

ODSZKODOWANIE ZA SZKODY Z OC POSIADACZA POJAZDU W ZWIĄZKU Z WYPADKIEM DROGOWYM

Postępowanie ■ Wzory

Ewa Jędrzejewska

PRAWO W PRAKTYCE



Wolters Kluwer

ODSZKODOWANIE ZA SZKODY Z OC POSIADACZA POJAZDU W ZWIĄZKU Z WYPADKIEM DROGOWYM

Postępowanie ■ Wzory

Ewa Jędrzejewska

PRAWO W PRAKTYCE



Wolters Kluwer

WARSZAWA 2022

Stan prawny na 1 października 2022 r.

Recenzent

Dr hab. Joanna Studzińska, prof. ALK

Wydawczyni

Monika Pawłowska

Redaktor prowadząca

Kinga Zając

Opracowanie redakcyjne

Trzy kropki Joanna Maź

Projekt okładek serii

Wojtek Janikowski, Przemek Dębowski



Ta książka jest wspólnym dziełem twórcy i wydawcy. Prosimy, byś przestrzegał przysługujących im praw. Książkę możesz udostępnić osobom bliskim lub osobiście znanym, ale nie publikuj jej w internecie. Jeśli cytujesz fragmenty, nie zmieniaj ich treści i koniecznie zaznacz, czyje to dzieło. A jeśli musisz skopiować część, rób to jedynie na użytek osobisty.

Szanujmy prawo i własność

Więcej na www.legalnakultura.pl

Polska Izba Książki

© Copyright by Wolters Kluwer Polska Sp. z o.o., 2022

ISBN 978-83-8286-926-2

Wolters Kluwer Polska Sp. z o.o.

Dział Praw Autorskich

01-208 Warszawa, ul. Przyokopowa 33

tel. 728 313 462

e-mail: PL-ksiazki@wolterskluwer.com

księgarnia internetowa www.profinfo.pl

SPIS TREŚCI

Wykaz ważniejszych skrótów	9
Wstęp	13
Rozdział I	
Istota odpowiedzialności za szkodę wyrządzoną ruchem pojazdu mechanicznego. Obowiązkowe ubezpieczenie	17
1. Odpowiedzialność za szkodę wyrządzoną ruchem pojazdu mechanicznego	17
1.1. Przesłanki odpowiedzialności odszkodowawczej	19
1.2. Ograniczenia odpowiedzialności	29
2. Obowiązkowe ubezpieczenie OC posiadacza pojazdu mechanicznego.....	37
2.1. Istota ubezpieczenia OC posiadacza pojazdu mechanicznego	37
2.2. Charakter odpowiedzialności ubezpieczyciela w ramach ubezpieczenia OC posiadacza pojazdu mechanicznego	41
Rozdział II	
Postępowanie likwidacyjne jako przedsądowy etap dochodzenia roszczeń	47
1. Wszczęcie postępowania likwidacyjnego i jego przebieg	47
1.1. Zawiadomienie o szkodzie	47
1.2. Ustalenie okoliczności niezbędnych do przyjęcia odpowiedzialności zakładu ubezpieczeń.....	53
1.3. Ciężar dowodu w postępowaniu likwidacyjnym	55

1.4. Terminy ukończenia postępowania likwidacyjnego	57
2. Status poszkodowanego oraz jego sytuacja prawna w toku postępowania likwidacyjnego	61
3. Status zakładu ubezpieczeń oraz jego obowiązki w zakresie przeprowadzenia postępowania likwidacyjnego	65
4. Wpływ czynności podejmowanych w postępowaniu likwidacyjnym na późniejsze postępowanie sądowe	71

Rozdział III

Podmioty postępowania sądowego	77
1. Sąd.....	77
1.1. Jurysdykcja krajowa	77
1.2. Właściwość sądu.....	82
1.3. Skład sądu.....	85
2. Strony postępowania.....	86
2.1. Zdolność sądowa	86
2.2. Zdolność procesowa	90
2.3. Zdolność postulacyjna	93
2.4. Legitymacja procesowa	96
2.5. Współuczestnictwo w sporze	101
2.6. Interwencja główna i uboczna.....	107
2.7. Przekształcenia podmiotowe.....	111

Rozdział IV

Wszczęcie postępowania	119
1. Sądowe i pozasądowe próby polubownego rozwiązania sporu	119
2. Pozew i powództwo.....	127
2.1. Charakter powództwa o odszkodowanie.....	127
2.2. Wytoczenie powództwa i doręczenie pozwu. Odrzucenie pozwu	133
2.3. Wartość przedmiotu sporu	142

Rozdział V

Przebieg i zakończenie postępowania	147
1. Plan rozprawy i inne czynności przygotowawcze	147

2. Czynności dyspozytywne stron	153
3. Obrona pozwanego	160
3.1. Zaprzeczenie	160
3.2. Zarzuty	164
3.3. Powództwo wzajemne	177
4. Postępowanie dowodowe	179
4.1. Ciężar dowodu	179
4.2. Środki dowodowe	183
4.3. Dowód z dokumentu	184
4.4. Dowód z zeznań świadka	187
4.5. Dowód z opinii biegłego	190
4.6. Oględziny	195
4.7. Dowód z przesłuchania stron	196
4.8. Inne środki dowodowe	199
5. Koszty procesu	200
6. Wyrok	209
 Zakończenie	 219
 Wzory pism	 223
 Literatura	 245

