

KATARZYNA WAŁDOCH

<https://doi.org/10.33995/wu2019.1.3>

Kompensacja następstw wypadków związanych z ruchem samochodów autonomicznych w Stanach Zjednoczonych

Celem artykułu jest omówienie problemu dostosowania obecnie obowiązujących w Stanach Zjednoczonych regulacji prawnych dotyczących kompensacji następstw wypadków związanych z ruchem samochodów autonomicznych do masowej sprzedaży pojazdów tego rodzaju. W pierwszej części opracowania analizie poddano kwestię odpowiedzialności za spowodowanie wypadku komunikacyjnego, w tym odpowiedzialności kierowców oraz producentów pojazdów. Przedstawiono także kwestię odpowiedzialności za szkody spowodowane działaniem komputerów. W drugiej części artykułu przeanalizowano istotę obowiązkowych ubezpieczeń. Zwrócono uwagę na problem niedostosowania ich do pojazdów autonomicznych. Wskazano także możliwe kierunki rozwoju ustawodawstwa, w tym propozycję stworzenia funduszu odszkodowań dla poszkodowanych w wypadkach z udziałem pojazdów samojezdnych.

Słowa kluczowe: samochody autonomiczne, nowe technologie, ubezpieczenia, odpowiedzialność, Fundusz Ubezpieczeń.

Wprowadzenie

Celem artykułu jest analiza problematyki dostosowania obowiązujących w Stanach Zjednoczonych regulacji prawnych dotyczących kompensacji następstw wypadków z udziałem pojazdów autonomicznych do masowej sprzedaży samochodów tego typu. W publikacji zastosowano metodę dogmatyczną, opisową oraz funkcjonalną.

Co roku w Stanach Zjednoczonych w wypadkach drogowych ginie około 30 tysięcy ludzi, a 2,5 miliona jest rannych.¹ Przyczyną ponad 90% tych wypadków był błąd człowieka. Szansą

1. Główny Urząd Statystyczny, *Wypadki drogowe*, <https://stat.gov.pl/statystyka-miedzynarodowa/porownania-miedzynarodowe/tablice-o-krajach-wedlug-tematow/transport-i-laczność/> [dostęp: 27.03.2019].

na polepszenie tych statystyk jest wprowadzenie do powszechnego użytku samochodów autonomicznych (*autonomous car*). W ogólnym znaczeniu tego pojęcia są to pojazdy, które dzięki zainstalowanym wysoko zaawansowanym rozwiązaniom technologicznym są w stanie poruszać się od punktu A do punktu B bez konieczności podejmowania działań przez człowieka.² Samochody te wykorzystują kamery, systemy radarowe, lasery oraz globalny system pozycjonowania (GPS) do zbierania informacji o otoczeniu i podejmowania decyzji o tym, kiedy i jak się poruszać, przyspieszać, zwalniać czy hamować.³ Powstało kilka sposobów klasyfikacji samochodów autonomicznych, w literaturze najczęściej przedstawiany jest podział opracowany przez National Highway Traffic Safety Administration (NHTSA). Określa on pięć poziomów autonomiczności. Poziom zerowy dotyczy pojazdów, które nie są wspierane żadnymi technologiami. Poziom pierwszy to pojazdy, które mają zaimplementowane pewne technologie automatyczne, lecz za wszystko odpowiedzialny jest kierowca. Pojazdy zaliczane do poziomu drugiego są wyposażone w technologie ułatwiające prowadzenie, które są w stanie samodzielnie odpowiadać za niektóre czynności. W przypadku poziomu trzeciego system jest w stanie przejąć kontrolę nad pojazdem w określonych warunkach, jednak kierowca musi być gotowy do przejęcia kontroli w każdym momencie. Ostatni poziom klasyfikacji odnosi się do pojazdów, w których za wszystko odpowiedzialny jest system, a kierowca nie musi interweniować.⁴ Ze względu na ramy niniejszego opracowania analizie poddane zostaną tylko samochody w pełni autonomiczne z poziomu czwartego.

