

Marcin Niemiec

Odpowiedzialność karna operatora testowanego pojazdu autonomicznego za spowodowanie wypadku drogowego

Streszczenie

Przedmiotem artykułu jest problematyka odpowiedzialności karnej za spowodowanie wypadku przez operatora testowanego pojazdu autonomicznego. Autor analizuje zapisy Oddziału 6 ustawy *Prawo o ruchu drogowym* (Wykorzystanie dróg na potrzeby prac badawczych nad pojazdami autonomicznymi), w którym znalazły się przepisy zezwalające na prowadzenie na drogach publicznych przejazdów testowych pojazdów autonomicznych. W artykule podjęta została próba zdefiniowania kierującego takim pojazdem, wskazane zostały jego obowiązki, a także wyjaśniono użyte w ustawie pojęcie „prac badawczych”. Rozważania rozszerzone są o kwestię określenia zarzucanego czynu w przypadku konieczności przedstawienia zarzutów operatorowi pojazdu autonomicznego w toku postępowania karnego. W trakcie przygotowywania artykułu wykorzystano metody badawcze, takie jak analiza tekstu normatywnego, analiza poglądów doktryny oraz orzecznictwa, a także analiza przypadku indywidualnego. Artykuł ma znaczenie dla podmiotów prowadzących lub nadzorujących postępowanie karne – zarówno na etapie postępowania przygotowawczego, jak i sądowego – albowiem odnosi się do problematyki, która w ustawie *Prawo o ruchu drogowym* pozostała niezdefiniowana oraz niewyjaśniona.

Słowa kluczowe

Wypadek drogowy, pojazd autonomiczny, odpowiedzialność karna za spowodowanie wypadku drogowego.

Otrzymano 17 kwietnia 2023 r., zatwierdzono do druku 9 maja 2023 r.

DOI: 10.4467/15053520PnD.23.001.17717

1. Wprowadzenie

Zgodnie z treścią art. 55 ustawy z dnia 11 stycznia 2018 r. *o elektromobilności i paliwach alternatywnych*¹, w ustawie z dnia 20 czerwca 1997 r. – *Prawo*

Marcin Niemiec, prokurator w stanie spoczynku, ORCID 0000-0002-2011-7412.

¹ Dz. U. z 2022 r., poz. 1083.

o ruchu drogowym (dalej p.r.d.), w Rozdziale 5 dodany został Oddział 6 zatytułowany „Wykorzystanie dróg na potrzeby prac badawczych nad pojazdami autonomicznymi”. Od momentu wejścia w życie tych przepisów (tj. od dnia 22 lutego 2018 r.) możliwe stało się prowadzenie prac badawczych związanych z testowaniem pojazdów autonomicznych, w szczególności na potrzeby zastosowania pojazdów autonomicznych w transporcie zbiorowym i realizacji innych zadań publicznych (art. 65l ust. 1 p.r.d.). Wobec nieustannego postępu technicznego w dziedzinie autonomizacji pojazdów taką możliwość uznać należy za konieczną i uzasadnioną. Niezależnie od oceny wprowadzonych w Oddziale 6 rozwiązań – są one obowiązujące i (wraz z wydanym na podstawie art. 65n ust. 2 p.r.d. rozporządzeniem Ministra Infrastruktury z 17 października 2018 r. w sprawie wzoru sprawozdania z prac badawczych związanych z testowaniem pojazdów autonomicznych oraz ich wyposażenia²) umożliwiają testowanie pojazdów autonomicznych w ruchu drogowym na drogach publicznych. Skoro zatem pojawienie się takich aut na polskich drogach jest dozwolone, to za prawdopodobną uznać należy możliwość zaistnienia w niedalekiej przyszłości wypadku drogowego z udziałem testowanego pojazdu autonomicznego. Zanim to nastąpi, zasadne jest przedstawienie i wyjaśnienie kluczowych kwestii związanych z odpowiedzialnością karną osoby kierującej pojazdem autonomicznym.

