

***Carpooling* – regulacje prawne oraz szanse rozwoju innovacyjnego trendu**

Wstęp

Niezmiennie, pomimo globalizacji oraz postępu technologicznego, wciąż aktualnym problemem największych aglomeracji miejskich wydaje się środowisko zanieczyszczone przez spaliny samochodowe. Posiadacze pojazdów zmagają się natomiast z korkami oraz trudnościami w znalezieniu miejsca parkingowego. Rozwiązaniem powyższych problemów jest zjawisko *carpoolingu*, wpisujące się w specyfikę ekonomii współdzielenia, jako nowego nurtu ekonomiczno-społecznego zbudowanego wokół współdzielenia zasobów ludzkich i materialnych. Polega ono na zwiększaniu liczby pasażerów w czasie przejazdu samochodem, głównie poprzez integrowanie osób dojeżdżających do pracy lub szkoły na tych samych trasach.

Ten nowy trend pozwala nie tylko na oszczędność paliwa, ale – co bardzo istotne szczególnie w dużych aglomeracjach – eliminuje problem płatnego parkowania oraz wyszukania miejsca na parkingu. W dobie wszechobecnych korków i zbyt małej liczby miejsc parkingowych *carpooling* jest zatem inicjatywą zdobywającą coraz większą popularność na całym świecie.

System *carpoolingu* niesie wiele korzyści ekonomicznych, społecznych i ekologicznych. Stale obserwuje się jego dynamiczny rozwój, wpisujący się tym samym w pojęcie społecznej i ekologicznej odpowiedzialności konsumentów.

1. Definicja oraz ogólne założenia *carpoolingu*

Carpooling (w dosłownym tłumaczeniu „napełnianie samochodu”; zamiennie *ridesharing*, rzadziej *lift-sharing*, *covoiturage* lub *social transport*) oznacza odpłatną praktykę wspólnego podróżowania prywatnym lub służbowym pojazdem osobowym przez kilka osób (z reguły do pięciu), polegającą na udostępnianiu wolnego miejsca w samochodzie lub korzystaniu z takiego miejsca przez innego użytkownika w trakcie podróży¹. Z myślą o usprawnieniu przewozów *carpoolingowych* i wsparciu transportu publicznego, w wielu amerykańskich miastach stworzono pasy ruchu HOV, tzw. *High Occupant Vehicle lanes*, przeznaczone dla samochodów przewożących większą liczbą pasażerów².

Carpooling jest zjawiskiem rozpowszechnionym i występującym na całym świecie, mającym swoje praktyczne zastosowanie podczas przejazdów³:

1. wahadłowych,
2. krótkodystansowych (w obrębie miasta),
3. długodystansowych (na trasach między miastami),
4. regularnych (w stałych odstępach czasu),
5. okazjonalnych, podczas podróży rozrywkowych (np. na wakacje, mecze piłkarskie, tzw. *eventpool* czy podróży w celu zwiedzania innych krajów samochodem wraz ze współtowarzyszami, tzw. *car Voyage*),
6. docelowych, np. do szkół (tzw. *schoolpool*, czyli forma podwożenia kilkorga dzieci do szkół lub przedszkoli przez jednego rodzica), uczelni, pracy lub na lotniska.

Wspólne podróżowanie jednym samochodem nie jest nowatorskim zagadnieniem, ponieważ jego geneza narodziła się w Ameryce Północnej już w czasie II wojny światowej. W Polsce zjawisko *carpoolingu*

¹ S. Gross, L. Klemmer, *Introduction to Tourism Transport*, Boston 2014, s. 61.

² N.D. Chan, S.A. Shaheen, *Ridesharing in North America: Past, Present, and Future*, „Transport Reviews” 2012, nr 1, s. 96.

³ P. Wiączek, *Rola modelu carpooling w systemie transportu zrównoważonego*, „Logistyka Odzysku” 2016, nr 4, s. 43.

promowano w latach siedemdziesiątych i osiemdziesiątych ubiegłego wieku podczas prowadzonej ówczesnie kampanii społecznościowej pt. „Podwieź sąsiada”⁴. Jej celem było zachęcanie jednostek ludzkich (szczególnie znajomych i sąsiadów) do nieodpłatnego dzielenia się dobrem luksusowym, ale jednocześnie rzadko osiągalnym, do jakich należał w owym czasie samochód.