Pojazd samojezdny znacznie szybciej niż człowiek reaguje na zagrożenia na drodze mogące skutkować kolizją, dodatkowo eliminuje niebezpieczeństwo związane z jazdą pod wpływem alkoholu, nieuwagą spowodowaną rozmowami, SMS-ami podczas jazdy, lekkomyślnym prowadzeniem samochodu, zbyt dużą prędkością i wieloma innymi zagrożeniami. Wstępna ocena wykazała, że wskaźnik wypadków może spaść nawet o 80%, ale koszty przyszłych wypadków mogą podwoić się zarówno ze względu na powagę wypadków, jak i wysoką cenę części pojazdów autonomicznych.⁵ Głównymi przyczynami wypadków staną się wady pojazdu, i te konstrukcyjne, i te spowodowane błędami w oprogramowaniu. Sporadycznie występować też będą kolizje wynikające z nieuwagi czy lekkomyślnego zachowania pieszych. Mogą też zdarzyć się ataki hakerskie.⁶ Niezbędnym będzie zatem stworzenie systemu ubezpieczeń dla pojazdów autonomicznych, uwzględniającego możliwe ryzyka oraz odpowiednie rozłożenie ich kosztów pomiędzy podmioty uczestniczące w ruchu oraz biorące udział w jego produkcji.

-
2. T. Neumann, *Perspektywy wykorzystania pojazdów autonomicznych w transporcie drogowym w Polsce*, „AUTOBUSY – Technika, Eksploatacja, Systemy Transportowe” 2018, nr 12, s. 787.
 3. T. Pearl, *Compensation at the Crossroads: Autonomous Vehicles and Alternative Victim Compensation Schemes*, „William & Mary Law Review” 2018, nr 60, s. 5.
 4. T. Neumann, *op. cit.*, s. 787.
 5. J. Brodsky, *Autonomous vehicle regulation: how an uncertain legal landscape may hit the brakes on self-driving cars*, „Berkeley Technology Law Review” 2016, nr 31, s. 866.
 6. *On Robots and Insurance* Bertolini A., Pagliai T., Springer Netherlands, 2016, s. 384.

1. Odpowiedzialność za wypadki samochodowe

System ubezpieczeń w Stanach Zjednoczonych ma na celu zapewnienie pełnej kompensacji powstałej szkody osobom poszkodowanym w wypadkach samochodowych oraz ochronę osób odpowiedzialnych za powstanie szkody przed koniecznością poniesienia kosztów z tego tytułu. Kształt obecnie obowiązujących przepisów nakładających obowiązek ubezpieczenia wynika z tego, że odpowiedzialność za zdarzenia drogowe w większości przypadków ponoszą kierowcy. Ze względu na to, że regulacje prawa ubezpieczeń są odpowiedzią na normy prawne kreujące odpowiedzialność za wypadki, niezbędne dla kompletności tego opracowania jest rozważenie w pierwszej kolejności kwestii odpowiedzialności za wypadki samochodowe. W systemie prawa amerykańskiego odpowiedzialność za zdarzenia drogowe może być ponoszona przez dwie grupy podmiotów – kierowcę oraz producenta pojazdu.

1.1 Podstawy odpowiedzialności kierowców za wypadki z udziałem samochodów

Kierowca może ponosić odpowiedzialność za niedbalstwo (*negligence*), odpowiedzialność nieopartą na winie (*no-fault liability*) oraz odpowiedzialność obiektywną (*strict liability*).⁷ Odpowiedzialność kierowcy za niedbalstwo (*negligence*) polega na takim naruszeniu obowiązku, który skutkuje powstaniem szkody. W tym wypadku poszkodowany musi wykazać, że na kierowcy ciążył obowiązek ostrożności (*duty of care*), który został przez niego naruszony (*breach*), co stanowiło bezpośrednią przyczynę szkody (*proximate cause*).⁸ Odpowiedzialność za niedbalstwo prowadzącego samochód występuje m.in. w przypadku nadmiernej prędkości, ignorowania znaków drogowych, jazdy po niewłaściwej stronie drogi.

