

Odpowiedzialność za szkodę spowodowaną ruchem pojazdu autonomicznego w systemie amerykańskiego prawa cywilnego

Wstęp

Wydawać by się mogło, że wizja, w której samochody poruszają się po drogach bez osoby za kierownicą, to pieśń przyszłości. Jednak w rzeczywistości taka sytuacja nie jest daleka od realizacji ze względu na ogromne korzyści, jakie przewidywane są w związku z wyeliminowaniem czynnika ludzkiego z ruchu pojazdów – przede wszystkim (ale nie tylko) w zakresie bezpieczeństwa na drogach – statystyki wskazują, że 95% wypadków w Stanach Zjednoczonych jest wynikiem błędu ludzkiego¹. Producenci przewidują wprowadzenie pojazdów autonomicznych na rynek do końca dekady². W wyścig zmierzający do stworzenia pierwszego w pełni autonomicznego pojazdu zaangażowane są wszystkie liczące się przedsiębiorstwa z branży motoryzacyjnej³,

¹ Statystyka za: 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. 804.

² Por. np. Auto-Świat, *Samojeżdżące auta do 2020 roku*, <<http://www.auto-swiat.pl/wiadomosci/samojezdzace-auta-do-2020-roku/t0by2>> [dostęp: 6.05.2017].

³ Nad produkcją samochodów autonomicznych pracuje m.in. General Motors, Audi, BMW, Volkswagen, Ford, Volvo, Daimler, Opel i Fiat. Producenci zrzeszeni są np. w projekcie AdaptiVe (założonym w 2014 r. przez 28 producentów z ośmiu

a także te do tej pory niezwiązane z produkcją aut, takie jak Google⁴, Apple⁵ czy Nvidia⁶.

Z faktem wprowadzenia pojazdów autonomicznych na rynek związanych jest wiele problemów z różnych dziedzin, począwszy od prawnych, o których mowa dalej, przez etyczne⁷, po ekonomiczne⁸. W obszarze prawa można zdefiniować następujące zagadnienia: problemy łączące się ze zmianą struktury posiadania pojazdów (przewidywane upowszechnienie *car-sharingu*⁹ i *carpoolingu*¹⁰), kwestie przestrzegania prawa drogowego i związanej z tym odpowiedzialności,

krajów). Informacje na temat projektu: <<https://www.adaptive-ip.eu/index.php/consortium.html>> [dostęp: 6.05.2017].

⁴ Google wyodrębniło do tego celu osobną spółkę Waymo, <<https://techcrunch.com/2016/12/13/googles-self-driving-car-unit-spins-out-as-waymo/>> [dostęp: 6.05.2017].

⁵ Zob. np. The Guardian, *Documents Confirm Apple Is Building Self-Driving Car*, <<https://www.theguardian.com/technology/2015/aug/14/apple-self-driving-car-project-titan-sooner-than-expected>> [dostęp: 6.05.2017].

⁶ Por. np. Interia.pl, *Nvidia pokazała autonomiczny samochód*, <<http://nt.interia.pl/raporty/raport-samochodyjutra/autonomicznesamochody/news-nvidia-pokazala-autonomiczny-samochod,nId,2284739>> [dostęp: 6.05.2017].

⁷ Na przykład kwestia programowania pojazdów w sytuacjach granicznych – czy w razie nieuniknionej kolizji pojazd ma za wszelką cenę chronić pasażerów bądź kierowcę, czy też powinien dążyć do rozwiązania minimalizującego negatywne skutki zdarzenia.

⁸ Można tutaj wymienić m.in. kwestie związane z opłacalnością produkcji takich pojazdów (zarówno ze względu na prawdopodobną zmianę w zakresie podmiotów odpowiedzialnych, jak też w związku z przewidywanymi zmianami w strukturze własnościowej, które zaowocują zmniejszeniem liczby pojazdów funkcjonujących na rynku), problem rosnącego bezrobocia wśród profesjonalnych kierowców (taksówkarzy, kierowców aut ciężarowych, przewoźników), kwestie inwestycji w transport publiczny czy inteligentną infrastrukturę dróg.

