

Lena Helińska\*, Bartosz Paczocha\*\*,  
Arkadiusz Piskorz\*\*\*

## Prawne aspekty ochrony konsumenta oraz odpowiedzialności za szkody w kontekście samochodów autonomicznych<sup>1</sup>

### Spis treści

- I. Wstęp
- II. Ochrona prawna konsumenta w odniesieniu do umowy sprzedaży
  1. Obowiązki informacyjne
  2. Rękojmia za wady
- III. Odpowiedzialność za szkody
  1. Podmioty odpowiedzialne
  2. Odpowiedzialność deliktowa
  3. Odpowiedzialność producenta na zasadzie ryzyka
- IV. Konkluzje

### Streszczenie

Upowszechnienie się samochodów autonomicznych będzie wiązało się z powstaniem nieznanych dotychczas stanów faktycznych, w których istotną rolę będą odgrywać relacje pomiędzy konsumentami a producentami lub sprzedawcami. Niniejszy artykuł analizuje te relacje, ze szczególnym naciskiem na odpowiedzialność producenta. Problemy, które mogłyby zaistnieć w przypadku najwyższego, piątego stopnia automatyzacji, rozważane są w odniesieniu do istniejących ram prawnych w zakresie wolności, obowiązków informacyjnych, rękojmi za wady, odpowiedzialności deliktowej i na zasadzie ryzyka. Celem jest identyfikacja możliwych obszarów, w których obecne uregulowania byłyby niewystarczające. Przywołane zagadnienia prowadzą do konkluzji, że chociaż prawodawstwo powinno opierać się na wiedzy o funkcjonowaniu systemu autonomicznego i pośpiech w niwelowaniu możliwych luk nie jest wskazany, wyprzedzająca fakty dyskusja na temat reżimów odpowiedzialności odgrywa ważną rolę ze względu na pewność prawa.

\* Studentka IV roku prawa na Wydziale Prawa i Administracji Uniwersytetu Jagiellońskiego; kontakt e-mail: lena.helinska@student.uj.edu.pl; ORCID: <https://orcid.org/0000-0002-7209-0688>.

\*\* Student V roku prawa na Wydziale Prawa i Administracji Uniwersytetu Jagiellońskiego; kontakt e-mail: bartosz.paczocha@student.uj.edu.pl.

\*\*\* Student IV roku prawa na Wydziale Prawa i Administracji Uniwersytetu Jagiellońskiego; kontakt e-mail: arkadiusz.piskorz@student.uj.edu.pl; ORCID: <https://orcid.org/0000-0002-5045-2713>.

<sup>1</sup> Artykuł jest oparty na eseju napisanym podczas kursu „Cyfrowa klinika prawa”, organizowanego w ramach współfinansowanego przez Erasmus+ projektu TechLawClinics (nr projektu 2019-1-FR01-KA203-062630) na Wydziale Prawa i Administracji UJ w roku akademickim 2019/2020 i koordynowanego przez dr hab. Piotra Tereszkiwicza, prof. UJ.

**Słowa kluczowe:** pojazdy autonomiczne; samochody autonomiczne; odpowiedzialność cywilna; delikt; odpowiedzialność na zasadzie ryzyka; wolności konstytucyjne; producent; użytkownik; relacje prawne, obrót pojazdami autonomicznymi; automatyzacja.

**JEL:** K13

## I. Wstęp

Korzystanie z samochodów autonomicznych to przypuszczalnie nasza przyszłość. Jedną z głównych zalet używania tego typu pojazdów będzie prawdopodobnie zmniejszenie się liczby wypadków drogowych, zwłaszcza tych ze skutkiem śmiertelnym. Podnoszony jest również argument, że samochody autonomiczne niewątpliwie będą stanowiły ułatwienie dla osób niepełnosprawnych (zob. szeroko: Czenko, 2019). Nie oznacza to jednak, że pojawienie się samochodów autonomicznych będzie jednoznacznie pozytywnym zjawiskiem – każda innowacja, zwłaszcza oparta na wysoko zaawansowanej technologii, wywiera wielowymiarowy wpływ i powoduje konieczność odpowiedzi na nowe pytania. Prawo musi nie tylko uwzględnić wątpliwości natury moralnej, jak obawy związane z próbami stworzenia tzw. sztucznej inteligencji, lecz także ustalić zasady rozstrzygania sporów pomiędzy podmiotami zaangażowanymi w produkcję, dystrybucję i użytkowanie produktów nowego typu.

Prawa i obowiązki w zakresie obrotu cywilnoprawnego są związane z rolą, jaką odgrywają poszczególne podmioty. W przypadku użytkownika (dalej: operatora<sup>2</sup>) i producenta samochodów autonomicznych, role te są w znacznym stopniu kształtowane przez specyfikę zastosowanej technologii. Zakres działań producenta ogranicza się do wytworzenia pojazdu oraz wsparcia technicznego w czasie jego eksploatacji przez operatora. Uzasadnia to zróżnicowanie ich praw i obowiązków, w tym potencjalnej odpowiedzialności odszkodowawczej. Prawnie doniosłą rolę pełnią ponadto sprzedawcy, którzy prowadzą dystrybucję produktów producenta wśród potencjalnych użytkowników. Należy też zauważyć, że osoba kupująca pojazd autonomiczny bardzo często będzie występowała w roli konsumenta w rozumieniu art. 22<sup>1</sup> k.c., co w znaczący sposób wpływa na ukształtowanie jej sytuacji prawnej.

W niniejszym artykule poddano analizie stosunki prawne pomiędzy powyższymi podmiotami. Po pierwsze, omówiono problematykę umowy sprzedaży pojazdu autonomicznego, w której istotne znaczenie ma ochrona nabywcy, zwłaszcza posiadającego status konsumenta. Po drugie, przedstawiono kwestie odpowiedzialności odszkodowawczej związanej z eksploatacją takiego pojazdu w różnych reżimach odpowiedzialności<sup>3</sup>.