2. Definicja prac badawczych

Na wstępie zauważyć należy, iż poruszanie się pojazdów autonomicznych w *ruchu drogowym* na drogach publicznych jest możliwe w Polsce tylko i wyłącznie w związku z prowadzeniem prac badawczych, a co za tym idzie w innych okolicznościach jest to zabronione. Wyjeżdżający na drogę publiczną pojazd autonomiczny nie jest i nie może być pojazdem formalnie dopuszczonym do ruchu – pozostaje pojazdem będącym dopiero w trakcie testowania i sprawdzania użytych w nim rozwiązań technicznych. W przypadku testowania systemów pojazdu (choćby tych, które mają na celu rozpoznawanie zagrożeń na drodze i odpowiednie reagowanie na nie) pamiętać należy, że są to rozwiązania nowe i z tego powodu niebezpieczeństwo wystąpienia błędów bądź usterek jest większe aniżeli w sytuacji dysponowania rozwiązaniami przetestowanymi i dopuszczonymi do użytkowania. Z tego powodu zdarzenie drogowe w czasie prac badawczych powinno być rozpatrywane jako mające miejsce w czasie działań podejmowanych w ramach eksperymentu technicznego (*vide* art. 27 k.k.).

Wobec powyższego konieczne jest ustalenie, czym w zasadzie są „prace badawcze”, o których mowa w Oddziale 6 p.r.d. Nie jest to proste, albowiem w akcie prawnym (p.r.d.) ustawodawca nie umieścił definicji legalnej tego rodzaju działal-

² Dz. U. z 2018 r., poz. 2023.

ności. Zauważyć należy również, że wprowadzie samo pojęcie „prac badawczych” pojawia się w szeregu obowiązujących w Polsce aktów prawnych (m.in. w ustawie z dnia 20 lipca 2018 r. *Prawo o szkolnictwie wyższym i nauce*³), ale nie zostało ono w nich zdefiniowane. W tej sytuacji uważam, że niewystarczające jest opieranie się jedynie na znaczeniu językowym tego pojęcia. Posiłkować należy się⁴ definicją Międzynarodowych Standardów Rachunkowości (MSR 38)⁵, zgodnie z którą prace badawcze „są nowatorskim i zaplanowanym poszukiwaniem rozwiązań podjętym z zamiarem zdobycia i przyswojenia nowej wiedzy naukowej i technicznej”. Do przykładów prac badawczych zaliczono:

- a) działania zmierzające do zdobycia nowej wiedzy,
- b) poszukiwanie, ocenę i końcową selekcję sposobu wykorzystania rezultatów prac badawczych lub wiedzy innego rodzaju,
- c) poszukiwanie alternatywnych materiałów, urządzeń, produktów, procesów, systemów lub usług,
- d) formułowanie, projektowanie, ocenę i końcową selekcję nowych lub udoskonalonych materiałów, urządzeń, produktów, procesów, systemów lub usług.

Od prac badawczych odróżnić należy prace rozwojowe, które następują po etapie prac badawczych. Jak słusznie wskazuje się w literaturze⁶, „prace rozwojowe utożsamiane są z praktycznym zastosowaniem odkryć badawczych lub też osiągnięć innej wiedzy w planowaniu lub projektowaniu produkcji nowych lub znacznie udoskonalonych materiałów, urządzeń, produktów, procesów technologicznych, systemów lub usług, które ma miejsce przed rozpoczęciem produkcji seryjnej lub zastosowaniem tych ostatnich. Etap ten ma zatem charakter aplikacyjny, zorientowany na wdrożenie do praktyki gospodarczej nowatorskich rozwiązań odkrytych lub wypracowanych na etapie prac badawczych”. W przywołanym Rozporządzeniu Komisji Nr 1126/2008 do prac rozwojowych zaliczono:

- a) projektowanie, wykonanie i testowanie prototypów i modeli doświadczalnych przed ich wdrożeniem do produkcji seryjnej lub użytkowania,
- b) projektowanie narzędzi, przyrządów do obróbki, form i matryc z wykorzystaniem nowej technologii,
- c) projektowanie, wykonanie i funkcjonowanie linii pilotażowej, której wielkość nie umożliwia prowadzenia ekonomicznie uzasadnionej produkcji przeznaczony na sprzedaż,

³ Dz. U. z 2022 r., poz. 574.

⁴ Podobne stanowisko zajął Prezes Urzędu Zamówień Publicznych – *vide* „Opinie Prezesa UZP dotyczące zagadnień związanych z zamówieniami organizowanymi przez szkoły wyższe”; opublikowano: www.uzp.gov.pl, LEX nr 643163.

⁵ Rozporządzenie Komisji (WE) Nr 1126/2008 z dnia 3 listopada 2008 r. przyjmujące określone międzynarodowe standardy rachunkowości zgodnie z rozporządzeniem (WE) nr 1606/2002 Parlamentu Europejskiego i Rady (Dz.U.U.E.L.2008.320.1 z dnia 2008.11.29).

