

Eugeniusz Kowalewski

W sprawie odpowiedzialności PZU za wypadki komunikacyjne : przyczynek do dyskusji

Palestra 19/5-6(209-210), 42-50

1975

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.

- S. Garlicki: Odpowiedzialność cywilna za nieszczęśliwe wypadki, Wydawnictwo Prawnicze 1971.
- K. Karśnicki, J. Ławrynowicz: Prawo ubezpieczeń gospodarczych, Wydawnictwo Prawnicze 1969.
- Z. K. Nowakowski, A. Wąsiewicz: Prawo ubezpieczeń majątkowych i osobowych, PWN 1973.
- W. Warkalło: Odpowiedzialność odszkodowawcza, PWN 1972.
- A. Wąsiewicz: Odpowiedzialność cywilna za wypadki samochodowe na tle obowiązkowego ubezpieczenia, Wydawnictwo Prawnicze 1969.

EUGENIUSZ KOWALEWSKI

W sprawie odpowiedzialności PZU za wypadki komunikacyjne (przyczynek do dyskusji)

W dziedzinie odpowiedzialności za wypadki komunikacyjne obowiązujące przepisy prawne zmierzają do zastąpienia odpowiedzialności sprawczej posiadacza (kierowcy) pojazdu mechanicznego odpowiedzialnością gwarancyjną PZU. Sąd długotrwały spór, czy w takiej sytuacji odpowiedzialność PZU i posiadacza (kierowcy) pojazdu jest odpowiedzialnością solidarną, czy też „in solidum” — jest w dużej mierze bezprzedmiotowy.

Zagadnienie, czy odpowiedzialność posiadacza (kierowcy) pojazdu mechanicznego za szkodę wyrządzoną ruchem tego pojazdu i odpowiedzialność PZU z tytułu obowiązkowego ubezpieczenia komunikacyjnego OC¹ jest odpowiedzialnością solidarną, czy też odpowiedzialnością *in solidum*, nie zostało dotychczas w sposób zadowalający rozstrzygnięte². Brak też jak dotychczas próby rozważenia, czy ze względu na nowatorski charakter rozwiązania, jakie przynosi rozporządzenie z 1974 r., celowe jest wtłaczanie go w tradycyjne konstrukcje odpowiedzialności solidarnej, czy też odpowiedzialności *in solidum*.

Zagadnienie to wiąże się ściśle ze skomplikowanym problemem rozgraniczenia wymienionych rodzajów odpowiedzialności, należącym do bardziej spornych tak

¹ Rozporządzenie RM z dnia 28.XI.1974 r. w sprawie obowiązkowych ubezpieczeń komunikacyjnych (Dz. U. Nr 46, poz. 274), nazywane tu w dalszym ciągu „rozporządzeniem z 1974 r.”

² Problem ten był żywo dyskutowany pod rządem poprzednio obowiązującego rozporządzenia RM z dnia 24.IV.1968 r. (Dz. U. Nr 15, poz. 89; zm.: Dz. U. z 1971 r. Nr 11, poz. 108), niemniej jednak zachował on pełną aktualność, ponieważ obowiązujące obecnie rozporządzenie z 1974 r. kwestii charakteru odpowiedzialności PZU i posiadacza (kierowcy) pojazdu mechanicznego za szkodę wyrządzoną wypadkiem komunikacyjnym również nie przesądziło. W tej sytuacji pełną aktualność zachowują dotychczasowe poglądy doktryny na ten temat, a także orzecznictwo SN. Por. w tej kwestii: S. Garlicki: Odpowiedzialność cywilna za nieszczęśliwe wypadki, Warszawa 1971, s. 227; J. Ławrynowicz: Odpowiedź na pytanie prawne, „Palestra” nr 7/1969, s. 65—67; T. Ereciński: Problemy procesowe na tle dochodzenia roszczeń z tytułu obowiązkowych ubezpieczeń komunikacyjnych, „Palestra” nr 6/1971, s. 25 i nast.