Wraz z rozwojem Internetu oraz pojawieniem się ery cyfrowej nastąpił dynamiczny rozwój *carpoolingu*, który zaowocował powstawaniem serwisów internetowych łączących pasażerów i kierowców, którzy mają wspólny cel podróży. Lista krajowych serwisów *carpoolingowych* obejmuje m.in. serwisy: JedziemyRazem.pl, Otodojazd.pl, eDojazd.pl, WspólneDojazdy.pl, Autostop.pl, Yanosiktls.pl, autem.pl, Carpool24.pl, BrumBrum.pl czy ByTheWay.pl. Z kolei w katalogu serwisów o międzynarodowym znaczeniu funkcjonują: BlaBlaCar i GoCarShare dla przewozów długodystansowych, jak również Uber, Lyft i Yongche dla przewozów krótkodystansowych⁵.

Należy jednak zwrócić uwagę na podłoże ekonomiczne opisywanego zjawiska. Niższe koszty przejazdu (często również brak opłat parkingowych) stanowią zachętę dla klientów, którzy z reguły zobowiązani są do pokrycia kosztów przejazdu bez żadnych specjalnych gratyfikacji dla kierowcy, który wbrew pozorom nie powinien zarabiać na *carpoolingu*⁶. Kolektywne podróżowanie jest także szansą na zaoszczędzenie czasu oczekiwania na pojazd w kontekście długości trwania całej podróży.

Przy wyborze *carpoolingowej* formy przejazdu istotną rolę odgrywają motywacje społeczne i społecznościowe, do których zalicza się zawieranie nowych znajomości bądź integracyjna rozmowa z innymi członkami podróży. Z kolei pasażerowie lubiący samotność mogą cieszyć się podczas podróży swobodą, spędzając czas np. na czytaniu książki, rozmowie telefonicznej czy drzemce.

⁴ Ibidem.

⁵ Ibidem.

⁶ D. Szymański, *BlaBlaCar: oszczędzanie i gadanie. Czy carpooling jest ryzykowny?* <http://weekend.gazeta.pl/weekend/1,152121,16374930,BlaBlaCar__oszczedzanie_i_gadanie__Czy_carpooling.html> [dostęp: 24.02.2018].

Drugim, równie ważnym rodzajem motywacji jest zdrowy styl życia oraz świadomość proekologiczna, sprzyjająca poprawie jakości życia mieszkańców. Obserwuje się coraz większe zainteresowanie społeczeństwa aspektami zanieczyszczenia powietrza i wód czy też redukcji kongestii transportowej, co sprzyja ochronie środowiska mieszkańców danej społeczności.

2. Prawne aspekty umowy *carpoolingowej*

Carpooling to system upodabniający i wykorzystujący samochód osobowy do transportu zbiorowego, co pozwala zwiększyć liczbę pasażerów w czasie przejazdu, głównie poprzez integrację osób dojeżdżających do pracy lub ośrodka nauki na tych samych trasach. Jest rozwijany w sytuacjach, gdy ze względu na małe natężenie ruchu nieopłacalne jest uruchamianie linii zorganizowanego transportu zbiorowego⁷.

Należy zauważyć, że podana wyżej definicja nie jest definicją legalną, czyli zdefiniowaną na podstawie aktualnie obowiązujących aktów prawnych. Zarówno w polskim, jak i pozostałych systemach prawnych przytoczone zjawisko nie zostało prawnie uregulowane.

Na gruncie polskiego prawa cywilnego została jedynie zdefiniowana umowa przewozu, która reguluje stosunki zobowiązaniowe między wysyłającym towar (pasażerem), a przewoźnikiem (przedsiębiorcą). W świetle obowiązujących przepisów umowa *carpoolingu* nie jest zatem równoznaczna z umową przewozu na płaszczyźnie przepisów Kodeksu cywilnego⁸. Umowę przewozu może zawrzeć po stronie przewoźnika jedynie przedsiębiorca, a nie osoba fizyczna, która nie prowadzi własnej działalności gospodarczej.