⁹ *Car-sharing* to system współdzielenia samochodów osobowych, obecnie działający w ponad sześciuset miastach, polegający na zwykle kilkugodzinnym wynajmie auta, zob. np. <<https://www.rentcar.pl/pl/car-sharing>> [dostęp: 6.05.2017].

¹⁰ *Carpooling* to system polegający na wspólnych przejazdach kierowcy i obcych mu pasażerów. System ten upodabnia używanie samochodu do korzystania ze środków transportu publicznego, zob. np. popularny serwis BlaBlaCar, <<https://www.blablacar.pl>> [dostęp: 6.05.2017].

kwestie regulacji karnoprawnej, kwestie bezpieczeństwa (szczególnie w zakresie uodpornienia tego typu pojazdów na ataki hakerskie), problematyka prywatności (regulacja zbierania danych o użytkownikach, ich lokalizacji teraźniejszej i dotychczasowej), czy w końcu będącą przedmiotem niniejszego opracowania kwestię odpowiedzialności cywilnej.

Ze względu na to, że pojazdy autonomiczne są obecnie testowane nie tylko w zamkniętych środowiskach, ale także na drogach publicznych¹¹, potrzeba spojrzenia na ruch tych aut z punktu widzenia prawa staje się coraz bardziej nagląca.

1. Definicja pojazdu autonomicznego

Rozważania w przedmiocie odpowiedzialności cywilnej należy zacząć od wprowadzenia definicji pojazdu autonomicznego (inaczej w języku polskim: samojezdnego; w języku angielskim używa się nazw *autonomous car*, *driverless car*, *self-driving car*, *robotic car*¹²). Na potrzeby niniejszego opracowania przyjmujemy, że jest to pojazd, który dzięki technologii zdolny jest do poruszania się bez kontroli lub nadzoru człowieka¹³. Na marginesie zaznaczyć trzeba, że przymiotnik „autonomiczny” jest w istocie rzeczy mało trafnym

¹¹ Na przykład Audi prowadziło testy na drogach publicznych już od 2012 r., zob. <<http://www.lokalizacja.info/pl/rynek-masowy/nawigacja-samochodowa--connected-car/autonomiczne-samochody-na-publicznych-drogach.html#.WJt5wxiBhmA>> [dostęp: 6.05.2017].

¹² Zob. np.: D.J. Fagnant, K. Kockelman, *Preparing a Nation for Autonomous Vehicles: Opportunities, Barriers and Policy Recommendations*, „Transportation Research Part A: Policy and Practice” 2015, vol. 77; Raport KPMG, *Self-Driving Cars: The Next Revolution*, Center for Automotive Research, 2012, <https://assets.kpmg.com/content/dam/kpmg/pdf/2015/10/self-driving-cars-next-revolution_new.pdf> [dostęp: 6.05.2017]; B.S. Thrun, *Toward Robotic Cars*, „Communications of the ACM” 2010, vol. 53, no. 4.

¹³ Definicja za syntezą przeprowadzoną na podstawie regulacji w czterech amerykańskich stanach (Nevada, Kalifornia, Michigan, Floryda) przez M. Schellekens w jego pracy pt. *Self-Driving Cars and the Chilling Effect of Liability Law*, „Computer Law & Security Review” 2015, vol. 31, iss. 4, s. 506–517.

określeniem, sugeruje bowiem, że jest to układ niezależny¹⁴, gdy tymczasem – jak zostanie wykazane dalej – nie jest to istotą tego rozwiązania. Bardziej adekwatnym pojęciem byłoby określenie „zautomatyzowany”.

Wyróżniane są dwa typy pojazdów autonomicznych, które można określić jako skomunikowane i nieskomunikowane¹⁵. Różnica między nimi polega na tym, że pojazdy nieskomunikowane używają do zautomatyzowanego poruszania się całego zespołu czujników, kamer, laserów itp., natomiast pojazdy skomunikowane korzystają jedynie z technologii umożliwiającej zbieranie informacji o otoczeniu poprzez komunikację z innymi pojazdami (a więc komunikację *vehicle to vehicle*, w skrócie V2V), z infrastrukturą (*vehicle to infrastructure*, w skrócie V2I) czy jakimikolwiek innymi elementami (V2X)¹⁶. W gruncie rzeczy, aby pojazd mógł być w pełni funkcjonalny i – o czym będzie mowa dalej – osiągnąć pełną autonomiczność, potrzebne jest współdziałanie obu elementów.