⁶ M. Michalak [w:] *Ustawa o rachunkowości. Komentarz, wyd. V*, red. E. Walińska, Warszawa 2018, art. 33, WKP 2018.

d) projektowanie, wykonanie i testowanie wybranych rozwiązań w zakresie nowych lub udoskonalonych materiałów, urządzeń, produktów, procesów, systemów lub usług.

Przedstawione definicje pozwalają na zrozumienie istoty prac badawczych. Na marginesie powyższych rozważań za zasadne uznać należy uzupełnienie treści Oddziału 6 p.r.d. o możliwość wykorzystania dróg dla pojazdów autonomicznych na potrzeby nie tylko prac badawczych, ale też rozwojowych.

3. Operator pojazdu autonomicznego – definicja, przesłanki odpowiedzialności karnej

Wobec braku szczegółowych regulacji, kluczowe znaczenie dla analizy opisywanej problematyki mają zapisy ustawy *Prawo o ruchu drogowym*. Przytoczyć tu należy definicję pojazdu autonomicznego, wskazaną w treści art. 65k p.r.d., zgodnie z którą, pojazdem autonomicznym jest pojazd samochodowy, wyposażony w systemy sprawujące kontrolę nad ruchem tego pojazdu i umożliwiające jego ruch bez ingerencji kierującego, który w każdej chwili może przejąć kontrolę nad tym pojazdem. Nadto – wśród szeregu obowiązków organizatorów prac badawczych związanych z testowaniem pojazdów autonomicznych, na mocy art. 65n p.r.d. w ustępie 1 pkt 2 zobowiązano ich do zapewnienia, aby w trakcie prowadzenia prac badawczych w pojeździe autonomicznym, w miejscu przeznaczonym dla kierującego, znajdowała się osoba posiadająca uprawnienia do kierowania pojazdem, która w każdej chwili może przejąć kontrolę nad tym pojazdem, w szczególności w razie wystąpienia zagrożenia dla bezpieczeństwa w ruchu drogowym. Przywołane przepisy (oraz rzecz jasna sama idea pojazdów autonomicznych) przesądzają, że to odpowiednie systemy mają kierować testowanym pojazdem, a sam „kierujący” co do zasady nie ingeruje w ich pracę. Przekazanie ruchu takiego pojazdu oraz kontroli nad nim „systemom” nie oznacza, że „operator” nie ma żadnych obowiązków związanych ze swoją funkcją. W artykule 65k p.r.d. podniesiono, że ma być on gotowy w każdej chwili do przejęcia kontroli nad pojazdem. Ten krótki zapis wskazuje na istnienie obowiązków i zakazów dotyczących osoby operatora pojazdu autonomicznego. Zapisana w ustawie gotowość do przejęcia kontroli nad pojazdem „w każdej chwili” oznacza obowiązek stałego obserwowana przez operatora sytuacji na drodze i czuwania nad bezpieczeństwem przejazdu bez względu na fakt wyposażenia auta testowanego w systemy ostrzegania w przypadku zagrożenia bezpieczeństwa. Ten obowiązek uznać należy za kluczowy w przypadku odpowiedzialności karnej. Nadto, pomimo ograniczonego zakresu zadań, osoba przebywająca w testowanym pojeździe autonomicznym jest bez wątpienia osobą współkierującą takim pojazdem (o czym szerzej w dalszej części publikacji). Ustawowe określenie jej jako „kierującego” (art. 2 pkt 20 p.r.d.) nie wydaje się do końca prawidłowe wobec pewnej atypowości prac badawczych wymienionych w Od-

dziale 6 p.r.d. i związanej z nią zasadniczej różnicy pomiędzy statusem i obowiązkami kierującego zwykłym pojazdem, a tym znajdującym się w aucie autonomicznym. Z tego powodu podzielić należy stanowisko M. Burtowego⁷, że konieczne jest dodanie w ustawie p.r.d. definicji „operatora pojazdu autonomicznego” (najlepiej ze szczegółowym opisem obowiązków i wymagań, tak jak ma to miejsce w przypadku chociażby instruktorów nauki jazdy – m.in. w ustawach p.r.d. oraz o kierujących pojazdami).

