Sohjoa Baltic

Przejście do ekologicznego
i autonomicznego transportu
publicznego ostatniej mili
w Regionie Morza Bałtyckiego

Aspekty prawne autonomicznej mobilności

Gdańsk, 20 września 2018 r.

Damian Zelewski, Karol Ważny (Instytut Metropolitalny) – cz. I
adw. Lech Kaniszewski, adw. Damian Schiller
(Kancelaria Adwokacka adw. Lech Kaniszewski) – cz. II

SOHJOA BALTIC

Interreg
Baltic Sea Region

EUROPEAN UNION
EUROPEAN
REGIONAL
DEVELOPMENT
FUND

GDAŃSK

Spis zagadnień

CZ. I

I. Przepisy dotyczące rejestracji pojazdu

II. Prawo transportu pasażerskiego

III. Osobiste wymogi prawne wobec kierującego

CZ. II

IV. Ochrona danych osobowych

V. Odpowiedzialność prawna oraz ubezpieczenia

VI. Prawo karne

Interreg Baltic Sea Region
EUROPEAN UNION
EUROPEAN REGIONAL DEVELOPMENT FUND

I. PRZEPISY DOT. REJESTRACJI POJAZDU
1a. Wymóg rejestracji pojazdu

- Dopuszczenie do ruchu zgodnie z przepisami ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. - Prawo o ruchu drogowym (**u.p.r.d.)** odnosi się zasadniczo do dróg publicznych, ale także do stref zamieszkania i stref ruchu (czyli także do niektórych dróg wewnętrznych) (art. 1 ust. 1 pkt 1 i 2 u.p.r.d.);
- Pojazdy (czyli również autobusy) mogą być dopuszczone do ruchu jeśli są zarejestrowane lub czasowo zarejestrowane, a spełniają warunki techniczne określone w art. 66 u.p.r.d. (art. 71 ust. 1 i 2 u.p.r.d.);
- Rejestracja nie jest wymagana np. dla pojazdu wolnobieżnego (o prędkości konstrukcyjnej do 25 km/h);

Interreg Baltic Sea Region
EUROPEAN UNION
EUROPEAN REGIONAL DEVELOPMENT FUND

I. PRZEPISY DOT. REJESTRACJI POJAZDU
1b. Wymagane dokumenty

- Rejestracji pojazdu dokonuje **starosta** na wniosek właściciela pojazdu. Do wniosku dołącza się m.in. dowód własności pojazdu lub dokument potwierdzający powierzenie pojazdu przez zagraniczną osobę fizyczną lub prawną podmiotowi polskiemu, kartę pojazdu czy świadectwo zgodności WE/ świadectwo zgodności/ dopuszczenie jednostkowe pojazdu/ decyzja o uznaniu dopuszczenia jednostkowego pojazdu/ świadectwo dopuszczenia indywidualnego WE pojazdu - jeśli w danym przypadku są wymagane (art. 72 ust. 1 u.p.r.d.);
- Organ rejestracyjny kontroluje również zawarcie umowy ubezpieczenia OC posiadaczy pojazdów mechanicznych;

Interreg Baltic Sea Region
EUROPEAN UNION
EUROPEAN REGIONAL DEVELOPMENT FUND

I. PRZEPISY DOT. REJESTRACJI POJAZDU
1c. Homologacja/dopuszczenie

- Zakres wymagań dla homologacji/dopuszczenia jednostkowego pojazdu określają rozporządzenia: Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 25 marca 2013 r. w sprawie homologacji typu pojazdów samochodowych i przyczep oraz ich przedmiotów wyposażenia lub części **(r.h.t.p.s.)** i Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 26 marca 2013 r. w sprawie dopuszczenia jednostkowego pojazdu (**r.d.j.p.)**, które odwołują się przede wszystkim do **dyrektywy 2007/46/WE**, **rozporządzenia (WE) 661/2009**, a także poszczególnych **regulaminów EKG ONZ**.
- Istnieje możliwość uzyskania specjalnej zgody Komisji Europejskiej na wydanie świadectwa homologacji typu WE pojazdu w przypadku nowatorskich konstrukcji lub technologii (art. 70i u.p.r.d.).
- Homologacji/dopuszczenia dokonuje organ centralny - Dyrektor Transportowego Dozoru Technicznego.

I. PRZEPISY DOT. REJESTRACJI POJAZDU
2a. Bariery prawne dla pojazdów autonomicznych

- Pojazdy poruszające się bez kierującego obecnie wykazują daleko idącą niezgodność zarówno z prawem polskim, jak również z regulacjami na poziomie europejskim i międzynarodowym.
  - Polska ratyfikowała **Konwencję wiedeńską o ruchu drogowym z 1968 r.,** która stanowi w art. 8, że każdy pojazd w ruchu lub zespół pojazdów w ruchu powinien mieć kierującego, a kierujący ten powinien mieć stałą kontrolę nad pojazdem;
  - Obowiązujący wszystkie państwa członkowskie UE **Regulamin nr 79 EKG ONZ dotyczący układów kierowniczych** dopuszcza homologację jedynie takiego układu, w którym kierujący zawsze sprawuje zasadniczą kontrolę nad pojazdem i przy ograniczeniu maksymalnej prędkości do 12 km/h w trybie automatycznym;
  - Polskie prawo nie wskazuje wprost, że każdy pojazd powinien mieć kierującego, ale w szeregu przepisów wymienia powinności kierującego (który musi być osobą fizyczną);

Interreg Baltic Sea Region
EUROPEAN UNION
EUROPEAN REGIONAL DEVELOPMENT FUND

WYCIĄG Z PRZEPISÓW

Konwencja wiedeńska o ruchu drogowym

Art. 8

1. Every moving vehicle or combination of vehicles shall have a driver

1. Każdy pojazd w ruchu lub zespół pojazdów w ruchu powinien mieć kierującego

5. Every driver shall at all times be able to control his vehicle or to guide his animals

5. Każdy kierujący powinien stale panować nad swoim pojazdem lub pędzonymi zwierzętami.

WYCIĄG Z PRZEPISÓW

Konwencja wiedeńska o ruchu drogowym

Art. 8

5bis.Vehicle systems which influence the way vehicles are driven shall be deemed to be in conformity with paragraph 5 of this Article and with paragraph 1 of Article 13, when they are in conformity with the conditions of construction, fitting and utilization according to international legal instruments concerning wheeled vehicles, equipment and parts which can be fitted and/or be used on wheeled vehicles .

Vehicle systems which influence the way vehicles are driven and are not in conformity with the aforementioned conditions of construction, fitting and utilization, shall be deemed to be in conformity with paragraph 5 of this Article and with paragraph 1 of Article 13, when such systems can be overridden or switched off by the driver.

5bis. Systemy, które mają wpływ na sposób prowadzenia pojazdów uważa się za zgodne z ust. 5 tego artykułu i z ust. 1 art. 13 jeżeli systemy te są zgodne z warunkami budowy, montażu i wykorzystania zgodnie z międzynarodowymi instrumentami prawnymi dotyczącymi pojazdów kołowych, wyposażenia i części, które mogą być montowane i / lub wykorzystywane w pojazdach kołowych

Systemy, które mają wpływ na sposób prowadzenia pojazdów i nie są zgodne z wyżej wymienionymi warunkami budowy, montażu i wykorzystania uważa się za zgodne z ust. 5 tego artykułu i z ust. 1 art. 13 jeżeli systemy te mogą być zastąpione lub wyłączone przez kierującego.