WYKAZ WAŻNIEJSZYCH SKRÓTÓW

Akty prawne

- | | |
|---|--|
| d.k.p.c. | - rozporządzenie Prezydenta Rzeczypospolitej z 29.11.1930 r. – Kodeks postępowania cywilnego (Dz.U. Nr 83, poz. 651 ze zm.) |
| dyrektywa w sprawie ubezpieczeń komunikacyjnych | - Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 2009/103/WE z 16.09.2009 r. w sprawie ubezpieczenia od odpowiedzialności cywilnej za szkody powstałe w związku z ruchem pojazdów mechanicznych i egzekwowania obowiązku ubezpieczania od takiej odpowiedzialności (Dz.Urz. UE L 263, s. 11 ze zm.) |
| dyrektywa Wypłacalność II | - Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 2009/138/WE z 25.11.2009 r. w sprawie podejmowania i prowadzenia działalności ubezpieczeniowej i reasekuracyjnej (Wypłacalność II) (Dz.Urz. UE L 335, s. 1, ze zm.) |
| k.c. | - ustawa z 23.04.1964 r. – Kodeks cywilny (Dz.U. z 2022 r. poz. 1360 ze zm.) |
| k.k. | - ustawa z 6.06.1997 r. – Kodeks karny (Dz.U. z 2022 r. poz. 1138 ze zm.) |
| k.p.c. | - ustawa z 17.11.1964 r. – Kodeks postępowania cywilnego (Dz.U. z 2021 r. poz. 1805 ze zm.) |
| k.p.k. | - ustawa z 6.06.1997 r. – Kodeks postępowania karnego (Dz.U. z 2022 r. poz. 1375) |
| k.w. | - ustawa z 20.05.1971 r. – Kodeks wykroczeń (Dz.U. z 2021 r. poz. 2008 ze zm.) |
| k.z. | - rozporządzenie Prezydenta Rzeczypospolitej z 27.10.1933 r. – Kodeks zobowiązań (Dz.U. Nr 82, poz. 598 ze zm.) |

Konstytucja RP	– Konstytucja Rzeczypospolitej Polskiej z 2.04.1997 r. (Dz.U. Nr 78, poz. 483 ze zm.)
nowa konwencja lugańska	– Konwencja o jurysdykcji i uznawaniu oraz wykonywaniu orzeczeń sądowych w sprawach cywilnych i handlowych (Dz.Urz. UE L 339 z 2007 r., s. 3, ze zm.)
nowelizacja 2019	– ustawa z 4.07.2019 r. o zmianie ustawy – Kodeks postępowania cywilnego oraz niektórych innych ustaw (Dz.U. poz. 1469 ze zm.)
pr. przed.	– ustawa z 6.03.2018 r. – Prawo przedsiębiorców (Dz.U. z 2021 r. poz. 162 ze zm.)
rozporządzenie Bruksela I	– rozporządzenie Rady (WE) nr 44/2001 z 22.12.2000 r. w sprawie jurysdykcji i uznawania orzeczeń sądowych oraz ich wykonywania w sprawach cywilnych i handlowych (Bruksela I) (Dz.Urz. WE L 12 z 2001 r., s. 1, ze zm.)
rozporządzenie Bruksela I bis	– rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 1215/2012 z 12.12.2012 r. w sprawie jurysdykcji i uznawania orzeczeń sądowych oraz ich wykonywania w sprawach cywilnych i handlowych (Dz.Urz. UE L 351, s. 1, ze zm.)
u.d.u.r.	– ustawa z 11.09.2015 r. o działalności ubezpieczeniowej i reasekuracyjnej (Dz.U. z 2021 r. poz. 1130 ze zm.)
u.k.s.c.	– ustawa z 28.07.2005 r. o kosztach sądowych w sprawach cywilnych (Dz.U. z 2022 r. poz. 1125)
u.r.f.	– ustawa z 5.08.2015 r. o rozpatrywaniu reklamacji przez podmioty rynku finansowego i Rzeczniku Finansowym (Dz.U. z 2022 r. poz. 187 ze zm.)
u.u.o.	– ustawa z 22.05.2003 r. o ubezpieczeniach obowiązkowych, Ubezpieczeniowym Funduszu Gwarancyjnym i Polskim Biurze Ubezpieczycieli Komunikacyjnych (Dz.U. z 2022 r. poz. 621 ze zm.)

Organy, organizacje, instytucje

ETS	– Europejski Trybunał Sprawiedliwości
NFZ	– Narodowy Fundusz Zdrowia
PBUK	– Polskie Biuro Ubezpieczycieli Komunikacyjnych
RP	– Rzeczpospolita Polska

SA	– Sąd Apelacyjny
SN	– Sąd Najwyższy
SO	– Sąd Okręgowy
SR	– Sąd Rejonowy
TK	– Trybunał Konstytucyjny
TU	– Towarzystwo Ubezpieczeń
TUW	– Towarzystwo Ubezpieczeń Wzajemnych
UE	– Unia Europejska
UFG	– Ubezpieczeniowy Fundusz Gwarancyjny

Czasopisma i publikatory

ADR	– ADR.
AUL	– Acta Universitatis Lodzensis
AUWr	– Acta Universitatis Wratislaviensis
EP	– Edukacja Prawnicza
GP	– Głos Prawa
KKSSiP	– Kwartalnik Krajowej Szkoły Sądownictwa i Prokuratury
MoP	– Monitor Prawniczy
MoU	– Monitor Ubezpieczeniowy
OSP	– Orzecznictwo Sądów Polskich
PA	– Prawo Asekuracyjne
Pal.	– Palestra
PiP	– Państwo i Prawo
PPA	– Przegląd Prawa i Administracji
PPC	– Polski Proces Cywilny
PPE	– Przegląd Prawno-Ekonomiczny
PPPM	– Problemy Prawa Prywatnego Międzynarodowego
Prok. i Pr.	– Prokuratura i Prawo
Rej.	– Rejent
RPEiS	– Ruch Prawniczy, Ekonomiczny i Socjologiczny
SI	– Studia Iuridica
SIT	– Studia Iuridica Toruniensia
SPE	– Studia Prawno-Ekonomiczne
SPPPS	– Studia z Zakresu Prawa Pracy i Polityki Społecznej
TPP	– Transformacje Prawa Prywatnego
WU	– Wiadomości Ubezpieczeniowe
ZNIAAJD	– Zeszyty Naukowe Instytutu Administracji Akademii im. Jana Długosza w Częstochowie
ZPUKSW	– Zeszyty Prawnicze Uniwersytetu Kardynała Stefana Wyszyńskiego

Inne

- | | |
|-----|--|
| BLS | - bezpośrednia likwidacja szkody |
| EPU | - elektroniczne postępowanie upominawcze |
| OC | - odpowiedzialność cywilna |
| OWU | - ogólne warunki umowy |