Obowiązujące w Polsce przepisy pozwalają na testowanie pojazdów autonomicznych nawet o wysokim poziomie automatyzacji, w tym tych w pełni zautomatyzowanych⁸. Pod jednym wszakże warunkiem: ustawa p.r.d. wymaga, aby ruch takiego pojazdu oraz kontrola nad nim sprawowana przez „systemy” nie była ustanowiona na stałe, lecz możliwa do przejścia przez operatora w zależności od sytuacji na drodze. Zapis artykułu 65n ust. 1 pkt 2 p.r.d. wskazuje jednoznacznie, że operator ma być gotowy w każdej chwili do przejścia kontroli nad pojazdem, w szczególności w razie wystąpienia zagrożenia dla bezpieczeństwa w ruchu drogowym. Z tego powodu operator ma przebywać we wnętrzu pojazdu. Teoretycznie mógłby (co jest możliwe z technicznego punktu widzenia) pozostawać poza pojazdem, skąd nadzorowałby przejazd. Pozostawanie operatora wewnątrz auta wydaje się być optymalnym rozwiązaniem w sytuacji wystąpienia konieczności „przejścia kontroli nad pojazdem”, o czym mowa w Oddziale 6 p.r.d. Do „przejścia kontroli” może dojść – poza wymienioną wprost w przepisie sytuacją zagrożenia dla bezpieczeństwa ruchu drogowego – gdy konieczna okaże się np. zmiana prędkości pojazdu (hamowanie, przyspieszenie), modyfikacja kierunku jazdy, zatrzymanie (tymczasowe przerwanie jazdy). Z treści omawianych przepisów wywieść należy zatem, że „miejsce kierującego” w pojeździe testowanym musi być wyposażone podobnie jak w „tradycyjnym” samochodzie, tj. w urządzenia pozwalające na co najmniej zmianę kierunku ruchu i zmianę prędkości. Tylko bowiem takie urządzenia pozwalają na „przejście kontroli nad pojazdem”, co byłoby niemożliwe, jeżeli operator miałby możliwość jedynie zmniejszania prędkości wobec dysponowania tylko układem hamulcowym (pedał/dźwignia hamulca).

Próba zdefiniowania osoby operatora w kontekście odpowiedzialności za naruszenie zasad bezpieczeństwa ruchu drogowego nie wydaje się specjalnie skomplikowana. Aktualna w tej kwestii pozostaje część poglądów prezentowanych w doktrynie i orzecznictwie, które odnoszą się do instruktora nauki jazdy⁹. I tak –

⁷ M. Burtowy, *Samochody autonomiczne a prawo karne. Zarys badań*, Paragraf na drodze, nr 2021/4, s. 23.

⁸ Więcej o poziomach autonomiczności pojazdów: P. Barycki, *Autonomiczny samochód, czyli... właściwie co?* <https://www.spidersweb.pl/2016/07/samochod-autonomiczny.html> – dostęp: 13.06.2022 r.).

⁹ *Vide* R. Pawlik, *Odpowiedzialność kursanta i instruktora oraz egzaminowanego i egzaminatora w razie spowodowania wypadku w komunikacji*, Paragraf na drodze, nr 2004/8, s. 17–27; R. A. Stefański, *Prawo o ruchu drogowym. Komentarz*, Warszawa, 2008, s. 677–681; postanowienie Sądu Najwyższego z dnia 23.02.2011 r., III KK 276/10, OSNKW 2011/7/56.

podobnie jak instruktor – operator jest bez wątplenia uczestnikiem ruchu drogowego, wymienionym w art. 2 pkt 17 p.r.d. (uczestnik ruchu – pieszy, osoba poruszająca się przy użyciu urządzenia wspomagającego ruch, kierujący, a także inne osoby przebywające w pojeździe lub na pojeździe znajdującym się na drodze). Z przytoczonej definicji wynika, że operatora można uznać za „uczestnika ruchu” z samego faktu przebywania w testowanym pojeździe. Jednak jego status uzasadnia traktowanie go jako współkierującego badanym pojazdem autonomicznym. W sytuacji wskazanej w Oddziale 6 p.r.d. mamy do czynienia zatem z „quasi-kierującym” w postaci maszyny, czyli samego pojazdu wyposażonego w systemy monitorujące i analizujące przejazd oraz otoczenie auta, którego dopełnieniem jest współkierujący – operator, który został na mocy art. 65n ust. 1 pkt 2 p.r.d. zobowiązany do nadzoru i kontroli przebiegu jazdy pojazdu autonomicznego. W tym celu do jego dyspozycji przekazano urządzenia pozwalające na sterowanie autem w każdej chwili, w szczególności w momencie zagrożenia dla bezpieczeństwa ruchu drogowego. Ten fakt przesądza o byciu współkierującym nawet (jak to ma miejsce w przypadku instruktora/egzaminatora) pomimo niewydawania w trakcie przejazdu poleceń co do kierunku jazdy. W mojej ocenie aktualnie odnośnie operatora testowanego pojazdu autonomicznego pozostają zapatrywania dotyczące instruktora nauki jazdy, przedstawione w postanowieniu Sądu Najwyższego z dnia 23.02.2011 r. III KK 276/10, OSNKW 2011/7/56. Uznać należy zatem, że za spowodowanie wypadku (bądź popełnienie innego przestępstwa albo wykroczenia w ruchu drogowym) w trakcie testów operator pojazdu autonomicznego odpowiada na zasadach ogólnych, określonych w przepisach (np. Kodeksu karnego). Będąc współkierującym oraz jednocześnie uczestnikiem ruchu, ponosić może odpowiedzialność za naruszenie przez siebie zasad bezpieczeństwa w ruchu lądowym. W przypadku ustalenia związku przyczynowego pomiędzy stwierdzonym naruszeniem zasad bezpieczeństwa w ruchu lądowym a zaistniałym zdarzeniem będzie ponosił odpowiedzialność za popełnienie przestępstwa (wykroczenia) w granicach swojej winy.