WYCIĄG Z PRZEPISÓW

Regulamin nr 79 EKG ONZ

WPROWADZENIE

Układy, w których kierowca sprawuje główną kontrolę nad pojazdem, lecz może być wspomagany poprzez reakcję układu kierowniczego na sygnały pochodzące z pojazdu nazywane są "Zaawansowanymi układami kierowniczymi ze wspomaganiem kierowcy". Układy takie mogą zawierać "Funkcję automatycznie kontrolowanego kierowania", wykorzystującą, na przykład, elementy infrastruktury biernej do utrzymywania pojazdu na idealnym torze ruchu (Funkcja prowadzenia po właściwym pasie, Funkcja utrzymania pasa ruchu lub Kontrola zadanego kursu), wspomagania kierowcy w manewrowaniu z niewielką prędkością na ograniczonej przestrzeni lub wspomagania kierowcy w zatrzymaniu w określonym miejscu (Układ zatrzymania na przystanku autobusowym). Zaawansowane układy kierownicze ze wspomaganiem kierowcy mogą również zawierać "Korekcyjną funkcję kierowniczą", która, na przykład, ostrzega kierowcę przed opuszczeniem wybranego pasa ruchu (Ostrzeżenie przed opuszczeniem pasa ruchu), koryguje kąt skrętu, aby zapobiec opuszczeniu zadanego pasa ruchu (Układ przeciwdziałający opuszczeniu pasa ruchu) lub koryguje kąt skrętu jednego lub więcej kół w celu poprawy dynamiki lub stabilności pojazdu.

(…)

Niniejszy regulamin nie zezwala na ogólną homologację układów zawierających funkcje umożliwiające sterowanie układem kierowniczym za pomocą sygnałów zewnętrznych, na przykład pochodzących z nadajników przydrożnych lub elementów aktywnych wbudowanych w nawierzchnię drogi. Tego typu układy, które nie wymagają obecności kierowcy, nazywane są „Niezależnymi układami kierowniczymi”

WYCIĄG Z PRZEPISÓW

Regulamin nr 79 EKG ONZ

5.1.6. Zaawansowane układy kierownicze ze wspomaganiem kierowcy mogą uzyskać homologację na mocy niniejszego regulaminu tylko w przypadku, kiedy funkcja ta nie powoduje pogorszenia działania podstawowego układu kierowniczego. Ponadto układy tego typu muszą być tak skonstruowane, aby kierowca mógł w każdej chwili usunąć automatyczne nastawienie funkcji wspomagania poprzez umyślne działanie.

5.1.6.1. Kierowca jest powiadamiany o każdym uruchomieniu funkcji automatycznie kontrolowanego kierowania. Funkcja ta wyłącza się automatycznie po przekroczeniu zadanej prędkości 10 km/h o ponad 20 % lub po zaniknięciu odbioru sygnałów wymaganych przez system. Zakończenie działania funkcji jest sygnalizowane krótkim, lecz wyraźnym ostrzeżeniem w formie sygnału wzrokowego, połączonego z sygnałem dźwiękowym lub wyczuwalnym sygnałem ostrzegawczym na kierownicy.

WYCIĄG Z PRZEPISÓW

ustawa – Prawo o ruchu drogowym

Art. 16 ust. 2. Kierujący pojazdem, korzystając z drogi dwujezdniowej, jest obowiązany jechać po prawej jezdni; do jezdni tych nie wlicza się jezdni przeznaczonej do dojazdu do nieruchomości położonej przy drodze.

Art. 17 ust. 2. Kierujący pojazdem, włączając się do ruchu, jest obowiązany zachować szczególną ostrożność oraz ustąpić pierwszeństwa innemu pojazdowi lub uczestnikowi ruchu.

Art. 18 ust. 2. Kierujący autobusem (…), może wjechać na sąsiedni pas ruchu lub na jezdnię dopiero po upewnieniu się, że nie spowoduje to zagrożenia bezpieczeństwa ruchu drogowego.

Art. 19 ust. 1. Kierujący pojazdem jest obowiązany jechać z prędkością zapewniającą panowanie nad pojazdem, z uwzględnieniem warunków, w jakich ruch się odbywa, a w szczególności: rzeźby terenu, stanu i widoczności drogi, stanu i ładunku pojazdu, warunków atmosferycznych i natężenia ruchu.

Art. 22 ust. 1. Kierujący pojazdem może zmienić kierunek jazdy lub zajmowany pas ruchu tylko z zachowaniem szczególnej ostrożności.

Art. 23 ust. 1 pkt 3. Kierujący pojazdem jest obowiązany przy cofaniu ustąpić pierwszeństwa innemu pojazdowi lub uczestnikowi ruchu i zachować szczególną ostrożność, a w szczególności (…)sprawdzić, czy wykonywany manewr nie spowoduje zagrożenia bezpieczeństwa ruchu lub jego utrudnienia (…),

WYCIĄG Z PRZEPISÓW

ustawa – Prawo o ruchu drogowym

Art. 24 ust. 1. Kierujący pojazdem jest obowiązany przed wyprzedzaniem upewnić się w szczególności, czy ma odpowiednią widoczność i dostateczne miejsce do wyprzedzania bez utrudnienia komukolwiek ruchu;

Art. 28 ust. 1. Kierujący pojazdem, zbliżając się do przejazdu kolejowego oraz przejeżdżając przez przejazd, jest obowiązany zachować szczególną ostrożność. Przed wjechaniem na tory jest on obowiązany upewnić się, czy nie zbliża się pojazd szynowy, oraz przedsięwziąć odpowiednie środki ostrożności.

ust. 4. W razie unieruchomienia pojazdu na przejeździe kolejowym, kierujący jest obowiązany niezwłocznie usunąć go z przejazdu, a jeżeli nie jest to możliwe, ostrzec kierującego pojazdem szynowym o niebezpieczeństwie.

Art. 30 ust. 1 pkt 1 lit a. Kierujący pojazdem silnikowym jest obowiązany włączyć światła mijania lub przeciwmgłowe przednie albo oba te światła jednocześnie.

Art. 38 ust. 1. Kierujący pojazdem jest obowiązany mieć przy sobie i okazywać na żądanie uprawnionego organu wymagane dla danego rodzaju pojazdu lub kierującego: 1) dokument stwierdzający uprawnienie do kierowania pojazdem (…)

ust.3. W przypadku wykonywania pojazdem jazdy testowej z wykorzystaniem profesjonalnego dowodu rejestracyjnego i profesjonalnych tablic (tablicy) rejestracyjnych, podmiot uprawniony, o którym mowa w art. 80s ust. 2, albo jego pracownik, z uwzględnieniem art. 80w ust. 3, jest obowiązany mieć przy sobie i okazywać na żądanie uprawnionego organu dokument stwierdzający dopuszczenie pojazdu do ruchu

WYCIĄG Z PRZEPISÓW

ustawa – Prawo o ruchu drogowym

Art. 39 ust. 1. Kierujący pojazdem samochodowym oraz osoba przewożona takim pojazdem wyposażonym w pasy bezpieczeństwa są obowiązani korzystać z tych pasów podczas jazdy.

Art. 44 ust. 1 pkt 3 i 4. Kierujący pojazdem w razie uczestniczenia w wypadku drogowym jest obowiązany (…) niezwłocznie usunąć pojazd z miejsca wypadku, aby nie powodował zagrożenia lub tamowania ruchu, jeżeli nie ma zabitego lub rannego; podać swoje dane personalne, dane personalne właściciela lub posiadacza pojazdu oraz dane dotyczące zakładu ubezpieczeń, z którym zawarta jest umowa obowiązkowego ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej, na żądanie osoby uczestniczącej w wypadku.

ust. 2 pkt 1. Jeżeli w wypadku jest zabity lub ranny, kierujący pojazdem jest obowiązany ponadto udzielić niezbędnej pomocy ofiarom wypadku oraz wezwać zespół ratownictwa medycznego i Policję.

Art. 45 ust. 2 pkt 1. Kierującemu pojazdem zabrania się korzystania podczas jazdy z telefonu wymagającego trzymania słuchawki lub mikrofonu w ręku.