w literaturze prawniczej jak i w orzecznictwie SN³. Znajduje to odbicie w praktyce sądów, które dość często zasądzają odszkodowanie solidarnie od PZU i posiadacza pojazdu (a niekiedy i kierowcy), wychodząc z założenia, że im więcej jest dłużników zobowiązanych do naprawienia tej samej szkody, tym korzystniejsza jest sytuacja wierzyciela (poszkodowanego w wypadku komunikacyjnym). Konstrukcja odpowiedzialności solidarnej nie rodzi bowiem żadnych trudności procesowych: łatwo sformułować żądanie pozwu, stosunkowo prosta jest redakcja sentencji orzeczenia, tytuł egzekucyjny opiewa na dwa podmioty (poszkodowany ma możliwość wyboru egzekwowanego dłużnika), nie ma także istotniejszych trudności przy ocenie współuczestnictwa procesowego posiadacza pojazdu i PZU⁴. Jednakże przedstawiciele praktyki sądowej na ogół zdają sobie sprawę, że odpowiedzialność PZU i posiadacza pojazdu nie jest odpowiedzialnością solidarną. Jednocześnie jednak są oni sceptycznie nastawieni do czysto teoretycznej konstrukcji odpowiedzialności *in solidum*, dla której brak podstawy prawnej w obowiązujących przepisach, kodeks cywilny bowiem jej nie przewiduje. Istniejący stan rzeczy musi więc nasuwać zastrzeżenia z punktu widzenia prawidłowości stosowania prawa materialnego.

Zasygnalizowana praktyka sądów opiera się na poglądzie, że posiadacz pojazdu, kierowca i PZU odpowiadają solidarnie na podstawie art. 441 § 1 k.c.; pogląd ten reprezentuje m.in. S. Garlicki⁵. Trzeba zaznaczyć, że nie budzi on wątpliwości w sytuacji, gdy za szkodę wynikłą wskutek wypadku komunikacyjnego odpowiada posiadacz pojazdu (na mocy art. 436 k.c.) oraz kierowca (na mocy art. 415 k.c.), a nie PZU. Taka sytuacja zachodzi — dla przykładu — wtedy, gdy szkoda nie przekracza 500 zł (franszyza integralna), a także w innych sytuacjach określonych w § 18 rozporządzenia z 1974 r. Jest oczywiste, że podmioty te z mocy art. 441 k.c. będą odpowiadać solidarnie, skoro odpowiedzialność ich opiera się na przepisach o czynach niedozwolonych. Wątpliwości powstają natomiast na tle sytuacji, gdy za szkodę odpowiada posiadacz (kierowca) pojazdu i zakład ubezpieczeń; dalsze nasze rozważania dotyczyć będą takiej właśnie sytuacji.

Z wywodów, którymi S. Garlicki uzasadnia przedstawiony wyżej pogląd, należałoby rozumieć, że zdaniem jego art. 441 k.c. dotyczy nie tylko osób, które bezpośrednio szkodę wyrządziły, ale także wszelkich osób za szkodę odpowiedzial-

³ Dopuszczalność odpowiedzialności *in solidum* (solidarności przypadkowej, zwanej też nieprawidłową lub niewłaściwą) na gruncie naszego prawa negują: A. Szpunar (Wyrządzenie szkody przez kilka osób, PIP nr 2/1957, s. 294), który jednak następnie odstąpił od tego poglądu (Z problematyki obowiązkowych ubezpieczeń komunikacyjnych, NP nr 11/1970, s. 1566—1580), oraz W. Czachórski (Prawo zobowiązań w zarysie, Warszawa 1970, s. 167), który zaznacza, że podstawowy skutek odpowiedzialności *in solidum* jest zbliżony do skutku solidarności biernej, ponieważ spełnienie świadczenia przez jednego z dłużników zwalnia pozostałych. Inaczej S. Garlicki, który dopuszcza istnienie odpowiedzialności *in solidum* w tych wypadkach, kiedy kilku sprawców szkody odpowiada za jej całość, lecz na odmienną podstawę prawnej (S. Garlicki: Odpowiedzialność „in solidum”, NP nr 4/1961, s. 431 i nast.).

