

Zbigniew Czerski

Zasady odpowiedzialności cywilnej związanej z wypadkami w ruchu drogowym : zagadnienia wybrane

Palestra 18/2(194), 19-28

1974

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.

pośrednim związku z nadużyciem medykamentów²³, rodząc problem karnej odpowiedzialności za ujemne skutki wypadku.

Odpowiedź na pytanie, czy kierowca ponosi odpowiedzialność za wypadek, gdy jego przyczyną jest użycie medykamentów, nie może być jednoznaczna w sensie wyłączającym czy też afirmującym tę odpowiedzialność. Ocena bowiem zależy od stanu świadomości całej rzeszy kierowców. Społeczeństwo dopiero uświadamia sobie powoli fakt, że niektóre leki mogą być niebezpieczne. Problem sprowadza się zatem do kwestii, jakie leki są niebezpieczne i w jakich dawkach. Kierowcy muszą jednak działać w tym zakresie z pełnym zaufaniem do lekarzy. Jeżeli lekarz nie ostrzeże pacjenta, że po zażyciu określonego środka nie wolno w ciągu określonego czasu prowadzić samochodu, a na opakowaniu tego leku nie umieszczono też takiego ostrzeżenia, to brak jest podstaw do przyjęcia odpowiedzialności karnej. Taki kierowca nie może faktycznie przewidzieć ujemnych skutków prowadzenia pojazdu po zażyciu określonego specyfiku. Generalnie zatem biorąc, nie odpowiada on za wypadek. Odpowiedzialność taka może tu zachodzić wyjątkowo, jak np. w stosunku do lekarzy albo w razie użycia przez kierowcę środków, co do których zamieszczono omawiane wyżej ostrzeżenie na opakowaniu.

Problem ten komplikuje się jednak przez to, że niektóre leki mogą na pewien czas poprawiać sprawność psychofizyczną kierowcy (np. krańcowo zmęczonego) lub kierowcy, który uległ szokowi, a który zmuszony jest do prowadzenia pojazdu. Nie można zatem generalnie zakazać prowadzenia pojazdu po użyciu jakiegokolwiek specyfiku. Gdyby taki zakaz wolno było wydać, ustalenie winy nie przedstawiałoby żadnych trudności.

²³ K. Wagner, H. J. Wagner: Handbuch der Verkehrsmedizin, Berlin, Heidelberg, New York 1968.

ZBIGNIEW CZERSKI

Zasady odpowiedzialności cywilnej związanej z wypadkami w ruchu drogowym

Zagadnienia wybrane

Przedmiotem artykułu są zagadnienia zarówno procesowe jak i dotyczące prawa materialnego, związane z dochodzeniem roszczeń będących następstwem wypadków drogowych spowodowanych ruchem pojazdów mechanicznych. Autor opiera się w swych rozważaniach na najnowszym orzecznictwie Sądu Najwyższego — ze szczególnym uwzględnieniem stosunku, jaki zachodzi między zakresem odpowiedzialności cywilnej posiadacza lub kierowcy pojazdu mechanicznego a odpowiedzialnością Państwowego Zakładu Ubezpieczeń w ramach obowiązkowych ubezpieczeń komunikacyjnych.

Coraz szybszy rozwój motoryzacji w naszym kraju niesie za sobą — niestety — stale rosnącą liczbę wypadków w ruchu drogowym. Roszczenia odszkodowawcze związane z tymi wypadkami coraz częściej figurują na wokandach sądowych, a problematyka prawna dotycząca tych roszczeń znajduje odbicie w orzecznictwie Sądu Najwyższego. Orzecznictwo to dotyczy z reguły spraw wynikłych na tle wypadków powstałych w związku z ruchem pojazdów mechanicznych, a więc przede wszystkim samochodów.

Artykuł niniejszy obejmuje problematykę prawną, jaka znalazła odbicie w orzecznictwie Sądu Najwyższego ostatnich lat.

Każdy adwokat, wykonujący zawód w zespole adwokackim, spotyka się w swej praktyce cywilnej przede wszystkim z roszczeniami odszkodowawczymi osób poszkodowanych w wyniku wypadku, najczęściej zatem jest pełnomocnikiem strony powodowej. Jego przeciwnikiem w charakterze strony pozwanej będzie więc zawsze (niezależnie od innych pozwanych) Państwowy Zakład Ubezpieczeń, a to z mocy przepisów rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 24.IV.1968 r. w sprawie obowiązkowych ubezpieczeń komunikacyjnych (Dz. U. Nr 15, poz. 89). Również Państwowy Zakład Ubezpieczeń będzie z reguły wypłacał sumę należnego odszkodowania, będąc do tego zobowiązany z mocy § 14 cyt. rozp.