Prawo amerykańskie nakłada na każdego człowieka obowiązek ostrożności, wynika to z możliwości przewidzenia wyrządzenia komuś krzywdy lub szkody.⁹ Naruszenie tego obowiązku skutkuje odpowiedzialnością za powstałą szkodę. Odpowiedzialność ta rozciąga się nie tylko na sytuacje, w których kierowca sprawował bezpośrednią kontrolę nad samochodem, ale również gdy kierowca nie zabezpieczył odpowiednio pojazdu przed możliwością wyrządzenia szkody. Przykładowo: w wyroku w sprawie Czelzewicz przeciwko Turansky Sąd uznał, że pozwany jest odpowiedzialny za spowodowanie kolizji, ponieważ nie zaciągnął wystarczająco hamulca ręcznego, a pojazd stoczył się z góry i uderzył w inny samochód. Warto w tym miejscu zaznaczyć, że wiele stanów przyjęło regulacje prawne, na podstawie których odpowiedzialność za wypadek ponosi właściciel samochodu – mimo że to nie on prowadził pojazd – jeżeli pożyczycy go innej osobie.¹⁰

Kierowca może bronić się przed obowiązkiem naprawienia szkody, wykazując, że poszkodowany przyczynił się do jej powstania (*contributory negligence*). Dzieje się tak, gdy ofiara, działając

7. M. Czenko, *Odpowiedzialność za szkodę spowodowaną ruchem pojazdu autonomicznego w systemie amerykańskiego prawa cywilnego*, „Zeszyt Studenckich Kół Naukowych Wydziału Prawa i Administracji UAM” 2017, nr 7, s. 108.

8. R. Tokarczyk, *Prawo amerykańskie*, Wolters Kluwer, Warszawa 2011, s. 118.

9. *Ibidem*, s. 119.

10. S. Duffy, J. Hopkins, *Sit, Stay, Drive: The Future of Autonomous Car Liability*, „Science and Technology Law Review” 2013, nr 3, s. 458.

w sposób umyślny, naraża się na niebezpieczeństwo, jeżeli o nim wiedziała lub powinna wiedzieć, np.: skacząc z jadącego pojazdu, nagle zatrzymując się lub wbiegając na drogę. Przyjmuje się, że ofiara dobrowolnie przyjęła ryzyko powstania szkody, która może wyniknąć z jej zachowania.¹¹ W niektórych stanach powoduje to całkowite wyłączenie odpowiedzialności prowadzącego pojazd. Niemniej jednak ze względu na surowość tego rozwiązania w większości jurysdykcji przyjęto tylko zmniejszenie zakresu odpowiedzialności kierowcy.

Jeżeli samochód jest w takim stanie technicznym, że nie można go kontrolować, uznaje się go za narzędzie niebezpieczne. W takim przypadku w większości jurysdykcji właściciel ponosi odpowiedzialność na zasadzie ryzyka (*strict liability*), jest to odpowiedzialność za zachowanie szczególnie niebezpieczne. W tym wypadku nie ma znaczenia, czy właściciel miał świadomość istniejących wad.

W niektórych stanach istnieje *no fault system*, w którym odpowiedzialność za wypadek samochodowy nie jest zależna od winy.¹² Każdy kierowca ma obowiązek ubezpieczenia się od szkody na osobie (*first-party personal injury protection*), mogącej powstać w wyniku wypadku.¹³ Ubezpieczenie zapewnia kompensację poniesionych szkód niezależną od odpowiedzialności deliktowej. Każdy z uczestników wypadku otrzymuje odszkodowanie od własnego ubezpieczyciela.¹⁴ Poszkodowani mają prawo występować z powództwem o naprawienie szkody, jeżeli przewyższy ona próg określony przez prawo.¹⁵ Kompensacja *no fault* jest pewna i szybka, wynika to z faktu, że uzyskanie świadczenia nie jest zależne od znalezienia sprawcy ani od istnienia związku przyczynowego.¹⁶ Model ten w przypadku tradycyjnych pojazdów niesie ryzyko lekkomyślnego prowadzenia samochodu przez kierowcę, gdyż w razie wypadku to nie on będzie ponosił koszty naprawy szkody, którą wyrządzi innej osobie, ale ubezpieczyciel poszkodowanego. W przypadku pojazdów autonomicznych nie ma to jednak znaczenia, gdyż użytkownik samochodu nie prowadzi go, więc nie jest w stanie robić tego w sposób lekkomyślny.