Szeroko w literaturze wykorzystywany jest pięciostopniowy podział (od 0 do 4) dotyczący poziomów autonomiczności, który został przyjęty także przez agencję NHTSA, odpowiedzialną w Stanach Zjednoczonych za regulacje związane z bezpieczeństwem transportu¹⁷. Poziom 0 to samochody niezautomatyzowane (*non-automated*), w których człowiek ma pełną i wyłączną kontrolę nad pojazdem przez cały czas i jest to kontrola o charakterze zasadniczym¹⁸. Do tej kategorii zaliczane są także pojazdy z różnymi systemami ostrzeżenia, np. *Lane Departure Warning*, *Lane Assist* oraz te wyposażone w GPS¹⁹. Na poziomie 1 umieszczone są samochody wspomagane

¹⁴ Szeroka analiza została przeprowadzona przez B. Walkera Smitha w zakresie angielskiego pojęcia (zob. B. Walker Smith, *Automated Vehicles Are Probably Legal in the United States*, „Texas A&M Law Review” 2014, vol. 1, iss. 3, s. 422 i n.). Uwagi te pozostają aktualne także na gruncie języka polskiego.

¹⁵ Raport KPMG, op. cit., s. 10-15.

¹⁶ Ibidem, s. 12.

¹⁷ Zob. S.P. Wood, J. Chang et al., *The Potential Regulatory Challenges of Increasingly Autonomous Motor Vehicles*, „Santa Clara Law Review” 2012, vol. 52, no. 4, s. 1423 i n.

¹⁸ Ibidem, s. 1429-1430.

¹⁹ Ibidem, s. 1429.

automatyką (*Automation-Assisted*)²⁰. Tutaj osoba fizyczna w dalszym ciągu sprawuje kontrolę nad pojazdem, prowadzi go, jednakże w pewnych sytuacjach krytycznych działają mechanizmy, które przejmują kontrolę nad pojazdem, np. *electronic stability control* – układ stabilizujący tor jazdy samochodu poprzez wykrywanie i redukcję utraty przyczepności²¹. Poziom 2 stanowi automatyczność monitorowana (*Monitored Automation*)²², czyli pierwsza kategoria, w której prowadzenie pojazdu spoczywa także na technologii, a nie tylko na kierowcy, jednak kierowca ma cały czas mieć kontrolę nad pojazdem. Przykładowo, chodzi tutaj o automatyczne systemy parkowania lub połączenie *adaptive cruise control* z *lane-keeping*. W przypadku tych pojazdów kierowca może być zobligowany do nagłego przejścia kontroli nad pojazdem. Stopień 3 to automatyczność warunkowa (*Conditional Automation*)²³ – człowiek może całkowicie polegać na systemie autonomicznym w trakcie jazdy, jednak pod pewnymi warunkami. Na tym poziomie przyjmowane jest założenie, że pojazd poinformuje kierowcę odpowiednio wcześniej o konieczności przejścia kontroli, ale w każdym momencie kierowca ma być zdolny do przejścia sterów. Poziom 4, a więc ten z wielu względów najbardziej pożądany (ale też powodujący najwięcej problemów), to pełna automatyczność (*Full Automation*)²⁴. W tym przypadku nie jest nawet potrzebna obecność jakiegokolwiek osoby w pojeździe, a jedynym zadaniem człowieka jest określenie celu podróży.

Po zarysowaniu problematyki definicyjnej można przejść do analizy możliwych reżimów odpowiedzialności za szkodę wyrządzoną przez ruch tradycyjnych pojazdów w systemie amerykańskiego prawa cywilnego, aby następnie możliwe było umieszczenie odpowiedzialności za ruch samochodów autonomicznych w ramach tego systemu.

²⁰ Ibidem, s. 1430-1431.

²¹ Hasło: ESC/ESP, Słowniczek, <<http://www.euroncap.com/en/vehicle-safety/glossary#>> [dostęp: 6.05.2017].