Umowa *carpoolingu* może być zawarta na podstawie art. 353 k.c., wyrażającego zasadę swobody zawierania umów, zgodnie z którą „strony zawierające umowę mogą ułożyć stosunek prawny według

⁷ Słownik pojęć Strategii Rozwoju Transportu do 2020 roku (z perspektywą do 2030 roku) Ministerstwo Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej, s. 3 <<http://mib.gov.pl>> [dostęp 25.02.2018].

⁸ Ustawa z dnia 23 kwietnia 1964 r. – Kodeks cywilny (tj. Dz.U. z 2013 r., poz. 267).

swego uznania, byleby jego treść lub cel nie sprzeciwiały się właściwości (naturze) stosunku, ustawie ani zasadom współzycia społecznego”. Tak zawarta umowa jest umową nienazwaną, dwustronnie zobowiązującą oraz nieodpłatną, która rozumiana jest jako udział w pokryciu kosztów przewozu (koszt paliwa, opłat drogowych)⁹. Umowa *carpoolingu* jako umowa nienazwana może zostać zawarta zarówno w formie pisemnej, jak i ustnej, która to coraz częściej występuje w praktyce zawierania umów.

Analizowana umowa zawierana jest głównie poprzez wybieranie i grupowanie osób za pośrednictwem portali internetowych, których łączy ten sam cel podróży. W tym przypadku umowa zawierana jest równocześnie z uznaniem regulaminu, trasy przejazdu oraz ceny. Kolejnym, równie spopularyzowanym sposobem pozyskiwania osób w *carpoolingu* są fora internetowe, gdzie następuje integrowanie zainteresowanych osób, natomiast sama umowa zawierana jest ustnie lub pisemnie.

Teoretycznie umowa *carpoolingu* mogłaby być zawierana jako umowa zlecenia. Jak stanowi art. 734 k.c., „przyjmujący zlecenie zobowiązuje się do dokonania określonej czynności prawnej dla dającego zlecenie”. W świetle polskiego prawa cywilnego umowa zlecenia może być nieodpłatna, jeżeli wynika to z jej treści. Warto nadmienić, że umowa zlecenia jest umową „starannego działania”, a nie umową „rezultatu”, co oznacza, iż wykonujący zlecenie zobowiązuje się do określonego działania (np. przewiezienia osób na określonej trasie). W myśl tej umowy, pasażer byłby zatem zobligowany do zwrotu kosztów przejazdu zawartych w umowie nawet pomimo braku osiągnięcia zamierzonego efektu, jakim jest przywiezienie go w docelowe miejsce. Co ciekawe, a zarazem podlegające dyskusji, kierujący pojazdem zobowiązany jest tylko do realizacji „starannego działania”, a osiągnięcie umówionego rezultatu jest tylko skutkiem ubocznym, który nie musi mieć miejsca.

Z powyższego wynika, że umowa zlecenia nie powinna być rekomendowana dla prawnej regulacji *carpoolingu*.

⁹ K.A. Sołtys, *Toward and Understanding of Carpool Formation and Use*, Graduate Department of Geography and Planning, Toronto 2009, s. 67.

Podobnie sytuacja wygląda w kontekście umowy o dzieło, która jest uregulowana w art. 627 k.c. Umowa ta jest nazwana porozumieniem „rezultatu”, ale nie może być wykorzystywana do prawnej regulacji *carpoolingu*, ze względu na jej obowiązkową odpłatność dla realizującego dzieło. Wykluczałoby się to z samą istotą *carpoolingu* jako świadczenia usługi bez pobierania opłat.

Wobec tego umowa *carpoolingu* może być zawierana na gruncie polskiego prawa tylko jako umowa nienazwana, w której elementem przedmiotowo istotnym byłoby określenie: stron umowy, daty przejazdu, trasy przejazdu oraz zastrzeżenie zwrotu kosztów przejazdu¹⁰.

3. Odpowiedzialność kierowcy pojazdu

Równie ważny aspekt stanowi zasada odpowiedzialności za szkody będące następstwem kolizji lub wypadku podczas realizowania umowy *carpoolingu*¹¹. W przypadku usługi nieodpłatnej rzetelność kierującego kształtuje się na zasadzie wykroczenia, co oznacza, że niewinność prowadzącego pojazd wyklucza jego odpowiedzialność odszkodowawczą wobec pasażerów oraz osób trzecich.