1.2. Podstawy odpowiedzialności producentów za wypadki z udziałem samochodów

Odpowiedzialność producenta jest hybrydą odpowiedzialności kontraktowej i odpowiedzialności za produkt. Oparta jest na dwóch podstawach: teorii odpowiedzialności oraz teorii wad. W ramach teorii odpowiedzialności wyróżnia się: niedbalstwo (*negligence*), fałszywe przedstawienie (*misinterpretation*), odpowiedzialność na podstawie gwarancji (*warranty*) oraz odpowiedzialność obiektywną (*strict product liability*). Natomiast na gruncie teorii wad wyróżnia się: wady w projektowaniu

11. *Ibidem*, s. 461.

12. *No fault system* istnieje w stanach: Floryda, Hawaiki, Kansas, Massachusetts, Michigan, Minnesota, Nowy York, North Dakota, Utah.

13. T. Pearl, *op. cit.*, s. 42.

14. C. Schroll, *Splitting the Bill: Creating a National Car Insurance Fund to Pay for Accidents in Autonomous Vehicles*, „Northwestern Law Review California” 2015, nr 3, s. 813.

15. *Kompensacja szkód komunikacyjnych*, [red.] K. Ludwichowska, Poltext, Warszawa 2011 s. 76.

16. K. Ludwichowska, *Odpowiedzialność cywilna i ubezpieczeniowa za wypadki samochodowe*, TNOIK, Toruń 2008, s. 374.

(*design defects*), wady przy produkcji (*manufacturing defects*) oraz wady polegające na niedołączeniu do produktu odpowiednich instrukcji.¹⁷

Niedbalstwo występuje, gdy producent nie dołoży należytej staranności przy tworzeniu samochodu. Na producencie ciąży obowiązek zbadania samochodu, odpowiedniego jego przetestowania, wynikający z obowiązku ostrożności (*duty of care*). Obowiązek ostrożności powstaje w szczególności, gdy rzecz niebezpieczna, taka jak pojazd mechaniczny, powoduje zagrożenie dla życia lub zdrowia, jeśli jest wadliwie wytworzona. Obowiązek staranności spoczywa na producencie względem każdego użytkownika samochodu, gdyż powinien on przewidzieć, że pojazd będzie używany przez ostatecznych nabywców bez uprzedniego zbadania.¹⁸

Fałszywe przedstawienie następuje, gdy nabywca zostanie wprowadzony w błąd co do właściwości rzeczy. W takim przypadku powód nie ma obowiązku wykazania wadliwości lub niebezpiecznej cechy produktu w chwili wprowadzenia go do obrotu.¹⁹ Możemy wyróżnić trzy rodzaje fałszywego przedstawienia:

- Świadome, w tym wypadku wprowadzenie w błąd wynika z niedbalstwa,
- Podstępne, dokonane w celu oszukania konsumenta,
- tworzące odpowiedzialność obiektywną.²⁰

Gwarancja w prawie amerykańskim występuje w dwóch postaciach – może być wyraźna (*express warranty*), wynikająca ze stosunku umownego, i dorozumiana (*implied warranty*), która powstaje z mocy samego prawa.²¹

Odpowiedzialność za produkt na zasadzie ryzyka (*strict product liability*) występuje tylko w niektórych stanach, zakłada że wszystkie szkody zostaną naprawione przez producenta, jeżeli użytkownik wykaże, że sprzedany mu produkt miał wadę i spowodował szkodę.

Obciążenie producentów samochodów autonomicznych odpowiedzialnością za szkody jest najbardziej akceptowalne społecznie, a także zyskało największą aprobatę w debacie prawnej. Jest to spowodowane faktem, że to producenci ulepszają istniejące technologie i mają największy wpływ na zwiększenie bezpieczeństwa. To oni będą ponosić winę za większość kolizji i tylko oni mogą efektywnie im zapobiegać. Ponadto istniejące ramy prawne dotyczące odpowiedzialności za produkt są przystosowane do rozwiązania problemów, jakie mogą wynikać z powszechnego korzystania z pojazdów samojezdnych.²² Należy jednak pamiętać, że obciążenie producentów zbyt dużymi kosztami może zablokować rozwój technologii i znacząco opóźnić wprowadzenie samochodów autonomicznych do powszechnego użytku.