²² S.P. Wood, J. Chang et al., op. cit., s. 1431.

²³ Ibidem, s. 1431-1432.

²⁴ Ibidem, s. 1432.

2. Odpowiedzialność za ruch tradycyjnych pojazdów w systemie amerykańskiego prawa cywilnego

Odpowiedzialność będąca przedmiotem analizy może być ponoszona obecnie przez dwie grupy podmiotów: kierowcę oraz producenta²⁵. Ze strony kierowcy możliwa jest odpowiedzialność za niedbalstwo (*negligence*), nieoparta na winie (*no-fault liability*) oraz odpowiedzialność obiektywna (*strict liability*)²⁶.

Odpowiedzialność za niedbalstwo²⁷ można przyrównać do odpowiedzialności deliktowej. Jej przesłankami są: 1. istnienie obowiązku, 2. naruszenie obowiązku, 3. związek przyczynowy, 4. szkoda. Odpowiedzialność ta ma więc podstawowy charakter i – podobnie jak w naszym systemie – łagodzona jest przez system ubezpieczeń obowiązkowych²⁸.

Drugi typ odpowiedzialności, która może znaleźć zastosowanie, to odpowiedzialność nieoparta na winie (*no-fault liability*)²⁹. Jest ona przewidywana tylko w niektórych stanach. Polega ona na tym, że poszkodowani nie mogą pozwać sprawcy szkody, dopóki nie osiągnie ona pewnego z góry ustalonego poziomu (zwanego *threshold*). Każdy z poszkodowanych otrzymuje rekompensatę od własnego ubezpieczyciela. Zaletą tego systemu jest to, że nie istnieje potrzeba ustalenia winy ani prowadzenia kosztownych i długotrwałych procesów; wadą natomiast jest to, iż system taki budzi sprzeciw na gruncie podstawowych intuicji etycznych – osoba poszkodowana niejako traci podwójnie: przez sam fakt bycia poszkodowaną, a następnie – także finansowo (nawet jeżeli koszty pokryje ubezpieczyciel poszkodowanego,

²⁵ N. Kalra, J. Anderson, M. Wachs, *Liability and Regulation of Autonomous Vehicle Technologies*, California PATH Research Report, Rand Corporation, 2009, s. 17, <<http://www.its.berkeley.edu/sites/default/files/publications/UCB/2009/PRR/UCB-ITS-PRR-2009-28.pdf>> [dostęp: 6.05.2017].

²⁶ *Ibidem*, s. 17–19.

²⁷ *Ibidem*, s. 17–18.

²⁸ *Ibidem*, s. 18.

²⁹ *Ibidem*, s. 18–19.

to dla tego ostatniego będzie to zapewne oznaczało podniesienie składki w kolejnym okresie ubezpieczeniowym). Jak się wydaje, system oparty na bardzo podobnych zasadach funkcjonuje w Szwecji³⁰. Kolejną zasadą odpowiedzialności jest odpowiedzialność obiektywna (*strict liability*)³¹, której przesłanką jest zachowanie szczególnie niebezpieczne albo niebezpieczne z natury.

Po stronie producenta w systemie amerykańskiego prawa cywilnego mamy do czynienia z mieszanką odpowiedzialności kontraktowej i odpowiedzialności za produkt³². Odpowiedzialność ta może być oparta na dwóch podstawach: teorii odpowiedzialności (*theories of liability*) oraz teorii wad (*types of defect*).

W ramach teorii odpowiedzialności wyróżnia się:

- niedbalstwo (*negligence*)³³, czyli odpowiedzialność za szkody wynikłe z nieracjonalnego zaniechania uniknięcia ryzyka;
- fałszywe przedstawienie (*tortious misinterpretation*)³⁴ – ma ono miejsce, gdy producent, świadomie lub nie, wprowadza w błąd co do produktu. Wyróżniane są trzy typy fałszywego przedstawienia, zależnie od tego, jakie przesłanki trzeba wykazać: może zachodzić konieczność udowodnienia, że naruszenie miało miejsce świadomie (*fraudulent misinterpretation*) albo że było zawinione (*negligent misinterpretation*), lub też odpowiedzialność może być przypisana na zasadzie obiektywnej (*strict liability for misinterpretation*);
- gwarancja (*warranty*)³⁵ – występuje w trzech postaciach: wyrażona wprost (*express warranty*), dorozumiana gwarancja wartości handlowej (*implied warranty of merchantability*), dorozumiana

³⁰ M. Schellekens, op. cit., s. 515.