W tych warunkach nie może dziwić fakt, że Sąd Najwyższy w swych orzeczeniach zajmuje się wykładnią przepisów odnoszących się do odpowiedzialności Państwowego Zakładu Ubezpieczeń za następstwa wypadków związanych z ruchem pojazdów mechanicznych.

Dokonana przez Sąd Najwyższy wykładnia przepisów prawa cywilnego w powiązaniu z przepisami rozporządzenia Rady Min. z dnia 24.IV.1968 r. w sprawie obowiązkowych ubezpieczeń komunikacyjnych wyjaśniła cały szereg problemów prawnych, jakie się wyłoniły na tle spraw dotyczących zasad odpowiedzialności cywilnej wskutek wypadków spowodowanych ruchem pojazdów mechanicznych.

I

Na wstępie przytoczyć tu należy orzeczenie Sądu Najwyższego z dnia 3 maja 1972 r. I CR 57/72¹, którego teza głosi, że „przy ocenie wymagalności roszczeń w stosunku do PZU z tytułu ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej posiadacza pojazdu mechanicznego miarodajne są przepisy i zasady prawa cywilnego dotyczące odpowiedzialności posiadacza pojazdu i wymagalności roszczeń w stosunku do niego”.

Teza ta, odnosząca się przede wszystkim do zagadnienia wymagalności roszczeń w stosunku do PZU, stanowi odpowiedź na zarzut rewizyjny strony pozwanej, tj. PZU, który zakwestionował zasadzenie odsetek na rzecz strony powodowej od zasądzonych kwot. W uzasadnieniu wyroku Sąd Najwyższy stwierdził, że zasadzenie odsetek od PZU na rzecz strony powodowej znajduje oparcie — w myśl ogólnej zasady, jaka została sformułowana w przytoczonej wyżej tezie — w przepisach art. 455 i 481 § 1 k.c.

Jednakże tak ogólne sformułowanie tezy, które w kwestii odpowiedzialności PZU odsyła do przepisów prawa cywilnego, jakie są właściwe dla odpowiedzialności posiadacza pojazdu, nie wydaje się dostatecznie

¹ OSPIKA zes. 4/1973, poz. 78.

precyzyjne. Ani bowiem w cytowanej wyżej tezie, ani też w uzasadnieniu wyroku nie wspomina się nic o tym, że między odpowiedzialnością cywilną PZU z tytułu roszczeń skierowanych do posiadacza pojazdu a taką odpowiedzialnością tegoż ostatniego nie można postawić znaku równania.

Warto więc w związku z tym zaznaczyć, że wprawdzie żadne przepisy nie zakreslają górnej granicy sumy, do jakiej PZU odpowiada z tytułu odpowiedzialności cywilnej posiadacza pojazdu, ponieważ wysokość odszkodowania należnego poszkodowanemu z tytułu tej odpowiedzialności cywilnej ustala się na podstawie prawa cywilnego (art. 361—363, 444—447 k.c.), jednakże z mocy cyt. rozp. z dnia 24.IV.1968 r. PZU za niektóre szkody nie odpowiada. Zgodnie bowiem z § 16 tegoż rozp. PZU nie odpowiada za szkody wyrządzone osobom bliskim posiadacza pojazdu mechanicznego, z wyjątkiem jedynie szkód będących następstwem wypadków śmiertelnych (za osoby bliskie uważa się zamieszkujących z posiadaczem pojazdu i prowadzących z nim wspólne gospodarstwo domowe: małżonka, dzieci własne, przysposobione i przyjęte na wychowanie, pasierbów, wnuki, rodziców, ojczyzna, macochę, dziadków, rodzeństwo, teściów, zięciów i synowe), a ponadto za szkody: wyrządzone przez kierowcę posiadaczowi pojazdu, wyrządzone przez kierowcę lub posiadacza pojazdu mechanicznego, którego tożsamości nie ustalono, wynikłe w przewożonych za opłatą ładunkach, przesyłkach lub w bagażu, polegające na utracie, zniszczeniu lub uszkodzeniu gotówki, biżuterii, papierów wartościowych, wszelkiego rodzaju dokumentów oraz zbiorów filatelistycznych, numizmatycznych i innych, w drzewostanie lasów na skutek wzniesienia pożaru, w zwierzynie łownej i ptactwie domowym, wreszcie za szkody, które nie przekraczają 300 zł. Za wyliczone wyżej szkody odpowiadać będzie zatem wyłącznie sam posiadacz lub kierowca pojazdu mechanicznego.

