

Janusz Ławrynowicz

Obowiązkowe ubezpieczenia komunikacyjne

Palestra 12/10(130), 29-42

1968

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.

Zagadnienie to nasuwa wiele wątpliwości zarówno w zakresie pytania, czy zespół adwokacki jest zakładem pracy w rozumieniu przepisów ustawy z 23 stycznia 1968 r. w stosunku do członków zespołu lub czy wykonywanie czynności przez adwokatów można uznać za odbywające się w interesie zespołu itd., jak i w zakresie sposobu pokrywania jednorazowych odszkodowań i świadczeń wyrównawczych przy braku na ten cel jakichkolwiek kwot w budżetach zespołu. Wydaje się jednak, że są to zagadnienia przekraczające ramy niniejszego opracowania, które powinno się ograniczyć tylko do ich zasygnalizowania, natomiast zainteresują się nimi z pewnością właściwe władze adwokatury.

JANUSZ ŁAWRYNOWICZ

Obowiązkowe ubezpieczenia komunikacyjne

1. PRZEPISY OGÓLNE

Obowiązkowe ubezpieczenia następstw wypadków z ruchu pojazdów mechanicznych wprowadzono w 1962 r. Konieczność wprowadzenia tego rodzaju ubezpieczeń została podyktowana szybkim wzrostem liczby pojazdów mechanicznych, których ruch pociąga za sobą coraz liczniejsze wypadki. Poszkodowani w tych wypadkach ponoszą szkody rzeczowe (uszkodzenie lub zniszczenie mienia) i osobowe (uszkodzenie ciała, śmierć). Wynagrodzenie tych szkód przez posiadaczy pojazdów mechanicznych przekracza w większości wypadków ich możliwości finansowe, wskutek czego osoby poszkodowane ponosiłyby znaczne, nieodwracalne straty materialne.

W celu materialnego zabezpieczenia ofiar wypadków ustawa z dnia 2.XII.1958 r. o ubezpieczeniach majątkowych i osobowych (Dz. U. Nr 72, poz. 357) w art. 5 ustanawia między innymi obowiązkowe ubezpieczenia:

- następstw nieszczęśliwych wypadków w komunikacji wynikłych u pasażerów lub innych osób poszkodowanych,
- odpowiedzialności cywilnej z ruchu środków komunikacji.

Ubezpieczenia te zostały wprowadzone w życie 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). Rozporządzenie to weszło w życie z dniem 1.I.1962 r. i obowiązywało do dnia 31.XII.1967 r., a następnie zostało zastąpione rozporządzeniem Rady Ministrów z dnia 24 kwietnia 1968 r. w sprawie obowiązkowych ubezpieczeń komunikacyjnych (Dz. U. Nr 15, poz. 89), które weszło w życie z dniem 24.V.1968 r. z mocą od dnia 1.I.1968 r.

W myśl § 26 tego rozporządzenia, do wypadków z ruchu pojazdów mechanicznych, które wydarzyły się przed dniem 1.I.1968 r., stosuje się przepisy rozporzą-

dzienia z dnia 1.XII.1961 r., w związku z czym liczne sprawy przez długi jeszcze czas będą likwidowane przez PZU, a w razie sporu — rozpoznawane przez sądy na podstawie dotychczasowych przepisów. Właśnie dlatego, a nadto mając na względzie, że część przepisów rozporządzenia z dnia 1.XII.1961 r. została recypowana przez rozporządzenie z dnia 24.IV.1968 r. bez zmian lub z niedużymi zmianami — przedmiotem naszych rozważań będą przepisy obu tych rozporządzeń z uwzględnieniem różnic między nimi i aktualnego dla nich orzecznictwa.

Ze względu na to, że numeracja paragrafów w obydwóch rozporządzeniach jest analogiczna, paragrafy rozporządzenia z dnia 24.IV.1968 r. będą podawane bez nawiasów, a paragrafy rozporządzenia z dnia 1.XII.1961 r. — w nawiasach.

Obowiązkowe ubezpieczenia komunikacyjne obejmują w rzeczywistości dwa rodzaje ubezpieczeń:¹

- 1) ubezpieczenia następstw nieszczęśliwych wypadków wynikłych u osób z ruchu pojazdów mechanicznych;
- 2) ubezpieczenie odpowiedzialności cywilnej posiadaczy (kierowców) pojazdów mechanicznych za szkody spowodowane ruchem tych pojazdów.²

Objęcie tych dwóch rodzajów ubezpieczeń obowiązkowymi ubezpieczeniami komunikacyjnymi jest uzasadnione tym, że osoby poszkodowane z ruchu pojazdów mechanicznych nie zawsze będą miały prawo do otrzymania odszkodowania z tytułu ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej posiadaczy (kierowców) tych pojazdów. W razie bowiem gdy wypadek z ruchu pojazdu mechanicznego nastąpi np. z wyłącznej winy poszkodowanego — nie będzie mu przysługiwać odszkodowanie wynikające z przepisów prawa cywilnego, ponieważ w takiej sytuacji po stronie posiadacza (kierowcy) pojazdu (który np. potrącił poszkodowanego) nie powstanie zobowiązanie do naprawienia szkody. Jeżeli jednak wskutek takiego wypadku poszkodowany dozna trwałego inwalidztwa lub poniesie śmierć, to przysługuje mu (lub innej osobie) określone w rozporządzeniu Rady Ministrów świadczenie z obowiązkowego ubezpieczenia następstw nieszczęśliwych wypadków, choćby nawet wypadek — jak to zaznaczono wyżej — wydarzył się wskutek wyłącznej winy poszkodowanego. Ogólnie biorąc, świadczenia z obowiązkowego ubezpieczenia NW przysługują poszkodowanym również wtedy, gdy w rachubę nie wchodzi odszkodowanie z tytułu odpowiedzialności cywilnej posiadacza lub kierowcy pojazdu. Świadczenia z tego ubezpieczenia przysługują także samemu posiadaczowi (kierowcy) pojazdu. Zaznaczyć należy, że świadczenia z obowiązkowego ubezpieczenia następstw nieszczęśliwych wypadków nie mają na celu pełnego wynagrodzenia

¹ Obowiązkowe ubezpieczenia komunikacyjne nie obejmują swą ochroną ubezpieczeniową szkód wyrządzonych w pojazdach przez samych ich posiadaczy. Ubezpieczenie od tego rodzaju szkód jest dobrowolne i może być zawierane na podstawie:

- a) ogólnych warunków ubezpieczenia od uszkodzeń (auto-casco) pojazdów samochodowych jednostek gospodarki uspołecznionej, zatwierdzonych decyzją Ministra Finansów z dnia 31.VII.1964 r. Nr BP RMU/268/64,
- b) ogólnych warunków ubezpieczenia od uszkodzeń pojazdów samochodowych (auto-casco) dla jednostek gospodarki nie uspołecznionej, zatwierdzonych decyzją Min. Fin. z dn. 23.XII.1967 r. Nr BP RMU/6001/282/67.