WSTĘP

Od momentu, gdy w 1770 r. Nicolas-Joseph Cugnot stworzył pierwszy pojazd napędzany silnikiem parowym – udowadniając tym samym, że istnieje możliwość napędu innego niż siła zwierząt – rozpoczął się rozwój przemysłu motoryzacyjnego na świecie. W ówczesnej Polsce podział na trzy oddzielne terytoria zarządzane przez zaborców nie sprzyjał powstawaniu przemysłu motoryzacyjnego¹. Rozkwitł on na ziemiach polskich dopiero po odzyskaniu przez Polskę niepodległości. Po drugiej wojnie światowej – wraz z nowym ustrojem – produkcją pojazdów zajęły się zakłady państwowe, których prywatyzacja rozpoczęła się po 1989 r. Na początku lat dziewięćdziesiątych w Polsce nastąpił skokowy wzrost liczby zarejestrowanych pojazdów, w szczególności samochodów osobowych. W 1999 r. liczba zarejestrowanych samochodów osobowych wynosiła 9 282 816. W 2011 r. wzrosła ona prawie dwukrotnie (18 125 490), by w 2021 r. osiągnąć 25 869 804². Wraz z rozwojem przemysłu motoryzacyjnego konieczne były rozwój infrastruktury oraz wprowadzenie odpowiednich wymogów prawnych w zakresie zapewnienia bezpieczeństwa uczestnikom ruchu drogowego.

Stosowne działania podjęte w ciągu ostatnich lat na poziomie unijnym, krajowym oraz lokalnym doprowadziły do stopniowego wzrostu bezpieczeństwa ruchu drogowego w UE³. Choć faktycznie liczba zgłoszonych

¹ S. Szelichowski, *Dzieje polskiej motoryzacji*, Łódź 2012, s. 8.

² Dane statystyczne wynikające z raportów rocznych Komendy Głównej Policji, <https://statystyka.policja.pl/st/ruch-drogowy/76562,Wypadki-drogowe-raporty-roczne.html> (dostęp: 1.09.2022 r.).

³ Sprawozdanie Komisji „Ratowanie życia: zwiększanie bezpieczeństwa samochodowego w UE”, COM(2016) 787, <https://ec.europa.eu/docsroom/documents/20508/attachments/1/translations/pl/renditions/native>. (dostęp: 1.09.2022 r.).

wypadków drogowych w Polsce maleje z roku na rok, w dalszym ciągu następuje systematyczny wzrost odnotowanych kolizji drogowych, co spowodowane jest z pewnością stałym wzrostem liczby zarejestrowanych pojazdów. W 2021 r. zgłoszono Policji 22 816 wypadków drogowych mających miejsce na drogach publicznych oraz 422 627 kolizji drogowych⁴. W sprawozdaniu Komisji Europejskiej stwierdzono, że ok. 95% wypadków drogowych jest wynikiem błędu ludzkiego, natomiast szacuje się, że 75% z nich jest spowodowanych wyłącznie takim błędem, bez udziału innych czynników. Wśród najważniejszych przyczyn wypadków spowodowanych czynnikiem ludzkim należy wymienić przede wszystkim nadmierną prędkość, rozproszenie koncentracji oraz prowadzenie pojazdu w stanie nietrzeźwości.

Początkowo odpowiedzialność posiadacza pojazdu mechanicznego opierała się na zasadzie winy, która była niezbędną przesłanką dla przypisania odpowiedzialności za szkodę. Rozwój technologii i przemysłu oraz wykorzystanie sił przyrody do poruszania mechanicznych środków transportu spowodował, że dostrzeżono konieczność ukształtowania innego modelu odpowiedzialności aniżeli ten oparty na zasadzie winy. Było to spowodowane wzrostem szkód z udziałem pojazdów mechanicznych, za które, z uwagi na brak możliwości przypisania winy żadnemu podmiotowi, nie można było pociągnąć nikogo do odpowiedzialności⁵. Przekonanie, że ryzyko szkód związanych z działalnością szczególnie niebezpieczną dla otoczenia powinien ponosić ten, kto daną działalność podejmuje, doprowadziło do wykształcenia odpowiedzialności opartej na zasadzie ryzyka. Obejmowała ona przede wszystkim posiadaczy pojazdów mechanicznych, których liczba wraz z ekspansją przemysłu motoryzacyjnego gwałtownie rosła.

Rozwój technologii oraz wzrost liczby zdarzeń z udziałem pojazdów mechanicznych spowodowały, że na początku XX w. zauważono ko-

⁴ Komenda Główna Policji Biuro Ruchu Drogowego, Wypadki drogowe w Polsce w 2021 roku, Warszawa 2021, <https://statystyka.policja.pl/st/ruch-drogowy/76562,Wypadki-drogowe-raporty-roczne.html> (dostęp: 1.09.2022 r.).

⁵ A. Wąsiewicz, *Odpowiedzialność cywilna za wypadki samochodowe na tle obowiązkowego ubezpieczenia*, Warszawa 1969, s. 11.

nieczność wprowadzenia obowiązkowego ubezpieczenia OC posiadaczy pojazdów mechanicznych. Przymus ten przyjęło wiele państw europejskich. Obowiązek ten istnieje również w polskim porządku prawnym, który wzmocniony jest obowiązującymi w tym zakresie regulacjami unijnymi. Ubezpieczeniem OC posiadaczy pojazdów mechanicznych objęta jest odpowiedzialność cywilna każdej osoby, która kierując pojazdem mechanicznym w okresie trwania odpowiedzialności ubezpieczeniowej, wyrządziła szkodę w związku z ruchem tego pojazdu. Tak określona odpowiedzialność gwarancyjna zakładu ubezpieczeń wzmacnia ochronę poszkodowanego, bowiem odpowiedzialność za wyrządzoną mu szkodę ponosi nie tylko posiadacz pojazdu, ale jest ona rozszerzona także na ubezpieczyciela. Dzięki wprowadzeniu odpowiednich regulacji prawnych do unijnego, a następnie polskiego porządku prawnego, roszczenie poszkodowanego o naprawienie szkody może być kierowane bezpośrednio przeciwko ubezpieczycielowi OC posiadacza pojazdu. Żądanie to określane jest mianem skargi bezpośredniej lub *actio directa*, która nie wyklucza jednak możliwości dochodzenia roszczeń przez poszkodowanego od posiadacza pojazdu mechanicznego i od ubezpieczyciela łącznie. W praktyce jednak podmiotem pozwanym w procesach odszkodowawczych zazwyczaj jest zakład ubezpieczeń jako gwarantujący realizację wyroku sądowego.