Ma to doniosłe znaczenie praktyczne. Zgodnie bowiem z ogólną zasadą (§ 18 cyt. rozp.) osoba uprawniona może dochodzić roszczenia, jakie ma do posiadacza lub kierowcy pojazdu mechanicznego, bezpośrednio od zakładu ubezpieczeń. Dlatego też zapozwanie w procesie cywilnym jako współpозwanego, tj. posiadacza pojazdu lub kierowcy, obok pozwanego PZU nie jest konieczne. Jednakże w sytuacji gdy PZU zasłoni się skutecznie ograniczeniem swej odpowiedzialności wynikającym z przepisu § 16 cyt. rozporządzenia, zabrakłoby wówczas w procesie pozwanego, od którego odszkodowanie lub jego część mogłyby być zasądzone. Ponieważ realizacja zasądzonych roszczenia od pozwanego PZU w razie wygrania procesu jest łatwa i nie nastęrcza problemów, przeto wielu pełnomocników powodów ogranicza się — korzystając z § 18 cyt. rozp. — do zapozwania w procesie samego tylko PZU. Ale jest to — jak wykazano wyżej — dość ryzykowne i dlatego praktyki takiej nie można zalecać.

Omawiając przy tej okazji zagadnienia procesowe, a w szczególności zagadnienia legitymacji biernej w procesie o odszkodowanie za szkody wynikłe z ruchu pojazdu mechanicznego, należy wyjaśnić ostatecznie ten problem wynikający z brzmienia przepisu § 18 cyt. rozp., a to ze względu na ustęp 3 tego paragrafu, w którym mówi się, że w procesie takim uczestnictwo PZU po stronie pozwanej jest konieczne.

W uzasadnieniu uchwały z dnia 7.VII.1971 r. III CZP 31/72² Sąd Naj-

² OSNCP nr 12/1971, poz. 208.

wyższy stwierdza, że w sytuacji wskazanej w § 18 cyt. rozp. zachodzi współuczestnictwo konieczne w sporze w tym znaczeniu, że w razie zapoznania sprawcy szkody wyrządzonej ruchem pojazdu mechanicznego konieczne jest dopozwanie również zakładu ubezpieczeń, natomiast nie ma konieczności zapoznania sprawcy szkody w razie zapoznania o odszkodowanie tylko zakładu ubezpieczeń. Jest to wypadek współuczestnictwa koniecznego biernego z mocy ustawy. Takie stanowisko Sądu Najwyższego pociąga za sobą daleko idące konsekwencje, a zostało sprecyzowane na tle stanu faktycznego, w którym sąd zasądził roszczenie od pozwanego posiadacza samochodu, powództwo zaś w stosunku do PZU oddalił, mimo że dotyczyło ono zakresu szkód, za których pokrycie PZU odpowiadał. Sąd Najwyższy stwierdził w uzasadnieniu, że Państwowy Zakład Ubezpieczeń, w stosunku do którego powództwo zostało oddalone, może zaskarżyć uwzględnioną część roszczenia w stosunku do posiadacza samochodu (który odpowiada za szkodę wywołaną ruchem prowadzonego przez siebie samochodu), jeżeli nie zaskarżył on wyroku, odpowiedzialność zaś PZU za szkodę oparta jest na rozporządzeniu Rady Ministrów z dnia 24.IV.1968 r. w sprawie obowiązkowych ubezpieczeń komunikacyjnych (Dz. U. Nr 15, poz. 89).

Taką treść powyższej uchwały Sąd Najwyższy uzasadnia tym, że wyrok uwzględniający powództwo w stosunku do posiadacza lub kierowcy pojazdu mechanicznego, a oddalający powództwo w stosunku do zakładu ubezpieczeń, jest wadliwy, zakład ubezpieczeń więc, jeżeli nie godzi się z treścią wyroku, jest legitymowany do zaskarżenia takiego wyroku i może się domagać jego zmiany w drodze instancyjnej, mimo że powództwo w stosunku do zakładu ubezpieczeń zostało oddalone. Odmówienie zakładowi ubezpieczeń tego prawa mogłoby prowadzić do honorowania wyroków pod względem prawnym wadliwych. Posiadacz i kierowca pojazdu mechanicznego — wiedząc o tym, że zasądzone od nich wskutek wypadku samochodowego odszkodowanie płacić będzie zakład ubezpieczeń — zazwyczaj nie są zainteresowani wynikiem procesu i dlatego mogą dopuszczać do wydania wadliwych wyroków, których realizacja obciążałaby zakład ubezpieczeń.