² Przed wprowadzeniem obowiązkowych ubezpieczeń komunikacyjnych, posiadacze pojazdów mechanicznych mogli ubezpieczać swoją odpowiedzialność cywilną za szkody wyrządzone ruchem tych pojazdów jak również osoby, znajdujące się w pojeździe, od następstw nieszczęśliwych wypadków — w drodze dobrowolnych umów ubezpieczenia na podstawie ogólnych warunków ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej i ogólnych warunków ubezpieczenia następstw nieszczęśliwych wypadków.

szkody, lecz jedynie udzielenie doraźnej pomocy materialnej poszkodowanemu, a w razie śmierci tegoż — jego rodzinie.

Rozporządzenie z dnia 1.XII.1961 r. nie obejmowało ochroną ubezpieczeniową wszystkich poszkodowanych z ruchu pojazdów mechanicznych. Z obowiązkowego bowiem ubezpieczenia zostały wyłączone pojazdy mechaniczne znajdujące się w posiadaniu jednostek wojskowych, jednostek podległych Ministrowi Spraw Wewnętrznych (z wyjątkiem pojazdów straży pożarnej, przedsiębiorstw i in. — § 1 ust. 2 pkt 2), pojazdów przedstawicielstw dyplomatycznych i urzędów konsularnych państw obcych, a także innych osób i organizacji międzynarodowych, korzystających z przywilejów dyplomatycznych. Rozporządzenie to wyłączało również z obowiązkowego ubezpieczenia pojazdy osób, które służbowo wjeżdżały na obszar PRL zagranicznymi pojazdami mechanicznymi, jak np. pojazdami pogotowia ratunkowego, straży pożarnej, straży granicznej itp. (§ 1 ust. 2 pkt 4).

Takie uregulowanie nie było jednak słuszne.³ Osoba bowiem poszkodowana z ruchu pojazdu nie objętego ubezpieczeniami nie otrzymywała świadczenia z Państwowego Zakładu Ubezpieczeń i musiała w trwającym nieraz długo procesie dochodzić swych roszczeń, a tymczasem poszkodowany z ruchu pojazdu podlegającego obowiązkowemu ubezpieczeniu w krótkim terminie otrzymywał świadczenie z Państwowego Zakładu Ubezpieczeń.

Rozporządzenie z dnia 24.IV.1968 r. zmieniło ten stan rzeczy, objęło bowiem obowiązkowymi ubezpieczeniami komunikacyjnymi wszystkie pojazdy mechaniczne poruszające się po drogach Polskiej Rzeczypospolitej Ludowej,³ zapewniając przez to ochronę ubezpieczeniową w zasadzie wszystkim poszkodowanym z ruchu tych pojazdów.⁴

Należy zwrócić uwagę, że według dotychczasowych przepisów (§ 2) obowiązkowym ubezpieczeniem były objęte tylko pojazdy mechaniczne dopuszczone do ruchu na drogach PRL. W myśl § 2 pkt 1 nowego rozporządzenia obowiązkowymi ubezpieczeniami komunikacyjnymi są objęte pojazdy samochodowe nawet nie dopuszczone do ruchu na drogach publicznych, tj. nie zarejestrowane,⁵ wobec czego poszkodowanemu z ruchu takiego pojazdu przysługuje również świadczenie wynikające z przepisów rozporządzenia. Wyjątkiem od tej zasady jest przepis § 4 ust. 2 pkt 2, wyłączający odpowiedzialność zakładu ubezpieczeń za wypadki, które wydarzyły się posiadaczowi lub kierowcy pojazdu nie zarejestrowanego albo osobom im bliskim. Zakład ubezpieczeń pobiera składkę ubezpieczeniową tylko za pojazdy zarejestrowane. Nie byłoby zatem słuszne, aby mimo nieopłacenia składki korzystał z ochrony ubezpieczeniowej sam posiadacz lub kierowca pojazdu (ew. bliskie im osoby), który wbrew obowiązującym przepisom użytkuje pojazd nie dopuszczony do ruchu.

Rozporządzenie z dnia 1.XII.1961 r. (§ 4 ust. 1 i ust. 2 pkt 1) obejmuje ochroną ubezpieczeniową wypadki, które wydarzyły się bezpośrednio z ruchu pojazdu,

³ Zgodnie z § 2 za pojazdy mechaniczne w rozumieniu rozporządzenia uważa się pojazdy podlegające rejestracji w myśl obowiązujących przepisów o rejestracji pojazdów samochodowych oraz inne pojazdy nie biegnące po szynach, znajdujące się w posiadaniu jednostek podległych Ministrowi Obrony Narodowej i Spraw Wewnętrznych i napędzane umieszczonym na nich silnikiem zasilanym z własnego źródła energii wraz z ciągniętymi przyczepami i wszelkiego rodzaju sprzętem, a nadto pojazdy zaopatrzone w zagraniczne dowody rejestracyjne lub międzynarodowe świadectwa samochodowe.

⁴ Z wyjątkami, o których będzie mowa w dalszej treści artykułu.

⁵ Patrz przyp. 3.

w czasie jego postoju na trasie jazdy oraz podczas naprawy pojazdu przez jego obsługę w czasie postoju na trasie jazdy. Paragraf 4 ust. 1 pkt 3 rozporządzenia z dnia 24.IV.1968 r. rozszerza odpowiedzialność ubezpieczeniową również na wypadki, które wydarzyły się bezpośrednio przy załadowywaniu i wyładowywaniu pojazdu przez jego obsługę.

Zupełnie nowe i nie mające odpowiedników w rozporządzeniu z dnia 1.XII.1961 r. są przepisy § 4 ust. 2 pkt 1 oraz ust. 3 i ust. 4 rozporządzenia z dnia 24.IV.1968 r. W związku z wejściem w życie ustawy z dnia 23.I.1968 r. o świadczeniach pieniężnych za wypadki przy pracy (Dz. U. Nr 3, poz. 8), z obowiązkowych ubezpieczeń zostały wyłączone wypadki, za które poszkodowanym przysługują świadczenia na podstawie tej ustawy.⁶ Będą to wypadki, które wydarzą się w czasie jazdy z zakładu pracy do miejsca pracy samochodem służbowym oraz wypadki pracowników zatrudnionych w transporcie, takich np., jak: kierowcy, konduktorzy, konwojenci itp. Gdyby jednak wypadek został spowodowany przez inny pojazd objęty obowiązkowymi ubezpieczeniami, to poszkodowanemu przysługuje odszkodowanie z tytułu ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej posiadacza tego innego pojazdu; w takiej sytuacji poszkodowany otrzyma różnicę między odszkodowaniem należnym mu w myśl przepisów prawa cywilnego a świadczeniem wypłaconym mu na podstawie przepisów cyt. wyżej ustawy. Wypadki, jakie się wydarzą pracownikom podczas ich przewożenia z domu do pracy i z powrotem samochodami zakładu pracy lub samochodami będącymi w jego dyspozycji, są objęte ubezpieczeniami komunikacyjnymi.⁷

Ubezpieczenia te obejmują również roszczenia regresowe Zakładu Ubezpieczeń Społecznych oraz zakładu pracy z tytułu świadczeń wypłaconych poszkodowanemu na podstawie przepisów powyższej ustawy.