Należy podkreślić, że pojęcie „samochód autonomiczny” nie stanowi jednolitej kategorii. Obejmuje ono kilka podkategorii, zróżnicowanych na podstawie kryteriów wyróżnionych przez inżynierów. Najbardziej powszechną klasyfikacją pojazdów pod względem autonomiczności jest sześciostopniowa skala J3016 Levels of Driving Automation, zawarta w raporcie amerykańskiego

<sup>2</sup> Na gruncie art. 3 Rezolucji Parlamentu Europejskiego z dnia 20 października 2020 r. z zaleceniami dla Komisji w sprawie systemu odpowiedzialności cywilnej za sztuczną inteligencję (2020/2014(INL)), pojęcie operatora obejmuje operatora front-end (którego działania są bliższe działaniom użytkownika) oraz operatora back-end (wykonującego zadania, które w poniższym artykule domyślnie przypisywane są producentowi).

<sup>3</sup> Ciekawe różnicowanie tej problematyki w: Matusiak-Frączak i Frączak, 2019.

Society of Automotive Engineers (Shuttleworth, 2019)<sup>4</sup>. Pojazdy o zerowym, pierwszym albo drugim stopniu automatyzacji nie są w stanie spełniać swojej funkcji bez działań ze strony kierowcy, przy czym poziom zerowy wskazuje na samochód całkowicie nieautonomiczny (tradycyjny, konwencjonalny). Dopiero od poziomu trzeciego można mówić o sytuacji, w której kierowca – w określonych okolicznościach – nie kieruje jadącym pojazdem<sup>6</sup>. Poziom piąty oznacza pełną automatyzację. Warto jednak zauważyć, że automatyzacja nie jest tożsama z autonomią w ścisłym znaczeniu słowa. W punkcie 7.1.1. przywołanego raportu zwrócono uwagę na rozbieżność między słownikowym znaczeniem „autonomii” a użyciem tego pojęcia w kontekście pojazdów, podkreślając, że pojazdy autonomiczne nigdy nie są ani samowystarczalne, ani niezależne – mogą co najwyżej funkcjonować w pewnym zakresie samodzielnie, pozostając we współpracy z człowiekiem. Niniejszy artykuł posługuje się pojęciem „samochodów autonomicznych” w rozumieniu definicji poziomu 5. Porównanie dwóch skrajnych poziomów – 0 i 5 – ma na celu uwypuklenie specyfiki samochodów autonomicznych<sup>5</sup>.

## II. Ochrona prawna konsumenta w odniesieniu do umowy sprzedaży

### 1. Obowiązki informacyjne

Samochód autonomiczny jest przykładem wysoko zaawansowanego technologicznie produktu, wyposażonego w skomplikowane oprogramowanie. Konsumentom potrzebują szerszego w porównaniu z pojazdami konwencjonalnymi katalogu informacji, aby móc świadomie i bezpiecznie korzystać z możliwości oferowanych przez system autonomiczny. Problem ten jest widoczny w kontekście umowy sprzedaży. Sprzedaż takiego produktu powinna być poprzedzona tzw. przedkontraktowymi obowiązkami informacyjnymi, dopasowanymi do szczególnych właściwości pojazdu autonomicznego jako złożonego produktu technicznego (por. Tereszkiwicz, 2015; Banaszczyk, 2020). Konieczne jest bowiem stworzenie choćby namiastki równowagi informacyjnej przez zapewnienie konsumentowi transparentności dotyczącej funkcjonowania nabywanego przez niego urządzenia (por. art. 546 i n. k.c.).

System prawny przewiduje różne sposoby wypełnienia obowiązku informacyjnego (Tereszkiwicz, 2015). Najprostszym sposobem jest informacja ustna udzielona konsumentowi przed zawarciem umowy. Złożoność samochodu autonomicznego powoduje, że nie będzie to adekwatne. Konsument ma oczywiście możliwość zadawania sprzedawcy pytań związanych z produktem i sprzedawca ma obowiązek na nie odpowiedzieć. Jednak ze względu na poziom skomplikowania pojazdu autonomicznego, a zwłaszcza występowanie oprogramowania, które ma wykorzystywać algorytmy zbliżone do tzw. sztucznej inteligencji, należyte przyswojenie informacji przekazanych ustnie może okazać się niewykonalne. Podobnie z tzw. jazdą próbną, zakładającą odbycie krótkiej podróży. W przypadku samochodów konwencjonalnych można przyjmować, że kupujący posiada wiedzę na temat ich funkcjonalności; jest to bowiem związane z wymogami koniecznymi do uzyskania prawa jazdy. Wątpliwe, czy uprawnienia będą konieczne do podróżowania samochodem

<sup>4</sup> Klasyfikacja ta z uwagi na większą przejrzystość zastąpiła poprzednią klasyfikację National Highway Traffic Safety Administration Departamentu Transportu USA (zob. NHTSA, 2013).

<sup>5</sup> W sprawie terminologii i klasyfikacji pojazdów z perspektywy nauki prawa zob. Abraham i Rabin, 2019.

autonomicznym w charakterze biernego operatora. Niewykluczone, że różnice w funkcjonowaniu pojazdów poszczególnych marek i stopień skomplikowania oprogramowania znacznie utrudniałyby stworzenie standardowego kursu.

Prawdopodobnie najlepszą i być może jedyną możliwością, dzięki której sprzedawca może uczynić zadość obowiązkowi z art. 546<sup>1</sup> k.c., jest demonstracja produktu lub wręczenie obszernych materiałów informacyjnych – szczegółowych instrukcji obsługi. Niezależnie od wykorzystanych sposobów, przekazane informacje powinny mieć charakter „jasnych, zrozumiałych i niewprowadzających w błąd informacji w języku polskim, wystarczających do prawidłowego i pełnego korzystania z rzeczy sprzedanej”. Zakres posiadanych danych powinien umożliwiać podjęcie przemyślanej i optymalnej decyzji rynkowej (Barańczyk, 2015; Pecyna, 2003). Niespełnienie tego wymogu może być traktowane jako nieuczciwa praktyka rynkowa (Trzaskowski, 2017). Będzie również mogło być podstawą odpowiedzialności sprzedawcy z tytułu rękojmi za wady rzeczy na mocy art. 546 § 1 k.c. (Barańczyk, 2015a).