Należy tu dodać, że w sytuacjach, w których brak byłoby podstaw do odpowiedzialności PZU za roszczenia skierowane przeciwko posiadaczowi lub kierowcy pojazdu mechanicznego, takie prawo zaskarżenia wyroku oddalającego powództwo w stosunku do PZU nie przysługiwałoby oczywiście zakładowi ubezpieczeń, gdyż zasądzone roszczenia obciążałaby tylko pozostałych pozwanych osobiście.

W związku ze współuczestnictwem koniecznym PZU po stronie pozwanej wynikło zagadnienie właściwości miejscowej sądu. Postanowienie Sądu Najwyższego z dnia 22.IV.1971 r. II CZ 29/71³ rozstrzyga ten problem w taki sposób, że powództwo przeciwko PZU o roszczenie odszkodowawcze z tytułu obowiązkowego ubezpieczenia komunikacyjnego wytoczyć można według przemiennej właściwości miejscowej (art. 33 k.p.c.) także przed sąd, w którego okręgu znajduje się jednostka organizacyjna PZU, jeżeli przyjęła ona zgłoszenie o wypadku i przeprowadziła postępo-

³ OSNCP nr 12/1971, poz. 220.

wanie likwidacji szkody, chociażby czynności te były wykonane na zlecenie innej jednostki organizacyjnej PZU.

W sprawie, której dotyczy powyższe orzeczenie, PZU został zapozwany według miejsca wydarzenia się wypadku, pojazd zaś, który ten wypadek spowodował, rejestrowany był w innym województwie (tam też zamieszkiwał sprawca wypadku). Przytoczona wyżej treść orzeczenia ułatwia poszkodowanym dochodzenie ich roszczeń według właściwości miejscowej przemiennej.

Współuczestnictwo konieczne PZU po stronie pozwanej w procesie o odszkodowanie za skutki wypadku spowodowanego przez pojazd mechaniczny dotyczy każdego procesu, w którym takie roszczenie jest dochodzone. Jeśli więc PZU nie może w takim procesie brać udziału, to dochodzenie roszczenia jest proceduralnie niedopuszczalne. Właśnie sytuacja taka zachodzi w procesie karnym.

Uchwała składu siedmiu sędziów Sądu Najwyższego z dnia 26.III.1969 r. VI KZP 42/68⁴ stwierdza, co następuje: 1. Zapozwanie zakładu ubezpieczeń, przewidziane w § 18 ust. 3 rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 24 kwietnia 1968 r. w sprawie obowiązkowych ubezpieczeń komunikacyjnych (Dz. U. Nr 15, poz. 89), jest niedopuszczalne w procesie adhezyjnym. 2. W postępowaniu karnym powództwo cywilne przeciwko oskarżonemu o naprawienie szkody wyrządzonej przez ruch pojazdu mechanicznego jest niedopuszczalne w tych wszystkich wypadkach, gdy za szkodę tę odpowiada zakład ubezpieczeń z tytułu ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej.

II

Odrębnym zagadnieniem, nasuwającym duże trudności w praktyce (zwłaszcza tam, gdzie chodzi o cyfrowe obliczenie wysokości roszczenia), jest problem zbiegu świadczeń z ubezpieczenia następstw nieszczęśliwych wypadków (NW) ze świadczeniami z ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej posiadacza lub kierowców pojazdów mechanicznych (OC).

Ubezpieczenie następstw nieszczęśliwych wypadków, uregulowane w § 6—13 rozp. Rady Min. z dnia 24.IV.1968 r. w sprawie obowiązkowych ubezpieczeń komunikacyjnych, jest niezależne od istnienia po stronie posiadacza lub kierowcy pojazdu mechanicznego odpowiedzialności cywilnej za powstałą szkodę. Tak więc jeżeli wypadek związany z ruchem pojazdu mechanicznego nastąpi z wyłącznej winy poszkodowanego albo z winy osoby trzeciej, za którą posiadacz lub kierowca pojazdu nie odpowiada, albo też na skutek działania siły wyższej, to nie powstaje wówczas żadna podstawa do odpowiedzialności cywilnej po stronie posiadacza lub kierowcy pojazdu mechanicznego. Mimo to jednak powołane wyżej przepisy cyt. rozp. dają podstawę do wypłacenia odszkodowania, jeśli w wyniku wypadku poszkodowany doznał trwałego inwalidztwa lub poniósł śmierć.

