

Janusz Ławrynowicz

Roszczenie odszkodowawcze właściciela taksówki w związku ze szkodą powstałą wskutek jej zaboru w świetle przepisów o obowiązkowych ubezpieczeniach komunikacyjnych

Palestra 27/12(312), 45-48

1983

Artykuł został zdigitalizowany i opracowany do udostępnienia w internecie przez Muzeum Historii Polski w ramach prac podejmowanych na rzecz zapewnienia otwartego, powszechnego i trwałego dostępu do polskiego dorobku naukowego i kulturalnego. Artykuł jest umieszczony w kolekcji cyfrowej bazhum.muzhp.pl, gromadzącej zawartość polskich czasopism humanistycznych i społecznych.

Tekst jest udostępniony do wykorzystania w ramach dozwolonego użytku.

JANUSZ ŁAWRYNOWICZ

ROSZCZENIE ODSZKODOWAWCZE WŁAŚCICIELA TAKSÓWKI W ZWIĄZKU ZE SZKODĄ POWSTAŁĄ WSKUTEK JEJ ZABORU W ŚWIETLE PRZEPISÓW O OBOWIĄZKOWYCH UBEZPIECZENIACH KOMUNIKACYJNYCH

Artykuł zawiera rozważania dotyczące uprawnień do świadczeń z tytułu obowiązkowych ubezpieczeń komunikacyjnych, jakie mogą przysługiwać właścicielowi taksówki w związku ze szkodą poniesioną przez niego wskutek zaboru tej taksówki.

Obowiązkowe ubezpieczenie odpowiedzialności cywilnej za szkody wyrządzone przez ruch pojazdów mechanicznych w Polsce zostało wprowadzone po raz pierwszy rozporządzeniem Rady Ministrów z dnia 1.XII.1961 r. w sprawie obowiązkowych ubezpieczeń następstw nieszczęśliwych wypadków i odpowiedzialności cywilnej z ruchu pojazdów mechanicznych (Dz. U. Nr 55, poz. 311). Zasada tego ubezpieczenia została sformułowana w § 1 ust. 1 pkt 2 oraz w § 14 i nast. tego rozporządzenia. W myśl tej zasady zakład ubezpieczeń został zobowiązany do świadczenia odszkodowawczego na rzecz osoby poszkodowanej ruchem pojazdu mechanicznego, jeżeli posiadacz lub upoważniony kierowca tego pojazdu są zobowiązani — na podstawie obowiązującego prawa — do odszkodowania za szkodę rzeczową i na osobie. Z tego tytułu zakład ubezpieczeń świadczy w granicach odpowiedzialności cywilnej wyżej wymienionych osób za szkodę przez nie wyrządzoną.

W ciągu przeszło 20 lat funkcjonowania tego ubezpieczenia regulowały je rozporządzenia: z dnia 24.IV.1968 r. (Dz. U. Nr 15, poz. 89 z późn. zm.) i z dnia 28.XI.1974 r. (Dz. U. Nr 46, poz. 274 z późn. zm.). Przepisy tych rozporządzeń obejmowały w dalszym ciągu odpowiedzialność cywilną posiadaczy i kierowców pojazdów mechanicznych, z tą jednak zmianą, że poczynając od rozporządzenia z 1968 r. pominięto w omawianych przepisach określenie „upoważniony” kierowca, co uzasadnia wniosek, że omawianym ubezpieczeniem został objęty nie tylko kierowca upoważniony przez posiadacza pojazdu do kierowania nim, lecz także kierowca, który nie miał takiego upoważnienia.¹ Zasada omawianego ubezpieczenia została utrzymana również w obecnie obowiązującym od dnia 1.I.1982 r. rozporządzeniu Rady Ministrów z dnia 30.XI.1981 r. w sprawie obowiązkowych ubezpieczeń komunikacyjnych (Dz. U. Nr 30, poz. 166), co wynika z przepisów § 1 ust. 1 pkt 1, § 9 ust. 1 i 3, § 12 ust. 1—3 i innych. Należy jednak zauważyć, że ochrona ubezpieczeniową kierowcy pojazdu mechanicznego w zakresie ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej ulega w niektórych przypadkach ograniczeniu, a mianowicie wówczas, gdy kierowca pojazdu spowodował wypadek wskutek rażącego naruszenia obowiązujących przepisów,² a m.in. gdy wszedł on w posiadanie pojazdu mechanicznego wskutek po-

¹ Na przykład osoba, która dokonała zaboru cudzego samochodu i spowodowała wypadek w czasie jazdy tym samochodem.