Orzecznictwo SN jest także rozbieżne w omawianej kwestii. Tak więc w orzeczeniu z dnia 2.VI.1956 r. 3 CR 1281/54 (OSPikA 1957, z. 2, poz. 31) SN wyraził pogląd, że do solidarności biernej przypadkowej mają zastosowanie wprost przepisy kod. zob. o solidarności. W głosie krytycznej do tego orzeczenia (tamże zamieszczonej) A. Ohanowicz wskazał, że źródłem solidarności może być tylko czynność prawna lub ustawa i dlatego do solidarności przypadkowej nie można stosować art. 8 i nast. kod. zob. Od powyższego poglądu SN odstąpił w orzeczeniu z dnia 13.IX.1957 r. 2 CR 711/57 (OSPikA 1958, poz. 230) oraz z dnia 14.XI.1961 r. 3 CR 306/61 (OSPikA 1962, poz. 255); zob. też orzeczenie z dnia 18.XII.1968 r. (OSNCP 1969, poz. 207).

⁴ T. Erciński: op. cit., s. 25 i nast.

⁵ S. Garlicki: Odpowiedzialność cywilna za nieszczęśliwe wypadki, s. 227.

nych (obojętnie, na jakiej podstawie prawnej). Przepis ten zatem miałby się odnosić także do podmiotów, które z wyrządzeniem szkody nie miały nic wspólnego, co nie może nasuwać zastrzeżeń, gdy chodzi o podmioty odpowiedzialne na podstawie przepisów o czynach niedozwolonych. Jednakże S. Garlicki obejmuje tym również PZU, dochodząc w ten sposób do wniosku o solidarnej odpowiedzialności zakładu ubezpieczeń i posiadacza pojazdu. Takie rozumienie wskazanego przepisu zdaje się być zgodne z wynikiem wykładni gramatycznej, jest jednak zdecydowanie zbyt szerokie. Prowadziłoby bowiem do „wtłoczenia” w dyspozycję art. 441 k.c. również odpowiedzialności kontraktowej⁶. Rozumując tak, można by dojść nawet do wniosku, że odpowiedzialność za szkodę spowodowaną pożarem ponoszą solidarnie sprawca tego pożaru i zakład ubezpieczeń. Słusznie jednak zaznacza A. Ohanowicz, że zastosowanie w tym wypadku przepisów o solidarności nie dалоby pożądanego rezultatu, ponieważ sprawca, który pokrył całą szkodę, miałby w takim razie regres do zakładu ubezpieczeń⁷. Z. Masłowski w komentarzu do k.c. wskazuje na to, że nie jest istotne, czy odpowiedzialność poszczególnych osób zobowiązanych do naprawienia szkody oparta jest na zasadzie winy, ryzyka lub słuszności, jednakże przyjmuje jako założenie, że solidarna odpowiedzialność określona w art. 441 k.c. obejmuje osoby odpowiadające za wyrządzenie szkody na podstawie przepisów o czynach niedozwolonych⁸.

Nie byłoby zatem problemu, gdyby odpowiedzialność PZU w omawianej sytuacji była typową odpowiedzialnością kontraktową, a także gdyby zakład ubezpieczeń nie odpowiadał za taką szkodę według przepisów o czynach niedozwolonych. Jednakże ubezpieczenie komunikacyjne nie jest ubezpieczeniem umownym, lecz powstaje *ex lege*, a zakład ubezpieczeń z mocy § 17 rozporządzenia z 1974 r. odpowiada wobec poszkodowanego w takim samym zakresie, w jakim zgodnie z prawem cywilnym odpowiada sprawca tego wypadku (co zresztą jest charakterystyczne dla ubezpieczenia OC); w danym wypadku PZU odpowiada zatem według przepisów o czynach niedozwolonych. Należy tu jednak podkreślić, że przepisy k.c. określają tylko zakres i rozmiar samego obowiązku naprawienia szkody spoczywającego na PZU, co podyktowane jest potrzebą ochrony interesów poszkodowanego, natomiast podstawę odpowiedzialności PZU stanowi w danym wypadku wskazane rozporządzenie, a więc przepis szczególny, przy czym odpowiedzialność ta jest odpowiedzialnością szczególnego typu.