Przepisy te stanowią — jak stwierdza Sąd Najwyższy — akt normatywny o charakterze wyjątkowym, są niezależne od przepisów prawa cywilnego dotyczących odszkodowań. A zatem nawet przyczynienie się do powstania wypadku przez osobę, która w tym wypadku poniosła śmierć, nie uzasadnia w świetle przepisów cyt. rozp. z dnia 24.IV.1968 r. zmniejszenia

⁴ OSNKW nr 7—8/1969, poz. 77.

szenia świadczenia przysługującego na podstawie § 8 ust. 1 tego rozporządzenia z tytułu ubezpieczenia następstw nieszczęśliwych wypadków (wyrok SN z dnia 6.VIII.1971 r. II CR 287/71).

Jak jednak przedstawia się sytuacja, jeżeli niezależnie od przyczynienia się samego poszkodowanego do powstania nieszczęśliwego wypadku istnieje mimo wszystko odpowiedzialność cywilna posiadacza samochodu i zachodzi zbieg świadczeń z ubezpieczenia NW ze świadczeniami z ubezpieczenia OC? Jak należy wtedy postąpić, skoro przepis § 20 cyt. rozp. nakazuje zaliczyć przyznane tej samej osobie z tytułu tego samego zdarzenia świadczenie z obowiązkowego ubezpieczenia następstw nieszczęśliwych wypadków na poczet świadczenia, jakie przysługuje z obowiązkowego ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej?

Sąd Najwyższy udziela tu następującej odpowiedzi: Jeżeli poszkodowany, który przyczynił się do powstania szkody, otrzymał świadczenie z ubezpieczenia następstw nieszczęśliwych wypadków na podstawie przepisów rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 24.IV.1968 r., to sąd, zasądzając od PZU odszkodowanie z tytułu odpowiedzialności cywilnej posiadacza lub kierowcy pojazdu mechanicznego, powinien najpierw odpowiednio zmniejszyć obowiązek naprawienia szkody (art. 362 k.c.), a następnie tak zmniejszoną sumę obniżyć o kwotę wypłaconego już przez PZU świadczenia z ubezpieczenia następstw nieszczęśliwych wypadków (uchwała SN z dnia 4.VII.1972 r. III CZP 38/72⁵).

W uzasadnieniu tej uchwały Sąd Najwyższy stwierdza jasno, że wobec treści § 20 cyt. rozp. świadczenia z obowiązującego ubezpieczenia NW stanowią zaliczkę na poczet świadczeń z obowiązkowego ubezpieczenia OC, jeżeli — oczywiście — taka odpowiedzialność zachodzi.

PZU, jako zobowiązany do płacenia, powinien przede wszystkim ustalić zakres świadczeń z ubezpieczenia NW, jakie przysługują poszkodowanemu (z uwzględnieniem oczywiście wszystkich zastrzeżeń wynikających z treści § 6—13 cyt. rozp.), przeprowadzając w tym celu stosowne postępowanie. Rodzi się w związku z tym pytanie, jaki jest stosunek tego postępowania, które zmierza do ustalenia świadczeń z obowiązkowego ubezpieczenia NW, do toczącego się procesu cywilnego o świadczenia z ubezpieczenia OC.

Również i to zagadnienie znalazło rozwiązanie w orzecznictwie Sądu Najwyższego. Postanowieniem z dnia 10.IX.1971 r. I CZ 135/71⁶ Sąd Najwyższy wyjaśnił, że postępowanie własne PZU z zakresu ubezpieczenia następstw nieszczęśliwych wypadków toczy się niezależnie od postępowania z tytułu ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej osoby odpowiedzialnej za szkodę, ustalenie więc tej odpowiedzialności nie zależy od wyniku postępowania „szkodowego”, co z kolei wyłącza zawieszenie postępowania toczącego się przed sądem na podstawie art. 177 § 1 pkt 3 k.p.c.

Nie uzasadnia zawieszenia — właśnie ze względu na brak powyższej zależności — również obowiązek zaliczenia na poczet świadczeń, jakie przysługują z obowiązkowego ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej (OC), świadczeń przyznanych z tytułu obowiązkowego ubezpieczenia na-

⁵ OSNCP nr 6/1973, poz. 98.

⁶ OSNCP nr 2/1972, poz. 38.

stępstw nieszczęśliwych wypadków (NW). Obowiązek ten bowiem nie stanowi o zależności toczącego się procesu (i wydanego w tym procesie rozstrzygnięcia) od ustalenia świadczenia z ubezpieczenia NW, a tylko nakazuje, gdy zakład ubezpieczeń ustali należne z tego tytułu (NW) świadczenie, zaliczyć je na poczet świadczenia przysługującego z ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej (OC).