Jeśli chodzi o możliwe zdarzenia drogowe z udziałem badanego pojazdu autonomicznego, to wyróżnić można ich dwie rodzaje. Pierwsze – kiedy pojazdem kieruje bezpośrednio operator, tj. po przejęciu nad nim kontroli. W przypadku zaistnienia zdarzenia drogowego, wypełnienie znamion ustawowych danego typu czynu zabronionego będzie podstawą do pociągnięcia operatora do odpowiedzialności za popełnienie przestępstwa lub wykroczenia. Postępowanie w takiej sprawie nie powinno różnić się w zasadzie od innych zdarzeń z udziałem „tradycyjnych” pojazdów, albowiem po przejęciu kontroli pojazd nie jest już co do zasady nadzorowany i kierowany przez systemy, a jedynie przez operatora. Drugi typ zdarzeń – kiedy testowany pojazd poruszał się w trybie automatycznym, a jego operator znajdujący się w miejscu przeznaczonym dla kierującego pozostawał zobowiązany do przejęcia kontroli nad tym pojazdem w razie wystąpienia zagrożenia dla bezpie-

czeństwa w ruchu drogowym. Podjęcie bezpośredniej interwencji przez operatora będzie możliwe w przypadku wywiązania się przez niego z obowiązku obserwowania przedpoła jazdy. Do odpowiedzialności karnej będzie mógł zostać zatem pociągnięty w sytuacji naruszenia tego obowiązku w sposób zarzucalny (choćbyby nieumyślnie) oraz po wykazaniu, że pomiędzy jego zachowaniem a zaistniałym wypadkiem istniało powiązanie przyczynowe. Zauważyć należy, że w tym drugim przypadku mamy do czynienia z nowymi technologiami ściśle powiązanymi z czynem człowieka, co na wielu płaszczyznach komplikować będzie postępowanie dowodowe i wykazanie, że zachodzą warunki do przypisania odpowiedzialności za dokonanie czynu zabronionego.

Istotną kwestią z punktu widzenia odpowiedzialności karnej operatora może być fakt, że zgodnie z ustawą p.r.d. do obsługi testowanego pojazdu autonomicznego wystarczy kierowca posiadający „jedynie” uprawnienia do kierowania pojazdem. Ustawodawca nie wprowadził obowiązku teoretycznego lub praktycznego przeszkolenia (przygotowania) operatora pojazdu autonomicznego przed rozpoczęciem jazdy. Niezależnie od okoliczności danego wypadku, w toku postępowania karnego konieczne może okazać się zatem zbadanie (odniesienie się do) istotnej kwestii rzeczywistej umiejętności operatora do obsługi testowanego pojazdu oraz jego doświadczenia w tym zakresie. Jak słusznie wskazano w wyroku Sądu Najwyższego z dnia 12 lipca 1975 r.¹⁰, „brak doświadczenia może usprawiedliwić kierowcę wtedy, gdy stanął on w obliczu zaskakującej sytuacji drogowej, której nie umiał sprostać”.

4. Treść postanowienia o przedstawieniu zarzutów – określenie zarzucanego czynu

Poniższe rozważania teoretyczne mogą być przydatne w sytuacji, w której materiał dowodowy zebrany w toku postępowania karnego prowadzonego w sprawie wypadku z udziałem pojazdu autonomicznego uzasadnia konieczność sformułowania zarzutu popełnienia czynu, np. opisanego w treści art. 177 k.k.