Na rozważany więc problem należałoby spojrzeć uwzględniając proponowany przez W. Warkalę podział odpowiedzialności cywilnej na sprawczą i gwarancyjną⁹. Nawiązanie do tego podziału wydaje się konieczne ze względu na sporne zagadnienie tzw. lokalizacji odpowiedzialności ubezpieczeniowej w tradycyjnym podziale odpowiedzialności cywilnej na stosunki powstające *ex contractu* i *ex delicto*¹⁰. Świadczenie zakładu ubezpieczeń ma charakter świadczenia głównego, a nie za-

⁶ Zresztą sam autor przeczy temu w innym miejscu. Zob. S. Garlicki: Odpowiedzialność „in solidum”, jw., s. 433.

⁷ A. Ohanowicz: Zarys prawa zobowiązań, Warszawa 1970, s. 77.

⁸ Kodeks cywilny — Komentarz, praca zbiorowa, t. 2, Warszawa 1972, s. 899.

⁹ Zob. W. Warkalę: Odpowiedzialność odszkodowawcza, Warszawa 1972, s. 110 i nast.; tenże: Ubezpieczenie a odpowiedzialność odszkodowawcza, „Studia Cywilistyczne”, t. XVI, Kraków 1970, s. 108 i nast.; tenże: Węzłowe problemy polskich ubezpieczeń, „Studia Ubezpieczeniowe”, t. I, Warszawa-Poznań 1973, s. 22 i nast. oraz: Ubezpieczenie utraconych korzyści (...), wkładka do „Wiad. Ub.” 1966, s. 7.

¹⁰ Zob. A. Ohanowicz: Zbieg norm w polskim prawie cywilnym, Warszawa 1973, s. 95 i nast. oraz W. Warkalę: Ubezpieczenie a odpowiedzialność odszkodowawcza, jw., s. 108—109.

stępczego¹¹, nie mieści się ono wobec tego w odpowiedzialności kontraktowej (nie mówiąc już o tym, że zobowiązanie zakładu ubezpieczeń powstaje niekiedy *ex lege*). Ponadto nie mieści się ono także w odpowiedzialności deliktowej, ponieważ ani nie wynika z faktu wyrządzenia szkody przez osobę obowiązaną do jej naprawienia, ani też wyrządzenie szkody nie jest źródłem zobowiązania (a raczej przesłanką wykonania istniejącego już obowiązku). Ze względu między innymi na to, że odpowiedzialność zakładu ubezpieczeń nie mieści się w tradycyjnym podziale odpowiedzialności na deliktową i kontraktową, zaproponowano dla niej odrębną nazwę odpowiedzialności gwarancyjnej. Podkreśla się przy tym, że odrębności jej są tak istotne, iż można by było nawet bronić tezy, że odpowiedzialność zakładu ubezpieczeń nie jest w ogóle odpowiedzialnością (gdyby podział całokształtu odpowiedzialności cywilnej na dwa reżymy był podziałem dychotomicznym)¹². Również samo odszkodowanie ubezpieczeniowe różni się znacznie od odszkodowania według prawa cywilnego (nie obejmuje w zasadzie utraconych korzyści, a ponadto z reguły ma zakreśloną dolną i górną granicę)¹³. Należy też zaznaczyć, że zakładowi ubezpieczeń nie można w ogóle przypisać sprawstwa tych szkód, za które odpowiada. Stąd też związek przyczynowy, tradycyjnie oparty na sprawstwie, jest tu raczej zastąpiony związkiem normatywnym (np. przepisem ustawy wiążącym obowiązek naprawienia szkody z określonymi okolicznościami jej powstania). W interesującym tu nas ubezpieczeniu OC posiadaczy pojazdów mechanicznych, zdarzeniem prawnym rodzącym stosunek odszkodowawczy jest raczej fakt powstania szkody u określonej osoby niż jej wyrządzenie.