I. PRZEPISY DOT. REJESTRACJI POJAZDU

2b. Warunki techniczne dostosowane do pojazdów standardowych

- Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 31 grudnia 2002 r.w sprawie warunków technicznych pojazdów oraz zakresu ich niezbędnego wyposażenia (**r.w.t.p.**)
- Warunki techniczne wymagają, aby pojazd samochodowy był wyposażony w wytrzymały układ kierowniczy, pozwalający kierującemu na łatwą, szybką i niezawodną zmianę kierunku ruchu pojazdu. Powinien posiadać również: odpowiednie lusterka (§ 11 ust. 1 r.w.t.p.) czy hamulce z możliwością dokonywania hamowania z miejsca kierowcy (§ 14 ust. 1 r.w.t.p.). Siedzenia nie mogą być usytuowane bokiem do kierunku jazdy (za wyjątkiem autobusu z miejscami stojącymi - § 8 ust. 4 pkt 2a r.w.t.p.)

Interreg Baltic Sea Region
EUROPEAN UNION
EUROPEAN REGIONAL DEVELOPMENT FUND

I. PRZEPISY DOT. REJESTRACJI POJAZDU
2c. Obecność operatora a możliwość rejestracji?

- Obecność operatora (stewarda), który może w każdej chwili przejąć kontrolę nad pojazdem lub wyłączyć system automatyczny jest niezbędna i wprost wymagana w przypadku testów pojazdów autonomicznych. Jeśli przyjąć, że operator jest kierującym i posiada wszystkie obowiązki kierującego, ruch takiego pojazdu mógłby być uznany za zgodny z polskimi przepisami. Nie rozwiązuje to jednak problemu braku możliwości rejestracji pojazdu niezgodnego z wymogami Regulaminu nr 79 EKG ONZ (tj. rozwijającego w trybie automatycznym prędkość powyżej 12 km/h).

Interreg Baltic Sea Region
EUROPEAN UNION
EUROPEAN REGIONAL DEVELOPMENT FUND

I. PRZEPISY DOT. REJESTRACJI POJAZDU
2d. Rekomendacje

- Prawo krajowe:
  - Dostosowanie przepisów dotyczących powinności kierującego i warunków technicznych pojazdów do specyfiki pojazdów autonomicznych (wyłączenie lub modyfikacja zakresu zastosowania, wprowadzenie nowych przepisów);
- Prawo międzynarodowe:
  - Dalsze poprawki do Konwencji wiedeńskiej o ruchu drogowym oraz zmiana odnośnych regulaminów EKG ONZ (zwłaszcza Regulaminu nr 79 w zakresie szerszego dopuszczenia autonomicznych systemów sterowania).

Interreg Baltic Sea Region
EUROPEAN UNION
EUROPEAN REGIONAL DEVELOPMENT FUND

I. PRZEPISY DOT. REJESTRACJI POJAZDU

3a. Wydanie specjalnego zezwolenia

- Testy pojazdów autonomicznych w ruchu drogowym na drogach publicznych mogą się odbyć jedynie pod warunkiem spełnienia wymogów bezpieczeństwa i uzyskania specjalnego zezwolenia - nie jest to zezwolenie na rejestrację takiego pojazdu, a jedynie zezwolenie na przeprowadzenie testów na szczególnej podstawie (art. 65k-65n u.p.r.d.);
- Zezwolenie jest wydawane przez organ zarządzający ruchem na drodze na pisemny wniosek organizatora badań;

Interreg Baltic Sea Region
EUROPEAN UNION
EUROPEAN REGIONAL DEVELOPMENT FUND

I. PRZEPISY DOT. REJESTRACJI POJAZDU

3b. Załączniki do wniosku o przeprowadzenie testów

- Do wniosku o wydanie zezwolenia należy dołączyć dokument ubezpieczenia OC organizatora badań wraz z dowodem opłacenia składki za to ubezpieczenie (ubezpieczenie będzie miało charakter warunkowy, uzależniony od uzyskania zezwolenia), a także (od lipca 2019 r.) kopię decyzji o profesjonalnej rejestracji pojazdów;
- Do uzyskania zezwolenia konieczna jest również zgoda zarządcy drogi (organu zarządzającego) i brak sprzeciwu właściciela nieruchomości położonej wzdłuż planowanej trasy testowej oraz spełnienie dodatkowych ustawowych wymagań.

Interreg Baltic Sea Region

EUROPEAN UNION

EUROPEAN REGIONAL DEVELOPMENT FUND

I. PRZEPISY DOT. REJESTRACJI POJAZDU

3c. Decyzja o profesjonalnej rejestracji pojazdu

- Decyzję o profesjonalnej rejestracji pojazdu będą mogły uzyskać jedynie wybrane podmioty (zwłaszcza przedsiębiorcy zajmujący się badaniem nowych pojazdów i jednostki badawcze producentów), a jazdy testowe będą mogły odbywać się tylko przy wykorzystaniu pojazdów nigdy wcześniej nie zarejestrowanych - ani w Polsce ani za granicą;
- Potencjalnie jeden z największych prawnych problemów dla testowania pojazdów autonomicznych

Interreg Baltic Sea Region
EUROPEAN UNION
EUROPEAN REGIONAL DEVELOPMENT FUND

I. PRZEPISY DOT. REJESTRACJI POJAZDU

3d. Możliwości testów bez zezwolenia

- Testy na drogach wewnętrznych nieobjętych reżimem u.p.r.d.
- Testy (pokazy) na podstawie przepisów o wykorzystaniu dróg w sposób szczególny (konieczność wyłączenia drogi publicznej z ruchu drogowego – rozwiązanie kontrowersyjne);
- Użycie do testów pojazdu wolnobieżnego (nie będzie pojazdem autonomicznym w świetle prawa – jedynie *de facto*).

Interreg Baltic Sea Region
EUROPEAN UNION
EUROPEAN REGIONAL DEVELOPMENT FUND

I. PRZEPISY DOT. REJESTRACJI POJAZDU
3e. Rekomendacje

- Aby umożliwić zgodne z prawem testy pojazdu autonomicznego należałoby zmodyfikować ustawowe przesłanki uzyskania zezwolenia na testy pojazdów autonomicznych w zakresie konieczności posiadania decyzji o profesjonalnej rejestracji pojazdów (dopuszczenie np. rejestracji czasowej dedykowanej pojazdom autonomicznym lub jakiejkolwiek rejestracji, także zagranicznej) albo zmienić konstrukcję prawną profesjonalnej rejestracji pojazdów (wprowadzić wyjątek dla pojazdów autonomicznych);
- Należałoby również doprecyzować możliwość rozdzielenia funkcji organizatora prac badawczych (np. jednostki organizacyjnej Miasta) od ich operatora (np. producenta pojazdu). Również rekomendowane byłoby poszerzenie katalogu podmiotów uprawnionych do uzyskania decyzji o profesjonalnej rejestracji także o jednostki samorządu terytorialnego (i podległe im jednostki);
- Wskazane byłoby rozszerzenie definicji pojazdu autonomicznego o pojazdy wolnobieżne i rozważenie możliwości ich testowania bez rejestracji.

Interreg Baltic Sea Region
EUROPEAN UNION
EUROPEAN REGIONAL DEVELOPMENT FUND

II. PRAWO PRZEWOZÓW PASAŻERSKICH

1a. Podstawy prawne

- Problematyka transportu pasażerskiego wykonywanego na poziomie gminnym unormowana jest w prawie polskim w kilku aktach prawnych. Należą do nich m.in. Kodeks cywilny (**k.c.**, art. 776-778 – przepisy dotyczące przewozu osób), ustawa z dnia 15 listopada 1984 r. Prawo przewozowe **(u.p.p.)**, ustawa z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym **(u.t.d.),** ustawa z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym **(u.p.t.z.)** i kilka innych ustaw

Interreg Baltic Sea Region
EUROPEAN UNION
EUROPEAN REGIONAL DEVELOPMENT FUND

II. PRAWO PRZEWOZÓW PASAŻERSKICH
1b. Formalno-prawne podstawy przewozów

- Do wykonywania przewozów osób w Polsce wymagane jest uzyskanie zezwolenia na wykonywanie zawodu przewoźnika drogowego (art. 5 ust. 1 u.t.d.) lub licencji na wykonywanie przewozów samochodem osobowym/taksówką (art. 5b ust. 1 u.t.d.).