Problematyka dochodzenia roszczeń z OC posiadacza pojazdu mechanicznego ma doniosłe znaczenie praktyczne. Tendencja dotycząca zwiększenia liczby kolizji drogowych prowadzi bowiem do wzrostu wolumenu procesów sądowych o odszkodowanie za szkodę wyrządzoną ruchem pojazdu mechanicznego. Obowiązkowy charakter ubezpieczenia OC posiadacza pojazdu mechanicznego oraz przyznane poszkodowanemu prawo bezpośredniego dochodzenia roszczeń od zakładu ubezpieczeń (*actio directa*) powodują, że postępowania te toczą się z udziałem towarzystw ubezpieczeń po stronie pozwanej. Istnieje przy tym szereg odmienności w postępowaniu z udziałem ubezpieczyciela z uwagi na przewidziane przez ustawodawcę postępowanie likwidacyjne, w którym to zakład ubezpieczeń dokonuje ustaleń faktycznych w celu stwierdzenia podstaw istnienia swej odpowiedzialności za szkodę. Nadto należy zwrócić uwagę na silniejszą pozycję zakładu ubezpieczeń w postępowaniu o odszkodowanie. Ubezpieczyciel dysponuje nie tylko

znacznymi zasobami finansowymi, ale także wiedzą procesową, co niewątpliwie daje mu przewagę w postępowaniu z udziałem osoby fizycznej, nieposiadającej wiedzy fachowej co do swoich praw i obowiązków procesowych. Tymczasem biorąc pod uwagę, że w postępowaniu cywilnym obowiązuje zasada kontradyktoryjności, obowiązkiem w zakresie wykazania podstawowych przesłanek odpowiedzialności odszkodowawczej obciążony jest poszkodowany jako powód.

W niniejszej pracy podjęte zostaną rozważania, czy istniejące regulacje dotyczące odpowiedzialności cywilnej posiadacza pojazdu mechanicznego, ubezpieczenia OC oraz ukształtowanie zasad dochodzenia roszczeń w procesie przeciwko ubezpieczycielowi zapewniają poszkodowanemu efektywną ochronę prawną.

Rozdział I

ISTOTA ODPOWIEDZIALNOŚCI ZA SZKODĘ WYRZĄDZONĄ RUCHEM POJAZDU MECHANICZNEGO. OBOWIĄZKOWE UBEZPIECZENIE

1. Odpowiedzialność za szkodę wyrządzoną ruchem pojazdu mechanicznego

Odpowiedzialność cywilna za szkody wyrządzone ruchem pojazdu mechanicznego kształtowała się w europejskich porządkach prawnych poczynając od pierwszej połowy XIX w. Na przełomie XVIII i XIX w. przyjmowano winę jako niezbędną przesłankę do przypisania odpowiedzialności za szkodę. Jednak rozwój technologii i przemysłu oraz wzrost liczby zaistniałych szkód, za które nie można było pociągnąć do odpowiedzialności żadnego podmiotu z powodu braku możliwości przypisania winy¹, spowodowały, że zaczęto wyrażać przekonanie o konieczności ukształtowania takiego rodzaju odpowiedzialności, która byłaby niezależna od winy. Powyższe doprowadziło do wykształcenia – obok odpowiedzialności na zasadzie winy – odpowiedzialności opartej na zasadzie ryzyka. Obejmować ona miała zarówno przedsiębiorstwa wprowadzane w ruch za pomocą sił przyrody, jak i posiadaczy pojazdów mechanicznych.

¹ A. Wąsiewicz, *Odpowiedzialność cywilna...*, s. 11.

W Polsce kształtowanie się odpowiedzialności za szkodę wyrządzoną ruchem pojazdu mechanicznego przypadło w okresie zaborów. Na obszarze zaboru austriackiego obowiązywała wówczas ustawa o odpowiedzialności za szkody wynikłe z opędu automobilów². Odpowiedzialność za szkodę ponosił co do zasady kierowca pojazdu i właściciel lub współwłaściciele, przy czym ustawodawca odrzucił koncepcję własności jako podstawy odpowiedzialności, przyjmując, że poniesie ją osoba trzecia, gdy władztwo nad pojazdem zostanie czasowo przez właściciela na nią przeniesione³. Ustawa ta dała początek kształtowaniu się nowej zasady odpowiedzialności cywilnej opartej na ryzyku, która zdecydowanie poprawiała sytuację osób poszkodowanych. Podobnie na terenie zaboru pruskiego ustawodawca przewidział szczególną odpowiedzialność opartą na zasadzie ryzyka w przypadku szkody wyrządzonej ruchem pojazdu mechanicznego. Na tym terenie obowiązywała ustawa o ruchu pojazdów mechanicznych⁴. Odpowiedzialność za szkodę wyrządzoną ruchem pojazdu ponosiła osoba utrzymująca samochód, czyli ta, do której gospodarstwa samochód należał⁵. Na terytorium zaboru rosyjskiego obowiązywał natomiast Zwód Praw Rosyjskich, w którym brak było szczególnych regulacji dotyczących odpowiedzialności za szkodę wyrządzoną ruchem pojazdu, wobec czego odpowiedzialność ta była oparta na zasadach ogólnych (zasada winy)⁶.