Zgodnie z treścią art. 313 § 1 k.p.k., jeżeli dane istniejące w chwili wszczęcia postępowania karnego lub zebrane w jego toku uzasadniają dostatecznie podejrzenie, że czyn popełniła określona osoba, sporządza się postanowienie o przedstawieniu zarzutów. Jednym z jego elementów jest dokładne określenie zarzucanego czynu. Jak trafnie wskazuje się w literaturze, oznacza to konieczność na tyle szczegółowego określenia czynu, by nie budziło wątpliwości, jaki czyn jest zarzucany¹¹. Kwestia konkretyzacji przypisanego czynu obowiązuje rzecz jasna na kolejnych etapach postępowania, tj. przy okazji wniesienia aktu oskarżenia oraz wydania wyroku skazującego. „Obowiązek dokładnego określenia przypisanego oskarżonemu

¹⁰ Wyrok SN z dnia 12 lipca 1975 r., V KRN 65/75, OSNKW 1975, nr 12, poz. 160.

¹¹ R. A. Stefański, *Czynności przedstawienia zarzutów*, Prok. i Pr. 7–8, 2013, s. 26.

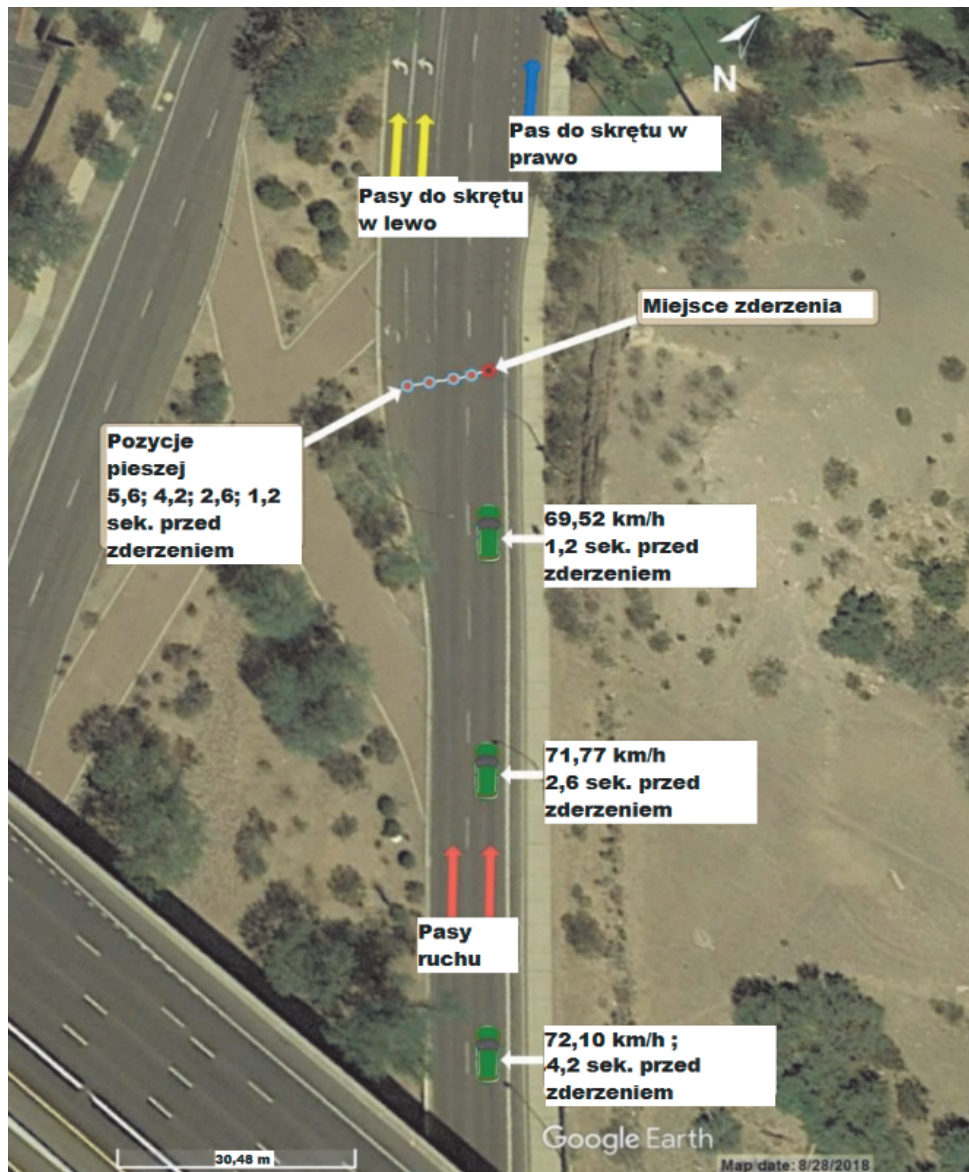
czynu oznacza, że w opisie tym należy zawrzeć te elementy, które należą do jego istoty, a więc dotyczące podmiotu czynu, rodzaju atakowanego dobra, czasu, miejsca i sposobu popełnienia czynu oraz jego skutków, zwłaszcza rodzaju i wysokości szkody. W szczególności opis czynu powinien zawierać wszystkie znamiona przypisanego typu przestępstwa¹².