Warunkiem bezwzględny umowy *carpoolingu* jest jednak uczestnictwo w kosztach przejazdu przez obie strony umowy. To powoduje zmianę charakteru odpowiedzialności kierowcy, która w tym przypadku powstaje nie tylko z winy kierującego, ale w każdej innej sytuacji, kiedy ma miejsce wypadek. Tym sposobem kierujący w pełni odpowiada za szkody powstałe nawet bez jego winy, a przestrzeganie zasad bezpieczeństwa w ruchu oraz obowiązujących przepisów nie wyklucza racjonalności jego postępowania.

Odszkodowanie i zadośćuczynienie może być również dochodzone od ubezpieczyciela sprawcy wypadku. Bezwzględny warunkiem takiego stanu rzeczy jest ubezpieczenie sprawcy wypadku od odpowiedzialności cywilnej. Ewentualny brak uprawnień do kierowania pojazdem, stwierdzenie nietrzeźwości sprawcy wypadku czy brak

¹⁰ K.A. Sołtys, op. cit., s. 70.

¹¹ P. Wiączek, op. cit., s. 44.

aktualnych badań technicznych pojazdu nie wpływa na możliwość dochodzenia roszczeń od jego ubezpieczyciela¹². W takim przypadku ubezpieczyciel powinien wypłacić odszkodowanie ofiarom wypadku, a w dalszej kolejności wystąpić do sprawcy wypadku o zwrot wypłaconej kwoty poprzez odpowiednie organy prawne.

Reasumując kwestie odpowiedzialności kierowcy w ramach umowy *carpoolingu*, warto nadmienić, że kierujący pojazdem odpowiada wobec pasażerów za ewentualne szkody powstałe w wyniku ich przewozu. Odpowiedzialność ta kształtuje się na zasadzie ryzyka, natomiast poszkodowani mogą zwrócić się o odszkodowanie zarówno do kierującego pojazdem (strony umowy *carpoolingu*), kierowcy będącego sprawcą wypadku, jak i do ubezpieczyciela kierującego pojazdem (sprawcy wypadku) w ramach polisy odpowiedzialności cywilnej¹³.

4. Obowiązek podatkowy kierowcy pojazdu

Analiza charakteru prawnego umowy *carpoolingu* wywołuje pytanie o obowiązek podatkowy kierowcy pojazdu, który uzyskuje przychód w ramach zawartej umowy. Zgodnie z treścią art. 3 § 1 Ustawy z dnia 1 stycznia 2018 r. o podatku dochodowym od osób fizycznych „osoby fizyczne mające miejsce zamieszkania w Polsce, podlegają obowiązkowi podatkowemu od całości swoich dochodów (przychodów) bez względu na miejsce położenia źródeł tych przychodów”. Dochód w tym kontekście należy rozumieć jako różnicę między przychodem a kosztami jego uzyskania. Biorąc więc pod uwagę przywołaną ustawę o podatku dochodowym od osób fizycznych oraz specyfikę umowy *carpoolingu*, w świetle prawa podatkowego nie powstaje w tym zakresie obowiązek podatkowy ze względu na fakt, że koszt uzyskania przychodu jest równy osiągniętemu przychodowi. Obowiązek podatkowy mógłby powstać, gdyby kierujący pojazdem wyegzekwował od pasażerów większą zapłatę, aniżeli sam wydał na daną

¹² A. Faron, T. Kulpa, *Wspólna podróż jednym samochodem jako element zrównoważonego transportu*, „Transport Miejski i Regionalny” 2008, nr 7, s. 30.

¹³ *Ibidem*, s. 32.

podróż. W przypadku zobowiązań podatkowych zasadniczą kwestią jest uzyskanie dochodu, co z kolei pozostaje w sprzeczności z charakterem umowy *carpoolingu*. Niezależnie zatem od rodzaju usługi (jednorazowej czy cyklicznej) przy zachowaniu warunków umowy *carpoolingu* zobowiązanie podatkowe nie powstanie.