³¹ N. Kalra, J. Anderson, M. Wachs, op. cit., s. 19. Tłumaczenie *strict liability* jako „odpowiedzialność obiektywna” za: M. Nestorowicz, *Prawo cywilne USA*, Toruń 1999, s. 29. W innym miejscu stosowany jest termin „odpowiedzialność bez winy”, zob. ibidem, s. 17 i n. Zasadne zdaje się zatem przyrównanie tej odpowiedzialności do odpowiedzialności na zasadzie ryzyka.

³² N. Kalra, J. Anderson, M. Wachs, op. cit., s. 22.

³³ Ibidem, s. 22–23.

³⁴ Ibidem, s. 23–24.

³⁵ Ibidem, s. 24–26.

gwarancja przydatności do określonego celu (*implied warranty of merchantability for a particular purpose*);

- odpowiedzialność obiektywna (*strict products liability*)³⁶ – zakłada odpowiedzialność za wszystkie szkody wyrządzone przez produkt. Może być stosowana, jeżeli jest przyjęta w danym stanie. Zachodzi w takim wypadku konieczność wykazania, że producent sprzedał wadliwy produkt i że produkt ten spowodował szkodę.

Na gruncie teorii wad wyróżnia się:

- wady przy produkcji (*manufacturing defects*)³⁷;
- wady w projektowaniu (*design defects*)³⁸, gdzie warto zwrócić uwagę na dwa stosowane testy: oczekiwań konsumenta (*consumer-expectation test*) i kosztów-korzyści (*risk-utility test*, inaczej *cost-benefit test*);
- wady polegające na niedołączeniu do produktu odpowiednich instrukcji, ostrzeżeń lub wskazówek (*warning defects*)³⁹.

Już na pierwszy rzut oka widoczna jest duża różnorodność omówionego systemu. Wynika ona z faktu, że teorie te stosowane są łącznie, zależnie od tego, jaka linia orzecznicza istnieje w danym stanie oraz czy – i ewentualnie w jakim zakresie – zaimplementowane zostały prywatne kodyfikacje o charakterze opinii amerykańskiej doktryny (*Restatements*)⁴⁰. Warto także zaznaczyć, że wybór drogi dochodzenia roszczeń należy do powoda, a podstawy odpowiedzialności mogą być (i często są) kumulowane⁴¹.

Z tak zarysowaną siatką pojęciową można przejść do analizy tych zasad, które będą przydatne przy ustaleniu odpowiedzialności za ruch pojazdów autonomicznych.

³⁶ Ibidem, s. 26–28.

³⁷ Ibidem, s. 28.

³⁸ Ibidem, s. 28–31.

³⁹ Ibidem, s. 31–32.

⁴⁰ Zob. M. Nestorowicz, op. cit., s. 17.

⁴¹ Ibidem, s. 29–30.

3. Odpowiedzialność za ruch pojazdów autonomicznych w doktrynie amerykańskiej

Ze względu na obfitość rozwiązań system amerykański wykazuje znaczną gotowość do „poradzenia sobie” z zagadnieniem odpowiedzialności za ruch pojazdów autonomicznych. Problemem nie jest zatem brak uregulowania, ale kwestia, czy możliwe rozwiązania są w istocie rozwiązaniami pożądanymi.

Jeżeli chodzi o odpowiedzialność kierowcy, to prawdopodobne jest, że w początkowej fazie kształtowania się zasad odpowiedzialności za ruch pojazdów autonomicznych powództwa poszkodowanych osób kierowane będą przeciwko kierowcom w ramach odpowiedzialności obiektywnej (*strict liability*) za działalność szczególnie niebezpieczną⁴². Jednakże w gruncie rzeczy ze względu na to, że pojazdy tego typu będą bezpieczniejsze niż pojazdy tradycyjne, powództwa takie raczej nie będą uwzględniane.