Na sprzedawcę nałożone są również obowiązki informacyjne związane z zakupionym już produktem. Jest on obowiązany dołączyć instrukcję obsługi, gdy jest ona konieczna do właściwej eksploatacji produktu (art. 546 § 2 k.c.). Wymogi te uzupełniają udzieloną przed zawarciem umowy informację o produkcie. W przypadku samochodów autonomicznych nie ulega wątpliwości, że będzie ona konieczna. Powinna zawierać szczegółowe informacje o produkcie, szczególnie te jeszcze nieprzekazane konsumentowi, a stanowiące szczegóły techniczne pojazdu. Powinna zawierać także informacje już mu przekazane, jednak co do których należy przypuszczać, że nie zostały przez konsumenta zapamiętane lub ze względu na istotność są warte utrwalenia. Materiały powinny opisywać każdą funkcję, gdyż konsument ma prawo korzystać w pełni z produktu. Taka instrukcja musi być sporządzona w języku polskim i być jasna.

Przepis art. 546<sup>1</sup> k.c. wydaje się dobrym punktem wyjścia do doprecyzowania obowiązków informacyjnych dotyczących sprzedaży urządzeń wykorzystujących oprogramowanie, a w szczególności sztuczną inteligencję. Wątpliwości budzi natomiast fakt, że powyższe obowiązki informacyjne obciążają sprzedawcę. To nie on, a producent jest podmiotem posiadającym największą wiedzę o produkcie. Obecnie sprzedawca jest podmiotem, którego zadanie zasadniczo sprowadza się do zbytu towarów; jego rola w bardzo ograniczonym zakresie obejmuje wyjaśnianie możliwości produktu. Nałożenie obowiązków na producenta wydaje się najrozsądniejsze. Skutkowałoby to jednak tym, że nie stanowiłyby one już obowiązków przedkontraktowych, ściśle związanych z zawieraniem umowy sprzedaży.

## 2. Rękojmia za wady

Przedstawione obowiązki informacyjne kształtują w sposób istotny motywację potencjalnego kupującego, ale przede wszystkim dookreślają treść umowy sprzedaży. Gdy konsument otrzyma produkt niezgodny z podanymi informacjami, będzie to stanowiło szczególną formę niewykonania zobowiązania – wadę fizyczną, za którą sprzedawca jest odpowiedzialny (art. 556<sup>1</sup> § 1 k.c.). Odpowiedzialność ta obciąża sprzedawcę i obejmuje sytuacje, gdy produkt nie jest zgodny z umową, czyli posiada wady fizyczne. Sprzedawca uzyskuje wtedy określone uprawnienia względem kupującego (zob. art. 560 § 1–3 k.c.).

Odpowiedzialność za wady występuje powszechnie w przypadku pojazdów tradycyjnych; samochód autonomiczny stanowi jednak bardzo skomplikowany produkt łączący *hardware* i *software*. Podczas gdy dla *hardware*'u – fizycznych komponentów – bez wątpienia da się stosować rękojmię, w kwestii oprogramowania, które konsument otrzyma wraz z pojazdem, sprawa jest bardziej skomplikowana. Wynika to z faktu, że oprogramowanie o takim stopniu skomplikowania stanowić może utwór i podlegać tym samym ochronie na mocy ustawy z dnia 4 lutego 1994 r. o prawie autorskim i prawach pokrewnych. Art. 55 tego aktu reguluje kwestie odpowiedzialności za usterki i wady<sup>6</sup>. *Prima facie* przepis ten mógłby znaleźć zastosowanie, lecz ust. 1 mówi o „zamówionym utworze”, co w świetle wykładni literalnej przekreśla możliwość stosowania go w przypadku typowej sprzedaży konsumenckiej. Argumentem, który przemawia za stosowaniem przepisów dotyczących rękojmi za wady jest fakt, że oprogramowanie stanowi kluczowy element pojazdu autonomicznego<sup>7</sup>. Choć oprogramowanie nie jest rzeczą, można rozważyć stosowanie analogii do przepisów o rzeczach. Nie jest ono nową koncepcją – na mocy art. 555 k.c. przepisy o sprzedaży rzeczy stosuje się odpowiednio do sprzedaży praw, energii i wody. Do tych przedmiotów sprzedaży znajdują zastosowanie w szczególności przepisy dotyczące rękojmi za wady fizyczne (Trzaskowski, 2017; Gawlik, 2014).

Podstawa prawna rękojmi w zakresie rzeczy zawierających w sobie treści cyfrowe może w obecnym stanie prawnym budzić wątpliwości. Tym bardziej, że oprogramowanie będzie podlegało aktualizacji, bądź to zgodnie z treścią umowy sprzedaży, bądź w ramach dodatkowej umowy obejmującej dokonywanie takich zmian w oprogramowaniu. W najbliższej przyszłości powinny one zostać rozwiane, gdyż prawodawca europejski w art. 2 pkt 5 lit. b dyrektywy 2019/771<sup>8</sup> wprowadza pojęcie „towarów z elementami cyfrowymi”, które wpisuje się w istotę pojazdu autonomicznego. W art. 10 ust. 2 wskazał, że sprzedający odpowiada też za brak zgodności z umową „treści cyfrowych lub usługi cyfrowej”, również w „okresie, w którym zgodnie z umową sprzedaży mają być dostarczane treści cyfrowe lub usługa cyfrowa”, co obciąża do stosownych działań również w zakresie aktualizacji oprogramowania. Sprzedający został ponadto obciążony ciężarem dowodu w zakresie zgodności „treści cyfrowych lub usługi cyfrowej” z umową (art. 11 ust. 3 dyrektywy), co ułatwi konsumentom dochodzenie swoich praw. Ustawodawca krajowy, implementując te rozwiązania, będzie musiał uwzględnić roszczenia związane z brakiem zgodności z umową treści cyfrowych, które są integralnym elementem sprzedawanej rzeczy. Stosowne rozwiązania będą musiały wejść w życie 1 stycznia 2022 r.