² Ograniczenie ochrony ubezpieczeniowej kierowcy pojazdu stosuje się w sytuacjach, gdy: 1) szkoda została wyrządzona umyślnie lub w stanie nietrzeźwości, jeżeli ten stan pozostawał w związku przyczynowym z wypadkiem, 2) kierowca nie miał odpowiedniego prawa jazdy lub kierował pojazdem niezarejestrowanym, 3) kierowca wszedł w posiadanie pojazdu wskutek popełnienia przestępstwa, 4) szkoda została spowodowana przez kierowcę pojazdu zarejestro-

pełnienia przestępstwa. To ograniczenie ochrony ubezpieczeniowej polega na tym, że zakład ubezpieczeń został zobowiązany do dochodzenia od kierowcy zwrotu wypłaconego poszkodowanemu odszkodowania zgodnie z § 11 ust. 1 pkt 3 rozporządzenia z 1981 r. Sankcje te przewidywały także poprzednie cytowane wyżej rozporządzenia regulujące ubezpieczenie. Należy poza tym zauważyć, że rozporządzenie z 1974 r. wprowadziło obowiązkowe ubezpieczenie pojazdów samochodowych od uszkodzeń, tzw. auto-casco. Rozporządzenie z 1981 r. utrzymało to ubezpieczenie, ale z możliwością zrezygnowania z niego zgodnie z przepisem § 5 ust. 2 i 3 rozporządzenia. Wyjaśnienia dotyczące omawianych ubezpieczeń, ich zasady i zakresu są niezbędne do dalszych rozważań zawartych w niniejszym artykule. W związku bowiem z ubezpieczeniem odpowiedzialności cywilnej posiadaczy i kierowców pojazdów mechanicznych oraz z ubezpieczeniem auto-casco powstała kwestia odpowiedzialności zakładu ubezpieczeń na tle następującej sprawy.

Dwaj mężczyźni O. i K., będący pod wpływem alkoholu, wsiedli do taksówki, której właścicielem był P. Mężczyźni ci, posługując się niebezpiecznymi narzędziami, tj. nożem i żyletką, doprowadzili do stanu bezbronności właściciela taksówki w ten sposób, że O. zadał poszkodowanemu ciosy nożem, powodując obrażenie ciała w postaci ciętej rany szyi wraz z przecięciem ślinianki podżuchwowej oraz licznych ciętych ran głowy, a K. groził poszkodowanemu — żyletką — pozbawieniem życia. Następnie napastnicy zmusili właściciela taksówki do opuszczenia miejsca przy kierownicy i zajęcia miejsca na tylnym siedzeniu, po czym O. usiadł za kierownicą i uruchomił taksówkę, a K. trzymał w pobliżu głowy poszkodowanego żyletkę. O., prowadząc taksówkę z nadmierną szybkością, spowodował wypadek, w którym taksówka została poważnie uszkodzona.

Sprawców tego rozboju ujęto i O. został prawomocnie skazany z art. 145 § 1 i 3 k.k., a ponadto obydwaj sprawcy napadu zostali skazani z art. 11 § 1 w zw. z art. 210 § 2 k.k. oraz art. 1 ust. 1 pkt 1 i art. 4 ust. 1 i 4 dekretu z dnia 12.XII. 1981 r. o postępowaniach szczególnych w sprawach o przestępstwa i wykroczenia w czasie obowiązywania stanu wojennego (Dz. U. Nr 29, poz. 156) za działanie wspólne i w porozumieniu w zamiarze zaboru w celu przywłaszczenia mienia poszkodowanego, doprowadzając go do stanu bezbronności w wyżej wskazany sposób. Sprawcy rozboju nie osiągnęli jednak zamierzonego celu, gdyż po spowodowaniu wypadku zostali ujęci.

Poszkodowany w tym wypadku właściciel taksówki zgłosił do Państwowego Zakładu Ubezpieczeń roszczenie o przyznanie mu świadczenia z tytułu obowiązkowego ubezpieczenia auto-casco, a także o odszkodowanie za stratę, jaką poniósł w okresie, gdy uszkodzona taksówka była naprawiana. Roszczenie o pierwsze z tych świadczeń jest bezsporne i powinno być ono zaspokojone zgodnie z § 22 ust. 1 pkt 4 rozporządzenia w sprawie obowiązkowych ubezpieczeń komunikacyjnych z 1981 r., obowiązujące w dacie wypadku, który wydarzył się w dniu 10 lutego 1982 r. Natomiast roszczenie odszkodowawcze za stratę poniesioną w okresie postoju taksówki nasunęło pewne wątpliwości. Do otrzymania bowiem odszkodowania z tytułu obowiązkowego ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej za szkodę wyrządzoną ruchem pojazdów mechanicznych osobą uprawnioną nie jest posiadacz samochodu, który w związku z jego ruchem poniósł szkodę, lecz osoba trzecia, której ruch tym samochodem wyrządził szkodę, za którą odpowiada jego posiadacz lub kierowca na podstawie obowiązującego prawa. W omawianym wypadku szkodę poniósł właściciel

wanego za granicą, a kierowca nie posiadał dowodu ubezpieczenia ważnego w chwili wypadku na terytorium Polski. W tych wszystkich sytuacjach zakład ubezpieczeń jest zobowiązany do dochodzenia od kierowcy zwrotu wypłaconego świadczenia, zgodnie z § 11 ust. 1 rozp. z 1981 r.