Jednocześnie warto dodać, że nie jest możliwe jednoznaczne określenie kosztów konkretnego przejazdu, gdyż faktyczny koszt przejazdu uzależniony jest od wielu czynników, takich jak¹⁴:

- trasa – może przebiegać przez tereny silnie zurbanizowane, z dużą liczbą skrzyżowań i sygnalizacji świetlnych lub przez tereny niezamieszkałe, poza terenem zabudowanym;
- natężenie ruchu – w aglomeracjach miejskich pokonanie danego odcinka przejazdu w tzw. „godzinach szczytu” może zabierać zdecydowanie więcej czasu niż pokonanie tego samego odcinka poza terenem zabudowanym;
- rodzaj środka transportu – masa samochodu, pojemność silnika, rodzaj zużywanego paliwa);
- marka i model środka transportu;
- koszty amortyzacji;
- technika jazdy kierującego.

Ze względu na brak ustawowej regulacji umowy *carpoolingu* analizowany koszt przejazdu nie jest w żaden sposób zdefiniowany. Wątpliwości budzi fakt, czy ponoszonym kosztem jest również amortyzacja środka transportu, stąd istotne znaczenie ma marka, model i wiek środka transportu użytego w danej umowie *carpoolingu*.

Dobrym rozwiązaniem może być stosowanie stawek za kilometr określonych w rozporządzeniach dotyczących podróży służbowych¹⁵. Zgodnie z przepisami ustalone stawki powinny zapewniać zwrot kosztów przejazdu, natomiast umożliwienie zarobku w danej podróży jest aspektem drugorzędny. Warto jednak pamiętać, że stawki określone w rozporządzeniu mają charakter stawek maksymalnych,

¹⁴ P. Wiączek, op. cit, s. 44.

¹⁵ Rozporządzenie Ministra Pracy i Polityki Społecznej z dnia 29 stycznia 2013 r. w sprawie należności przysługujących pracownikowi zatrudnionemu w państwowej lub samorządowej jednostce sfery budżetowej z tytułu podróży służbowej (Dz.U. poz. 167).

które nie mogą zostać przekroczone, możliwe jest natomiast stosowanie stawek niższych od wyznaczonych¹⁶. Biorąc pod uwagę powyższą dowolność, należy uznać, że w umowie *carpoolingu* możliwe są różnorodne rozwiązania, a wszelkie niejasności oraz nieprecyzyjności powinny być wyjaśniane na korzyść podatnika.

5. Dynamiczny rozwój *carpoolingu*

Zjawisko *carpoolingu* jest bezpośrednim przejawem o wiele szerszego trendu zwanego *sharing economy*, czyli modelu rynkowego, na którym występuje specyficzny system wymiany¹⁷. W jego ramach funkcjonuje tzw. *couchsurfing*, czyli wzajemne użyczenie swoich domów obcym osobom, czy też *car sharing*, funkcjonujący za pomocą aplikacji Uber, zgodnie z którą możliwe jest korzystanie z prywatnych samochodów bez posiadania ich na własność. *Carpooling*, czyli tzw. „dzielenie jazdy” polegające na odpłatnym udostępnianiu wolnych miejsc w samochodzie pasażerom jadącym w tym samym kierunku, wpisuje się zatem w szeroki trend, który jest permanentnie rozwijany.

Carpooling może występować zarówno jako zjawisko, jak i inicjatywa prywatna. Coraz częściej obserwuje się również zaplanowane działania władz miast i regionów wspierających *carpooling*. Jednym z prekursorów tego rozwiązania są przedstawiciele stanu Wisconsin w Stanach Zjednoczonych, którzy zaangażowali się w tworzenie jednolitego stanowego systemu *carpoolingu* i *vanpoolingu*¹⁸. Kierowany przez władze stanowe system *carpoolingu* jest platformą cyfrową, zrzeszającą właścicieli samochodów osobowych oraz potencjalnych pasażerów mogących skorzystać z ich usług. Z kolei specyfika *vanpoolingu*

¹⁶ Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 25 marca 2002 r. w sprawie warunków ustalania oraz sposobu dokonywania zwrotu kosztów używania do celów służbowych samochodów osobowych, motocykli i motorowerów niebędących własnością pracodawcy (Dz.U. Nr 27, poz. 271).

¹⁷ J.W. Pietrewicz, R. Sobiecki, *Przedsiębiorczość sharing economy*, [w:] M. Poniatowska, R. Sobiecki (red.), *Sharing economy*, Warszawa 2016, s. 12.