Odpowiedzialność za szkodę wyrządzoną ruchem pojazdu mechanicznego wprowadziło na terytorium całej, niepodległej już wówczas Polski, rozporządzenie Prezydenta RP – Kodeks zobowiązań. Ustawodawca kreował w art. 152 i 153 k.z. odpowiedzialność właściciela mechanicznego środka komunikacji poruszanego za pomocą sił przyrody za szkodę na osobie lub mieniu wyrządzoną ruchem tego środka komunikacji. Przewidziano również odpowiedzialność za zasadach ogólnych w razie

² Ustawa z 9.08.1908 r. o odpowiedzialności za szkody wynikłe z opędu automobilów (Dz. ust. p. Nr 162).

³ A. Bielecki, J. Rapaport, *Ustawa automobilowa austriacka z dnia 9 sierpnia 1908 r. z komentarzem*, Kraków 1911, s. 27–28.

⁴ Ustawa z 3.05.1909 r. o ruchu pojazdów mechanicznych (Dz.U. Rzeszy, s. 437).

⁵ R. Longchamps de Berier, *Zobowiązania*, Lwów 1938, s. 272–273.

⁶ A. Wąsiewicz, *Odpowiedzialność cywilna...*, s. 18.

zderzenia się mechanicznych środków komunikacji oraz w razie szkód wyrządzonym osobom przewożonym z grzeczności.

Kodeks cywilny również przewiduje szczególne zasady ponoszenia odpowiedzialności za szkodę wyrządzoną ruchem pojazdu mechanicznego. Odpowiedzialność tę ustawodawca uregulował w art. 435–437 k.c. Samoistny posiadacz mechanicznego środka komunikacji poruszanego za pomocą sił przyrody ponosi odpowiedzialność za szkodę na osobie lub mieniu. Jeśli posiadacz samoistny oddał środek komunikacji w posiadanie zależne, odpowiedzialność tę ponosi posiadacz zależny. Jest to odpowiedzialność oparta na zasadzie ryzyka. Ustawodawca przewidział dwa wyjątki od odpowiedzialności za szkodę wyrządzoną ruchem pojazdu mechanicznego opartej na zasadzie ryzyka. Dotyczą one sytuacji, w których doszło do zderzenia się mechanicznych środków komunikacji poruszanych za pomocą sił przyrody oraz w razie przewozu z grzeczności. Wówczas naprawienie szkody następuje na zasadach ogólnych.

1.1. Przesłanki odpowiedzialności odszkodowawczej

Polski ustawodawca określił w art. 436 § 1 k.c. przesłanki ponoszenia odpowiedzialności za szkodę wyrządzoną ruchem pojazdu mechanicznego, uznając, że do powstania odpowiedzialności posiadacza pojazdu dochodzi, jeśli zostanie wyrządzona szkoda wskutek ruchu pojazdu mechanicznego poruszanego za pomocą sił przyrody, a nadto między szkodą a ruchem pojazdu zachodzi związek przyczynowy.

Dla zaistnienia odpowiedzialności posiadacza pojazdu mechanicznego niezbędne jest zaistnienie szkody. Przez szkodę najczęściej rozumie się uszczerbek w dobrach prawnie chronionych, stanowiący różnicę między stanem istniejącym lub mogącym się wytworzyć a stanem powstałym wskutek zaistnienia zdarzenia, z którą wiąże się odpowiedzialność odszkodowawcza⁷. Dodatkowo wskazuje się, że nie dotyczy to każdego

⁷ Z. Radwański, A. Olejniczak, *Zobowiązania – część ogólna*, Warszawa 2012, s. 90 oraz A. Sinkiewicz, *Pojęcie i rodzaje szkody w polskim prawie cywilnym*, Rej. 1998/2(82), s. 62.

uszczerbku, a jedynie takiego, który nastąpił wbrew woli poszkodowanego. Zgodnie z zasadą pełnej rekompensaty szkody poszkodowany może żądać naprawienia szkody obejmującej zarówno stratę (*damnum emergens*), jak i utracone korzyści (*lucrum cessans*).

Do przypisania posiadaczowi pojazdu mechanicznego odpowiedzialności za szkodę konieczne jest, by została ona wyrządzona ruchem pojazdu mechanicznego. Wobec tego przed ustaleniem, czym jest ruch pojazdu mechanicznego, analizy wymaga pojęcie „mechaniczny środek komunikacji poruszany za pomocą sił przyrody”. Jednolity jest pogląd doktryny i orzecnictwa, zgodnie z którym pojazd taki musi być napędzany własnym urządzeniem mechanicznym, poruszać się za pomocą sił przyrody (para, gaz, elektryczność, paliwa płynne itp.) oraz służyć celom komunikacyjnym⁸. Do kategorii tej zatem zalicza się wszelkiego rodzaju samochody osobowe, ciężarowe, autobusy, pojazdy specjalnego przeznaczenia, ciągniki, skutery, motocykle, motorowery⁹. Powszechnie przyjmuje się również, że poza zakresem omawianego pojęcia pozostają pojazdy napędzane siłami mięśni czy też siłami przyrody (rowery, wozy konne, żaglówki) oraz urządzenia ruchome nieprzeznaczone do komunikacji (dźwigi, schody ruchome, windy). Zauważyć należy przy tym, że pewne wątpliwości budzi zastosowanie art. 436 § 1 k.c. w stosunku do szkód wyrządzonych pojazdem mechanicznym, który co do zasady nie jest przeznaczony do komunikacji. Orzecnictwo Sądu Najwyższego w tym zakresie jest jednak jednolite i zgodnie z nim ciągnik rolniczy jest mechanicznym środkiem komunikacji w rozumieniu art. 436 k.c.¹⁰ Po-

⁸ G. Bieniek, *Odpowiedzialność cywilna za wypadki drogowe*, Warszawa 2011, s. 14; J. Szczechowicz, *Odpowiedzialność cywilna posiadacza mechanicznego środka komunikacji za szkody wyrządzone w ruchu lądowym*, Olsztyn 2013, s. 14.

⁹ A. Wąsiewicz, *Odpowiedzialność cywilna...*, s. 62; A. Rembéliński, *Odpowiedzialność za wypadki samochodowe w nowym kodeksie cywilnym*, Pal. 1964/10(82), s. 21.