taksówki. W celu wyjaśnienia statusu prawnego, w jakim znalazł się poszkodowany w okresie opisanego zdarzenia, i ustosunkowania się do jego roszczenia odszkodowawczego należy rozważyć kwestię posiadania uregulowaną w art. 336 k.c. w świetle poglądu doktryny i orzecznictwa Sądu Najwyższego.

Pogląd teorii prawa na tę kwestię jest jednolity. Wynika z niego, że posiadaczem rzeczy jest ten, kto włada nią i postępuje z tą rzeczą jak osoba, której przysługuje właściwe odpowiednie prawo, kto ma tę rzecz w swojej mocy. Posiadanie charakteryzują dwa elementy: faktyczne władztwo nad rzeczą i chęć władania nią. Najczęściej prawo posiadania zbieżne jest z prawem podmiotowym, tj. z uprawnieniem do posiadania rzeczy. Zdarzają się jednak sytuacje, w których faktyczne władztwo nad rzeczą nie jest zbieżne z prawem podmiotowym jej posiadacza. Na przykład w razie zaboru rzeczy przez osobę nieuprawnioną (złodzieja, rabusia) zaborca faktycznie włada rzeczą jak właściciel, mimo że prawo własności mu nie przysługuje. Utrata posiadania w takiej sytuacji następuje wtedy, gdy rzecz bez zgody lub wbrew woli posiadacza zostanie mu zabrana i wzięta następnie w posiadanie przez inną osobę.³

Sytuacja, w jakiej znalazł się właściciel samochodu, mający podmiotowe prawo do jego posiadania, oraz status prawny zaborcy tego samochodu były przedmiotem rozważań Sądu Najwyższego w następujących podanych niżej sprawach.

1. Funkcjonariusz MO w czasie pościgu za sprawcą kradzieży autobusu PKS a następnie w wyniku wypadku drogowego spowodowanego przez tegoż sprawcę doznał uszkodzenia ręki. Ten stan faktyczny doprowadził Sąd Najwyższy do wniosku, że „funkcjonariusz MO, który doznał szkody w czasie pełnienia czynności służbowych, może na zasadach ogólnych prawa cywilnego dochodzić w drodze sądowej naprawienia szkody od osoby odpowiedzialnej za szkodę” (postanowienie Sądu Najwyższego z dnia 28.V.1968 r. II CZ 128/68, OSPiKA 1969, z. 4, poz. 95).

2. Nieznani sprawcy zabrali samochód jego właścicielowi i w czasie jazdy tym samochodem spowodowali wypadek, wskutek którego jedna osoba zmarła, a druga doznała ciężkiego uszkodzenia ciała. Po spowodowaniu wypadku jego sprawcy porzucili samochód i nie zostali wykryci. Po rozważeniu kwestii dotyczącej ustalenia osoby odpowiedzialnej za wyrządzenie szkody tym wypadkiem, Sąd Najwyższy uznał, że „nieznany sprawca zaboru cudzego samochodu nie jest osobą trzecią w rozumieniu art. 435 § 1 k.c. (w związku z art. 436 k.c.), lecz posiadaczem tego samochodu” (uchwała Sądu Najwyższego z dnia 26.XI.1969 r. III CZP 79/69, OSNCP 1970, nr 10, poz. 170).

Z uzasadnienia tych dwóch orzeczeń wynika, że wbrew stanowisku poszkodowanych w powyższych wypadkach powodów, którzy wystąpili z roszczeniami odszkodowawczymi przeciwko pierwotnym posiadaczom tych samochodów (ich właścicielom), odpowiedzialności za szkody wyrządzone tymi wypadkami nie ponoszą te ostatnie osoby z tytułu nienależytego zabezpieczenia samochodów przed kradzieżą, natomiast odpowiedzialność tę ponoszą sprawcy zaboru samochodów. Właściciele bowiem tych pojazdów, będący ich pierwotnymi posiadaczami, utracili faktyczne władztwo nad tymi samochodami i zamiast nich władztwo to objęli sprawcy zaboru samochodów, którymi władali oni w chwili nastąpienia wypadków. Przyjęcie, że sprawcy zaboru samochodów stali się ich samoistnymi posiadaczami, prowadzi do wniosku, że właściciele tych samochodów utracili ich posiadanie, natomiast samoistnymi ich posiadaczami stali się ci sprawcy, którzy za szkody wyrządzone ruchem tych samochodów odpowiadają na podstawie art. 436 § 1 w związku z art. 435 § 1 k.c. Skoro