### III. Odpowiedzialność za szkody

#### 1. Podmioty odpowiedzialne

Odpowiedzialność odszkodowawcza ma na celu naprawienie szkody (uszczerbku), którą jednostka poniosła w swoich dobrach wskutek działania innego podmiotu (Kaliński, 2018). W związku z eksploatacją samochodu autonomicznego szkodę mogą ponosić m.in. piesi oraz kierowcy i pasażerowie innego pojazdu, uczestniczący w wypadku. Analizując odpowiedzialność

<sup>6</sup> Ustawa z 4.02.1994 r. o prawie autorskim i prawach pokrewnych (t.j. Dz. U. 2019, poz. 1231 z późn. zm.).

<sup>7</sup> Podobnie: Trzaskowski, 2017. Uważa on jednak, że przepis ten znajdzie zastosowanie do treści cyfrowych tylko *per analogiam*.

<sup>8</sup> Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2019/771 z dnia 20 maja 2019 r. w sprawie niektórych aspektów umów sprzedaży towarów, zmieniająca rozporządzenie (UE) 2017/2394 oraz dyrektywę 2009/22/WE i uchylająca dyrektywę 1999/44/WE (Dz. Urz. UE L 136/28).

cywilną, wynikającą z użytkowania takich pojazdów, należy ustalić podmioty, których działania mogą taką szkodę spowodować, co – w przeciwieństwie do pojazdów konwencjonalnych – nie jest proste. Jako że przedmiotem niniejszego artykułu są stosunki prawne łączące użytkownika z producentem i sprzedawcą, analiza nie obejmuje wszelkich podmiotów, którym w teorii można by przypisać odpowiedzialność, jak również zagadnień związanych z ewentualną podmiotowością prawną systemów autonomicznych. Szczególna uwaga zostanie poświęcona odpowiedzialności producenta i operatora.

Operator, jako osoba obsługująca maszynę, jest „następcą” kierowcy – osoby zasadniczo odpowiedzialnej za wypadki z użyciem tradycyjnych samochodów. Podczas gdy to kierowca podejmuje kluczowe decyzje determinujące zachowanie pojazdu, operator rozstrzyga wyłącznie o miejscu docelowym, ewentualnie o innych nielicznych ustawieniach dotyczących podróży<sup>9</sup>. Ograniczony zakres swobody operatora utrudnia przypisanie mu odpowiedzialności. Należy mimo to pamiętać, że obecnie nie istnieją samochody w pełni autonomiczne. Być może docelowo będą wymagały większej aktywności operatora lub przynajmniej pozwalały mu na większy od spodziewanego zakres działań. Nie można wykluczyć, że wybór dokonany w ramach dostępnych opcji będzie można zakwalifikować jako czyn prowadzący do wyrządzenia prawnie doniosłej szkody.

Kolejnym podmiotem jest producent, który przejmując część zadań kierowcy. Obowiązek nadzoru nad procesem jazdy, z którego operator samochodu autonomicznego będzie zwolniony, zostanie zastąpiony spoczywającym na producencie obowiązkiem stworzenia takiego oprogramowania, aby poruszanie się pojazdem było bezpiecznie. Będzie to także wymagało właściwego zaprojektowania *hardware’u*, czyli wszelkiego rodzaju elementów fizycznych, takich jak m.in. wysoko zaawansowane czujniki, które będą zastępowały zmysły człowieka. Producent determinuje przez to sposób działania pojazdu autonomicznego i dlatego może być podmiotem odpowiedzialnym.

## 2. Odpowiedzialność deliktowa

Odpowiedzialność deliktowa jest jedną z bardziej ogólnych podstaw odpowiedzialności w polskim prawie. Umożliwia to szerokie jej wykorzystanie w wielu zróżnicowanych stanach faktycznych, w których ktoś wyrządził innej osobie szkodę. Ponadto, odpowiedzialność ta obejmuje w określonych wypadkach skutki działań osób innych niż sam zobowiązany (por. art. 422, 427, 429, 430 oraz 431 k.c.). Potencjał odpowiedzialności na zasadzie winy został uwzględniony przez Parlament Europejski, który proponuje, by była ona domyślną regułą odpowiedzialności za systemy nieobarczone wysokim ryzykiem<sup>10</sup>. Polski kodeks cywilny obecnie nie przewiduje norm odnoszących się do systemów autonomicznych, można jednak poszukiwać analogii.

Pierwszą zasługującą na uwagę podstawę odpowiedzialności stanowi art. 427 k.c. przewidujący odpowiedzialność za winę w nadzorze. Nadzór taki sprawowany ma być nad osobą, której winy poczytać nie można (Karaszewski, 2019). Można w tym miejscu podjąć próbę znalezienia analogii mogącej stanowić podstawę odpowiedzialności między taką osobą a pojazdem autonomicznym. *Prima facie*, wydaje się, że w wypadku odpowiedzialności pojazdów autonomicznych zachodzi właśnie wskazana przesłanka: nie można przypisać im winy (w znaczeniu prawnym),

<sup>9</sup> Zauważają to również Matusiak-Frącczak i Frącczak (2019).

<sup>10</sup> Zob. art. 8 propozycji rozporządzenia Parlamentu i Rady UE w sprawie odpowiedzialności za działanie systemów sztucznej inteligencji (element Rezolucji Parlamentu Europejskiego z dnia 20 października 2020 r. z zaleceniami dla Komisji w sprawie systemu odpowiedzialności cywilnej za sztuczną inteligencję).

oczywiście pomijając fakt, że ani pojazd autonomiczny, ani sztuczna inteligencja nie mogą zostać uznane za osobę oraz że trudność przypisania winy nie leży w ich stanie psychicznym lub cielesnym. Kolejną przesłanką analogii do art. 427 k.c. jest podstawa odpowiedzialności osoby odpowiedzialnej na gruncie art. 427 k.c. może być nią zarówno ustawa, jak i umowa (Gudowski i Bieniek, 2018). Pozwala to na objęcie szerokiego kręgu podmiotów odpowiedzialnością na ww. podstawie – może być nią objęta potencjalnie każda osoba związana z wytworzeniem oraz korzystaniem z pojazdu autonomicznego, w zależności od stopnia zautomatyzowania jego działań, jako że różnicuje to także możliwości nadzoru nad jego działaniami i podmioty potencjalnie zdolne do takiego nadzoru.