- Oprócz tego zezwolenia zawodowego, do wykonywania przewozów autobusami w ramach publicznego transportu zbiorowego wymagane jest również zawarcie umowy z organizatorm transportu lub uzyskanie zezwolenia na przewozy regularne

ZEZWOLENIE NA WYK. ZAWODU PRZEWOŹNIKA / LICENCJA

+ UMOWA PRZEWOZOWA / ZEZWOLENIE NA PRZEWOZY

Interreg Baltic Sea Region
EUROPEAN UNION
EUROPEAN REGIONAL DEVELOPMENT FUND

II. PRAWO PRZEWOZÓW PASAŻERSKICH
1c. Przewozy w publicznym transporcie zbiorowym

- Przewozy w publicznym transporcie zbiorowym dzielą się na:
  - przewozy użyteczności publicznej (organizowane zwłaszcza przez władze publiczne; organizatorzy zawierają umowy z operatorami obsługującymi poszczególne linie)
    - powszechnie dostępna usługa - bieżące i nieprzerwane zaspokajanie potrzeb przewozowych obywateli
  - przewozy komercyjne (prowadzone przez podmioty prywatne na podstawie zezwolenia na wykonywanie regularnych przewozów, a najprawdopodobniej od 2019 r. - na podstawie zatwierdzonego zgłoszenia)

Interreg Baltic Sea Region
EUROPEAN UNION
EUROPEAN REGIONAL DEVELOPMENT FUND

II. PRAWO PRZEWOZÓW PASAŻERSKICH

1d. Przewozy inne niż regularne

- Poza przewozami regularnymi wyróżnia się jeszcze przewozy **regularne specjalne** (np. uczniów do szkół), które również wymagają uzyskania takiego samego zezwolenia.
- Przewozy inne niż regularne, czyli: **wahadłowe** (tam i z powrotem) oraz **okazjonalne** wymagają specjalnego zezwolenia tylko wówczas, gdy wykraczają poza obszar EOG.

Interreg Baltic Sea Region
EUROPEAN UNION
EUROPEAN REGIONAL DEVELOPMENT FUND

II. PRAWO PRZEWOZÓW PASAŻERSKICH

1e. Wyłączenia w zakresie obowiązku posiadania zezwolenia

- przewozy organizowane przez osoby nieprowadzące działalności gospodarczej
- niezarobkowy przewóz drogowy osób (pojazdami przeznaczonymi do przewozu nie więcej niż 9 osób łącznie z kierowcą
- przewozy prowadzone przez zespoły ratownictwa medycznego i usługi transportu sanitarnego
- w celach turystycznych (nie stosuje się u.p.t.z.)

Interreg Baltic Sea Region
EUROPEAN UNION
EUROPEAN REGIONAL DEVELOPMENT FUND

II. PRAWO PRZEWOZÓW PASAŻERSKICH

2a. Wymogi – umowa przewozowa

- W umowie o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego obligatoryjnie określa się m.in. wymagania w stosunku do środków transportu, w tym dotyczące wprowadzania nowoczesnych rozwiązań technicznych.
- Przepisy u.t.d. wskazują jednak, iż przewozy regularne w krajowym transporcie drogowym mogą odbywać się wyłącznie przy użyciu autobusów, które odpowiadają warunkom technicznym wymaganym ze względu na rodzaj przewozu - m.in. tym określonym w r.w.t.p. (inne wymogi to m.in. podanie rozkładu jazdy do publicznej wiadomości przez ogłoszenia na wszystkich wymienionych w rozkładzie jazdy przystankach lub dworcach, dopuszczenie wsiadania i wysiadania pasażerów tylko na przystankach określonych w rozkładzie jazdy czy dostępność w autobusie regulaminu przewozu i cennika opłat).

Interreg Baltic Sea Region
EUROPEAN UNION
EUROPEAN REGIONAL DEVELOPMENT FUND

II. PRAWO PRZEWOZÓW PASAŻERSKICH

2b. Wymogi – zezwolenie przewozowe

- Także w przypadku zezwolenia/zgłoszenia na wykonywanie przewozów komercyjnych przepisy stawiają przed przewoźnikami wymóg przedstawienia organizatorowi transportu informacji na temat środków transportu, którymi zamierza wykonywać przewóz (np. autobusów autonomicznych?). Konieczne jest również określenie przystanków komunikacyjnych lub dworców wykorzystywanych na proponowanej linii

Interreg Baltic Sea Region
EUROPEAN UNION
EUROPEAN REGIONAL DEVELOPMENT FUND

II. PRAWO PRZEWOZÓW PASAŻERSKICH

2c. Posiadanie uprawnienia do wykonywania dział. gosp.

- Zarówno w przypadku komercyjnych usług transportowych, jak i w ramach przewozów o charakterze użyteczności publicznej występuje ponadto wymóg, by wykonujący przewóz osób przedsiębiorca był uprawniony do prowadzenia działalności gospodarczej w tym zakresie (art. 4 ust. 1 pkt 8 i 11 u.t.d.). Musi on posiadać w związku z tym zezwolenie na wykonywanie zawodu przewoźnika drogowego przewidziane w art. 5 u.t.d.. Wymogi dla uzyskania tego zezwolenia są generalnie określone w **rozporządzeniu (WE) nr 1071/2009**.

Interreg Baltic Sea Region
EUROPEAN UNION
EUROPEAN REGIONAL DEVELOPMENT FUND

II. PRAWO PRZEWOZÓW PASAŻERSKICH

3a. Regularne przewozy pojazdami autonomicznymi?

- W zasadzie – w obecnym stanie prawnym – są wyłączone – ustawodawca przewiduje jedynie tryb testowania takich pojazdów w celach badawczych
- Ponadto konieczne byłoby wprowadzenie zmian legislacyjnych dopuszczających stosowanie pojazdów autonomicznych
- Jakie są kluczowe obszary, które wymagałyby interwencji ustawodawcy?

Interreg Baltic Sea Region
EUROPEAN UNION
EUROPEAN REGIONAL DEVELOPMENT FUND

II. PRAWO PRZEWOZÓW PASAŻERSKICH

3b. Rekomendacje dot. ewentualnych zmian legislacyjnych

- u.p.r.d. – rozróżnienie kierowcy i operatora (stewarda)
- r.w.t.p. -(wymogi odnoszące się do osoby kierowcy)
- u.t.d. – zezwolenie na wykonywanie zawodu przewoźnika drogowego (w zakresie obowiązków dot. kierowców)
- u.p.t.z. – określenie rodzajów / standardów wyposażenia środków transportu
- Do rozważenia – zmiany w u.p.t.z. i u.t.d. – linie komunikacyjne, rozkłady jazdy, dworce/przystanki (w kontekście transportu ostatniej mili), licencja w zakresie przewozów taksówką, zezwolenie na przewóz okazjonalny

Interreg Baltic Sea Region

EUROPEAN UNION

EUROPEAN REGIONAL DEVELOPMENT FUND

III. OSOBISTE WYMOGI WOBEC KIERUJĄCEGO

1. Prawo jazdy

- Kierującym pojazdem może być osoba, która m.in. posiada odpowiedni dokument stwierdzający posiadanie uprawnienia do kierowania pojazdem - przede wszystkim prawo jazdy właściwej kategorii;
- Do kierowania autobusem przeznaczonym konstrukcyjnie do przewozu nie więcej niż 17 osób łącznie z kierowcą, o długości nieprzekraczającej 8 m (bez względu na wagę) uprawnia **prawo jazdy kategorii D1**.