¹⁰ Por. uchwała SN z 7.03.1968 r., III PZP 1/68, LEX nr 702, w którym Sąd stwierdził, że „samoistny posiadacz ciągnika marki «Ursus C-45» przeznaczonego do prac w gospodarstwie rolnym bez prawa poruszania się na drogach publicznych, ponosi odpowiedzialność za szkodę na osobie (lub mieniu), wyrządzoną przez ruch tego ciągnika, na zasadach ryzyka przewidzianych w art. 436 § 1 w związku z art. 435 § 1 k.c.” oraz wyrok SN z 13.06.2002 r., V CKN 1051/00, LEX nr 1170647, w którym Sąd uznał, że „ciągnik rolniczy dokonujący, wraz z zagregowaną z nim maszyną rolniczą, uprawy gruntu jest mechanicznym środkiem komunikacji w rozumieniu art. 436 k.c.”.

gład ten ma swoje uzasadnienie w tym, że ciągniki rolnicze poruszające się po drogach publicznych stwarzają takie samo niebezpieczeństwo jak inne pojazdy, również wówczas, gdy nie są wykorzystywane w celach transportowych¹¹. Z uwagi na konieczność zapewnienia ochrony prawnej poszkodowanemu przyjęcie szerokiego rozumienia mechanicznego środka komunikacji wydaje się zasadne.

Za istotny należy uznać problem wzajemnej relacji odpowiedzialności przewidzianej w art. 436 § 1 oraz art. 435 k.c. w sytuacji zaistnienia szkody wyrządzonej przez pojazd wchodzący w skład przedsiębiorstwa. Kwestia ta ma znaczenie dla ustalenia prawidłowej podstawy ponoszonej odpowiedzialności. Dominuje aktualnie koncepcja, zgodnie z którą art. 435 k.c. będzie stanowił wyłączną podstawę odpowiedzialności za szkodę wyrządzoną przez ruch pojazdu, gdy wchodzi on w skład przedsiębiorstwa, które opiera swoją działalność na wykorzystaniu mechanicznych środków komunikacji (przedsiębiorstwa komunikacyjne)¹². Powyższe znalazło swe potwierdzenie w jednym z wyroków Sądu Najwyższego¹³. Automatyczne przypisanie odpowiedzialności przedsiębiorstwu wprawianemu w ruch za pomocą sił przyrody na podstawie art. 435 k.c. uznać trzeba jednak za zbyt surowe, w szczególności w sytuacji zderzenia się dwóch mechanicznych środków komunikacji. W literaturze przedmiotu zauważono, że w takiej sytuacji analizie należy poddać niebezpieczeństwo, jakie stwarza pojedynczy pojazd uczestniczący w kolizji, a nie całe przedsiębiorstwo. Gdyby bowiem doszło do zderzenia ciężarówki z tramwajem, to nie sposób porównywać niebezpieczeństwa generowanego przez całe przedsiębiorstwo komunikacyjne oraz tego stwarzanego przez ciężarówkę, a brać pod uwagę ryzyko szkody związanej z ruchem każdego z tych pojazdów. Należy zatem wówczas stosować art. 436 § 2 k.c. Również Sąd Najwyższy przyjął takie stanowisko w wyroku z 17.12.1984 r.¹⁴ Orzeczenie to zapadło na

¹¹ G. Bieniek, *Odpowiedzialność cywilna...*, s. 22.

¹² Tak wyrok SN z 19.09.1967 r., I PR 288/67, LEX nr 4611, oraz Z. Radwański, A. Olejniczak, *Zobowiązania...*, s. 239.

¹³ Wyrok SN z 21.05.2009 r., V CSK 444/08, LEX nr 627255, w którym sąd stwierdził, że art. 435 k.c. dotyczy wyłącznie przedsiębiorstw, które pełnią tylko funkcję komunikacyjną.

¹⁴ Wyrok SN z 17.12.1984 r., IV CR 509/84, LEX nr 3076.

kanwie następującego stanu faktycznego: powód kierujący ciągnikiem z przyczepą usiłował przejechać przez niestrzeżony przejazd kolejowy, a będąc na przejeździe, został uderzony lokomotywą nadjeżdżającego pociągu. W uzasadnieniu wyroku Sąd Najwyższy wskazał, że obie strony posługiwały się środkami komunikacji o zwiększonym dla siebie i otoczenia stopniu niebezpieczeństwa. Dalej stwierdził, że gdy dochodzi do kolizji mechanicznych środków komunikacji poruszanych za pomocą sił przyrody, następuje starcie podwójnego niebezpieczeństwa, jakie ze sobą niesie każdy z tych środków. Zderzenie ich stwarza wzajemne niebezpieczeństwo dla tych środków i ich właścicieli (posiadaczy). Przy takim wzajemnym narażeniu się na niebezpieczeństwo odpowiedzialność właściwych podmiotów opiera się na zasadach ogólnych (art. 436 § 2 zdanie pierwsze k.c.). Dotyczy to również sytuacji, gdy następuje zderzenie mechanicznych środków komunikacji, z których jeden wchodzi w skład przedsiębiorstwa komunikacyjnego. Powyższe prowadzi do wniosku, że w takiej sytuacji poszkodowany w zdarzeniu uzyska odszkodowanie jedynie wówczas, gdy udowodni drugiemu winę.

Przechodząc do dalszej analizy, nie można pominąć, że odpowiedzialność posiadacza pojazdu zachodzi wówczas, gdy dojdzie do zdarzenia wywołującego szkodę spowodowanego ruchem pojazdu (mechanicznego środka komunikacji). Ustawodawca nie zdefiniował pojęcia „ruch pojazdu mechanicznego”. Jednak ustalenie tej kwestii jest bardzo istotne z punktu widzenia zasad odpowiedzialności za zdarzenie szkodowe, ponieważ jeśli nie nastąpiło ono w ruchu, odpowiedzialność będzie się opierała na zasadach ogólnych. Dopiero przyjęcie, że do zdarzenia doszło w ruchu, powoduje, że obostrzeniu ulega odpowiedzialność posiadacza pojazdu (zasada ryzyka).