Przepisy § 4 ust. 2 pkt 1 i ust. 3, dotyczące wyłączenia z ubezpieczeń komunikacyjnych roszczeń pracowniczych, stosuje się odpowiednio również wtedy, kiedy poszkodowanym żołnierzom lub ich rodzinom przysługują w razie wypadku świadczenia pieniężne przewidziane w przepisach szczególnych⁸ — jeżeli w myśl tych przepisów stanowią one w stosunku do jednostki wojskowej wynagrodzenie wszelkich szkód wynikłych dla poszkodowanych zgodnie z § 4 ust. 4 nowego rozporządzenia.

Przepisy paragrafu 5 obydwóch rozporządzeń są analogiczne i stanowią, że poszkodowanemu z ruchu pojazdu mechanicznego, którego posiadacza nie ustalono, przysługuje tylko świadczenie z tytułu ubezpieczenia następstw nieszczęśliwych wypadków. Treść tego przepisu jest uzasadniona tym, że odpowiedzialność zakładu ubezpieczeń z tytułu ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej posiadacza lub kierowcy pojazdu mechanicznego nie jest samoistna. Zakład ten bowiem przejmuje na siebie obowiązek wypłacenia odszkodowania za konkretnego sprawcę szkody, któ-

⁶ Zgodnie z przepisami § 28 rozporządzenia z dn. 24.IV.1968 r. oraz § 17 i 18 rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 18.VI.1968 r. w sprawie jednorazowych odszkodowań i innych świadczeń przysługujących w razie wypadku przy pracy (Dz. U. Nr 22, poz. 144), wypadki te zostały wyłączone z ubezpieczeń komunikacyjnych z dniem 1.IX.1968 r.

⁷ Patrz art. 123 ustawy z dnia 23.I.1968 r. o powszechnym zaopatrzeniu emerytalnym pracowników i ich rodzin (Dz. U. Nr 3, poz. 8).

⁸ Patrz art. 117 ustawy z dnia 21.XI.1967 r. o powszechnym obowiązku obrony PRL (Dz. U. Nr 44, poz. 220) i art. 65 ustawy z dnia 23.I.1968 r. o zaopatrzeniu inwalidów wojennych i wojskowych oraz ich rodzin (Dz. U. Nr 3, poz. 11).

ry na podstawie przepisów prawa cywilnego będzie zobowiązany do jej naprawienia. Jeżeli zaś sprawca szkody jest nieznan, to jego zobowiązanie nie może być ustalone i przyjęte przez zakład ubezpieczeń.

2. UBEZPIECZENIE NASTĘPSTW NIESZCZĘŚLIWYCH WYPADKÓW

Nieszczęśliwym wypadkiem w rozumieniu rozporządzenia z 1.XII.1961 r. jest uszkodzenie ciała, rozstrój zdrowia lub śmierć, jeżeli zdarzenie to wynikło z ruchu pojazdu mechanicznego albo podczas wsiadania lub wysiadania z niego, jak również wskutek wypadku, pożaru lub wybuchu pojazdu na trasie jazdy (§ 6 ust. 1).

Rozporządzenie z 24.IV.1968 r. wyraźnie określiło w § 6, że ochroną ubezpieczeniową objęte są również nieszczęśliwe wypadki obsługi pojazdu, jakie się jej wydarzyły przy naprawie pojazdu na trasie jazdy oraz bezpośrednio przy załadunku i wyładunku.

Jeżeli nieszczęśliwy wypadek powstał wskutek:

- 1) popełnienia lub usiłowania popełnienia przez poszkodowanego zbrodni, występku albo samobójstwa,
- 2) prowadzenia pojazdu mechanicznego przez poszkodowanego nie posiadającego właściwego prawa jazdy — z wyjątkiem jednak, gdy chodziło o ratowanie życia ludzkiego lub mienia albo o ściganie przestępcy,
- 3) prowadzenia pojazdu przez poszkodowanego znajdującego się w stanie nietrzeźwym —

to świadczenie z obowiązkowego ubezpieczenia następstw NW nie przysługuje (§ 7 ust. 1).

Nowe rozporządzenie recypowało w § 7 ust. 1 w całości powyższe przepisy, z tą jednak zmianą, że w myśl ust. 2 tego paragrafu przepisy pkt 2 i 3 nie mają zastosowania wtedy, gdy z okoliczności wypadku wynika, że brak właściwego prawa jazdy lub stan nietrzeźwości nie miał wpływu na powstanie wypadku.

Dotychczasowe postanowienie (§ 7 ust. 2) upoważniające zakład ubezpieczeń do obniżenia świadczenia z ubezpieczenia NW do 25%, wtedy, gdy poszkodowany nie kierujący pojazdem był w stanie nietrzeźwości i nietrzeźwość ta miała wpływ na powstanie lub rozmiar szkody, zostało zamieszczone w § 7 ust. 3 nowego rozporządzenia.

Stosownie do rozporządzenia z dnia 1.XII.1961 r. — w razie śmierci poszkodowanego wskutek nieszczęśliwego wypadku świadczenie wynosiło:

- 1) 15 000 zł — w razie śmierci osoby w wieku powyżej 14 lat,
- 2) 10 000 zł — w razie śmierci osoby od 7 do 14 lat,
- 3) 7 000 zł — w razie śmierci osoby do 7 lat (§ 8 ust. 1).

Rozporządzenie z dnia 24.IV.1968 r. podwyższyło w § 8 ust. 1 pkt 1 sumę 15 000 zł do 20 000 zł. Rozporządzenie to utrzymało w mocy dotychczasowe przepisy (§ 8 ust. 2—5) regulujące:

- 1) sprawę potrącenia świadczenia wypłaconego za trwałe inwalidztwo ze świadczenia należnego w razie śmierci osoby poszkodowanej, jeżeli śmierć ta, będąca ostatecznym następstwem wypadku, nastąpiła po otrzymaniu świadczenia za trwałe inwalidztwo;
- 2) kolejność, w jakiej wypłaca się świadczenie członkom rodziny zmarłego (małżonek, dzieci, rodzice, inni ustawowi spadkobiercy — krewni zmarłego);

- 3) sprawę zwrotu kosztów pogrzebu osobie, która je poniosła (w razie braku członka rodziny);
- 4) postanowienie pozbawiające prawa do świadczenia uprawnioną osobę, która rozmyślnie spowodowała nieszczęśliwy wypadek, w wyniku którego poszkodowany zmarł.

Przepisy te są zawarte w § 8 ust. 2—5 nowego rozporządzenia.

Dotychczasowa górna granica świadczenia za trwałe inwalidztwo w sumie 30 000 zł (§ 9 ust. 1) została podwyższona w § 9 ust. 1 nowego rozporządzenia do sumy 40 000 zł.