Powyższa zasada dotyczy oczywiście zaliczania — na poczet świadczeń z ubezpieczenia OC — sum należnych z tytułu świadczeń z ubezpieczenia NW, jeśli chodzi o szkody związane ze śmiercią lub trwałym inwalidztwem tej samej osoby, powstałe w wyniku tego samego zdarzenia. Jeżeli jednak w wyniku tego samego wypadku skutki jego dotkną dwie osoby, np. męża i żonę, przy czym mąż poniesie śmierć, to nie można świadczenia z NW przyznanego w związku ze śmiercią męża odliczać od świadczeń NW, jakie przysługiwać będą żonie w związku z obrażeniami przez nią odniesionymi. Sąd Najwyższy rozpatrywał w jednej ze spraw taką właśnie sytuację, w której stan faktyczny skomplikowany był jeszcze przez to, że samochód prowadzony był przez małżonka, który poniósł śmierć w wypadku. Do sytuacji takiej stosują się właśnie ograniczenia odpowiedzialności (ale tylko odpowiedzialności z ubezpieczenia OC) wynikające z § 16 cyt. rozp., o czym była już mowa wyżej.

Wyrokiem z dnia 30.X.1972 r. III CRN 254/72⁷ Sąd Najwyższy uznał, że na poczet świadczeń z ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej, należnych — w wyniku zderzenia z innym pojazdem mechanicznym — uszkodowanej w wypadku osobie bliskiej kierowcy pojazdu mechanicznego, nie można zaliczyć świadczeń przyznanych i wypłaconych tej osobie z obowiązkowego ubezpieczenia następstw nieszczęśliwych wypadków w związku ze śmiercią kierowcy w tym samym wypadku (§ 20 rozp. Rady Min. w sprawie obowiązkowych ubezpieczeń następstw nieszczęśliwych wypadków i odpowiedzialności cywilnej z ruchu pojazdów mechanicznych). Przewidziane zaś w § 16 wymienionego wyżej rozporządzenia wyłączenie odpowiedzialności zakładu ubezpieczeń z tytułu ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej nie ma zastosowania, gdy chodzi o świadczenia należne z tytułu szkód wyrządzonych osobie bliskiej posiadacza pojazdu mechanicznego w wypadku komunikacyjnym, w którym ten pojazd uległ zderzeniu z innym pojazdem. W tym ostatnim wypadku zakład ubezpieczeń odpowiada z tytułu ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej posiadacza tego ostatniego pojazdu.

Sąd Najwyższy podkreślił przy tym w uzasadnieniu, że śmierć męża i własne obrażenia ciała doznane przez żonę są dwoma różnymi zdarzeniami, uzasadniającymi różne świadczenia z różnych tytułów, przy których w ogóle nie dochodzi do kumulacji ubezpieczeń czy też świadczeń z różnych ubezpieczeń w wyniku jednego zdarzenia. A ponieważ wypadek polegał na zderzeniu się dwóch różnych pojazdów, przeto PZU nie może się zasłaniać wyłączeniem odpowiedzialności na tej podstawie, że pozostała przy życiu żona była osobą bliską zmarłego kierowcy, albowiem nie wpływa to na odpowiedzialność związaną z istniejącym ubezpieczeniem posiadacza bądź kierowcy drugiego samochodu, który wziął udział w zderzeniu.

⁷ OSNCP nr 9/1973, poz. 159.

III

Nader istotnym zagadnieniem przy określaniu zasad ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej jest pojęcie posiadacza samochodu. Na tle wypadku drogowego powstałego z winy nie znanych nikomu sprawców, którzy zabrali samochód należący do pewnej instytucji i samochodem tym najechali na dwóch przypadkowych przechodniów, po czym zbiegli i nie zostali wykryci, Sąd Najwyższy podjął w dniu 26.XI.1969 r. III CZP 76/69⁸ uchwałę, że nie znany 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.

W uzasadnieniu tej uchwały Sąd Najwyższy stwierdził, że na skutek bezprawnego i samowolnego zabrania samochodu przez nie znanych bliżej sprawców, instytucja, będąca posiadaczem samoistnym do tego momentu, utraciła faktyczne władztwo nad samochodem. Domniemanie zatem wynikające z art. 339 k.c., że ten, kto rzeczą faktycznie włada, jest jej posiadaczem samoistnym, przemawiało od tej chwili za tym, iż posiadaczami samochodu stali się owi nie znani sprawcy, których też obciążała odpowiedzialność z art. 436 § 1 w związku z art. 435 k.c. Jak w takiej sytuacji przedstawia się odpowiedzialność PZU?