Innej podstawy analogii poszukiwać można w art. 430 k.c., szczególnie w przypadku pojazdów autonomicznych, w których kierowca (choć miano to ze względu na różne poziomy automatyzacji może on utracić – w przypadkach takich: nadzorujący pasażer) może skutecznie nadzorować jego działania. Pamiętać jednak należy, że nie każdy pojazd autonomiczny będzie podlegać efektywnemu nadzorowi oznaczającemu zdolność do zapobieżenia lub zmiany decyzji podjętej autonomicznie. Jest to szczególnie wątpliwe w przypadku rozważanego, najwyższego poziomu automatyzacji.

Teoretycznie jako podstawę analogii rozważać można by normę art. 431 k.c. Norma ta nie stwarza wprawdzie podstaw dotyczących rozgraniczenia odpowiedzialności producenta i użytkownika, lecz stanowić może ogólną podstawę formułowania wartościowań w zakresie odpowiedzialności za „posługiwanie się” samochodem autonomicznym. Słabością analogii do art. 431 k.c. jest to, że odpowiedzialność przewidziana w tym przepisie historycznie nawiązuje do stosunków faktycznych występujących w społecznościach rolnych. Próba analogii powoduje konieczność porzucenia „bagażu interpretacyjnego” narosłego wokół tej podstawy odpowiedzialności.

### 3. Odpowiedzialność producenta na zasadzie ryzyka

Koncepcją znacznie ułatwiającą dochodzenie roszczeń na tle szkód spowodowanych przez produkt jest odpowiedzialność na zasadzie ryzyka (*strict liability*)<sup>11</sup>. Automatyzm odpowiedzialności na zasadzie ryzyka, sprowadzający się do stwierdzenia związku przyczynowego pomiędzy produktem a szkodą, czyni z tego reżimu odpowiedzialności reżim wyjątkowy. W polskim kodeksie cywilnym pojawia się w kilku szczególnych przypadkach, opisanych w art. 433–436 oraz 449(1). Ten ostatni mówi o odpowiedzialności za produkt niebezpieczny, o czym będzie mowa dalej.

Istota *strict liability* wymaga równoczesnego wystąpienia dwóch przesłanek: wady produktu i szkody spowodowanej tą wadą. Spełnienie przesłanek w przypadku pojazdów autonomicznych musi być szczególnie ostrożnie oceniane – szkoda musi wynikać z wadliwego funkcjonowania systemu autonomicznego. Nie może być efektem poprawnego działania dopuszczonego do użycia algorytmu, jak wówczas, kiedy pojazd autonomiczny musi poświęcić jakieś dobro. Nie może też być spowodowana działaniem innych osób.

W systemie rygorystycznej odpowiedzialności na zasadzie ryzyka odpowiedzialność może wynikać z każdej wady, nawet jeśli producent (lub inny odpowiedzialny podmiot) nie mógł wiedzieć, że wada wystąpi lub zostanie za taką uznana, a także kiedy nie dopuścił się żadnych innych zaniedbań. W przypadku nowatorskich rozwiązań, takich jak systemy autonomiczne, może to skutecznie zniechęcać do podejmowania niezbędnego ryzyka. Problem dostrzeżono

<sup>11</sup> Sugestię słuszności takiego rozwiązania znaleźć można w tezie 1 Matusiak-Frącczak i Frącczak (2019).

w dyrektywie 85/374/EWG z 1985 r., w której przyjęto odpowiedzialność producenta na zasadzie ryzyka, implementowaną w art. 449<sup>1</sup> k.c. Dyrektywa zachęcała do wprowadzenia reżimu wyjątków opartych na ryzyku rozwojowym – klauzuli, która wyłączałaby producenta z odpowiedzialności na zasadzie ryzyka, jeśli „stan wiedzy naukowej i technicznej” nie pozwalał na przewidzenie wady. Elementy analizy działań producenta pod kątem staranności i rozwagi pojawiają się także w amerykańskich reżimach odpowiedzialności (Karla, Anderson i Wachs, 2009), między innymi w kontekście odmiennych standardów stosowanych w przypadku szkód wyrządzonych przez zwierzęta udomowione (bardziej przewidywalne) i dzikie (mniej przewidywalne) (Barfield, 2018). Możliwe jest jednak odmienne spojrzenie, analogiczne do stanowisk Sądu Najwyższego Indii, który w 1987 r.<sup>12</sup> wprowadził regułę odpowiedzialności absolutnej. Jej celem jest ograniczenie wyjątków od odpowiedzialności na zasadzie ryzyka, w odpowiedzi na istotny charakter zagrożeń płynących z wielu rodzajów nowoczesnej działalności przemysłowej i konieczność ochrony poszkodowanych. Cechą charakterystyczną odpowiedzialności absolutnej jest brak rozważań nad dochowaniem należytej staranności – podobne podejście widać w propozycji rozporządzenia Parlamentu i Rady UE w sprawie odpowiedzialności za działanie systemów sztucznej inteligencji, która przewiduje, że jedynie siła wyższa może zwolnić od odpowiedzialności cywilnej operatorów systemów sztucznej inteligencji obarczonych wysokim ryzykiem<sup>13</sup>.

Echo należytej staranności wybrzmiewa natomiast w art. 449(1) § 3 k.c., na mocy którego właściwe wykonanie obowiązku informacyjnego może wykluczyć stosowanie przepisów o odpowiedzialności za produkt niebezpieczny. Obowiązek informacyjny stanowi także rdzeń amerykańskiej koncepcji odpowiedzialności opartej o *failure-to-warn* (por. ocenę: Twerski i Henderson, 2015) – sytuację, w której producent wadliwie informuje użytkownika o nieoczywistych ryzykach związanych z użytkowaniem produktu. Informacja nie jest jednak lekiem na całe zło. W przypadku szczególnie skomplikowanych produktów przypomina raczej fikcję prawną niż działanie zmierzające do zwiększenia świadomości użytkowników. Ten problem, wraz z wyzwaniem dotyczącym dowodów i niezbędnego ryzyka, stanowił rdzeń argumentacji prowadzącej do wyłączenia szeregu przypadków związanych ze szczepionkami z kręgu zdarzeń warunkujących *strict liability*<sup>14</sup> na poziomie prawa federalnego USA<sup>15</sup>. Przydatność odpowiedzialności za *failure-to-warn* jest kwestionowana w kontekście pojazdów autonomicznych – nie tylko ze względu na ograniczoną możliwość skutecznego informowania, lecz także z powodu niewielkiego wpływu operatora na zachowanie pojazdu, co sprawia, że trudno byłoby uznać szkodę za wynik niedostatecznej wiedzy użytkownika (tak m.in. Abraham i Rabin, 2019, s. 143).