Szczegółowego omówienia wymagają przepisy zawarte w rozporządzeniu z dnia 1.XII.1961 r. (§ 8 ust. 2 i § 9 ust. 3) oraz przepisy, § 8 ust. 2 i § 9 ust. 6 rozporządzenia z dnia 24.IV.1968 r., regulujące sprawę świadczeń z tytułu NW.⁹

Z rozporządzenia z dnia 1.XII.1961 r. (§ 8 ust. 2) wynika, że jeżeli poszkodowany otrzymał świadczenie za trwałe inwalidztwo w myśl § 9 tego rozporządzenia, a następnie zmarł wskutek obrażeń ciała odniesionych w tym samym wypadku, w wyniku którego doznał trwałego inwalidztwa, to sumę świadczenia wypłaconego za trwałe inwalidztwo potrąca się z sumy przewidzianej na wypadek śmierci. Analogiczny przepis zawiera § 8 ust. 2 rozporządzenia z dnia 24.IV.1968 r.

Przykład: Osoba w wieku powyżej lat 14 doznała 30-procentowego trwałego inwalidztwa w wypadku samochodowym. W związku z tym świadczenie wymienione w § 9 ust. 1 wyniesie $40\,000\text{ zł} \times 30\% = 12\,000\text{ zł}$ ($30\,000 \times 30\% = 9\,000\text{ zł}$). Jeżeli w następstwie tego samego wypadku poszkodowany zmarł po otrzymaniu powyższego świadczenia, to osobie uprawnionej będzie przysługiwało świadczenie wymienione w § 8 ust. 1 pkt 1, tj. 20 000 zł (15 000 zł). Po kompensacie świadczeń w myśl § 8 ust. 2 efektywne świadczenie na rzecz osoby uprawnionej wyniesie: $20\,000\text{ zł} - 12\,000\text{ zł} = 8\,000\text{ zł}$ ($15\,000\text{ zł} - 9\,000\text{ zł} = 6\,000\text{ zł}$).

Zgodnie z rozporządzeniem z dnia 1.XII.1961 r. (§ 9 ust. 3), jeżeli poszkodowany zmarł po ustaleniu procentu trwałego inwalidztwa, a świadczenie przewidziane w razie śmierci nie należy się, to świadczenie przysługujące za trwałe inwalidztwo wypłaca się osobie uprawnionej do otrzymania świadczenia w razie śmierci (§ 8 ust. 3).¹⁰

Z powyższego *a contrario* wynika, że jeżeli poszkodowany zmarł po ustaleniu procentu trwałego inwalidztwa, a przyczyną jego śmierci było obrażenie ciała doznane w wypadku samochodowym, to osoba uprawniona otrzyma świadczenie przewidziane na wypadek śmierci (§ 8 ust. 1), a nie ustalone świadczenie za trwałe inwalidztwo.

Przepis § 9 ust. 6 rozporządzenia z dnia 24.IV.1968 r. stanowi, że uprawnionym do otrzymania świadczenia za trwałe inwalidztwo jest sam poszkodowany w wypadku. Jeżeli zmarł on po ustaleniu procentu trwałego inwalidztwa, świadczenie przysługujące za trwałe inwalidztwo wypłaca się osobie uprawnionej do otrzymania

⁹ W związku z podwyższeniem sum ubezpieczenia; na wypadek śmierci — w § 8 ust. 1 pkt 1 do 20 000 zł (w § 8 ust. 1 rozp. z 1.XII.1961 r. było 15 000 zł) oraz na wypadek trwałego inwalidztwa — w § 9 ust. 1 do 40 000 zł (§ 9 ust. 1 przep. dot. — 30 000 zł) w podanym wyżej przykładzie bez nawiasów podane są sumy wynikające z nowych przepisów, a w nawiasach — z przepisów dotychczasowych.

¹⁰ Ma to miejsce wtedy, gdy poszkodowany zmarł wskutek innej przyczyny niż obrażenia ciała doznane w wypadku samochodowym, np. wskutek samoistnej choroby, na jaką cierpiał przed wypadkiem, albo gdy zgon nastąpił po upływie 2 lat od daty wypadku (§ 8 ust. 1).

świadczenia w razie śmierci zgodnie z § 8 ust. 3 lub zwraca się koszty pogrzebu w myśl § 8 ust. 4.

Z porównania przepisów § 9 ust. 3 rozporządzenia z dnia 1.XII.1961 r. z przepisami § 9 ust. 6 rozporządzenia z dnia 24.IV.1968 r. wynika, że treść tych przepisów jest analogiczna pomimo innego sformułowania ust. 6 § 9, a to przez opuszczenie w nim zdania: „a przewidziane w § 8 świadczenie w razie śmierci nie należy się”. W razie bowiem śmierci poszkodowanego wskutek wypadku osoba uprawniona w myśl § 8 ust. 3 rozp. z 24.IV.1968 r. otrzymuje świadczenie przewidziane na wypadek śmierci. Jeżeli jednak po ustaleniu procentu trwałego inwalidztwa poszkodowany umrze z innej przyczyny niż wskutek obrażeń ciała doznanych w wypadku, to świadczenie przewidziane w § 8 na wypadek śmierci nie należy się i wówczas osoba uprawniona otrzymuje tylko świadczenie przysługujące za trwale inwalidztwo — analogicznie jak według omówionych wyżej przepisów (§ 9 ust. 3 i § 8 ust. 3) rozporządzenia z dnia 1.XII.1961 r.

Przepisy § 9 ust. 2—4 regulują sposób i tryb ustalania procentu trwałego inwalidztwa oraz powoływania lekarzy orzekających, zmieniając częściowo pod tym względem dotychczasowe przepisy (§ 9 ust. 2).

Zarówno przepisy dotychczasowe (§ 10—12), jak i przepisy § 10—12 rozporządzenia z dnia 24.IV.1968 r. analogicznie regulują sprawę dodatkowych świadczeń przysługujących poszkodowanemu z tytułu ubezpieczenia następstw nieszczęśliwych wypadków. Z przepisów tych wynika, że oprócz świadczenia przewidzianego w § 9 ust. 1 (§ 9 ust. 1 przepisów dotychczasowych) poszkodowanemu przysługują następujące świadczenia dodatkowe:

- 1) w razie trwałego inwalidztwa zakład ubezpieczeń pokrywa koszty jednorazowego nabycia protez lub specjalnych środków pomocniczych zaleconych przez lekarza oraz koszty przeszkolenia zawodowego,
- 2) zakład ubezpieczeń zwraca udowodnione niezbędne koszty leczenia obejmującego: przewiezienie poszkodowanego do mieszkania oraz do lekarza lub zakładu leczniczego, opiekę lekarską, zarządzoną przez lekarza opiekę pielęgniarską, wszelkie środki badania i leczenia, zabiegi i operacje, jeżeli koszty te powstały przed upływem 2 lat od dnia wypadku.