Otóż zgodnie z § 5 cyt. rozp. w razie wypadku spowodowanego ruchem pojazdu mechanicznego należącego do posiadacza, którego tożsamości nie ustalono, PZU jest zobowiązane tylko do świadczeń z tytułu ubezpieczenia następstw nieszczęśliwych wypadków. Potwierdza tę zasadę § 16 pkt 3 tegoż rozp. wyłączający odpowiedzialność PZU z tytułu ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej za szkody wyrządzone przez posiadacza lub kierowcę pojazdu, których tożsamości nie ustalono. Warunkiem więc odpowiedzialności PZU z tytułu ubezpieczenia OC było wykrycie sprawców, co jednak w opisywanej sprawie nie nastąpiło. Tym samym więc ofiary wypadku uzyskały prawo jedynie do świadczeń z ubezpieczenia NW.

Pojęcie posiadania pojazdu mechanicznego może jednak nasuwać wątpliwości interpretacyjne na tle przepisu § 4 ust. 2 cyt. rozp., wyłączającego odpowiedzialność PZU za wypadki, za które przysługują świadczenia od zakładu pracy na podstawie przepisów ustawy z dnia 23.I.1968 r. o świadczeniach pieniężnych przysługujących w razie wypadków przy pracy, a wypadek został spowodowany ruchem pojazdu mechanicznego będącego w posiadaniu lub w dyspozycji zakładu pracy, który zatrudniał poszkodowanego pracownika. Sąd Najwyższy w wyroku z dnia 13.VIII.1971 r. III CRN 248/71⁹ stanął na stanowisku, że w przepisie tym sformułowanie odnoszące się do pojazdu będącego „w posiadaniu” lub równorzędnie „w dyspozycji” zakładu pracy obejmuje swą hipotezą te wszystkie stany faktyczne, które dają faktyczne władztwo nad pojazdem tak jak przy posiadaniu, choćby nie odpowiadały one ustawowej definicji posiadania.

Przez takie postawienie sprawy Sąd Najwyższy zapobiega rozszerzającemu traktowaniu ustawowego zwrotu o samochodzie będącym „w dys-

⁸ OSNCP nr 10/1970, poz. 170.

⁹ OSPiKA zesz. 2/1973, poz. 27.

pozycji" zakładu pracy. W uzasadnieniu tego wyroku Sąd Najwyższy stwierdza, że środek lokomocji będący w dyspozycji zakładu pracy to taki środek, którym zakład pracy stale lub okresowo dysponuje jak własnym. W szczególności nie jest środkiem lokomocji będącym w dyspozycji zakładu pracy środek wynajęty do jednorazowego przewozu osób. Tak samo bowiem jak przy umowie przewozu zawartej z przewoźnikiem w zakresie działalności jego przedsiębiorstwa, również zawarcie umowy o przewiezienie osób z właścicielem samochodu nie trudniącym się zawodem przewozem nie daje zakładowi pracy, zawierającemu taką umowę, faktycznego władztwa nad samochodem, a w szczególności dysponowania takim samochodem tak jak samochodem należącym do tego zakładu. Poza bowiem obowiązkiem należytego wykonania umówionej usługi przewozowej dysponowanie przez właściciela samochodem nie zostaje w niczym ograniczone. W szczególności odpowiada on za stan techniczny pojazdu i jego prowadzenie. W każdym razie jednak zgodnie z § 4 ust. 3 cyt. wyżej rozp. — nawet w razie uznania, że wypadek przy pracy nie zdarzył się w związku z ruchem pojazdu będącego „w posiadaniu lub w dyspozycji” zakładu pracy, zatrudniającego poszkodowanego pracownika — suma odszkodowania wypłaconego przez PZU w związku z wypadkiem ulega zmniejszeniu o kwotę, jaką ów pracownik otrzyma ze swego macierzystego zakładu pracy na podstawie przepisów ustawy z dnia 23.I. 1968 r. o świadczeniach pieniężnych przysługujących w razie wypadków przy pracy.

IV

Innym zagadnieniem poruszonym przez orzecznictwo jest problem, kiedy posiadacz lub kierowca samochodu odpowiada za powstałą szkodę na zasadzie winy (art. 415 k.c.), a kiedy na zasadzie ryzyka (art. 435 w związku z art. 436 § 1 k.c.). Jak wiadomo, przy przewozie osób z grzeczności (art. 436 § 2 k.c.) odpowiedzialność za powstałą szkodę oparta jest na zasadach ogólnych, a więc na art. 415 k.c. Przewóz z grzeczności jest zjawiskiem często spotykanym. Dotyczy on przede wszystkim tzw. autostopu, ale spotykany jest również często w stosunkach koleżeńskich i towarzyskich.