Interreg Baltic Sea Region
EUROPEAN UNION
EUROPEAN REGIONAL DEVELOPMENT FUND

III. OSOBISTE WYMOGI WOBEC KIERUJĄCEGO

2. Wymogi związane z wykonywaniem przewozu osób

- Do wykonywania przewozu drogowego - w tym przewozu pasażerów - przez przedsiębiorcę lub inny podmiot może być zatrudniony kierowca, który ukończył odpowiedni wiek (w przypadku prowadzenia autobusu 21 lub 23 lata), posiada odpowiednie uprawnienie do kierowania pojazdem (prawo jazdy właściwej kategorii), nie ma przeciwwskazań zdrowotnych lub psychologicznych do wykonywania pracy na stanowisku kierowcy, uzyskał kwalifikację (potwierdzoną świadectwem kwalifikacji zawodowej) oraz ukończył szkolenie okresowe (co 5 lat, licząc od uzyskania kwalifikacji) - art. 39a ust. 1 u.t.d.;
- Wymogów dotyczących wieku, uzyskania kwalifikacji oraz szkolenia okresowego nie stosuje się m.in. do kierowcy pojazdu, którego konstrukcja ogranicza prędkość do 45 km/h lub pojazdu poddawanego testom drogowym do celów rozwoju technicznego przez producentów, jednostki badawczo-rozwojowe lub szkoły wyższe - art. 39a ust. 3 u.t.d.

Interreg Baltic Sea Region
EUROPEAN UNION
EUROPEAN REGIONAL DEVELOPMENT FUND

III. OSOBISTE WYMOGI WOBEC KIERUJĄCEGO

3. Standardy zachowania obowiązujące kierującego/operatora

- Operator pojazdu autonomicznego (steward), który musi znajdować się w pojeździe w miejscu przeznaczonym dla kierującego, powinien przejąć kontrolę nad tym pojazdem, w szczególności w razie wystąpienia zagrożenia dla bezpieczeństwa w ruchu drogowym - art. 65n ust. 1 pkt 2 u.p.r.d.;
- Operatora pojazdu autonomicznego (stewarda) obowiązują oprócz powyższego wszystkie przepisy odnoszące się do powinności kierującego (np. te związane z "upewnianiem się" o sytuacji na drodze czy zachowaniem ostrożności).

Interreg Baltic Sea Region
EUROPEAN UNION
EUROPEAN REGIONAL DEVELOPMENT FUND

III. OSOBISTE WYMOGI WOBEC KIERUJĄCEGO

4. Specjalne szkolenie bezpieczeństwa

- Polskie prawo nie przewiduje żadnych (dodatkowych w stosunku do zwyczajnych kierowców) wymogów szkoleniowych dla operatorów pojazdów autonomicznych.

Interreg Baltic Sea Region
EUROPEAN UNION
EUROPEAN REGIONAL DEVELOPMENT FUND

KONIEC CZ. I

DZIĘKUJEMY!

W przypadku szczegółowych pytań lub wątpliwości odnośnie części pierwszej

– prosimy o kontakt pod adresami:

biuro@im.edu.pl

- Damian Zelewski
damian.zelewski@im.edu.pl

- Karol Ważny
karol.wazny@im.edu.pl

IV. Ochrona danych osobowych

- W październiku 2010 r. prawnik California Department of Motor Vehicles zgłosił obawy, że „***technologia wyprzedza prawo w wielu dziedzinach***”, powołując się na prawa stanowe: „*wszyscy zakładają, że to człowiek prowadzi pojazd*” (wywiad dla „ The New York Times” maj 2011 roku).
- Pierwszy akt normatywny lipiec 2011 roku – władze stanu Nevada (USA) uchwaliły ustawę o funkcjonowaniu samochodów autonomicznych obowiązującą w tym stanie (lobbing Google oraz Toyota). Aktualnie w poszczególnych stanach w USA obowiązują akty prawne dedykowane pojazdom autonomicznym i normujące szczegółowo tą tematyką.
- Zarówno w europejskim jak i polskim ustawodawstwie brak szczegółowych przepisów regulujących sytuację prawną związaną z korzystaniem z pojazdów autonomicznych.

Interreg Baltic Sea Region

EUROPEAN UNION

EUROPEAN REGIONAL DEVELOPMENT FUND

IV. Ochrona danych osobowych

- w Polskim ustawodawstwie brak jest szczegółowych uregulowań prawnych normujących tematykę związaną z pojazdami autonomicznymi. Prace w powyższym zakresie trwają w komisjach sejmowych po interpelacjach poselskich w tym zakresie (np. zapytanie złożone do Premiera przez posła Piotra Marzec – Liroya wzywające do rozpoczęcia prac w zakresie pojazdów autonomicznych). Pierwszym efektem tych prac jest wprowadzenie ustawy z dnia 05 lutego 2018 roku o elektromobilności i paliwach alternatywnych. Polska zatem widzi konieczność rozwoju prawa w tym zakresie.

IV. Ochrona danych osobowych

Dwa reżimy prawne tj. prawo europejskie oraz polskie ustawodawstwo:

- rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/679 z dnia 27 kwietnia 2016 r. w sprawie ochrony osób fizycznych w związku z przetwarzaniem danych osobowych i w sprawie swobodnego przepływu takich danych oraz uchylenia dyrektywy 95/46/WE (ogólne rozporządzenie o ochronie danych). Dnia 25 maja 2018 roku we wszystkich krajach Unii Europejskiej wprowadzono zasady ochrony danych osobowych, które wynikają z unijnego „Ogólnego Rozporządzenia o Ochronie Danych", w skrócie „**RODO**".
- ustawa z dnia 10 maja 2018 r. o ochronie danych osobowych

IV. Ochrona danych osobowych

- Ogólna definicja „dane osobowe” na gruncie RODO to *"wszelkie informacje dotyczące zidentyfikowanej lub możliwej do zidentyfikowania osoby fizycznej ("osoby, której dane dotyczą"); dająca się zidentyfikować osoba fizyczna to osoba, której tożsamość można ustalić bezpośrednio lub pośrednio, w szczególności w odniesieniu do identyfikatora, takiego jak nazwa, numer identyfikacyjny, dane dotyczące lokalizacji, identyfikator internetowy lub jeden lub więcej czynników właściwych fizycznemu, fizjologicznemu, genetyczną, umysłową, ekonomiczną, kulturową lub społeczną tożsamość tej osoby fizycznej.„*
- RODO nakazuje także, by w ramach przetwarzania danych osobowych – co ma skutek także w ramach przewozu osób pojazdami autonomicznymi - dane osobowe zbierać w konkretnych, wyraźnych i prawnie uzasadnionych celach. Dane należy przetwarzać rzetelnie i w sposób przejrzysty - ograniczając ilość zbieranych danych osobowych do niezbędnego minimum. Przechowywanie dane osobowe w okresie nie dłuższym niż niezbędny do realizacji celów do jakich są zbierane. Należy także zapewnić integralność i poufność danych oraz wyznaczyć Inspektora Ochrony Danych.

Interreg Baltic Sea Region
EUROPEAN UNION
EUROPEAN REGIONAL DEVELOPMENT FUND

IV. Ochrona danych osobowych

Przetwarzanie danych osobowych jest zgodne z prawem gdy:

- osoba, której dane dotyczą, wyraziła zgodę na przetwarzanie swoich danych osobowych w jednym lub kilku określonych celach;
- przetwarzanie jest niezbędne do realizacji zadania wykonywanego w interesie publicznym lub w ramach wykonywania władzy publicznej powierzonej administratorowi.
- W zakresie pojazdów autonomicznych jawią się następujące możliwości zbierania i przetwarzania danych osobowych, które na gruncie przepisów RODO należy chronić:
- dane dotyczące lokalizacji i nawigacji (pozycja, czas trwania i droga przejazdu, miejsce docelowe itp.)

Interreg Baltic Sea Region

EUROPEAN UNION

EUROPEAN REGIONAL DEVELOPMENT FUND

IV. Ochrona danych osobowych

Kazus nr 1.

Pojazd autonomiczny posiada monitoring wewnątrz pojazdu oraz na zewnątrz pojazdu (umożliwiający poruszanie się pojazdu). Dokonał nagrania wizerunku osób korzystających z przewozu, jak również osób będących na przystanku oczekujących na przejazd kolejną linią. Czy w tym przypadku dochodzi do naruszenia dóbr osobistych nagranych osób?