W świetle podanych przykładów można dostrzec tendencję do uznawania odpowiedzialności na zasadzie ryzyka za czynnik negatywnie wpływający na aktywność gospodarczą w szczególności

<sup>12</sup> *M.C. Mehta And Anr vs Union Of India & Ors*, 20.12.1986. Sprawa dotyczyła zatrucia gazem wydostającym się z przedsiębiorstwa produkującego żywność i nawozy; nie była to pierwsza taka sytuacja w Indiach. Doktryna absolutnej odpowiedzialności nawiązuje do teorii głębokiej kieszeni (*deep pocket theory*), która głosi, że ciężar odpowiedzialności powinny ponosić przede wszystkim podmioty zdolne finansowo do jego udźwignięcia.

<sup>13</sup> Zob. art. 4 propozycji rozporządzenia Parlamentu i Rady UE w sprawie odpowiedzialności za działanie systemów sztucznej inteligencji (element Rezolucji Parlamentu Europejskiego z dnia 20 października 2020 r. z zaleceniami dla Komisji w sprawie systemu odpowiedzialności cywilnej za sztuczną inteligencję).

<sup>14</sup> Art. 42 U.S. Code § 300aa–22 – Standardy odpowiedzialności, paragraf (b), dotyczący nieuniknionych niekorzystnych efektów ubocznych: „(1) Żaden producent szczepionek nie powinien być odpowiedzialny w świetle prawa cywilnego za szkody związane ze szczepionką lub śmierć powiązaną z podaniem szczepionki po 1 października 1988, jeśli szkoda lub śmierć wynikały z efektów ubocznych, które były nieuniknione mimo faktu, że szczepionka była odpowiednio przygotowana i wyposażona w odpowiednie instrukcje i ostrzeżenia”. Sekcja (c) – bezpośrednie ostrzeżenia – precyzuje, że odpowiedzialność producenta jest wyłączona, jeśli jedyną jej podstawą miałyby być niepoinformowanie bezpośrednio strony poszkodowanej lub jej przedstawiciela prawnego o potencjalnych zagrożeniach wynikających z zastosowania szczepionki.

<sup>15</sup> Szerzej o propozycjach rozwiązań amerykańskich w: Matusiak-Frącczak i Frącczak, 2019, akapity 3, 4.



ryzykownych podgałęziach przemysłu. Nie zawsze musi tak być – automatyzm i oderwanie kwestii odszkodowania od zawinienia pozwalają również na ograniczenie odpowiedzialności w sytuacjach, kiedy odpowiedzialność ponoszona na zasadach ogólnych byłaby zbyt surowa. Widoczne jest to w przypadku szczególnego reżimu odpowiedzialności, jakim jest reżim funkcjonujący w kontekście elektrowni atomowych. Istotną rolę odgrywają w nim konwencje międzynarodowe<sup>16</sup>, które obok ustalonych górnych limitów odszkodowań wprowadziły zasadę odpowiedzialności operatora elektrowni za szkody powstałe w czasie transportu niebezpiecznych materiałów. Celem limitów odszkodowań było zachęcenie do produkcji i użycia energii nuklearnej mimo hipotetycznie ogromnych szkód w razie wypadku, podczas gdy przeniesienie ciężaru odpowiedzialności na operatora elektrowni miało umożliwić funkcjonowania na rynku mniejszych przewoźników, finansowo niezdolnych do wykupienia ubezpieczenia obejmującego takie ryzyko.

Czy pojazdy autonomiczne są podobne do typowego produktu niebezpiecznego, czy raczej do szczególnego przypadku uzasadniającego wyjątkowy reżim? Szczególne reżimy próbują zmniejszyć zakres odpowiedzialności, uwzględniając wysokie koszty i trudności organizacyjne strony odpowiedzialnej, które w przeciwnym razie doprowadziłyby do nieopłacalności produkcji, sprzedaży lub dystrybucji. Wydaje się, że w przypadku samochodów autonomicznych potrzeba stworzenia szczególnego reżimu odpowiedzialności nie jest jeszcze wyraźnie dostrzegalna. Obecnie samochody autonomiczne nie zawierają „niebezpiecznych sił” i chociaż są w stanie krzywdzić istoty żywe i niszczyć mienie, zakres skutków nie jest większy niż w razie wypadku spowodowanego przez zwykły pojazd. Typowy poziom zagrożenia nie spełniałby wymogów definicji wysokiego ryzyka proponowanej przez Parlament Europejski<sup>17</sup>.

Pojawia się jednak pytanie, czy pojazdy autonomiczne w ogóle można uznać za produkty niebezpieczne na gruncie prawa polskiego. Pomijając wątpliwości, jakie są związane z ich bezpieczeństwem i nadzieją na powodowanie mniejszej liczby wypadków w stosunku do samochodów tradycyjnych, należy zauważyć, że polski kodeks cywilny zdaje się nie przewidywać kategorii produktów niebezpiecznych z natury, na co wskazuje definicja z art. 449<sup>1</sup> § 3 k.c. Zgodnie ze zdaniem pierwszym przywołanego artykułu, produktem niebezpiecznym jest produkt niezapewniający bezpieczeństwa, jakiego można oczekiwać, uwzględniając normalne użycie produktu. Punktem odniesienia w przypadku samochodu autonomicznego nie byłby abstrakcyjny wzorzec bezpiecznego pojazdu, ale stopień bezpieczeństwa, którego można oczekiwać od samochodów autonomicznych. Biorąc pod uwagę, że o bezpieczeństwie produktu decydują okoliczności z chwili wprowadzenia go do obrotu, a zwłaszcza sposób zaprezentowania go na rynku oraz podane konsumentowi informacje o właściwościach produktu (art. 449<sup>1</sup> § 3 k.c., zd. 2), trudno mówić o możliwości ustalenia takiego wzorca w sytuacji, w której żaden samochód spełniający przesłanki piątego stopnia automatyzacji nie został jeszcze wprowadzony na rynek.