Jakościowo odmienna jest odpowiedzialność sprawcza, która spoczywa na sprawcy szkody. Konieczną przesłanką tej odpowiedzialności jest istnienie związku przyczynowego między działaniem (zaniechaniem) sprawcy szkody a powstałą szkodą, przy czym związek ten niekoniecznie musi być bezpośredni (np. w wypadku odpowiedzialności za cudze czyny). W odpowiedzialności typu sprawczego mieszczą się niemal wszystkie wypadki odpowiedzialności cywilnej uregulowane w przepisach k.c. dotyczących czynów niedozwolonych oraz wypadki odpowiedzialności za szkodę wynikłą z niewykonania zobowiązania (art. 471 i nast. k.c.)¹⁴.

W konkluzji tych wywodów należy stwierdzić, że gdy chodzi o odpowiedzialność PZU i posiadacza pojazdu za szkodę spowodowaną wypadkiem komunikacyjnym, obowiązek naprawienia tej samej szkody obciążający sprawcę i ubezpieczyciela jest obowiązkiem różnym, chociaż przedmiotowo (co do wysokości) może on być identyczny. Stąd trudno przyznać, żeby wymienione podmioty odpowiadały za taką szkodę solidarnie z mocy art. 441 § 1 k.c. Samo umiejscowienie tego przepisu wskazuje bowiem na to, że stosuje się on tylko do odpowiedzialności sprawczej deliktowej, natomiast gwarancyjna odpowiedzialność ubezpieczyciela nie „mieści się” w nim. Wniosku takiego nie podważa także przepis art. 368 k.c., z którego wynika, że zobowiązania nie pozbawia cechy solidarności fakt, iż każdy z dłużników solidarnych jest zobowiązany w sposób odmienny. Solidarność dłużników, których odpowiedzialność jest odmiennego typu, mogłaby wynikać z wyraźnego przepisu ustawy, co zachodzi np. w wypadku poręczenia (art. 881 k.c.).

Na omawiane zagadnienie należałoby więc spojrzeć od strony obowiązujących

¹¹ Zob. wyrok SN z dnia 18.II.1958 r. 2 CR 314/57, CSPIKA 1959, poz. 74.

¹² W. Warkalło: Ubezpieczenie a odpowiedzialność odszkodowawcza, jw., s. 109.

¹³ W. Warkalło: Zasada odszkodowania w ubezpieczeniach, „Studia Cywilistyczne”, t. XIII—XIV, Kraków 1969, s. 420.

¹⁴ W. Warkalło: Odpowiedzialność odszkodowawcza, jw., s. 109.

w tym względzie przepisów. Rozporządzenie z 1974 r. nie zawiera przepisu, który by przewidywał, że PZU i posiadacz (kierowca) pojazdu mechanicznego odpowiadają solidarnie. Przepis § 20 ust. 3 wskazanego rozporządzenia zobowiązuje wprawdzie sąd do zapoznania PZU w razie wystąpienia osoby uprawnionej na drogę sądową bezpośrednio przeciwko posiadaczowi lub kierowcy (w trybie art. 195 k.p.c.), jednakże przepis ten nie stwarza odpowiedzialności solidarnej w rozumieniu art. 369 k.c. Tak więc ani ustawa, ani czynność prawna nie przewidują w tym wypadku solidarnej odpowiedzialności PZU i posiadacza (kierowcy) pojazdu, a przeciw solidarności nie można domniemywać. Ponadto gdyby intencją ustawodawcy było wprowadzenie w takich sytuacjach odpowiedzialności solidarnej, to powiedziałyby o tym wyraźnie w przepisach wskazanego rozporządzenia.