Interreg Baltic Sea Region
EUROPEAN UNION
EUROPEAN REGIONAL DEVELOPMENT FUND

IV. Ochrona danych osobowych

Kazus nr 1.

Zgodnie z zapisami RODO przetwarzanie danych osobowych jest możliwe w sytuacji, gdy dana osoba wyraziła na to zgodę lub jest to niezbędne do wykonania zadania w interesie publicznym. W niniejszym przypadku osoba wchodząca do pojazdu akceptuje umowę przewozu i regulamin przewoźnika – a zatem akceptuje również fakt wykorzystania jej wizerunku na potrzeby bezpieczeństwa poruszaniem się owego pojazdu i w konsekwencji wyraża zgodę na przetwarzanie danych osobowych. W zakresie zaś osób nagranych poza pojazdem należy wskazać, iż dokonanie nagrania przez pojazd jest niezbędne do poruszania się owego pojazdu zatem pojazd ten wykonując zadania w interesie publicznym będzie przetwarzał dane osobowe (wizerunek danej osoby) jednak nie będzie naruszał dóbr owej osoby. Niezależnie od powyższego monitoring wizyjny pojazdów posiada możliwość rejestrowania osób w taki sposób by uniemożliwić identyfikację osoby, a jedynie zbierać informację o ruchu.

Interreg Baltic Sea Region
EUROPEAN UNION
EUROPEAN REGIONAL DEVELOPMENT FUND

IV. Ochrona danych osobowych

- Monitoring wewnątrz pojazdu – inwazyjna forma zbierania danych osobowych.
- Główne zasady postępowania przy przetwarzaniu danych osobowych za pomocą monitoringu wyznacza art. 5 ust. 1 RODO, ujmując je w formę podstawowych obowiązków administratora. Z jego treści wynika, że dane osobowe muszą być:
  - przetwarzane zgodnie z prawem, rzetelnie i w sposób przejrzysty dla osoby, której dane dotyczą **(zgodność z prawem, rzetelność i przejrzystość);**
  - zbierane w konkretnych, wyraźnych i prawnie uzasadnionych celach i nieprzetwarzane dalej w sposób niezgodny z tymi celami **(ograniczenie celu);**
  - adekwatne, stosowne oraz ograniczone do tego, co niezbędne do celów, w których są przetwarzane **(minimalizacji danych);**

Interreg Baltic Sea Region
EUROPEAN UNION
EUROPEAN REGIONAL DEVELOPMENT FUND

IV. Ochrona danych osobowych

- prawidłowe i w razie potrzeby uaktualniane, a dane osobowe, które są nieprawidłowe w świetle celów ich przetwarzania, muszą być niezwłocznie usunięte lub sprostowane **(prawidłowość);**
- przechowywane w formie umożliwiającej identyfikację osoby, której dotyczą, przez okres nie dłuższy, niż jest to niezbędne do celów, w których dane te są przetwarzane **(ograniczenie przechowywania);**
- przetwarzane w sposób zapewniający odpowiednie bezpieczeństwo danych osobowych, w tym ochronę przed niedozwolonym lub niezgodnym z prawem przetwarzaniem oraz przypadkową utratą, zniszczeniem lub uszkodzeniem, za pomocą odpowiednich środków technicznych lub organizacyjnych **(integralność i poufność).**

Interreg Baltic Sea Region

EUROPEAN UNION

EUROPEAN REGIONAL DEVELOPMENT FUND

IV. Ochrona danych osobowych

Na gruncie realizacji przewozu osób - dane dotyczące pasażerów mogą być gromadzone także przez kamery rejestrujące wnętrze pojazdu. Należy przyjąć, że zgoda na przetwarzanie danych została udzielona automatycznie w ramach zawarcia umowy przewozu, aczkolwiek wymaga to wprowadzenia stosownych klauzul do regulaminów umów przewozu.

Interreg Baltic Sea Region
EUROPEAN UNION
EUROPEAN REGIONAL DEVELOPMENT FUND

IV. Ochrona danych osobowych

Dane o otoczeniu będą gromadzone system monitoringu w pojeździe. System ten regularnie zbiera dane od podmiotów trzecich (np. poprzez rejestrację wszystkiego, co dzieje się na zewnątrz pojazdu, jak i wewnątrz pojazdu). Może to stanowić problem z punktu widzenia ochrony danych osobowych, z uwagi na fakt, iż niemożliwe jest zebranie zgody innych użytkowników dróg, bądź zgód innych podmiotów zarejestrowanych poprzez przejazd pojazdem. Kamery bowiem regularnie zbierają dane od podmiotów trzecich. Rozwiązaniem powyższego jest konieczność wykluczenia i ograniczenia w jak największym zakresie możliwości identyfikacji konkretnych osób i pełna anonimizacja nagrań osób wykonanych przez pojazd. Należy więc poszukać odpowiedzi na pytanie, czy na gruncie obecnej techniki jest możliwe zastosowanie rozwiązań techniczno-informatycznych pozwalających zanonimizować np. twarze osób np. kamer rozpoznających wyłącznie informacje o ruchu drogowym (np. rozróżnienie na człowieka/ zwierzę, jego rozmiar, prędkości i kierunek ruchu).

Interreg Baltic Sea Region
EUROPEAN UNION
EUROPEAN REGIONAL DEVELOPMENT FUND

IV. Ochrona danych osobowych

W zakresie systemów księgowych i rozliczeniowych – czy też korzystania z aplikacji mobilnych, podczas rezerwacji jazdy, w konieczności przechowywania tych danych, należy wprowadzić klauzulę, wyrażającą zgodę na wykorzystanie i przechowywanie informacji z danymi osobowymi, jaką użytkownik będzie zobligowany zaakceptować celem skorzystania z usługi przewozowej. Rozwiąże to problem zbierania danych osobowych i ich przetwarzania.

Interreg Baltic Sea Region
EUROPEAN UNION
EUROPEAN REGIONAL DEVELOPMENT FUND

V. Odpowiedzialność prawna oraz ubezpieczenia

- Obecnie w Polsce brak szczegółowych regulacji w zakresie szkód spowodowanych pojazdem autonomicznym/bez kierowcy/
- Strona poszkodowana obecnie mogłaby jednie skorzystać z zasad ogólnych polskiego kodeksu cywilnego, tj. dochodzić odpowiedzialności na podstawie zasad ogólnych kodeksu cywilnego, w tym w stosunku do właściciela pojazdu, produkt niebezpieczny czy też jego producenta.
- Polska implementowała postanowienia dyrektywy 85/274/EWG w sprawie zbliżenia przepisów ustawowych, wykonawczych i administracyjnych Państw Członkowskich dotyczących odpowiedzialności za produkty wadliwe.
- Zalecenia dotyczące zasad w prawie krajowym i międzynarodowym: promowanie zmiany w prawie o ruchu drogowym, aby odpowiedzialność za pojazdy bez kierowcy była wyraźnie uregulowana oraz ujednolicenie powyższych zasad.