<sup>16</sup> Spośród nich najważniejsze to: Konwencja paryska w sprawie odpowiedzialności osób trzecich w dziedzinie energii jądrowej (1960 r., OECD) wraz z brukselską Konwencją dodatkową z 1963 r., Konwencja wiedeńska o odpowiedzialności cywilnej za szkody jądrowe (1963 r.) wraz z opcjonalnym protokołem z 1963 r. i protokołem uzupełniającym z 1997 r., wspólny protokół o stosowaniu Konwencji wiedeńskiej i paryskiej (1988 r.), Konwencja o dodatkowych odszkodowaniach za szkody jądrowe (1997 r., wejście w życie 2015 r.)

<sup>17</sup> Zgodnie z art. 3 pkt c propozycji rozporządzenia Parlamentu i Rady UE w sprawie odpowiedzialności za działanie systemów sztucznej inteligencji (element Rezolucji Parlamentu Europejskiego z dnia 20 października 2020 r. z zaleceniami dla Komisji w sprawie systemu odpowiedzialności cywilnej za sztuczną inteligencję), „wysokie ryzyko” oznacza znaczącą potencjalną możliwość wyrządzenia przez autonomicznie działający system sztucznej inteligencji losowo występujących szkód jednej osobie lub większej liczbie osób w taki sposób, że wykracza to poza okoliczności, jakich można by racjonalnie oczekiwać; znaczenie tego potencjału zależy od wzajemnego powiązania między powagą ewentualnej szkody, stopniem autonomiczności w podejmowaniu decyzji, prawdopodobieństwem, że zagrożenie rzeczywiście wystąpi, oraz sposobem i kontekstem użycia systemu sztucznej inteligencji.

Odpowiedzialność na zasadzie ryzyka ułatwia ustalenie podmiotu odpowiedzialnego, generując jednocześnie inne problemy. Potencjalne zagrożenie wiąże się z teoretyczną możliwością takiego zaprogramowania systemu autonomicznego, aby podejmował decyzje, które ułatwiają przypisanie odpowiedzialności podmiotowi innemu niż producent. Oznaczałoby to, że samochód autonomiczny mógłby dążyć nie do zapewnienia maksymalnego bezpieczeństwa, lecz do zwolnienia producenta z odpowiedzialności. Co więcej, pozycja rynkowa producenta może sprawiać, że koszty odpowiedzialności na zasadzie ryzyka mogą być dla niego niższe niż koszty ulepszenia systemu pozwalające na uniknięcie szkód danego rodzaju (tak m.in. Grieman, 2018).

#### IV. Konkluzje

Zrozumienie funkcjonowania samochodu autonomicznego jest kluczowe dla pełnego i bezpiecznego korzystania z jego możliwości. Całokształt funkcjonalności, w szczególności opcje, które daje oprogramowanie systemu, powinien być w sposób precyzyjny i przystępny opisany w ogólnie dostępnych materiałach, co pozwoli na świadome podjęcie decyzji. Choć dotychczasowe rozwiązania ustawowe gwarantują konsumentowi uprawnienia informacyjne, wydaje się, że nie są one wystarczające w przypadku samochodów autonomicznych – ze względu zarówno na stopień skomplikowania produktu, jak i możliwe zagrożenia związane z nieprawidłowym korzystaniem. Wątpliwości budzi kwestia odpowiedzialności za błędy oprogramowania – ponieważ oprogramowanie stanowi integralny element systemu autonomicznego, można rozważyć stosowanie rękojmi za wady fizyczne. Istotną rolę w kształtowaniu reżimu odpowiedzialności za wady w polskim porządku prawnym odegrają rozwiązania zawarte w dyrektywie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2019/771 z dnia 20 maja 2019 r. w sprawie niektórych aspektów umów sprzedaży towarów.

Propozycja rozporządzenia Parlamentu i Rady UE w sprawie odpowiedzialności za działanie systemów sztucznej inteligencji (element Rezolucji Parlamentu Europejskiego z dnia 20 października 2020 r. z zaleceniami dla Komisji w sprawie systemu odpowiedzialności cywilnej za sztuczną inteligencję) opiera się na odpowiedzialności na zasadzie ryzyka za systemy sztucznej inteligencji obciążone wysokim ryzykiem i na odpowiedzialności na zasadzie winy za inne systemy sztucznej inteligencji. W zakresie odpowiedzialności deliktowej uregulowanej obecnie w prawie polskim widoczne są istotne problemy związane z możliwymi analogiami; istnieją podstawy przyjęcia analogii do sytuacji prawnej użytkownika pojazdu poruszanego siłami natury, lecz wywołuje to niepewności co do podmiotu odpowiedzialnego. Nie ma obecnie podstaw, aby automatycznie objąć szkody spowodowane przez samochody autonomiczne reżimem odpowiedzialności na zasadzie ryzyka. Przypisanie odpowiedzialności za produkt niebezpieczny na gruncie art. 449<sup>1</sup> k.c. wymagałoby ustalenia wzorca bezpiecznego samochodu autonomicznego, zależnego od sytuacji istniejącej w momencie wprowadzenia produktu do obrotu.

Niepewność związana ze szczegółami funkcjonowania pojazdów wysoce zautomatyzowanych – zwłaszcza niejasny zakres możliwości operatora – powoduje, że abstrakcyjne określenie adekwatnych reżimów odpowiedzialności może okazać się niemożliwe. Debata na ten temat ma jednak istotne znaczenie jako drogowskaz ukazujący możliwe kierunki rozwoju prawodawstwa, tym samym zwiększając pewność prawa. Ma to kluczowe znaczenie w przypadku kosztownych inwestycji w innowacyjne wynalazki, do których należeć będą rozwiązania wykorzystywane w samochodach autonomicznych.