1.3. Odpowiedzialność za szkody spowodowane działaniem komputerów

Podstawą działania samochodów autonomicznych jest przede wszystkim technologia komputerowa, dlatego też dla kompletności niniejszego opracowania należy przyjrzeć się kwestii

17. K. Nidhi, J. Anderson, M. Wachs, *Liability and Regulation of Autonomous Vehicle Technologies*, „California PATH Research Report” Berkeley 2009, s. 17.

18. E. Bagińska, *Odpowiedzialność za produkt w USA*, TNOiK, Toruń 2000, s. 27–28.

19. *Ibidem*, s. 37.

20. K. Nidhi, J. Anderson, M. Wachs, *op. cit.*, s. 23–24.

21. *Ibidem*, s. 25.

22. C. Schroll, *op. cit.*, s. 820.

odpowiedzialności za szkody wyrządzone przez działanie komputerów. Prawo amerykańskie nie uznaje komputera za podmiot prawny, jest on jedynie instrumentem w rękach osoby, która z niego korzysta. Odpowiedzialność za szkodę w postaci uszkodzenia mienia i obrażeń ciała ponosi użytkownik, nawet jeśli jej wyrządzenie było niezamierzone lub nieprzewidywalne.²³ Komputer stanowi jednak jedynie część składową samodzielnego pojazdu, a jego błędne działanie wynikać będzie w większości przypadków z wad w oprogramowaniu. Odpowiedzialność użytkownika za komputer nie wyłącza odpowiedzialności producenta za wady produktu, jeśli są przyczyną powstania szkody, co znacząco komplikuje sprawę. Problem staje się jeszcze większy, gdy producent samochodu kupuje oprogramowanie od innego przedsiębiorcy, który również odpowiada za wady swojego produktu. W takim przypadku tworzy się wielostopniowa konstrukcja, która może znacząco utrudnić poszkodowanemu otrzymanie odszkodowania oraz może wykreować kilka innych długotrwałych procesów.

2. Obowiązek ubezpieczenia

Wprowadzenie samochodów autonomicznych do powszechnego użytku poza niekwestionowanymi korzyściami społecznymi niesie z sobą także wiele ryzyk. Jednym z potencjalnych sposobów radzenia sobie z tym problemem jest wprowadzenie odpowiedniego produktu ubezpieczeniowego. Przedsiębiorstwa ubezpieczeniowe mogą ocenić bezpieczeństwo i ryzyko generowane przez samochody autonomiczne, a następnie odpowiednio dostosować stawki ubezpieczenia. Drugim sposobem zagwarantowania wszystkim uczestnikom ruchu drogowego odpowiedniej kompensacji szkody jest utworzenie odpowiedniego funduszu.

Obecnie ustawodawstwo wszystkich stanów nakłada obowiązek posiadania przez właścicieli samochodów ubezpieczenia *first party insurance*, czyli mającego na celu pokrycie szkód poniesionych przez posiadacza polisy na jego osobie lub mieniu.²⁴ W większości z nich istnieją również obowiązkowe ubezpieczenia *third party insurance*, które chronią ubezpieczonego od odpowiedzialności za szkody lub straty spowodowane przez niego na osobie lub w majątku innego podmiotu²⁵.

W stanie Nowy Jork każdy kierowca ma obowiązek zakupu *first party insurance*, pokrywającego szkodę na osobie oraz szkodę majątkową kierowcy, pasażera i pieszego w minimalnej wysokości 50 000 \$ na osobę. Prawo stanowe zobowiązuje także do zakupu *third party insurance* pokrywającego szkodę na osobie w minimalnej wysokości 25 000 \$ na osobę oraz 50 000 \$ na jeden wypadek, a w przypadku śmierci – w wysokości 50 000 \$ na osobę oraz 100 000 \$ na zdarzenie.²⁶

W stanie Kansas kierowcy mają obowiązek zakupu *first party insurance* pokrywającego szkodę na osobie w minimalnej wysokości 4 500 \$ na osobę i dodatkowo 4 500 \$ utraty dochodów. Podobnie jak w stanie Nowy Jork, w stanie Kansas prawo zobowiązuje kierowców do zakupu *third party insurance* obejmującego szkody na osobie w minimalnej wysokości 25 000 \$ na osobę oraz 50 000 \$ na wypadek oraz szkody majątkowe w minimalnej wysokości 10 000 \$. Istnieje również

23. S. Duffy, J. Hopkins, *op. cit.*, s. 462.

24. C. Schroll, *op. cit.*, s. 813.

25. O. Ravid, *Don't Sue Me, I Was Just Lawfully Texting & Drunk When My Autonomous Car Crashing into You*, „Southwestern Law Review” 2014, nr 44.