Dokonując wykładni pojęcia „ruch” należy – wobec braku jego definicji legalnej – odwołać się do znaczenia tego słowa na gruncie języka ogólnego. I tak, zgodnie z definicją słownikową zawartą w Słowniku języka polskiego PWN, przez ruch należy rozumieć: a) zmianę położenia punktu materialnego w stosunku do innych punktów, b) poruszanie się pojazdów na drogach, ulicach albo c) zespół czynności podejmowanych w jakimś

celu¹⁵. Uwzględniając kontekst językowy, należy uznać, że najbardziej adekwatnym znaczeniem słowa „ruch” jest to odnoszące się do zmiany położenia. Biorąc jednak pod uwagę cel przepisu art. 436 k.c., jakim jest wzmoczona ochrona otoczenia przed niebezpieczeństwem stwarzanym przez pojazdy mechaniczne, takie rozumienie pojęcia „ruch” należy uznać za zbyt wąskie. W doktrynie wykształciły się dwa stanowiska w zakresie rozumienia pojęcia „ruch pojazdu”. Węższe z nich zakłada, że pojazd jest w ruchu tylko wówczas, gdy pracuje silnik lub wówczas, gdy pojazd przemieszcza się niezależnie od tego, czy przemieszcza się własnym napędem czy siłą bezwładności¹⁶. Natomiast szersze ujęcie zakłada, że pojazd pozostaje w ruchu od momentu jego uruchomienia aż do zakończenia jazdy, przy czym nawet krótkotrwały postój w trakcie jazdy traktowany jest jako ruch pojazdu¹⁷. Wydaje się, że wzmoczone niebezpieczeństwo dla otoczenia, jakie powoduje mechaniczny środek komunikacji, oraz konieczność zapewnienia szerszej ochrony poszkodowanemu zdarzeniem komunikacyjnym wymagają przyjęcia szerszego rozumienia pojęcia ruchu.

W doktrynie i orzecznictwie dominuje pogląd zakładający szerokie rozumienie pojęcia „ruch pojazdu”. Zgodnie z poglądem A. Rembienińskiego przez ruch pojazdu należy rozumieć przede wszystkim jego jazdę, przy czym uznaje się, że pojazd może jechać na skutek pracy silnika, a także staczając się np. ze spadzistej drogi siłą bezwładności¹⁸. Podkreśla się przy tym, że pojazd nie jest w ruchu, jeśli nie porusza się on samodzielnie (np. w sytuacji gdy jest holowany lub transportowany przez inny pojazd)¹⁹. Wówczas pojazd holujący czy też transportujący znajduje się w ruchu, a ewentualne szkody wyrządzone przez pojazd

¹⁵ E. Sobol, *Podręczny słownik języka polskiego*, Warszawa 1996, s. 884–885.

¹⁶ P. Bucoń, *Odpowiedzialność cywilna uczestników wypadku komunikacyjnego*, Warszawa 2008, s. 54.

¹⁷ P. Bucoń, *Odpowiedzialność cywilna...*, s. 54; Z. Radwański, A. Olejniczak, *Zobowiązania...*, s. 240.

¹⁸ A. Rembieniński, *Ruch samochodu jako przesłanka odpowiedzialności cywilnej za wypadek*, Pal. 1963/9(69), s. 23.

¹⁹ P. Bucoń, *Odpowiedzialność cywilna...*, s. 55; A. Wąsiewicz, *Odpowiedzialność cywilna...*, s. 78.

holowany należy przypisać posiadaczowi pojazdu holującego stosownie do art. 436 § 1 k.c.

Istotne dla ustalenia zakresu pojęciowego słowa „ruch” jest ustalenie tego, kiedy w praktyce rozpoczyna się i kończy ruch. Wskazuje się, że samochód jest w ruchu od momentu zapalenia silnika, przy czym bez znaczenia pozostaje, w jakim celu to nastąpiło²⁰. Samochód z włączonym silnikiem pozostaje w ruchu nawet wówczas, gdy silnik pracuje jedynie w celach próbnych lub remontowych²¹. Pojawiające się odmienne poglądy zostały w większości skrytykowane przez przedstawicieli doktryny. Zaostrzona odpowiedzialność posiadacza pojazdu mechanicznego kończy się z chwilą zakończenia ruchu pojazdu. Bezsporne pozostaje, że chwila ta następuje z momentem wyłączenia silnika albo zatrzymania się pojazdu (gdy np. silnik jest już wyłączony, a pojazd dalej porusza się siłą bezwładności)²². Powyższe potwierdził również Sąd Najwyższy, wskazując, że „ruch silnika zawsze przesądza o tym, że samochód znajduje się w ruchu, bez względu na to czy samochód jedzie czy stoi. Praca silnika jest jednoznaczna z ruchem samochodu”²³. Niewątpliwie pojazd z włączonym silnikiem należy uznać za pozostający w ruchu.

Nie zawsze jednak zatrzymanie pojazdu i wyłączenie silnika jest równoznaczne z zakończeniem jego ruchu. Dotyczy to sytuacji, gdy pojazd zatrzymał się na trasie jazdy lub zaparkował. W takiej sytuacji istotna jest ocena, czy postój ma charakter trwały, czy też chwilowy oraz jaka była przyczyna zatrzymania. A Rembieliński przyjmuje jako kryterium zakończenia ruchu okoliczność, czy zatrzymanie lub postój pojazdu ma charakter definitywny. O takim charakterze mają świadczyć zarówno okoliczności obiektywne, jak i subiektywne po stronie kierowcy, które przemawiają za tym, że dalsza jazda nie zostanie w krótkim czasie podjęta²⁴. Przedstawiciele doktryny wyrażali też odmienne poglądy.

²⁰ Tak A. Wąsiewicz, *Odpowiedzialność cywilna...*, s. 78–79; P. Bucoń, *Odpowiedzialność cywilna...*, s. 55.

²¹ A. Rembieliński, *Ruch samochodu...*, s. 25.