Należy zaznaczyć, że zakład ubezpieczeń zwraca wymienione wyżej koszty z wyjątkiem świadczeń przysługujących poszkodowanemu z innych środków państwowych lub z innego ubezpieczenia. Jeżeli więc np. poszkodowany, jako ubezpieczony w Zakładzie Ubezpieczeń Społecznych, korzysta z bezpłatnej opieki lekarskiej lub zabiegów, to zakład ubezpieczeń nie zwraca wynikłych stąd kosztów.

Zgodnie z § 13 ust. 1 nowego rozporządzenia (§ 13 przep. dotychczasowych) wypłata świadczenia z ubezpieczenia następstw nieszczęśliwych wypadków następuje niezwłocznie po ustaleniu okoliczności uzasadniających tę wypłatę (śmierć, ustalenie procentu trwałego inwalidztwa) niezależnie od postępowania, które ma na celu ustalenie odpowiedzialności cywilnej za dany wypadek, z tym jednak zastrzeżeniem, że jeżeli po ukończeniu postępowania okaże się, iż posiadacz pojazdu lub kierowca ponoszą odpowiedzialność w myśl przepisów prawa cywilnego za spowodowanie wypadku, to wypłacone świadczenie z obowiązkowego ubezpieczenia następstw nieszczęśliwych wypadków zalicza się na poczet przysługującego tej samej osobie świadczenia z obowiązkowego ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej.

3. UBEZPIECZENIE ODPOWIEDZIALNOŚCI CYWILNEJ

Przepisy paragrafu 14 zarówno pierwszego, jak i drugiego rozporządzenia ustalają zasady odpowiedzialności zakładu ubezpieczeń z tytułu obowiązkowego ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej. Zgodnie z tymi przepisami zakład ubezpieczeń pokrywa zobowiązania posiadacza lub kierowcy pojazdu mechanicznego, jakie na podstawie przepisów prawa cywilnego powstaną w związku ze szkodą wyrządzoną ruchem tego pojazdu zarówno w zakresie szkód osobowych (śmierć, uszkodzenie ciała, rozstrój zdrowia), jak i szkód rzeczowych (utrata, zniszczenie lub uszkodzenie mienia).¹¹ Przepisy te nie określają górnej granicy sumy, do jakiej zakład ubezpieczeń odpowiada z powyższego tytułu, ponieważ wysokość odszkodowania należnego poszkodowanemu z tytułu odpowiedzialności cywilnej sprawcy szkody ustala się na podstawie przepisów prawa cywilnego. Dlatego też przepisy paragrafu 15 obu omawianych rozporządzeń stanowią, że zakład ubezpieczeń świadczy w granicach odpowiedzialności cywilnej posiadacza lub kierowcy pojazdu mechanicznego.

Rozporządzenie z 24.IV.1968 r. w § 16 pkt 1 i 4—8 — analogicznie do przepisów dotychczasowych (§ 16 pkt 1—6) — wyłącza odpowiedzialność zakładu ubezpieczeń za szkody:

- 1) wyrządzone osobom bliskim posiadaczowi pojazdu mechanicznego — z wyjątkiem szkód będących następstwem wypadków śmiertelnych;
- 2) wynikłe w przewożonych za opłatą ładunkach, przesyłkach lub bagażu;
- 3) polegające na zniszczeniu, uszkodzeniu lub utracie gotówki, papierów wartościowych itp.;
- 4) w drzewostanie lasów na skutek wzniesienia pożaru;
- 5) w zwierzynie łownej i ptactwie domowym;
- 6) nie przekraczające 300 zł (tzw. franszyza integralna).

Jednocześnie jednak § 16 rozp. z 24.IV.1968 r. wprowadza istotne zmiany i uzupełnienia dotychczasowych przepisów, a mianowicie:

1. Postanowienia pkt 1 § 16 zwięzły krąg „osób bliskich” posiadaczowi pojazdu. Według dotychczasowych przepisów (§ 16 ust. 1) za osoby bliskie uważano się wszystkie osoby w nich wymienione, związane z posiadaczem określonym stopniem pokrewieństwa lub powinowactwa. Nowe przepisy zaliczają do „osób bliskich” posiadaczowi tylko te spośród wymienionych w nich osób (krewnych i powinowatych), które zamieszkują razem z posiadaczem pojazdu i prowadzą z nim wspólne gospodarstwo domowe. Zmiana ta jest uzasadniona. W wypadku bowiem spowodowanym ruchem pojazdu mechanicznego może ponieść szkodę taki krewny lub powinowaty posiadacza, z którym nie łączy go żadna więź ekonomiczna, pozbawienie więc takiego poszkodowanego ochrony ubezpieczeniowej byłoby niesłuszne.
2. Nowe rozporządzenie w § 16 wyraźnie precyzuje, że zakład ubezpieczeń nie odpowiada: w pkt 2 — za szkody wyrządzone przez kierowcę posiadaczowi po-

¹¹ Należy zaznaczyć, że rozporządzenie z 24.IV.1968 r. nie zawiera dotychczasowego określenia „upoważniony kierowca”, lecz tylko określenie „kierowca”. Wynika to stąd, że rozporządzenie to zapewnia ochronę ubezpieczeniową również poszkodowanym z ruchu pojazdu prowadzonego przez kierowcę, który wszedł w posiadanie tego pojazdu wskutek popełnienia przestępstwa (tj. przez kierowcę nie upoważnionego). W związku jednak z takim rozwiązaniem tej kwestii, do kierowcy „nie upoważnionego” stosuje się sankcję przewidzianą w § 17 ust. 1 rozporządzenia (regres).

jazdu, a w pkt 3 — za szkody wyrządzone poszkodowanemu przez nie ustalonego posiadacza lub kierowcę pojazdu mechanicznego.

Sprawę roszczeń regresowych zakładu ubezpieczeń regulują przepisy paragrafu 17 omawianych rozporządzeń, przy czym rozp. z 24.IV.1968 r. także i w tym zakresie wprowadziło istotne zmiany.

Według dotychczasowych przepisów (§ 17 ust. 1) zakład ubezpieczeń był obowiązany dochodzić zwrotu wypłaconego świadczenia od kierowcy, który spowodował szkodę:

- 1) rozmyślnie,
- 2 w stanie nietrzeźwości,
- 3) nie posiadając właściwego prawa jazdy.

To roszczenie regresowe może być ograniczone w stosunku do kierowcy, który spowodował szkodę, znajdując się w stanie nietrzeźwości, lub przez kierowcę nie posiadającego właściwego prawa jazdy, jeżeli przemawiają za tym względy społeczne i gospodarcze. W takich sytuacjach roszczenie regresowe może być zmniejszone do 50% wypłaconego poszkodowanemu świadczenia, przy czym dochodzona od kierowcy kwota nie może przekroczyć 10 000 zł (§ 17 ust. 2).

Przepisy rozp. z 24.IV.1968 r. recypowały w § 17 wyżej przytoczone postanowienia, wprowadzając do nich jednocześnie następujące zmiany i uzupełnienia:

- 1) ust. 1 tego paragrafu zobowiązuje zakład ubezpieczeń do dochodzenia roszczeń regresowych również od kierowcy pojazdu nie zarejestrowanego oraz od kierowcy, który wszedł w posiadanie pojazdu wskutek popełnienia przestępstwa,
- 2) w myśl ust. 3 § 17 przepisy regulujące sprawę dochodzenia roszczeń regresowych oraz ograniczenia ich wysokości nie mają zastosowania do kierowców będących cudzoziemcami dewizowymi.