26. K. Ludwichowska, *op. cit.*, s. 84.

możliwość dochodzenia odszkodowania w drodze postępowania sądowego, gdy ubezpieczenie nie pokryje całości szkody.²⁷

Jeżeli przed wprowadzeniem do powszechnego obrotu pojazdów autonomicznych regulacje prawne nie ulegną zmianie, właściciele samojezdnych pojazdów będą zobowiązani do zakupu ubezpieczenia na zasadach określonych dla samochodów nieautonomicznych w stanie, w którym mieszkają. W tym miejscu należy wskazać, że system obowiązkowych ubezpieczeń samochodów w stanach Nowy Jork i Kansas oparty jest o teorię winy. Podstawowa, a zarazem obowiązkowa umowa ubezpieczenia zakłada, że ubezpieczyciel osoby, która jest winna spowodowania wypadku, ponosi koszty naprawy szkody do wysokości określonej w polisie, jeśli ubezpieczenie obejmuje swoim zakresem następstwa zdarzenia drogowego.²⁸ Natomiast ze względu na to, że kierowcy samochodu w pełni autonomicznego nie mają kontroli nad pojazdem, a ich zachowania nie mogą stanowić przyczyny wypadku, niemożliwe jest zastosowanie wobec nich odpowiedzialności opartej na winie.

W początkowej fazie kształtowania się zasad odpowiedzialności za ruch pojazdów autonomicznych powództwa poszkodowanych osób najprawdopodobniej kierowane będą przeciwko kierowcom w ramach odpowiedzialności obiektywnej (*strict liability*) za działalność szczególnie niebezpieczną. Zastosowanie tego rozwiązania wyeliminowałoby problem ustalenia podmiotu odpowiedzialnego za szkodę wyrządzoną przez samochód bez ludzkiego kierowcy lub operatora. Pozwoliłoby również na utrzymanie regulacji prawnych dotyczących ubezpieczeń w dotychczasowym kształcie. Niezbędne byłoby jedynie zwiększenie wysokości szkody, jaką pokrywa ubezpieczyciel w przypadku kolizji, ze względu na wyższe koszty naprawy samochodów autonomicznych. Jednocześnie zachęciłoby producentów do dalszego ulepszania i wprowadzania nowych technologii na rynek.²⁹ Rozwiązanie to należy jednak uznać za błędne, ponieważ samochody autonomiczne będą znacznie bezpieczniejsze niż tradycyjne pojazdy. Ponadto zastosowanie odpowiedzialności obiektywnej w tym przypadku jest sprzeczne z zasadami sprawiedliwości społecznej, gdyż powoduje przerzucenie odpowiedzialności z producenta samochodu na konsumenta, który jest słabszą stroną stosunku prawnego i dlatego powinien być objęty ochroną w szerszym zakresie.

Brak możliwości uzyskania odszkodowania od ubezpieczycieli właścicieli pojazdów spowoduje kierowanie pozwów przeciwko ich producentom. Zmiana podmiotu odpowiedzialnego za wypadki komunikacyjne ze względu na specyfikę samochodów autonomicznych jest powszechnie przewidywana w doktrynie, pozostaje jednak problem przypisania konkretnego reżimu odpowiedzialności³⁰ Należałoby się zatem zastanowić nad przeniesieniem ciężaru obowiązkowego ubezpieczenia z właściciela samochodu na jego producenta.

2.1. Fundusz Ubezpieczeń Samochodowych

Alternatywą dla obowiązkowego ubezpieczenia jest stworzenie funduszu odszkodowań dla poszkodowanych w wypadkach z udziałem samochodów autonomicznych. Kierowcy, producenci pojazdów autonomicznych, a także poszczególnych ich części, oraz przedsiębiorcy zajmujący się

27. *Ibidem*, s. 87.