Na gruncie przestępstwa z art. 177 k.k., decydujące znaczenie powinno mieć takie przedstawienie zachowania uczestnika ruchu lądowego, wodnego lub powietrznego, z którego wynika, że w sposób zawiniony naruszył on zasady postępowania z dobrem prawnym podlegającym ochronie karnej – w tym wypadku – konkretne reguły tego ruchu, a w konsekwencji ich naruszenia spowodował wypadek w którym inna osoba odniosła obrażenia ciała wymienione w art. 157 § 1 k.k., doznała ciężkiego uszczerbku na zdrowiu lub poniosła śmierć. Nie ma konieczności nadmiernego nasycenia tego opisu szczegółami dotyczącymi sposobu działania sprawcy lub innymi okolicznościami stanu faktycznego, jeżeli dla stwierdzenia wyzerpania tych znamion nie są one niezbędne¹³. Specyfika opisywanej tematyki może powodować trudności w prawidłowym określeniu zarzucanego czynu w sytuacji zdarzenia drogowego, w którym brał udział pojazd autonomiczny w czasie jazd testowych. Pomocne może być przeanalizowanie konkretnego zdarzenia. Przykładem ilustrującym opis czynu będą okoliczności wypadku z udziałem testowanego pojazdu, który miał miejsce poza granicami Polski. W dniu 18 marca 2018 roku, a więc niecały miesiąc po wprowadzeniu do ustawy p.r.d. Oddziału 6, w Stanach Zjednoczonych Ameryki doszło do pierwszego śmiertelnego wypadku z udziałem testowanego pojazdu autonomicznego. W raporcie NTSB (*National Transportation Safety Board* – amerykańska Narodowa Rada Bezpieczeństwa Transportu) z dnia 19 listopada 2019 roku¹⁴ (dalej raport) przedstawiono dogłębną analizę zdarzenia oraz sposób działania tamtejszych władz (w tym organów ścigania). Z raportu wynika, że do tragicznego w skutkach zdarzenia doszło po zmroku, kiedy to na ciemno ubrana piesza, będąca pod wpływem narkotyków, prowadząc obok siebie rower przekraczała jezdnię w niedozwolonym miejscu ze strony lewej na prawą (patrzac zgodnie z kierunkiem poruszającego się pojazdu autonomicznego). Więcej szczegółów zdarzenia przedstawia analiza czasowo-przestrzenna widoczna na ryc. 1.

¹² Postanowienie SN z dnia 28 czerwca 2007 r., II KK 101/07, LEX nr 280739.

¹³ Wyrok SN z dnia 2 października 2014 r., V KK 77/14, LEX nr 1532787.

¹⁴ <https://www.nts.gov/investigations/accidentreports/reports/har1903.pdf>, dostęp: 4.07.2022 r.



Ryc. 1. Analiza czasowo-przestrzenna. Opracowanie własne autora, przy wykorzystaniu grafiki z raportu NTSB.

Na podstawie wielu szczegółowych danych z pojazdu (w tym nagrań z dwóch kamer zainstalowanych w samochodzie) ustalono, że systemy bezpieczeństwa pojazdu autonomicznego funkcjonowały błędnie i nie rozpoznały zagrożenia, nadto w porę nie zadziałały systemy mające na celu uniknięcie kolizji. Na dodatek ko-