## Bibliografia

- Abraham, K.S. i Rabin, R.L. (2019). Automated Vehicles and Manufacturer Responsibility for Accidents: A New Legal Regime for a New Era. *Virginia Law Review*, 105(1), 127–171.
- Banaszczyk, Z. (2020). W: K. Pietrzykowski (red.), *Kodeks cywilny. Tom II. Komentarz. Art. 450–1088* (komentarz do art. 546<sup>1</sup>, nb 7). Warszawa: Wydawnictwo C.H. Beck.
- Barańczyk, I. (2015). W: D. Lubasz, M. Namysłowska (red.), *Kodeks cywilny. Komentarz do zmian wprowadzonych ustawą z dnia 30 maja 2014 r. o prawach konsumenta [w:] Ustawa o prawach konsumenta. Komentarz* (komentarz do art. 546<sup>1</sup>, teza 3). Warszawa: Wolters Kluwer.
- Barańczyk, I. (2015a). W: D. Lubasz, M. Namysłowska (red.), *Kodeks cywilny. Komentarz do zmian wprowadzonych ustawą z dnia 30 maja 2014 r. o prawach konsumenta [w:] Ustawa o prawach konsumenta. Komentarz* (komentarz do art. 546<sup>1</sup>, teza 12). Warszawa: Wolters Kluwer.
- Barfield, W. (2018). Liability for autonomous and artificially intelligent robots. *Paladyn, Journal of Behavioral Robotics*, 9(1).
- Czenko, M. (2019). Czy pojazdy autonomiczne będą przeciwdziałać wykluczeniu komunikacyjnemu? Analiza prawna. W: K. Kokocińska, J. Kola (red.), *Prawne i ekonomiczne aspekty rozwoju elektromobilności w Polsce* (s. 201–214). Warszawa: Wydawnictwo C.H. Beck.
- Garlicki, L. i Wojtyczek, K. (2016). W: M. Zubik (red.), *Konstytucja Rzeczypospolitej Polskiej. Komentarz. Tom II* (komentarz do art. 31, tezy 16–17). Warszawa: Wolters Kluwer.
- Garlicki, L. i Wojtyczek, K. (2016a). W: M. Zubik (red.), *Konstytucja Rzeczypospolitej Polskiej. Komentarz. Tom II* (komentarz do art. 20, teza 12). Warszawa: Wolters Kluwer.
- Gawlik, Z. (2014). W: A. Kidyba (red.), *Kodeks cywilny. Komentarz. Tom III. Zobowiązania – część szczególna* (komentarz do art. 556<sup>1</sup>, teza 3). Warszawa: Wolters Kluwer.
- Grieman, K. (2018). Hard Drive Crash: An Examination of Liability for Self-Driving Vehicles. *Journal of Intellectual Property, Information Technology and E-Commerce Law*, 9(3).
- Gudowski, J. i Bieniek, G. (2018). W: T. Bielska-Sobkowicz, H. Ciepła, M. Sychowicz, R. Trzaskowski, T. Wiśniewski, C. Żuławska, J. Gudowski, G. Bieniek (red.), *Kodeks cywilny. Komentarz. Tom III. Zobowiązania. Część ogólna* (komentarz do art. 427, teza 13). Warszawa: Wolters Kluwer.
- Kaliński, M. (2018). W: A. Olejniczak, *Prawo zobowiązań – część ogólna. System Prawa Prywatnego Tom 6*. (rozdz. I, nb. 1). Warszawa: Wydawnictwo C.H. Beck.
- Karaszewski, G. (2019). W: J. Ciszewski, P. Nazaruk (red.), *Kodeks cywilny. Komentarz*, (komentarz do art. 427, teza 3). Warszawa: Wolters Kluwer.
- Karla, N., Anderson, J.M. i Wachs, M. (2009). *Liability and Regulation of Autonomous Vehicle Technologies. California PATH Research Report, UCB-ITS-PRR-2009-28*. April. Berkeley: California PATH Program, Institute of Transportation Studies, University of California at Berkeley.
- Matusiak-Frączczak, M. i Frączczak Ł. (2019). Odpowiedzialność cywilna za wypadki komunikacyjne z udziałem pojazdów autonomicznych. *Państwo i Prawo*, (11), 1.
- NHTSA. (2013). *National Highway Traffic Safety Administration Preliminary Statement of Policy Concerning Automated Vehicles*. Pozyskano z: [https://www.nhtsa.gov/staticfiles/rulemaking/pdf/Automated\\_Vehicles\\_Policy.pdf](https://www.nhtsa.gov/staticfiles/rulemaking/pdf/Automated_Vehicles_Policy.pdf) (17.10.2020).
- Pecyna, M. (2003). W: *Szczególne warunki sprzedaży konsumenckiej oraz zmiana Kodeksu cywilnego. Komentarz* (komentarz do art. 3). Warszawa: Wolters Kluwer/LEX/el.
- Shuttleworth, J. (2019). *Standards News: J3016 automated-driving graphic*. SAE International. 7 January. Pozyskano z: <https://www.sae.org/news/2019/01/sae-updates-j3016-automated-driving-graphic> (17.10.2020).

- Tereszkiewicz, P. (2015). *Obowiązki informacyjne w umowach o usługi finansowe*. Warszawa: Wolters Kluwer.
- Trzaskowski, R. (2017). W: J. Gudowski (red.), *Kodeks cywilny. Komentarz. Tom IV. Zobowiązania. Część szczegółowa* (komentarz do art. 546<sup>1</sup>, teza 20). Warszawa: Wolters Kluwer.
- Trzaskowski, R. (2017a). W: J. Gudowski (red.), *Kodeks cywilny. Komentarz. Tom IV. Zobowiązania. Część szczegółowa* (komentarz do art. 556<sup>1</sup>, teza 3). Warszawa: Wolters Kluwer.
- Twerski, A. i Henderson, J. (2015). Fixing Failure to Warn. *Indiana Law Journal*, (90), 237.
- Zaradkiewicz, K. (2016). W: M. Safjan, L. Bosek (red.), *Konstytucja RP. Tom I. Komentarz do art. 1–86* (komentarz do art. 20, nb. 86-88). Warszawa: Wydawnictwo C.H. Beck.