28. C. Schroll, *op. cit.*, s. 811.

29. S. Duffy, J. Hopkins, *op. cit.*, s. 473.

30. M. Czenko, *op. cit.*, s. 112.

sprzedażą pojazdów autonomicznych będą beneficjentami coraz częstszego korzystania z urządzeń AV.³¹ Przy obecnym stanie prawnym każdy z tych podmiotów może być uznany za odpowiedzialnego za wypadek z udziałem samochodu autonomicznego. Każdy z nich jest narażony na długotrwały i kosztowny proces.³² Stworzenie obejmującego wszystkie stany Funduszu Ubezpieczeń Samochodowych, w którym koszty szkód są dzielone pomiędzy wszystkie ww. podmioty, wydaje się zatem pomysłem godnym rozważenia.

Dla stworzenia takiego funduszu niezbędne jest wprowadzenie nowego podatku i proporcjonalne obciążenie nim wszystkich beneficjentów. Najlepszym rozwiązaniem wydaje się model, w którym początkowo wszyscy producenci i przedsiębiorstwa zajmujące się handlem samochodami autonomicznymi płacą podatek w oparciu o taki sam przelicznik (np. 2% wartości transakcji sprzedaży). Jednakże, jeżeli określone pojazdy uczestniczyłyby w wypadkach częściej niż wynikałoby to ze średniej, to stawki podatkowe ich producentów i sprzedawców byłyby proporcjonalnie podwyższone. Stanowiłoby to zachętę dla producentów do zwiększenia bezpieczeństwa swoich produktów, a podmioty zajmujące się handlem samochodami autonomicznymi – do zakupu najbezpieczniejszych pojazdów. Właściciele samochodów AV również płaciliby podatek przy zakupie pojazdu. Wysokość tego podatku początkowo byłaby w takiej samej wysokości dla każdego nabywcy, a później zmieniłaby się w zależności od liczby wypadków, jakie miałyby miejsce z jego udziałem.³³

Producenci samochodów autonomicznych mogliby zostać zobowiązani do przekazywania Funduszowi danych na temat pojazdów. Ułatwiłoby to gromadzenie informacji oraz wydawanie wytycznych i regulacji dotyczących procesu uzyskiwania odszkodowania, a także zachęciłoby producentów do zwiększenia jakości produkowanych samochodów.³⁴

Każdy, kto poniósł szkodę z tytułu wypadku z udziałem samochodu autonomicznego, w celu otrzymania odszkodowania musiałby jedynie złożyć odpowiedni wniosek. Fundusz stworzyłby szczególne wymagania dotyczące dokumentacji medycznej wykazującej koszty leczenia urazów oraz dokumentacji określającej rozmiary szkód majątkowych. Obecnie poszkodowani w wypadkach samochodowych muszą dostarczyć te dokumenty swojemu ubezpieczycielowi, więc wysłanie ich do Funduszu nie nakładałoby na nich większych obowiązków niż dotychczas.

Podsumowanie

Problem prawny dotyczący stworzenia systemu ubezpieczeń dopasowanego do specyfiki samochodów autonomicznych jest skomplikowany i wieloaspektowy. Nierozstrzygnięta kwestia odpowiedzialności za szkodę uniemożliwia wprowadzenie efektywnego produktu ubezpieczeniowego. Niezbędna jest zatem interwencja ustawodawcy krajowego, który albo rozstrzygnie, kto jest odpowiedzialny za wypadek spowodowany ruchem pojazdu autonomicznego i nałoży na ten podmiot obowiązek ubezpieczenia, albo stworzy Fundusz Ubezpieczeń Samochodowych. Ze względu na to, że korzyści z upowszechnienia pojazdów autonomicznych odniesie całe społeczeństwo, a nie ma powodu, aby całą odpowiedzialność i koszty ubezpieczenia ponosił jeden podmiot (producent lub

31. C. Schroll, *op. cit.*, s. 822.

32. T. Pearl, *op. cit.*, s. 16.

33. C. Schroll, *op. cit.*, s. 823.

34. T. Pearl, *op. cit.*, s. 43.

konsument), najbardziej zasadne wydaje się stworzenie Funduszu Ubezpieczeń Samochodowych. Takie rozwiązanie pozwoli na przyspieszenie wprowadzenia nowych technologii na rynek, na zmniejszenie kosztów ich ubezpieczenia, a w konsekwencji – poprawi bezpieczeństwo na drogach.