¹⁸ State of Wisconsin Vanpool Program <<https://doa.wi.gov/Pages/home.aspx>> [dostęp: 27.02.2018].

sprowadza się do użyczenia stanowych samochodów pasażerom, którzy wspólnie dojeżdżają do pracy lub na uczelnię, jednocześnie finansując koszty podróży. Cały system został zapoczątkowany w lipcu 1978 r., kiedy to władze stanowe pozyskały grant na zakup ośmiu vanów, które służyły do transportu około stu osób¹⁹. Korzyści z funkcjonowania nowego systemu spowodowały zakup kolejnych vanów, doprowadzając do tego, że obecnie stan Wisconsin dysponuje flotą 83 tego typu pojazdów, wykorzystywanych w ramach stanowego systemu *vanpoolingu*.

Środki transportu stanowią własność stanu Wisconsin, natomiast wszelkie koszty związane z utrzymaniem samochodów (koszty administracyjne, paliwa, ubezpieczenia, napraw i parkowania) pokrywają zainteresowani pasażerowie²⁰. Według danych statystycznych administracji stanu Wisconsin każdy van zastępuje około siedmiu samochodów osobowych, co oznacza, że codziennie blisko pięćset prywatnych samochodów nie uczestniczy w ruchu, przyczyniając się w ten sposób do poprawy bezpieczeństwa i jakości środowiska (emisja zanieczyszczeń jest niższa rocznie o ok. 400 ton). Dodatkowo szacuje się roczne oszczędności benzyny na około 460 tys. galonów²¹.

Niepodważalne zalety *carpoolingu* uzewnętrzniające się w obszarach ochrony środowiska naturalnego oraz redukcji zanieczyszczenia powietrza idealnie wpisują się w obecną politykę transportową Unii Europejskiej. Potwierdzeniem tej tezy jest wdrożenie dyrektywy CAFE (*Clean Air for Europe*), która została implementowana do polskiego systemu prawnego przez ustawę Prawo ochrony środowiska²². Dyrektywa wprowadziła m.in. normy stężeń pyłu zawieszonego, którego głównym źródłem emisji jest transport, co w konsekwencji przeliczyło się w dążenie władz regionalnych i lokalnych do zmniejszenia emisji pyłu zawieszonego za pośrednictwem nowoczesnych rozwiązań w zakresie transportu publicznego. Najbardziej popularne

¹⁹ Ibidem.

²⁰ Ibidem.

²¹ Ibidem.

²² Ustawa z dnia 13 kwietnia 2012 r. o zmianie ustawy – Prawo ochrony środowiska oraz niektórych innych ustaw (Dz.U. poz. 460).

metody w tym zakresie obejmują ograniczenia wjazdu pojazdów do centrów miast, rozbudowę ścieżek rowerowych czy zakup nowoczesnych autobusów o napędzie hybrydowym²³.

Głównym celem sugerowanych modyfikacji jest ograniczenie ruchu pojazdów prywatnych na rzecz transportu zbiorowego, wskutek czego możliwa jest redukcja emisji pyłu zawieszonego. Jednakże dla osiągnięcia korzystniejszych rezultatów warto rozważyć inne niż wyżej przytoczone metody ograniczania transportu osób, do których to metod należy m.in.²⁴:

- stworzenie buspasów dostępnych dla autobusów, taksówek oraz samochodów osobowych przewożących minimum trzech pasażerów;
- możliwość wjazdu do centrum miasta przemienne samochodów z parzystymi lub nieparzystymi liczbami na tablicach rejestracyjnych (taka metoda wymusza wspólne podróżowanie różnymi samochodami należącymi do konkretnej grupy osób w różne dni);
- nieodpłatne parkowanie dla samochodów z parzystymi lub nieparzystymi liczbami na tablicach rejestracyjnych w ustalone dni (tu cel jak w poprzedniej metodzie);
- tworzenie miejsc parkingowych tylko dla pojazdów z dużą liczbą pasażerów.