²² A. Wąsiewicz, *Odpowiedzialność cywilna...*, s. 79; P. Bucoń, *Odpowiedzialność cywilna...*, s. 55.

²³ Wyrok SN z 19.12.2013 r., II CSK 157/13, LEX nr 1433721.

²⁴ A. Rembieliński, *Ruch samochodu...*, s. 24.

Niektórzy za moment zakończenia ruchu uznawali bowiem zatrzymanie pojazdu po osiągnięciu miejsca przeznaczenia i celu jazdy, inni natomiast za wystarczające uznawali zatrzymanie samochodu. Proponowane rozwiązania w piśmiennictwie odrzucił A. Wąsiewicz, który dostrzegł, że do ruchu samochodu należy zaliczyć tylko zatrzymanie pojazdu rozumiane jako chwilowe jego unieruchomienie bez opuszczenia pojazdu przez kierowcę i ewentualnych pasażerów. Z kolei w sytuacji, gdy nastąpi postój, czyli zaparkowanie pojazdu z jednoczesnym zatrzymaniem silnika oraz opuszczeniem pojazdu przez kierowcę i ewentualnych pasażerów – dochodzi do zakończenia ruchu²⁵. Powyższe stanowisko należy uznać za słuszne.

Kwestia momentu zakończenia ruchu pojazdu była także wielokrotnie przedmiotem rozważań Sądu Najwyższego, który stwierdził, że samochód jest w ruchu od momentu włączenia silnika aż do chwili zakończenia jazdy, jednakże szkoda może być wyrządzona także w czasie dobrowolnego czy też przymusowego postoju pojazdu. Sąd przy tym wskazał, że zakończenie jazdy nie musi nastąpić w miejscu zaplanowanym, przy czym z reguły nie nastąpi ono, jeśli samochód pozostaje na drodze publicznej. W sytuacji zatem, gdy dochodzi do uszkodzenia lub zepsucia pojazdu, uniemożliwiającego dalszą podróż, jego ruch ustanie dopiero z chwilą odholowania go. Pozostawiony bowiem na drodze publicznej pojazd stwarza wzmożone niebezpieczeństwo dla innych użytkowników i w związku z tym musi być uważany za będący w ruchu²⁶. Podobnie w innym wyroku Sąd Najwyższy uznał, że pojęcie „ruch pojazdu” nie może być rozumiane w znaczeniu czysto mechanicznym, ponieważ zasadniczym kryterium oceny jest niebezpieczeństwo, jakie niesie pojazd w związku z tym, że jest wprawiany w ruch za pomocą sił przyrody, a nie ruch pojazdu w sensie dosłownym²⁷. Wobec powyższych rozważań należy wysnuć wniosek, że zakończenie ruchu następuje dopiero z chwilą trwałego postoju następującego poza drogą publiczną, związanego z zaparkowaniem pojazdu na wydzielonym miejscu.

²⁵ A. Wąsiewicz, *Odpowiedzialność cywilna...*, s. 80–81.

²⁶ Wyrok SN z dnia 13.07.1976 r., IV CR 241/76, LEX nr 7835.

²⁷ Wyrok SN z 11.04.2003 r., III CKN 1522/00, LEX nr 146430.

Jedynie na marginesie należy wskazać, że ustawodawca w art. 34 u.u.o. określił zakres odpowiedzialności ubezpieczyciela za szkody wyrządzone ruchem pojazdu mechanicznego. W ust. 2 tego przepisu wskazano dodatkowo, że za szkodę powstałą w związku z ruchem pojazdu mechanicznego uważa się również szkodę powstałą podczas i w związku z wsiadaniem do pojazdu mechanicznego lub wysiadaniem z niego, bezpośrednim załadowywaniem lub rozładowywaniem pojazdu mechanicznego oraz zatrzymaniem lub postojem pojazdu mechanicznego. Wskazuje się w piśmiennictwie, że przewidziana wprost w ust. 2 art. 34 u.u.o. odpowiedzialność ubezpieczyciela uzasadnia stwierdzenie, że ustawodawca nie zalicza postoju do ruchu pojazdu. Gdyby bowiem tak było, zbędne okazałoby się wprowadzanie odpowiedzialności za szkodę powstałą podczas postoju, o której mowa w art. 34 ust. 2 u.u.o., ponieważ odpowiedzialność ta wynikałaby z ust. 1, jako ruchu pojazdu²⁸. Wobec tego za szkody związane z wsiadaniem do pojazdu, wysiadaniem z niego, załadowywaniem lub rozładowywaniem unieruchomionego pojazdu, jego zatrzymaniem, postojem posiadacz będzie odpowiadał w razie wykazania winy. Jednakże na potrzeby ochrony ubezpieczeniowej na podstawie art. 34 ust. 2 u.u.o. czynności te zostały uznane za ruch pojazdu i odpowiedzialność za nie ponosi zakład ubezpieczeń²⁹. Takie rozwiązanie należy uznać za korzystne dla wszystkich uczestników zdarzenia.

Kolejną przesłanką zaistnienia odpowiedzialności przewidzianej w art. 436 § 1 k.c. jest istnienie adekwatnego związku przyczynowego między ruchem mechanicznego środka komunikacji a szkodą stosownie do art. 361 § 1 k.c. Zgodnie z brzmieniem przywołanego przepisu podmiot zobowiązany do odszkodowania ponosi odpowiedzialność tylko za normalne następstwa zachowania (działania lub zaniechania), z którego szkoda wynikła. W doktrynie i orzecnictwie powszechnie przyjmuje się, że dla ustalenia istnienia adekwatnego związku przyczynowego między zdarzeniem a szkodą konieczne jest w pierwszej kolejności zastosowanie

²⁸ A. Wąsiewicz, *Odpowiedzialność cywilna...*, s. 82–83.

²⁹ K. Niezgoda [w:] *Ustawa o ubezpieczeniach obowiązkowych, Ubezpieczeniowym Funduszu Gwarancyjnym i Polskim Biurze Ubezpieczycieli Komunikacyjnych. Komentarz*, red. J. Miaskowski, K. Niezgoda, P. Skawiński, Warszawa 2012, s. 189.