Interreg Baltic Sea Region
EUROPEAN UNION
EUROPEAN REGIONAL DEVELOPMENT FUND

V. Odpowiedzialność prawna oraz ubezpieczenia

- Polska posiada przepisy nakładające obowiązek posiadania ubezpieczenia od odpowiedzialności cywilnej każdego pojazdu silnikowego poruszającego się po drogach. Posiadacz pojazdu wykorzystywanego na drogach publicznych jest zobowiązany do posiadania ubezpieczenia od odpowiedzialności cywilnej.
- Polska nie posiada specjalnych przepisów w zakresie dopuszczenia pojazdów autonomicznych do poruszania się po drogach, w tym także posiadania obowiązkowego ubezpieczenia w powyższym zakresie.
- Art. 29 ust 1. pkt 1 ustawy z dnia 22 maja 2003 roku o ubezpieczeniach obowiązkowych: *„Posiadacz pojazdu jest obowiązany zawrzeć umowę ubezpieczenia OC posiadaczy pojazdów mechanicznych: najpóźniej w dniu rejestracji pojazdu mechanicznego”*

Interreg Baltic Sea Region
EUROPEAN UNION
EUROPEAN REGIONAL DEVELOPMENT FUND

V. Odpowiedzialność prawna oraz ubezpieczenia

- W Polsce wprowadzono jednak konieczność posiadania stosownego ubezpieczenia w zakresie prac badawczych nad samochodami autonomicznymi. Zautomatyzowane testowanie pojazdu korzysta z obowiązkowego ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej.
- Zakres przedmiotowy regulacji obejmuje wyłącznie obowiązek ubezpieczenia w trakcie testów, natomiast korzystanie podlega przepisom ogólnym.
- Regulacja ujęta w ustawie z dnia 11 stycznia 2018 roku o elektromobilności i paliwach alternatywnych

Interreg Baltic Sea Region
EUROPEAN UNION
EUROPEAN REGIONAL DEVELOPMENT FUND

V. Odpowiedzialność prawna oraz ubezpieczenia

- W Polskiej brak zatem specjalnej – dedykowanej regulacji prawnej czy systemu ubezpieczeń obowiązkowych w zakresie odpowiedzialności za szkody wyrządzone pojazdem autonomicznym.
- Na tym etapie rozwoju autonomicznych samochodów bardzo trudne może okazać się ustalenie prawdopodobieństwa wystąpienia szkód, z uwagi na brak wystarczających danych. Z drugiej strony, należy spodziewać się, że duża część autonomicznych pojazdów przyczyni się do faktycznego zmniejszenia liczby szkód. Do wypadku samochodowego może dojść bowiem poprzez pęknięcie opony albo niewłaściwie działające oprogramowanie w samochodzie, albo źle działające czujniki, które spowodują, że samochód wjedzie w innego uczestnika ruchu. Stąd też brak obecnie jednolitej regulacji w tym zakresie. W takim wypadku należałoby odejść od ubezpieczenia kierującego pojazdem, na rzecz ubezpieczenia odpowiedzialności producenta pojazdu albo odpowiedzialności tego, kto dostarczył oprogramowanie do pojazdu.

V. Odpowiedzialność prawna oraz ubezpieczenia

- Branża ubezpieczeniowa jednak zdaje sobie sprawę z konieczności, jakie wymusi rynek. Polski ustawodawca również widzi potrzebę uregulowania obowiązkowego ubezpieczenia w przyszłości i podejmuje pierwsze niezupełne jeszcze regulacje prawne w zakresie ubezpieczeń poruszających się samochodów autonomicznych. Wprowadzono bowiem pierwsze regulacje do ustawy Prawo o ruchu drogowym. Pozwalają one wykorzystywać drogi do prac badawczych nad samochodami autonomicznymi. Przy okazji ustawa jako pierwsza w polskim systemie prawnym definiuje pojazd autonomiczny. Zgodnie z nią jest to pojazd samochodowy, wyposażony w systemy sprawujące kontrolę nad ruchem i umożliwiające jego ruch bez ingerencji kierującego, który w każdej chwili może przejąć kontrolę nad tym pojazdem (art. 65k u.p.r.d.).
- Reasumując, w Polsce nie ma gotowych prawnych rozwiązań w zakresie ubezpieczeń samochodów autonomicznych. Pierwsze rezultaty prac w komisjach sejmowych w tym zakresie pojawiają się na gruncie prowadzonych prac badawczych nad pojazdami tego rodzaju.

V. Odpowiedzialność prawna oraz ubezpieczenia

Kazus nr 2

Podczas testów pojazdu autonomicznego poruszając się po drodze pojazd autonomiczny najechał na tył pojazdu jadącego przed nim (nie zahamował w odpowiednim momencie). Kto poniesie odpowiedzialność ubezpieczeniową (ubezpieczyciel, którego z pojazdów)?

Interreg Baltic Sea Region
EUROPEAN UNION
EUROPEAN REGIONAL DEVELOPMENT FUND

V. Odpowiedzialność prawna oraz ubezpieczenia

Kazus nr 2

Podczas testów pojazdu autonomicznego poruszając się po drodze pojazd autonomiczny najechał na tył pojazdu jadącego przed nim (nie zahamował w odpowiednim momencie). Kto poniesie odpowiedzialność (ubezpieczyciel, którego z pojazdów)?

Odpowiedź:

Ustawa o elektromobilności wprowadziła obowiązek obligatoryjnego posiadania ubezpieczenia przez dokonującego prac testowych. To właśnie z tego ubezpieczenia pokryte będą wszelkie należności jakie powstaną z „winy" pojazdu autonomicznego.

Interreg Baltic Sea Region
EUROPEAN UNION
EUROPEAN REGIONAL DEVELOPMENT FUND

V. Odpowiedzialność prawna oraz ubezpieczenia

Kazus nr 3

Pojazd autonomiczny (dopuszczony do ruchu) poruszając się po drodze dokonał błędnego odczytania znaku stop i nie zatrzymując się przed owym znakiem wjechał na skrzyżowanie uderzając w inny pojazd. Kto poniesie odpowiedzialność ubezpieczeniową?

Interreg Baltic Sea Region
EUROPEAN UNION
EUROPEAN REGIONAL DEVELOPMENT FUND

V. Odpowiedzialność prawna oraz ubezpieczenia

Kazus nr 3

Odpowiedź

W niniejszym przypadku odpowiedzialność zależy od powodu jaki spowodował błąd.

I tak jeśli stwierdzimy, iż wynika to z wady producenckiej – odpowiedzialność będzie ponosił producent, jeśli zaś błąd wyniknie z uwagi na brak prawidłowego konserwowania pojazdu, sprawdzania oprawności działania i dopuszczenia pojazdu bez stosownego sprawdzenia, licencji – odpowiedzialność będzie spoczywała na właścicielu pojazdu lub osobie nadzorującej przejazd. W przypadku zaś błędu w programowaniu – tę odpowiedzialność będzie ponowił programista. Z kolei, jeśli pojazd był naprawiany i dokonano błędnej naprawy serwisowej – wówczas odpowiedzialność będzie ponosił serwisant pojazdu. Warto wskazać, iż po regulacje w zakresie odpowiedzialność producenta pojazdu czy też serwisanta pozostają podobne dla pojazdów autonomiczny jak i nie autonomicznych. Należy jednak wskazać, iż każdy z nich może się odpowiednio ubezpieczyć na taką okoliczność i wówczas odpowiedzialność przerzucona będzie na ubezpieczyciela.

Interreg Baltic Sea Region
EUROPEAN UNION
EUROPEAN REGIONAL DEVELOPMENT FUND

VI. Prawo karne

Sytuacja prawna w Polsce

Brak w Polskim systemie prawnym karnym uregulowań specjalistycznych w zakresie ponoszenia odpowiedzialności karnej za wypadek spowodowany pojazdem autonomicznym.

Można jedynie ustalić potencjalny krąg osób odpowiedzialnych na podstawie przepisów karnych o spowodowaniu zagrożenia w ruchu lądowym, sprowadzenia bezpośredniego niebezpieczeństwa w ruchu lądowym, odpowiedzialności dyspozytora za dopuszczenie niesprawnego pojazdu.