bieta siedząca w fotelu kierowcy (operator) zamiast skupić się na obserwacji przedpola jazdy, oglądała program rozrywkowy w swoim telefonie komórkowym i za późno dostrzegła pieszą. Według raportu – gdyby obserwowała drogę przed pojazdem jej reakcja być może zapobiegłaby zderzeniu, a z pewnością pozwoliłaby na zredukowanie prędkości pojazdu przed uderzeniem w pieszą. Jeżeli do podobnego zdarzenia doszłoby w Polsce, zachodziłoby wysokie prawdopodobieństwo wypełnienia przez operatora znamion czynu stypizowanego w art. 177 § 2 k.k. W tej sytuacji określenie zarzucanego czynu (np. w postanowieniu o przedstawieniu zarzutów) mogłoby brzmieć następująco: „umyślnie naruszyła zasady bezpieczeństwa w ruchu lądowym w ten sposób, że będąc współkierującym testowanego pojazdu autonomicznego nie sprawowała wymaganego nadzoru przejazdu poprzez brak obserwacji przedpola jazdy, przez co z opóźnieniem wykonała manewr obronny w postaci hamowania, doprowadzając nieumyślnie do wypadku polegającego na potrąceniu pieszej XY, przekraczającej w poprzek jezdnię. Piesza w wyniku wypadku doznała obrażeń ciała skutkujących zgonem na miejscu zdarzenia”.

5. Wnioski

Stoję na stanowisku, że zapisy ustawy *Prawo o ruchu drogowym* w analizowanym zakresie są bardzo ogólne i w wielu płaszczyznach niewystarczające, co szerzej przedstawiałem we wcześniejszych publikacjach, wraz z sugestią zmian *de lege ferenda*¹⁵. Sprowadzając swoje stanowisko do jednego zdania: za błąd uznaję ustawową możliwość testowania na polskich drogach takich pojazdów bez wydania szczegółowych regulacji techniczno-organizacyjnych. Taki sposób regulacji opisywanej materii wprawdzie pozwala na pociągnięcie do odpowiedzialności karnej operatora testowanego pojazdu autonomicznego, ale jednocześnie może zwiększać poziom skomplikowania oraz związane z tym wydłużenie prowadzonego postępowania karnego.

Bibliografia

- [1] Burtowy, M. (2021). Samochody autonomiczne a prawo karne. Zarys badań. *Paragraf na Drodze*, (4).
- [2] Michalak, M. (2018) W: E. Walińska (red.) *Ustawa o rachunkowości. Komentarz*. Wolters Kluwer Polska.
- [3] Niemiec, M. (2019). *Przestępstwo wypadku drogowego w pytaniach i odpowiedziach*. Wolters Kluwer Polska.

¹⁵ M. Niemiec, *Przestępstwo wypadku drogowego w pytaniach i odpowiedziach*, Warszawa 2019, s. 165–168 oraz M. Niemiec, *W Polsce można testować pojazdy autonomiczne. Jeśli dojdzie do zderzenia, kto poniesie odpowiedzialność?* (<https://www.brd24.pl/prawo/w-polsce-mozna-testowac-pojazdy-autonomiczne-jesli-dojdzie-do-zderzenia-kto-poniesie-odpowiedzialnosc/> – dostęp 27.05.2022 r.).

- [4] Niemiec, M. (2020). *W Polsce można testować pojazdy autonomiczne. Jeśli dojdzie do zderzenia, kto poniesie odpowiedzialność?* <https://www.brd24.pl/prawo/w-polsce-mozna-testowac-pojazdy-autonomiczne-jesli-dojdzie-do-zderzenia-kto-poniesie-odpowiedzialnosc/>
- [5] Pawlik, R. (2004). Odpowiedzialność kursanta i instruktora oraz egzaminowanego i egzaminatora w razie spowodowania wypadku w komunikacji, *Paragraf na Drodze*, (8).
- [6] Stefański, R. A. (2013). Czynności przedstawienia zarzutów, *Prokuratura i Prawo*, (7–8).
- [7] Stefański R. A. (2008). *Prawo o ruchu drogowym. Komentarz*. Wolters Kluwer Polska.

* * *

The liability of the tested autonomous vehicle operator for causing a road accident

Abstract

The issues of the liability for causing an accident by the operator of a tested autonomous vehicle are discussed. The author analyzes the provisions of Section 6 of the Act on Road Traffic (The use of roads for the purpose of research work on autonomous vehicles), which include regulations allowing testing autonomous vehicles on public roads. A definition of the operator of such a vehicle is proposed together with his/her responsibilities. Also, the term “research work” used in the Act is clarified. Moreover, the issue of specifying the charge laid in the case of the necessity to bring a charge against an autonomous vehicle operator in the course of criminal proceedings is considered. In the preparation of the paper research methods including the analysis of the normative text, the analysis of the views of doctrine and judicial decisions as well as the analysis of an individual case were employed. The paper is of significance for organs conducting or supervising criminal proceedings – at both pre-trial and trial stages – because it concerns the issues which in the Act on road traffic have not been so far defined or elucidated.

Key words

Road accident, autonomous vehicle, liability for causing road accident.