W związku z powyższym atrakcyjne stają się systemy odpowiedzialności nieopartej na winie, dzięki którym uniknie się ewentualnych negatywnych aspektów przerzucenia odpowiedzialności na producenta. Z drugiej jednak strony, biorąc pod uwagę, że rozwiązanie to nie jest rozpowszechnione, może ono działać zniechęcająco na konsumentów w stanach, w których nie jest ono aktualnie przyjęte, ponieważ zostaliby oni obciążeni odpowiedzialnością, której uprzednio nie ponosili. Dodatkowo występuje tu również wspomniany wyżej negatywny element związany z kwestiami etycznymi. Natomiast 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. Należy zatem skonkludować, że odpowiedzialność kierowcy na gruncie aktualnie obowiązujących rozwiązań jest albo niemożliwa (odpowiedzialność za niedbalstwo, prawdopodobnie także odpowiedzialność za zachowania szczególnie niebezpieczne), albo niepożądana (odpowiedzialność w ramach *no-fault liability*, która może spowodować zniechęcenie do pojazdów autonomicznych ze strony konsumentów).

⁴² N. Kalra, J. Anderson, M. Wachs, op. cit., s. 21.

Drugim podmiotem, który może ponosić odpowiedzialność cywilną za ruch pojazdu autonomicznego, jest zatem jego producent⁴³.

Zmiana podmiotu odpowiedzialnego jest powszechnie przewidywana w doktrynie⁴⁴. Problemem pozostaje jednak przypisanie konkretnego reżimu odpowiedzialności, co jest przez autorów różnie rozwiązywane. Odpowiedzialność producenta możliwa jest bowiem na gruncie kilku przywołanych już teorii: 1. fałszywego przedstawienia, 2. odpowiedzialności obiektywnej, 3. wad w projektowaniu (w tym z tytułu braku odpowiednio bezpiecznej technologii), 4. niedołączenia odpowiednich instrukcji i wskazówek.

Ze względu na tak szerokie możliwości przypisania odpowiedzialności producentowi w doktrynie podnoszone są obawy⁴⁵, że spowoduje to opóźnienie we wprowadzeniu pojazdów autonomicznych na rynek, co jest niepożądane wobec przewidywanych korzyści społecznych. Argument ten wyprowadzany jest często w odwołaniu do innych rozwiązań, które poprawiały bezpieczeństwo (np. poduszki powietrzne, system ABS) i których wprowadzenie było przez producentów opóźniane ze względu na związane z tym przeniesienie

⁴³ W istocie rzeczy stanowi to uproszczenie. Chodzi tu mianowicie o podmiot zobowiązany niebędący kierowcą. Należałoby rozważyć, czy odpowiedzialności nie powinien ponosić któryś z następujących podmiotów (bądź wszystkie lub niektóre wspólnie): producent końcowy pojazdu, producent systemu umożliwiającego jazdę autonomiczną, producent poszczególnych części systemu (np. laserów czy kamer), programista, projektant inteligentnych systemów drogowych, a może należałoby się zastanowić nad podmiotowością prawną robotów (zob. np. plany wprowadzenia 'electronic persons' w Unii Europejskiej, <<http://www.reuters.com/article/us-europe-robotics-lawmaking-idUSKCN0Z72AY>> [dostęp: 6.05.2017]). Ze względu na ograniczone ramy niniejszego opracowania nie ma tutaj miejsca na szerszą dyskusję nad tym problemem. Zagadnienie to poruszają m.in.: C. Schroll, op. cit., s. 814 i n.; 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. 1328.

⁴⁴ N. Kalra, J. Anderson, M. Wachs, op. cit., s. 21.

