpnięta z ustawodawstwa amerykańskiego propozycja stworzenia krajowego funduszu ubezpieczeń komunikacyjnych, finansowanego ze składek opłacanych przez kierowców – pasażerów, przedsiębiorstwa prowadzące działalność typu *car-sharing* oraz producentów pojazdów, wnoszących stosowne opłaty odpowiadające stopniowi ich korzystania z pojazdów zautomatyzowanych.

Biorąc pod uwagę, że większość znaczących koncernów samochodowych w perspektywie najbliższych lat zamierza wprowadzić do swojej oferty w pełni zautomatyzowane pojazdy, ustawodawca powinien pochylić się nad problematyką zaprezentowaną w niniejszym artykule, uszczegóławiając uregulowania odnoszące się m.in. do odpowiedzialności za produkt niebezpieczny czy odpowiedzialności ponoszonej przez posiadacza pojazdu przewożącego pasażerów z grzeczności.

Słowa kluczowe: pojazd autonomiczny, odpowiedzialność, fundusz ubezpieczeń komunikacyjnych.

The possibility to hold an entity liable for an accident of an autonomous vehicle and the concept of creating a national car insurance fund as a form of reimbursement of costs

The subject of this article is the analysis of the possibility of creating a national car insurance fund financed from contributions paid by entities using autonomous vehicles. Simultaneously, the fund would be a form of reimbursement of costs, and people who suffered damage as a result of an incident, in order to obtain compensation for the injury or property damage, could turn directly to the fund. At the same time, the author presents possibilities of holding individual entities liable at civil law for the damage resulting from a car accident caused by an autonomous vehicle.

Keywords: autonomous vehicle, civil liability, car insurance fund.



beck.pl

Wydawnictwo C.H. BECK



www.beck.pl