Z dotychczasowych przepisów (§ 18) wynika, że osoba uprawniona mogła zgłosić swoje roszczenia (jakie ma do posiadacza lub kierowcy pojazdu mechanicznego) bezpośrednio zakładowi ubezpieczeń (ust. 1) oraz że roszczenie zgłoszone względem posiadacza lub kierowcy powinno być przez nich przekazane zakładowi ubezpieczeń (ust. 2). Takie sformułowanie omawianych przepisów budziło wątpliwości, czy osoba uprawniona może wystąpić na drogę sądową bezpośrednio przeciwko zakładowi ubezpieczeń z pominięciem posiadacza (kierowcy) pojazdu.¹²

Nowe rozporządzenie w ust. 1 § 18 reguluje tę sprawę w ten sposób, że osoba uprawniona może zgłosić roszczenie bezpośrednio do zakładu ubezpieczeń i dochodzić go od tego zakładu. Ustęp 2 tego paragrafu zachował brzmienie dotychczasowe.

Istotnym uzupełnieniem omawianego przepisu jest wprowadzenie do § 18 ustępu 3, w myśl którego w razie wystąpienia osoby uprawnionej przeciwko posiadaczowi pojazdu lub kierowcy o naprawienie szkody spowodowanej jego ruchem sąd (komisja arbitrażowa) ma obowiązek zapozwania także zakładu ubezpieczeń.¹³

Przepisy paragrafu 19 obydwóch rozporządzeń analogicznie regulują sprawę wypłaty świadczenia z tytułu obowiązkowego ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej w ten sposób, że zakład ubezpieczeń wypłaca to świadczenie bezpośrednio

¹² Patrz orzeczenie SN cyt. w pkt 7 na końcu artykułu.

¹³ Zapozwanie zakładu ubezpieczeń następuje w trybie art. 195 k.p.c.

osobie uprawnionej do uzyskania odszkodowania i zawiadamia o tym posiadacza pojazdu mechanicznego.

Zgodnie z przepisami paragrafu 20 omawianych rozporządzeń z przyznanego świadczenia z obowiązkowego ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej potrąca się wypłacone tej samej osobie z tytułu tego samego zdarzenia świadczenie z obowiązkowego ubezpieczenia następstw nieszczęśliwych wypadków oraz — w zakresie szkody majątkowej — odszkodowanie z tytułu innych ubezpieczeń.

Przykład: Kierowca samochodu ciężarowego, wskutek niezachowania przepisów o ruchu pojazdów mechanicznych na skrzyżowaniu ulic, potrącił prawidłowo jadący samochód osobowy. W wyniku tego wypadku kierowca samochodu osobowego doznał trwałego 50% inwalidztwa, a jego samochód (ubezpieczony od auto-casco) został uszkodzony. Ze względu na to, że wypadek powstał z wyłącznej winy kierowcy samochodu ciężarowego, kierowcy samochodu osobowego przysługuje zarówno za doznaną szkodę osobową, jak i szkodę rzeczową świadczenie z obowiązkowego ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej kierowcy samochodu ciężarowego. Zanim jednak zostało zakończone postępowanie w sprawie ustalenia odpowiedzialności cywilnej, zakład ubezpieczeń wypłacił kierowcy samochodu osobowego świadczenie za szkodę osobową z obowiązkowego ubezpieczenia następstw nieszczęśliwych wypadków i za szkodę rzeczową (uszkodzony samochód) odszkodowanie z tytułu dobrowolnego ubezpieczenia samochodu od auto-casco. W myśl wyżej cyt. § 20 — z sumy odszkodowania z tytułu obowiązkowego ubezpieczenia OC komunikacyjnego należy potrącić wypłacone poszkodowanemu świadczenie z NW komunikacyjnego oraz wypłacone mu świadczenie z ubezpieczenia auto-casco.

4. INNE PRZEPISY

Przepisy § 21 zarówno nowego, jak i dotychczasowego rozporządzenia regulują sprawę zapłaty składek za obowiązkowe ubezpieczenia komunikacyjne oraz określają, jak należy postępować w razie zbycia pojazdu.

Obowiązkowe ubezpieczenia komunikacyjne (nowe rozporządzenie) dotyczą również osób wjeżdżających na teren Polski pojazdami zarejestrowanymi za granicą i dlatego należy tu zwrócić uwagę na następujące przepisy.

Według przepisów dotychczasowych (§ 21 ust. 2) od zapłaty składek zwolnieni byli właściciele pojazdów mechanicznych zamieszkali za granicą, przyjeżdżający do Polski na pobyt czasowy i posiadający ważne na czas pobytu w Polsce dowody ubezpieczenia, wydane na podstawie umów ubezpieczenia zawartych przez zakład ubezpieczeń z zagranicznymi zakładami ubezpieczeń.

Przepisy zaś § 21 ust. 2 i 4 rozporządzenia z 24.IV.1968 r. wprowadziły tu następujące postanowienia:

- 1) posiadacze wymienionych wyżej pojazdów są zwolnieni od zapłaty składek za obowiązkowe ubezpieczenia, jeżeli polski zakład ubezpieczeń ma zapewniony zwrot wypłaconego odszkodowania (refundację) od właściwego zagranicznego zakładu ubezpieczeń,
- 2) ważność dokumentu ubezpieczeniowego (na okres pobytu w Polsce) wystawionego cudzoziemcowi przez zakład ubezpieczeń lub dowodu zapewniają-

cego zwrot wypłaconego odszkodowania (1) sprawdza graniczny urząd celny przy wjeździe do Polski i przy wyjeździe pojazdu zarejestrowanego za granicą. W braku takiego dokumentu lub expiracji terminu jego ważności przed wyjazdem z Polski posiadacz pojazdu jest obowiązany zapłacić składkę ubezpieczeniową we wskazanym przez urząd celny przedstawicielstwie zakładu ubezpieczeń.

Zgodnie z przepisami rozp. z 1.XII.1961 r. (§ 22), w razie wypadku posiadacz (kierowca) pojazdu mechanicznego jest obowiązany zapewnić pomoc lekarską osobom, które doznały obrażenia ciała lub rozstroju zdrowia, ustalić ich tożsamość i miejsce zamieszkania i w razie potrzeby zabezpieczyć mienie osób poszkodowanych (ust. 1). Ponadto posiadacz (kierowca) pojazdu i osoba zgłaszająca roszczenie powinni w miarę możliwości zawiadomić o wypadku najbliższy posterunek MO i zakład ubezpieczeń (ust. 2).