³ Por.: J. Ignatowicz: *Prawo rzeczowe*, PWN 1977, s. 274; A. Stelmachowski: *Istota i funkcja posiadania*, Wydawnictwo Prawnicze, 1958, s. 33; *Prawo cywilne pod redakcją S. Grzybowskiego*, PWN 1981, s. 149 i 152.

zaś posiadacze samochodów są objęci obowiązkowym ubezpieczeniem odpowiedzialności cywilnej z mocy prawa, to PZU — jeżeli sprawcy zaboru samochodów zostaną ustaleni — odpowiadały za szkody wyrządzone przez tych sprawców ruchem samochodu. W przypadku takim, w związku z wypłaceniem poszkodowanemu odszkodowania, PZU zachowałby prawo do wystąpienia z roszczeniem — w drodze regresu — przeciwko sprawcom zaboru samochodów,⁴ jeżeli zabór tych samochodów został dokonany w celu ich przywłaszczenia, a nie w celu krótkotrwałego użycia, o którym mowa w art. 214 k.k.

Omówione wyżej przepisy, poglądy doktryny i orzecznictwo pozwalają na określenie statusu prawnego poszkodowanego właściciela taksówki P. oraz ustosunkowania się do jego roszczenia odszkodowawczego.

Przebieg zdarzenia, w czasie którego napastnicy dokonali zaboru taksówki, pozwala na przyjęcie, że wskutek doprowadzenia jej właściciela do stanu bezbronności przez zadanie mu uszkodzeń ciała i realnej groźby pozbawienia go życia sprawcy tego napadu pozbawili poszkodowanego posiadania taksówki, a jej posiadaczami stali się sprawcy rozboju, oni bowiem objęli władztwo nad tą taksówką i dysponowali nią według swej woli z całkowitym wyłączeniem możliwości wpłynięcia na przebieg wypadku przez poszkodowanego. Obydwaj napastnicy O. i K., jako posiadacze taksówki po dokonaniu jej zaboru, zostali objęci obowiązkowym ubezpieczeniem odpowiedzialności cywilnej z ruchu pojazdów mechanicznych, a w związku z tym szkodę spowodowaną działaniem zaborców powinni wyrównać PZU zgodnie z przepisami cytowanymi wyżej rozporządzenia z 1981 r.

Reasumpcja dotychczasowych rozważań, poglądów doktryny, przepisów o obowiązkowych ubezpieczeniach komunikacyjnych oraz wykładni przepisów zawartej w orzecznictwie pozwala na sformułowanie następujących wniosków.

Poszkodowanemu właścicielowi taksówki przysługuje: 1) roszczenie o świadczenie z tytułu obowiązkowego ubezpieczenia auto-casco (§ 22 ust. 1 pkt 1 i 4 rozporządzenia z 1981 r.) bez potrącania mu udziału własnego w szkodzie, a to zgodnie z § 23 pkt 2 zdanie drugie rozporządzenia oraz 2) odszkodowanie za utracone zarobki w okresie postoju taksówki, spowodowanego koniecznością przeprowadzenia naprawy po wypadku zgodnie z § 9 ust. 1 rozporządzenia.

Po wypłaceniu powyższych świadczeń, zakładowi ubezpieczeń będą przysługiwały roszczenia regresowe w stosunku do sprawców napadu z następujących względów:

1) szkoda spowodowana zaborem i rozbięciem taksówki jest objęta obowiązkowym ubezpieczeniem auto-casco i powstała wskutek działania obydwóch sprawców napadu. W związku z tym roszczenie poszkodowanego przeciwko napastnikom przechodzi z mocy prawa na PZU do wysokości wypłaconego z tego tytułu świadczenia zgodnie z § 33 ust. 1 zdanie 1 cytowanego rozporządzenia;

2) w czasie zdarzenia O. był nie tylko posiadaczem, lecz także kierowcą taksówki, w której posiadanie wszedł wskutek popełnienia przestępstwa. W związku z tym w myśl § 11 ust. 1 pkt 3 rozporządzenia PZU zobowiązany jest do dochodzenia od tego właśnie kierowcy zwrotu odszkodowania wypłaconego poszkodowanemu właścicielowi taksówki.

⁴ Por. J. Ławrynowicz: Odpowiedzialność cywilna sprawcy kradzieży samochodu za wypadek w komunikacji w świetle przepisów art. 435 § 1 i 436 k.c., „Wiadomości Ubezpieczeniowe” 1971, nr 4, s. 15.