Omawiany problem trzeba wreszcie rozważyć od strony procesowej. Gdyby przyjąć, że PZU i posiadacz (kierowca) pojazdu odpowiadają solidarnie, to według k.p.c. byłiby oni współuczestnikami materialnymi¹⁵, a tym samym mieliby bierną legitymację procesową w sporze dotyczącym ich zobowiązania solidarnego. Tymczasem jeszcze pod rządem rozporządzenia z 1961 r.¹⁶ istniały wątpliwości, czy uprawnionemu do odszkodowania przysługuje bezpośrednie roszczenie do PZU, tym samym więc kwestionowano legitymację bierną zakładu ubezpieczeń w procesie o naprawienie szkody wynikłej wskutek wypadku komunikacyjnego. Dopiero w orzeczeniu z dnia 4.X.1965 r.¹⁷ SN po raz pierwszy przyznał poszkodowanemu wskutek wypadku komunikacyjnego bezpośrednie roszczenie do PZU, przyjmując istnienie bezpośredniego węzła zobowiązaniowego pomiędzy poszkodowanym wskutek wypadku a zakładem ubezpieczeń, ale nie dopatrył się jednocześnie solidarnej odpowiedzialności PZU i posiadacza pojazdu (co niejako automatycznie przesądziłoby kwestię biernej legitymacji procesowej PZU)¹⁸. W tej kwestii, jeśli idzie o materialnoprawną stronę zagadnienia, niewiele się zmieniło. Przepis zawarty w § 20 ust. 3 obowiązującego obecnie rozporządzenia z 1974 r. ma znaczenie ściśle procesowe i nie wprowadza solidarnej odpowiedzialności PZU i posiadacza pojazdu. Wskazane podmioty, tzn. posiadacz pojazdu lub kierowca oraz zakład ubezpieczeń, nie będąc dłużnikami solidarnymi, są jednak współuczestnikami materialnymi, a w pewnej mierze nawet współuczestnikami koniecznymi. Współuczestnictwo to, zwane „jednokierunkowym współuczestnictwem koniecznym”¹⁹, w myśl § 20 ust. 3 rozporządzenia występuje w razie pozwania posiadacza lub kierowcy pojazdu mechanicznego, których można pozwać tylko razem z PZU. Natomiast pozywając zakład ubezpieczeń, nie trzeba także pozywać pozostałych podmiotów. Stąd widać, że sytuacja procesowa tych podmiotów istotnie różni się od sytuacji dłużników solidarnych, tych bowiem wierzyciel może pozwać wedle swego wyboru. Nasuwa się również refleksja, że gdyby z materialnoprawnych przepisów rozporządzenia wynikała solidarna odpowiedzialność PZU i posiadacza (kierowcy) pojazdu, to przepisy § 20 rozporządzenia byłyby w znacznej mierze zbyteczne.

Należy wreszcie uwzględnić cel, jakiemu służy wprowadzenie solidarnej odpowiedzialności w sytuacji określonej w art. 441 k.c. Chodzi tu mianowicie o ochronę

¹⁵ Pogląd taki jest ustalony w orzecznictwie i doktrynie; zob. w tej kwestii: Kodeks postępowania cywilnego — Komentarz, praca zbiorowa, t. I, Warszawa 1969, s. 190 oraz W. Siedlecki: Postępowanie cywilne w zarysie, Warszawa 1972, s. 161.

¹⁶ Rozporządzenie RM 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).

¹⁷ Orzecz. SN w sprawie II CR 296/65, OSPiKA 1966, poz. 206.

¹⁸ Zob. W. Siedlecki: op. cit., s. 161.