Interreg Baltic Sea Region
EUROPEAN UNION
EUROPEAN REGIONAL DEVELOPMENT FUND

VI. Prawo karne

Postawienie zarzutu karnego obecnie możliwe będzie na podstawi następujących przepisów działu XXI ustawy z dnia 06 czerwca 1997r. - Kodeks karny (przestępstwa przeciwko bezpieczeństwu w komunikacji)

- Sprowadzenie niebezpieczeństwa katastrofy art. 173 k.k. *„§ 1. Kto sprowadza katastrofę w ruchu lądowym, wodnym lub powietrznym zagrażającą życiu lub zdrowiu wielu osób albo mieniu w wielkich rozmiarach, podlega karze pozbawienia wolności od roku do lat 10.”*
- Wypadek komunikacyjny art. 177. § 1. Kto, naruszając, chociażby nieumyślnie, zasady bezpieczeństwa w ruchu lądowym, wodnym lub powietrznym, powoduje nieumyślnie wypadek, w którym inna osoba odniosła obrażenia ciała określone w art. 157 § 1, podlega karze pozbawienia wolności do lat 3.
- art. 179 k.k. „*Kto wbrew szczególnemu obowiązkowi dopuszcza do ruchu pojazd mechaniczny albo inny pojazd w stanie bezpośrednio zagrażającym bezpieczeństwu w ruchu lądowym, wodnym lub powietrznym lub dopuszcza do prowadzenia pojazdu mechanicznego albo innego pojazdu na drodze publicznej, w strefie zamieszkania lub w strefie ruchu przez osobę znajdującą się w stanie nietrzeźwości, będącą pod wpływem środka odurzającego lub osobę nieposiadającą wymaganych uprawnień, podlega grzywnie, karze ograniczenia wolności albo pozbawienia wolności do lat 2*.”

VI. Prawo karne

Odpowiedzialność karna za spowodowanie wypadku – główne pytanie kto będzie podmiotem odpowiedzialnym z uwagi na brak kierowcy ?

Interreg Baltic Sea Region
EUROPEAN UNION
EUROPEAN REGIONAL DEVELOPMENT FUND

VI. Prawo karne

Aktualnie potencjalnym adresatem odpowiedzialności karnej w razie wypadku pojazdu nieautonomicznego zgodnie z krajowym systemem prawa karnego może być:

- producent pojazdu,
- serwisant pojazdu (naprawiający pojazd),
- właściciel pojazdu,
- osoba nadzorująca pojazd lub kierujący pojazdem,

zaś potencjalny zarzut stawiany osobie oparty będzie na zasadzie winy.

Interreg Baltic Sea Region
EUROPEAN UNION
EUROPEAN REGIONAL DEVELOPMENT FUND

VI. Prawo karne

Kazus nr 4

Powyższy kazus nr 3 należy rozwinąć w zakresie także odpowiedzialności karnej – kto poniesie odpowiedzialność karną (np. za wykroczenie) w sytuacji najechania przez pojazd autonomiczny w inny pojazd.

Kto poniesie wówczas odpowiedzialność karną?

Dla przypomnienia Kazus nr 3

Pojazd autonomiczny (dopuszczony do ruchu) poruszając się po drodze dokonał błędnego odczytania znaku stop i nie zatrzymując się przed owym znakiem wjechał na skrzyżowanie uderzając w inny pojazd. Kto poniesie odpowiedzialność?

Interreg Baltic Sea Region
EUROPEAN UNION
EUROPEAN REGIONAL DEVELOPMENT FUND

VI. Prawo karne

Kazus nr 4
Odpowiedź

Wobec powyższego na gruncie prawa karnego również będziemy poszukiwać osoby odpowiedzialnej za zaistniała sytuację. I tak jak przy postępowaniu cywilnym ustalamy, czy błąd wynika z wady producenckiej – odpowiedzialność będzie ponosił producent, jeśli zaś błąd wyniknie z uwagi na brak prawidłowego konserwowania pojazdu, sprawdzania poprawności działania i dopuszczenia pojazdu bez stosownego sprawdzenia, licencji – odpowiedzialność będzie spoczywała na właścicielu pojazdu bądź osobie nadzorującej przejazd. W przypadku zaś błędu w programowaniu – tę odpowiedzialność będzie ponowił programista.

Interreg Baltic Sea Region
EUROPEAN UNION
EUROPEAN REGIONAL DEVELOPMENT FUND

VI. Prawo karne

Kazus nr 5

Pojazd autonomiczny dopuszczony do ruchu poruszając się po drodze dokonał błędnego odczytania czerwonego światła na skrzyżowaniu wjeżdżając w grupę pieszych. Czy maszyna poniesie odpowiedzialność karną?

Interreg Baltic Sea Region
EUROPEAN UNION
EUROPEAN REGIONAL DEVELOPMENT FUND

VI. Prawo karne

Kazus nr 5

Pojazd autonomiczny dopuszczony do ruchu poruszając się po drodze dokonał błędnego odczytania czerwonego światła na skrzyżowaniu wjeżdżając w grupę pieszych. Czy maszyna poniesie odpowiedzialność karną?

Odpowiedź

Zgodnie z przepisami polskiego kodeksu karnego odpowiedzialności karnej podlega tylko ten, kto popełnia czyn zabroniony pod groźbą kary przez ustawę obowiązującą w czasie jego popełnienia. Chodzi oczywiście o osobę. W niniejszym kazusie należy zatem wykluczyć odpowiedzialność maszyny (jak ją ukarać?) a skupić się na kręgu osób odpowiedzialnych za zdarzenie. Na podstawie już obecnych zapisów karnych istnieje możliwość przypisania odpowiedzialności w zasadzie każdej osobie, która w jakikolwiek mogła przyczynić się do powstania wypadku z użyciem autonomicznego pojazdu.

Interreg Baltic Sea Region
EUROPEAN UNION
EUROPEAN REGIONAL DEVELOPMENT FUND

VI. Prawo karne

Kazus nr 6

Monitorujący pojazd autonomiczny zdalnie zauważył, iż pojazd autonomiczny nie zastosował się do obowiązujących znaków i kieruje się w stronę przejścia dla pieszych, na którym przechodzi starsza Pani, jednocześnie na chodniku obok przejścia bawią się dzieci. W którą stronę ma skierować pojazd autonomiczny – w kogo uderzyć?

Interreg Baltic Sea Region
EUROPEAN UNION
EUROPEAN REGIONAL DEVELOPMENT FUND

VI. Prawo karne

Kazus nr 6

Odpowiedź

Problemy przed jakim stoją pojazdy autonomiczne przypomina znany w filozofii od kilkudziesięciu lat „dylemat wagonika", który sprowadza się do podjęcia decyzji w sytuacji gdy mknącego po torach wagonu nie da się już zatrzymać, ale można go za pomocą zwrotnicy skierować na inny tor. Jeśli interweniujemy, zginie jedna osoba przywiązana do toru bocznego, jeśli nie zrobimy nic, zginie pięciu ludzi przywiązanych do toru, po którym porusza się wagon. W ten sposób „trolley problem" stawia pytanie o relatywizm zasad etycznych i odpowiedzialność za działanie oraz zaniechanie działania. Powyższy kazus jest zatem kazusem sfery etycznej przed którą stoi ustawodawca. A także problemem moralnym do jakiego etapu pojazdy autonomiczne powinny być w pełni samodzielne.

Odpowiedź jednak na pytanie w kazusie jest prosta: Obecnie obsługujący pojazd może zatrzymać pojazd natychmiast – nie musi wybierać w jaką osobę pojazd ma wjechać.

Interreg Baltic Sea Region
EUROPEAN UNION
EUROPEAN REGIONAL DEVELOPMENT FUND

VI. Prawo karne

Reasumując należy wskazać, iż obecnie brak przepisów regulujących konkretnie odpowiedzialność cywilną, karną za powstałe incydenty z udziałem pojazdów autonomicznych, jednak na gruncie obowiązującego prawa ustalenie kręgu osób odpowiedzialnych już obecnie jest możliwe.

Interreg Baltic Sea Region
EUROPEAN UNION
EUROPEAN REGIONAL DEVELOPMENT FUND

KONIEC CZ. II

DZIĘKUJEMY!

W przypadku szczegółowych pytań lub wątpliwości odnośnie części drugiej

– prosimy o kontakt pod adresami:

kancelaria@kaniszewski.pl

- Adw. Lech Kaniszewski

  lech.kaniszewski@kaniszewski.pl

- Adw. Damian Schiller

  damian.schiller@kaniszewski.pl

sohjoabaltic.eu

Kontakt: Magdalena Szymańska| magdalena.szymanska@gdansk.gda.pl | +48 58 526 80 86