Pojęcie przewozu z grzeczności nie jest jednak jednoznaczne. Zostało ono wyjaśnione przez orzecznictwo Sądu Najwyższego. Sama tylko nieodpłatność nie przesądza jeszcze o tym, że zachodzi tu przewóz grzecznościowy. Przewóz musi być całkiem bezinteresowny, aby zasługiwał na określenie, że jest on „z grzeczności”. Jak to formułuje Sąd Najwyższy w wyroku z dnia 11.III.1971 r. III CRN 524/70¹⁰, nie stanowi przewożenia z grzeczności w rozumieniu art. 436 § 2 k.c. przewożenie dokonywane na zlecenie i w interesie posiadacza pojazdu mechanicznego. Klient więc, odwołujący adwokata do sądu na rozprawę w swojej sprawie własnym samochodem, nie czyni tego z grzeczności w rozumieniu art. 436 § 2 k.c. (choć czyni to nieodpłatnie), ale w interesie własnym, tak że w razie wypadku drogowego odpowiedzialność jego kształtować się będzie na podstawie art. 415 k.c., a nie na zaostrzonych kryteriach odpowiedzialności cywilnej wynikającej z zasady ryzyka, wyrażonej w art. 435 w związku z art. 436 § 1 k.c.

¹⁰ OSPiKA zes. 7—8/1972, poz. 136.

Ten sam problem prawny występuje na tle innego stanu faktycznego: chodzi mianowicie o odpowiedzialność opartą na winie czy też na ryzyku w odniesieniu do roszczeń kierowcy wobec samoistnego posiadacza samochodu w sytuacji, gdy uszkodzonym w wypadku jest sam kierowca. Otóż w materii tej teza wyroku Sądu Najwyższego z dnia 9.XII.1970 r. II CR 483/70¹¹ głosi, że odpowiedzialność z tytułu ryzyka samoistnego posiadacza mechanicznego środka komunikacji poruszanego za pomocą sił przyrody, przewidziana w art. 436 § 1 k.c., nie ma zastosowania do szkody wyrządzonej ruchem pojazdu osobie kierującej tym pojazdem. Jeżeli do odpowiedzialności tej nie mają zastosowania przepisy szczególne (np. z tytułu wypadków przy pracy), to posiadacz pojazdu odpowiada względem kierowcy tylko na ogólnych zasadach winy.

Sąd Najwyższy uzasadnia to swoje stanowisko tym, że kierujący pojazdem nie może występować w podwójnej roli: jako osoba, której zachowanie wchodzi w skład odpowiedzialności z tytułu ryzyka, i zarazem jako osoba, na dobro której działałaby ta sama zasada ryzyka. W innym miejscu tegoż uzasadnienia Sąd Najwyższy podnosi, że kierowca, prowadząc pojazd mechaniczny w ruch, działa w imieniu posiadacza pojazdu.

Orzeczenie to zostało w tym samym numerze OSPiKA poddane bardzo wnikliwej i przekonującej głosie Adama Szpunara. Glosator wywodzi, że nie można twierdzić, iż kierowca, uruchamiając samochód, działa w imieniu jego posiadacza, albowiem zgodnie z przepisami prawa działać w cudzym imieniu można tylko przy czynnościach prawnych, a nie faktycznych. Odpowiedzialność za szkody związane z ruchem samochodu ponosi posiadacz (samoistny lub zależny), a o tym, kto nim jest, rozstrzygają przepisy prawa rzeczowego. Decyduje zatem charakter władztwa nad pojazdem mechanicznym, a nie okoliczność, przez kogo został on uruchomiony. Dlatego też przyjąć należy według glosatora, że na przepis art. 436 § 1 k.c. (a więc na zasadę odpowiedzialności opartą na ryzyku) może się powołać także kierowca pojazdu, jeżeli nie jest jednocześnie jego posiadaczem. Inna rzecz, że posiadacz będzie mógł dość często zwolnić się od odpowiedzialności, jeżeli wykaże winę uszkodzonego (art. 435 k.c.).

Poruszoną w orzeczeniu Sądu Najwyższego i w krytykującej je głosie problematyka dotyczy częstych w praktyce sytuacji, kiedy uszkodzonym w wypadku jest kierowca będący pracownikiem posiadacza samochodu (instytucji, przedsiębiorstwa uspołecznionego lub prywatnego). Należy oczekiwać, że dalszy rozwój orzecznictwa Sądu Najwyższego wyjaśni tę kontrowersję, świadczącą o ciągłej potrzebie wykładni przepisów odnoszących się do odpowiedzialności za wypadki w ruchu drogowym, związane z ruchem pojazdów mechanicznych.

¹¹ OSPiKA zesz. 1/1972, poz. 3.