Carpooling jako sposób na zredukowanie natężenia ruchu oraz ograniczenie emisji zanieczyszczeń do środowiska nie jest konkurencją dla miejskiego transportu zbiorowego. W centrach dużych aglomeracji miejski system transportu zbiorowego funkcjonuje prawidłowo, a średnie trasy przejazdu pasażerów są krótkie. Z tego też powodu nieekonomiczne jest organizowanie wspólnego wyjazdu kilku osób w ramach *carpoolingu*, aby pokonać niewielki odcinek. W takich warunkach atrakcyjniejszy jest transport zbiorowy (publiczny). *Carpooling* może stanowić konkurencję tylko dla przewoźników i linii

²³ Plan Gospodarki Niskoemisyjnej dla Miasta Kielce <<http://www.um.kielce.pl/pgn-plan-gospodarki-niskoemisyjnej/aktualnosc1/art,14488,plan-gospodarki-niskoemisyjnej-dla-miasta-kielce.html>> [dostęp: 28.02.2018].

²⁴ K.A. Sołtyś, op. cit., s. 70.

podmiejskich oraz połączeń międzymiastowych²⁵. Siatki połączeń linii podmiejskich ze względu na mniejszą liczbę pasażerów charakteryzują się ograniczoną liczbą połączeń oraz ograniczeniem przystanków w przeliczeniu na jeden kilometr w porównaniu z połączeniami miejskimi. W konsekwencji takie połączenia nie są konkurencyjne dla wielu osób, które wybierają transport własnym samochodem. Wydaje się, że w takich sytuacjach *carpooling* mógłby stanowić dopełnienie funkcjonującego transportu zbiorowego.

Podsumowanie

Zjawisko *carpoolingu* pozostaje w fazie ciągłego rozwoju, stając przed szansą dominacji w największych aglomeracjach miejskich. Współczesne uwarunkowania transportu miejskiego wymuszają bowiem wprowadzanie coraz bardziej efektywnych oraz innowacyjnych rozwiązań w zakresie usprawniania ruchu w miastach. Rozwiązania te polegają na ograniczaniu ruchu pojazdów w centrach miast, zmniejszeniu zanieczyszczenia środowiska naturalnego oraz promowaniu transportu zbiorowego. Biorąc jednak pod uwagę specyfikę publicznego transportu zbiorowego, można stwierdzić, że zdecydowana większość osób nie rezygnuje z komfortu podróży samochodem na rzecz transportu miejskiego. Z tego powodu *carpooling* może stanowić alternatywę dla transportu publicznego, upowszechniając się głównie w podróżach międzymiastowych, w których ważnym celem jest oszczędność paliwa.

Ze względu na coraz bardziej rygorystyczne przepisy dotyczące ochrony środowiska naturalnego oraz wciąż zwiększające się natężenie ruchu w miastach konieczne stają się prawne i techniczne przygotowanie warunków do wprowadzania nowych rozwiązań w ruchu drogowym. Omówione regulacje prawne pozwalają na zawieranie umów *carpoolingu* w Polsce, jednak należy zaznaczyć, że są to umowy nienazwane, które mogą zawierać rozmaite postanowienia powodujące nieścisłości interpretacyjne.

²⁵ P. Wiączek, op. cit., s. 44.

Ponieważ ich popularność rośnie, zapisy umów tego rodzaju powinny zostać wprowadzone do Kodeksu cywilnego, co mogłoby poprawić bezpieczeństwo obrotu gospodarczego oraz zniwelować liczbę ewentualnych nieporozumień. Bardzo ważne jest także przygotowanie sprawdzonych już w innych krajach metod promujących ideę *carpoolingu*.

***Carpooling* – legal regulations and opportunities for the development of an innovative trend**

Summary

In the era of current problems of environmental pollution in the largest urban agglomerations, increasing difficulties in finding a free parking space and situations requiring to travel in traffic jams, it seems unavoidable to implement an innovative trend, which includes carpooling. This model is a way to increase the efficiency of journeys by maximally filling the means of transport and sharing costs among those interested. The reason for the ever-increasing popularity of carpooling in the world is the need to protect the environment, reduce traffic in cities and save fuel. This article aims to show the concept, general assumptions and economic and social conditions of the carpooling system. The article presents an analysis of the legal aspects of the carpooling agreement in Poland, issues of the safety principle, liability of the driver and tax liabilities that drivers who provide the service under the contract must face. Due to the increasingly stringent regulations regarding environmental protection and increasing traffic in cities, it is necessary to prepare legal and technical conditions for introducing new solutions in road traffic. The carpooling system brings many benefits, both economic, social and ecological, and therefore its dynamic development is predicted.