Przepisy ust. 1 § 22 nowego rozporządzenia są analogiczne do cyt. wyżej przepisów (§ 22 ust. 1). Nowe natomiast brzmienie nadano ust. 2 § 22, z którego wynika, że posiadacz pojazdu (kierowca) i osoba zgłaszająca roszczenie są obowiązani bezzwłocznie zawiadomić Milicję Obywatelską tylko o takim wypadku, w wyniku którego są ofiary w ludziach, oraz o wypadku, którego okoliczności nasuwają przypuszczenie, że zostało popełnione przestępstwo.

Paragrafy 23—24 rozp. z 1.XII.1961 r. oraz § 23—24 rozp. z 24.IV.1968 r. zawierają przepisy regulujące tryb postępowania w celu ustalenia wysokości świadczeń oraz ich wypłatę.

Należy wreszcie zwrócić uwagę na treść § 25 rozp. z 24.IV.1968 r., analogiczną do treści ust. 4 § 25 rozp. z 1.XII.1961 r. Z brzmienia tych przepisów wynika, że w razie zbiegu obowiązkowego ubezpieczenia następstw nieszczęśliwych wypadków z ruchu pojazdów mechanicznych z dobrowolnym ubezpieczeniem (ogólnym) następstw nieszczęśliwych wypadków, wynikającym z umowy zawartej przez jednostkę gospodarki uspołecznionej — zakład ubezpieczeń wypłaca świadczenie z wyższej sumy ubezpieczenia. Chodzi tu oczywiście o dobrowolną umowę ubezpieczenia, zawartą na koszt uspołecznionego zakładu pracy. Jest to drugi wypadek zastosowania w obowiązkowym ubezpieczeniu komunikacyjnym kompensaty świadczeń, należnych poszkodowanemu z tytułu kilku ubezpieczeń.¹⁴

Reasumując przytoczone wyżej wywody na tle porównania przepisów zawartych w obydwóch omawianych rozporządzeniach, należy stwierdzić, że nowe przepisy znacznie rozszerzyły zakres ochrony ubezpieczeniowej osób poszkodowanych w wypadkach komunikacyjnych.

5. ORZECZNICTWO SĄDU NAJWYŻSZEGO W SPRAWACH WYPADKOWYCH Z RUCHU POJAZDÓW MECHANICZNYCH

Przytoczone niżej orzecznictwo, interpretujące przepisy obowiązkowego ubezpieczenia komunikacyjnego i wyjaśniające zasady odpowiedzialności cywilnej w sprawach wynikłych z wypadków z ruchu pojazdów mechanicznych, zostało wydane pod rządem rozporządzenia z dnia 1.XII.1961 r. (Dz. U. Nr 55, poz. 311). W przeważającej części orzecznictwo to jest nadal aktualne po wejściu w życie

¹⁴ Patrz § 20 obydwóch rozporządzeń. Przepis cytowanego § 25 straci na praktycznym znaczeniu po wejściu w życie rozporządzenia wymienionego w art. 23 ustawy z dnia 23.I.1968 r. o świadczeniach pieniężnych za wypadki przy pracy (Dz. U. Nr 3, poz. 6).

rozporządzenia z dnia 24.IV.1968 r. (Dz. U. Nr 15, poz. 89). Nieliczne orzeczenia, które dotyczą wyłącznie stanu prawnego istniejącego do dnia 1.I.1968 r., zostały tu zamieszczone z przyczyn wskazanych na początku artykułu.

1. Obowiązki kierowcy polegają nie tylko na przestrzeganiu wyraźnych przepisów ruchu drogowego, lecz także na takim zachowaniu się, jakiego wymaga wytworzona sytuacja w celu uniknięcia niebezpieczeństwa dla życia, zdrowia i mienia pasażerów i osób postronnych (...). W pewnych szczególnych sytuacjach, które mogą zachodzić przy ruchu pojazdów mechanicznych, a których oczywiście żadne przepisy nie mogą ująć w sposób w pełni wyczerpujący, może z natury rzeczy nasuwać się konieczność także zatrzymania samochodu. Taka sytuacja może zachodzić w szczególności wtedy, gdy zaszło „oślepienie” kierowcy przez reflektory samochodu jadącego w przeciwnym kierunku.

(SN 12.I.1960 r. 3 CR 390/59, PZS 1961 r. nr 3, str. 67).

2. Odpowiedzialność za zawiniony wypadek samochodowy ciąży przede wszystkim na kierowcy, od którego wymaga się ścisłego przestrzegania wszelkich przepisów dotyczących ruchu pojazdów mechanicznych na drogach publicznych w interesie bezpieczeństwa wszystkich osób korzystających z tych dróg oraz celem ochrony mienia na nich się znajdującego. Do najcięższych uchybień kierowcy pojazdu należy naruszenie bezwzględnego zakazu picia alkoholu. Ani namowa, ani nakaz, któremu był w stanie się oprzeć, nie mogą go usprawiedliwić, ani tym bardziej zwolnić go od odpowiedzialności. Zachowanie się poszkodowanego polegające na współudziale picia alkoholu z szoferem, chociaż jest okolicznością mającą wpływ na wysokość odszkodowania, nie może jednak prowadzić do obniżenia go aż w połowie, stwarzając niezgodne z zasadami doświadczenia życiowego mniemanie, że wina pijącego alkohol kierowcy samochodowego i wina z nim pijącego pasażera — w razie wypadku — jest jednakowa. Wniosek o równym bądź zbliżonym stopniu współprzyczynienia się takiego pasażera do wypadku mogłyby usprawiedliwić dopiero szczególne okoliczności.

(SN 22.VIII.1958 r. 1 CR 29/58, OSPiKA 1959 r., z. 11, poz. 290).

3. Jezdnia, zwłaszcza o dużym nasileniu ruchu kołowego, jest terenem, na którym istnieje potencjalne niebezpieczeństwo wypadku. Obowiązek kierowcy pojazdu mechanicznego do ścisłego przestrzegania przepisów ruchu i jego odpowiedzialność za ich przekroczenie nie oznacza, żeby przechodzień mógł ograniczyć się tylko do prawidłowego wyboru miejsca i czasu przekroczenia jezdni, natomiast żeby nie miał on żadnego obowiązku zwrócenia uwagi na sytuację, jaka istnieje na jezdni i jaka ewentualnie pociąga za sobą niebezpieczeństwo wypadku, choćby nawet wywołane przez niewłaściwe zachowanie się innego użytkownika jezdni. Przekroczenie jezdni wymaga nie tylko zastosowania się do przepisów ruchu, lecz także zachowania przeciętnej ostrożności, której jednym z elementów jest zwrócenie przez przechodnia uwagi, czy w danej konkretnej sytuacji nie grozi mu niebezpieczeństwo ze strony naruszającego przepisy ruchu pojazdów mechanicznych.

Niezachowanie takiej ostrożności przy przekraczaniu jezdni uzasadnia przyjęcie przyczynienia się — w odpowiednio określonym stopniu — przechodnia do powstania wypadku.

(SN 24.V.1963 r. 2 CR 439/62, OSPiKA 1964 r., z. 9, poz. 185 — z głosem A. Szpunara).