Wykaz źródeł

- Bagińska E., *Odpowiedzialność za produkt w USA*, TNOiK, Toruń 2000.
- Brodsky J., *Autonomous vehicle regulation: how an uncertain legal landscape may hit the brakes on self-driving cars*, „Berkeley Technology Law Review” 2016, nr 31.
- Czenko M., *Odpowiedzialność za szkodę spowodowaną ruchem pojazdu autonomicznego w systemie amerykańskiego prawa cywilnego*, „Zeszyt Studenckich Kół Naukowych Wydziału Prawa i Administracji UAM” 2017, nr 7.
- Duffy S., Hopkins J., *Sit, Stay, Drive: The Future of Autonomous Car Liability*, „Science and Technology Law Review” 2013, nr 3.
- Gurney J., *Sue My Car Not Me: Products Liability and Accidents Involving Autonomous Vehicles*, „University of Illinois Journal of Law, Technology & Policy” 2013, nr 247.
- Kompensacja szkód komunikacyjnych*, Ludwichowska K. [red.], Poltext, Warszawa 2011.
- Ludwichowska K., *Odpowiedzialność cywilna i ubezpieczeniowa za wypadki samochodowe*, TNOiK, Toruń 2008.
- Neumann T., *Perspektywy wykorzystania pojazdów autonomicznych w transporcie drogowym w Polsce*, „AUTOBUSY – Technika, Eksploatacja, Systemy Transportowe” 2018, nr 12.
- Nidhi K., Anderson J., Wachs M., *Liability and Regulation of Autonomous Vehicle Technologies*, California PATH Research Report, Berkeley 2009.
- On Robots and Insurance* Bertolini A., Pagliai T. [Ed.], Springer Netherlands, 2016.
- Pearl T., *Compensation at the Crossroads: Autonomous Vehicles and Alternative Victim Compensation Schemes*, „William & Mary Law Review” 2018, nr 60.
- Ravid O., *Don't Sue Me, I Was Just Lawfully Texting & Drunk When My Autonomous Car Crashing into You*, „Southwestern Law Review” 2014, nr 44.
- Schroll C., *Splitting the Bill: Creating a National Car Insurance Fund to Pay for Accidents in Autonomous Vehicles*, „Northwestern Law Review California” 2015, nr 3.
- Smith B., *Automated driving and product liability*, „Michigan State Law Review” 2017, nr 1.
- Thierer A., Hagemann R., *Removing Roadblocks to Intelligent Vehicles and Driverless Cars*, „NYU Annual Survey of American Law” 2015, nr 19.
- Tokarczyk R., *Prawo amerykańskie*, Wolters Kluwer, Warszawa 2011.

Strony internetowe:

Główny Urząd Statystyczny, *Wypadki drogowe*, <https://stat.gov.pl/statystyka-miedzynarodowa/porownania-miedzynarodowe/tablice-o-krajach-wedlug-tematow/transport-i-lacznosc/> [dostęp: 27.03.2019].

Compensation of the consequences of accidents caused by movement of autonomous cars in the United States

The aim of the article is to discuss the problem of adapting current legal regulations in the United States concerning compensation of the consequences of accidents caused by movement of autonomous cars for the mass sale of this type vehicles. The first part of the article presents the issue of responsibility for causing a traffic accident, including the liability of drivers and vehicle manufacturers. In this part issues of liability for damages caused by the computers were also presented. The second part of the article analyzes the core of compulsory insurance. Attention was paid to the problem of adaptation car insurance regulations to autonomous vehicles. This part also indicates the possible directions of legislation development, including proposal to create a compensation fund for victims of accidents involving self-driving vehicles.

Key words: autonomous cars, new technologies, insurance, liability, Insurance Fund.

KATARZYNA WAŁDOCH – aplikantka radcowska.