⁴⁵ Takie stanowisko prezentują m.in.: ibidem, s. 22 i n.; J. Goodrich, *Driving Miss Daisy: An Autonomous Chauffeur System*, „Houston Law Review” 2013, vol. 51, no. 1; A.P. Garza, „Look Ma, No Hands!": *Wrinkles and Wrecks in the Age of Autonomous Vehicles*, „New England Law Review” 2012, vol. 46, no. 3; G.E. Marchant, R.A. Lindor, op. cit.; M. Schellekens, op. cit.

na nich odpowiedzialności za szkody⁴⁶. W związku z tym proponowane jest zastosowanie różnych ograniczeń odpowiedzialności producenta poprzez:

- zaaplikowanie do stanów faktycznych z udziałem pojazdów autonomicznych testu ryzyka-korzyści (*risk-utility*) i ograniczenie odpowiedzialności przez przyjęcie, że ogólne korzyści społeczne przewyższają koszty czy niebezpieczeństwo w pojedynczych wypadkach⁴⁷;
- zwolnienie producentów od odpowiedzialności poprzez wprowadzenie stosownej regulacji⁴⁸;
- wprowadzenie systemu *no-fault liability*⁴⁹;
- stworzenie funduszu, który pokrywałby ewentualne szkody z podatków odprowadzanych przez wszystkich uczestników rynku (kierowców, producentów itd.)⁵⁰.

Przeciwko wprowadzeniu jakichkolwiek ograniczeń przemawia kilka argumentów⁵¹. Po pierwsze, jest to analiza bieżącej sytuacji na rynku pojazdów autonomicznych. Ich producenci zdają sobie sprawę z tego, że mogą zostać obciążeni odpowiedzialnością⁵², jednakże w dalszym ciągu trwają zaawansowane prace nad tymi produktami. Po drugie, przeniesienie odpowiedzialności na producentów (nawet jeżeli będzie to odpowiedzialność obiektywna) nie powinno stanowić dla nich problemu, jeżeli pojazdy autonomiczne będą posiadały

⁴⁶ N. Kalra, J. Anderson, M. Wachs, op. cit., s. 37 i n.

⁴⁷ Tak np. ibidem, s. 35.

⁴⁸ Sytuacja producentów pojazdów autonomicznych jest przy tej propozycji porównywana do sytuacji producentów szczepionek, którym prawo zapewnia swoisty immunitet, chroniąc ich przed pozwami. Tak np. ibidem, s. 35; G.E. Marchant, R.A. Lindor, op. cit., s. 1331; J. Goodrich, op. cit., s. 283.

⁴⁹ Tak M. Schellekens, op. cit., s. 517.

⁵⁰ Tak C. Schroll, op. cit., s. 822-833.

⁵¹ Wszystkie te argumenty formułowane są przy założeniu, że mowa o samochodach w pełni autonomicznych. Kwestie związane z odpowiedzialnością za pojazdy autonomiczne na niższych niż ostatni poziom zautomatyzowania są bardziej skomplikowane i wymagają pogłębionej analizy.

⁵² W takim tonie wypowiedział się nawet prezes Volvo, zob. <<http://fortune.com/2015/10/07/volvo-liability-self-driving-cars/>> [dostęp: 6.05.2017].

wszystkie te właściwości, o których opinia publiczna jest zapewniana⁵³. Chodzi bowiem o to, aby na rynek wprowadzony był w pełni bezpieczny produkt, tj. taki, który faktycznie jest w stanie uniknąć większości kolizji⁵⁴. W takich warunkach zdarzenia powodujące szkodę będą rzadkie. Po trzecie, można postulować utrzymanie lub wprowadzenie systemu obowiązkowych ubezpieczeń, którymi musieliby zostać objęci wszyscy producenci. Po czwarte, to właśnie oni będą odnosić największe korzyści z funkcjonowania pojazdów autonomicznych, a zatem zgodnie z zasadą *cuius commodum eius periculum* to producenci powinni ponosić ryzyko.

Wydaje się zatem, że nie ma realnych podstaw do obawiania się „efektu mrożącego”. Najbardziej uzasadnione wobec powyższego, jak można sądzić, jest zatem przychylenie się do stanowiska, że to producenci pojazdów autonomicznych powinni być odpowiedzialni za szkody wyrządzone przez ruch tych pojazdów w sytuacji, gdy poruszają się one w trybie autonomicznym.