4. W myśli prawidłowej wykładni art. 152 i 153 k.z.¹⁵ wina poszkodowanego może uchylić odpowiedzialność wynikającą z tych przepisów tylko wówczas, gdy zawinione działanie poszkodowanego stanowi wyłączną przyczynę powstania szkody. Z tego wynika, że jeżeli obok zachowania się poszkodowanego do wypadku przyczyniły się inne okoliczności, choćby przez kierowcę i właściciela samochodu nie zawinione, to odpowiedzialność właściciela z art. 152 i 153 k.z. istnieje, a przyczynienie się poszkodowanego może uzasadniać tylko obniżenie wysokości odszkodowania na podstawie art. 158 § 2 k.z.
(SN 24.VIII.1964 r. I CR 48/64, OSPiKA 1965 r., z. 9, poz. 201 — z notką W.S.).
5. Określenie „kierowca pojazdu mechanicznego”, użyte w § 17 rozp. RM z dnia 1.XII.1961 r. w sprawie obowiązkowych ubezpieczeń następstw nieszczęśliwych wypadków i odpowiedzialności cywilnej z ruchu pojazdów mechanicznych (Dz. U. z 1961 r. Nr 55, poz. 311), obejmuje również posiadacza w rozumieniu § 14 i 15 tegoż rozporządzenia, jeżeli prowadził on pojazd osobiście.
(SN 2.III.1965 r. III CO 8/65, OSPiKA 1966 r., z. 9, poz. 202).
6. Wskutek obowiązkowego ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej z ruchu pojazdów mechanicznych uprawnionemu do odszkodowania przysługuje roszczenie nie tylko przeciwko posiadaczowi lub upoważnionemu przez niego kierowcy pojazdu mechanicznego, ale także przeciwko Państwowemu Zakładowi Ubezpieczeń. Uprawniony do odszkodowania może dochodzić swego roszczenia przeciwko wymienionym osobom w drodze sądowej bez konieczności uprzedniego wyczerpania drogi pozasądowej.
(SN 4.X.1965 r. II CR 296/65, OSPiKA 1966 r., z. 9, poz. 206).
7. Przepisy rozporządzenia 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) nie dają podstawy do żądania wielokrotnego świadczenia przewyższającego poniesioną szkodę, która wynika ze zderzenia się dwóch lub więcej pojazdów mechanicznych, a zarówno sprawca szkody jak i poszkodowany byli uczestnikami obowiązkowego ubezpieczenia NW i OC.
(SN 5.I.1966 r. II CR 201/65, OSPiKA 1967 r., z. 4, poz. 98).
8. W razie istnienia warunków dających — w myśl § 17 ust. 2 rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 1.XII.1961 r. w sprawie obowiązkowych ubezpieczeń następstw nieszczęśliwych wypadków i odpowiedzialności cywilnej z ruchu pojazdów mechanicznych — podstawę do obniżenia roszczenia Państwowego Zakładu Ubezpieczeń względem kierowcy o zwrot świadczenia wypłaconego poszkodowanemu, należność PZU z tego tytułu ulega zmniejszeniu w zakresie przewidzianym w tym przepisie; odpowiedzialność regresowa kierowcy, oparta na § 17 ust. 2 cyt. rozporządzenia, nie może przekraczać 10 000 złotych również wtedy, gdy 50% świadczenia wypłaconego przez PZU stanowi kwotę wyższą; rozpoznając roszczenie PZU oparte na § 17 ust. 2 rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 1.XII.1961 r., sąd kontroluje dopuszczalność i zakres zastosowanej przez PZU obniżki.
(SN 15.IV.1967 r. III CZP 21/67, PUG 1967 r., z. 10, str. 337).

¹⁵ Art. 435 i 436 § 1 k.c.

9. I. Roszczenie regresowe ZUS-u z art. 26 dekretu z 25.VI.1954 r. o powszechnym zaopatrzeniu emerytalnym pracowników i ich rodzin (Dz. U. z 1958 r. Nr 23, poz. 97) do kierowcy samochodu, który spowodował wypadek pracownika, jest oparte na odmiennym stanie faktycznym od leżącego u podstaw roszczenia PZU do kierowcy ubezpieczonego w zakresie odpowiedzialności cywilnej o zwrot świadczeń wypłaconych poszkodowanemu przez ruch samochodu; np. dotyczące tego roszczenia przepisy rozporządzenia Rady Ministrów z 1.XII.1961 r. (Dz. U. Nr 55, poz. 311) nie mają zastosowania do roszczenia regresowego ZUS.

II. Związanie sądu wojewódzkiego ustaleniami wyroku skazującego pozwanego (art. 11 k.p.c.) za nieumyślne spowodowanie śmierci nie zwalnia tego sądu od ustaleń, w jakim zakresie denat przyczynił się do śmiertelnego dlań wypadku i w jakim stopniu z tej przyczyny obowiązek naprawienia szkody przez pozwanego ulega zmniejszeniu stosownie do art. 362 k.c.

III. Stosownie do § 18 ust. 2 rozporządzenia Rady Ministrów z 1.XII.1961 r. (Dz. U. Nr 55, poz. 311) kierowca pojazdu objętego obowiązkowym ubezpieczeniem następstw nieszczęśliwych wypadków i odpowiedzialności cywilnej z ruchu pojazdów mechanicznych obowiązany jest przekazać PZU skierowane do niego roszczenie odszkodowawcze, a to w celu umożliwienia niezwłocznego załatwienia sprawy bez konieczności kierowania jej na drogę sądową.

(SN 22.XI.1966 r. I PR 487/66, NP 1967 r., z. 7—8, str. 1006).

10. Przepis art. 446 § 3 k.c. wprowadził zarówno w stosunku do przepisu art. 166 k.z., jak i w stosunku do poglądów orzecznictwa wykształconego na gruncie tego ostatniego przepisu zmianę, że roszczenie członków rodziny zmarłego nie ma już charakteru „zadośćuczynienia za krzywdę moralną”, lecz stanowi odszkodowanie. W odróżnieniu od przyjętej wykładni art. 166 k.z., przepis art. 446 § 3 k.c. wymaga istnienia znacznego pogorszenia sytuacji życiowej członków rodziny zmarłego. Dotychczasowe kryteria pogorszenia się tej sytuacji przyjęte w tym orzecznictwie mogą być obecnie stosowane tylko odpowiednio, jeżeli uwzględniają element znacznego pogorszenia się sytuacji.

(SN 25.VII.1967 r. I CR 81/67, OSNCP 1968 r., z. 3, poz. 48).

ZBIGNIEW KUBEC

○ niektórych instytucjach w projekcie kodeksu karnego

(warunkowe umorzenie, poszerzona obrona i bójka)

1. Projekt nowego kodeksu karnego stwarza znacznie większe aniżeli obecnie obowiązujący kodeks karny możliwości rozwarstwienia przestępstw w zależności od stopnia ich społecznego niebezpieczeństwa oraz znacznie większe możliwości zróżnicowania sposobów oddziaływania na sprawców ciężkich przestępstw i na sprawców drobnych przestępstw.