Podsumowanie

Problemy związane z pojazdami autonomicznymi będą stanowić ważną część dyskursu publicznego związanego z wprowadzeniem nowoczesnych technologii. Także prawnicy powinni rozpocząć szerszą dyskusję na temat możliwych rozwiązań prawnych. Problem samochodów autonomicznych jest skomplikowany i wieloaspektowy.

⁵³ Podobne stanowisko prezentuje w swojej pracy A. Garza, argumentując, że ze względu na spadek liczby zdarzeń powodujących szkodę pojazdy autonomiczne przyczynią się w rezultacie do redukcji odpowiedzialności producentów (*per saldo*), zob. A.P. Garza, op. cit., s. 581 i n.

⁵⁴ We wprowadzeniu produktów autonomicznych na rynek nie chodzi bowiem o to, by produkt ten zastąpił człowieka tylko w niektórych sytuacjach (np. wtedy, gdy kierowca nie może prowadzić ze względu na słaby wzrok czy spożycie alkoholu). Chodzi raczej o stworzenie produktu, który będzie posiadał wszystkie właściwości takie, jakie ma człowiek (to znaczy np. będzie potrafił rozpoznawać przeszkody czy znaki drogowe), jednak nie będzie jednocześnie miał wad takich jak ludzie (np. nie będzie zasypiał za kierownicą). Celem nie jest zatem wprowadzenie produktu lepszego od człowieka tylko w zakresie niektórych cech.

System amerykańskiego prawa cywilnego jest w stanie poradzić sobie z przyporządkowaniem odpowiedzialności za pojazdy autonomiczne – bądź to poprzez obciążenie odpowiedzialnością kierowcy, bądź przez przerzucenie jej w szerszym zakresie na producenta. Zasadniczym pytaniem jest jednak kwestia, czy obecne ramy odpowiedzialności cywilnej za ruch pojazdów przystają do ruchu pojazdów autonomicznych i czy możliwe wpisanie odpowiedzialności za ruch tych ostatnich w aktualnie obowiązujące ramy jest pożądane ze względów pozaprawnych. Wydaje się, że odpowiedź na to pytanie jest negatywna. Znaczne korzyści społeczne, które związane będą z upowszechnieniem nowego rodzaju transportu, skłaniają do przyspieszenia prac legislacyjnych. Bezapelacyjnie najlepszym rozwiązaniem jest bowiem interwencja ustawodawcza – zarówno w dyskutowanym powyżej systemie amerykańskim, jak i w systemie kontynentalnym. Wprowadzenie stosownej regulacji powinno być jednak poprzedzone szeroką dyskusją ekspertów z różnych dziedzin. Proponowane rozwiązania obciążające odpowiedzialnością producenta wydają się najbardziej uzasadnione i racjonalne. Tymczasem w amerykańskiej doktrynie przeważają głosy zmierzające do ograniczenia odpowiedzialności producentów, co przecież nierozdzielnie łączy się z obciążeniem tą odpowiedzialnością użytkowników końcowych.

Liability for damage caused by autonomous vehicles in the American civil law

Summary

The aim of this article is to present the issue of civil liability for damage caused by an autonomous vehicle according to the American civil law. The paper begins with a definition of an autonomous car: that is a vehicle enabled with technology which has the capability of operating without the active control or monitoring of a natural person. Next the levels of automation (from 0 to 4) are presented. In the following part, there is a description of current liability system regarding motor vehicles, with two potentially liable parties: the driver and the producer. The driver can be held liable for negligence or on grounds of no-fault liability or strict liability. The

producer's liability in the American civil law is a mix of contractual liability and product liability. This liability may be a result of two different types of theories: *theories of liability* and *types of defect*, which are divided in many categories and subcategories. The system of civil liability is so diverse that the liability for damage caused by an autonomous vehicle can be attached with the use of existing solutions. Therefore, the lack of regulation is not a problem; the real question is though whether the existing solutions are advisable. In the following part, there is an analysis of theories which can be applied to the problem of autonomous vehicles with the assessment of the effects of their application. The conclusion is as follows: the best solution to the issue of liability for autonomous cars is a legislative intervention. An introduction of regulations should, however, be preceded by an extensive discussion of experts from many fields. The most rational solution seems to be the idea that it is a producer who should bear the burden of liability, despite many voices to reduce the liability of that group.