¹⁹ T. Ereciński: op. cit., s. 30.

interesu poszkodowanego w razie ewentualnej niewypłacalności któregośkolwiek z podmiotów odpowiedzialnych za szkodę wyrządzoną czynem niedozwolonym lub w razie trudności dochodzenia od nich odszkodowania. Trudności tego rodzaju nie mogą zachodzić, gdy dłużnikiem jest PZU, który nie tylko jest wypłacalny, ale nadto gwarantuje sprawne i niezawodne wyrównanie szkody; jest on zatem „idealnym” pod każdym względem dłużnikiem, i to tym właśnie, który z mocy przepisów ma być ostatecznie obciążony ciężarem odszkodowania. Intencja ustawodawcy wynikająca z przepisu § 20 rozporządzenia z 1974 r. jest tu niewątpliwa. Chodzi o kierowanie roszczeń odszkodowawczych w zasadzie wyłącznie do zakładu ubezpieczeń i — o ile jest to tylko możliwe — o likwidację wszelkich szkód na etapie postępowania reklamacyjnego. Świadczy o tym wyraźnie przepis § 20 ust. 4 rozporządzenia z 1974 r.²⁰, który wprowadza obligatoryjne postępowanie reklamacyjne w sytuacji, gdy poszkodowany dochodzi przysługujących mu roszczeń tylko od zakładu ubezpieczeń. W wypadku takim pozwanie zakładu przed sąd (arbitraż) może nastąpić dopiero po upływie 30 dni od dnia zgłoszenia roszczenia zakładowi ubezpieczeń, a więc po wyczerpaniu postępowania reklamacyjnego.

Nawet gdy poszkodowany zgłosi swoje roszczenie do posiadacza lub kierowcy pojazdu mechanicznego, ustawa (ust. 2 § 20 rozporządzenia z 1974 r.) wymaga, aby przekazali oni to zgłoszenie zakładowi ubezpieczeń. Natomiast gdyby poszkodowany zamierzał dochodzić swych roszczeń od posiadacza (kierowcy) pojazdu w drodze postępowania sądowego, to udział zakładu ubezpieczeń w procesie w charakterze strony jest bezwzględnie konieczny, i to niezależnie od woli powoda (ust. 3 § 20 rozporządzenia z 1974 r.). Sytuacja zatem dość znacznie odbiega od tej, której dotyczy art. 441 k.c., nie mówiąc już o tym, że przepisy § 2—3 tegoż artykułu nie mogłyby mieć w rozpatrywanym przez nas układzie zastosowania. Tak więc gdy wobec poszkodowanego wskutek wypadku komunikacyjnego odpowiada tylko posiadacz pojazdu nie będący kierowcą i PZU oraz gdy posiadacz taki pokrył całość szkody, będzie on mógł żądać od zakładu ubezpieczeń zwrotu całości wypłaconej sumy. Natomiast jeżeli zakład ubezpieczeń pokrył całość szkody, to nie będzie miał roszczenia zwrotnego do posiadacza pojazdu nie będącego kierowcą. Gdyby podstawą odpowiedzialności (solidarnej) tych podmiotów był przepis art. 441 § 1 k.c., to roszczenia regresowe między nimi powinny się opierać na § 3 tego przepisu, co musiałoby prowadzić do zgoła odmiennych wyników. Również roszczenia regresowe PZU w stosunku do kierowcy pojazdu (niezależnie od tego, czy jest on jednocześnie posiadaczem samoistnym, czy też nie) są unormowane w § 19 rozporządzenia z 1974 r. w sposób szczególny, znacznie odbiegający od zasad określonych w art. 441 § 2—3 k.c.

Przytoczone wywody wyłączają zatem przyjęcie solidarnej odpowiedzialności PZU i posiadacza (kierowcy) pojazdu, skoro brak w tej mierze wyraźnego przepisu ustawy, a zastosowanie art. 441 k.c. prowadziłyby do oczywistych nieprawidłowości.

Należałoby jednak pokrótce ustosunkować się do poglądu, który opowiada się za przyjęciem w omawianym wypadku konstrukcji odpowiedzialności *in solidum*²¹. Nie wdając się głębiej w analizowanie tej instytucji, można stwierdzić, że zachodzi

²⁰ Jest to zupełnie nowy przepis nie mający swego odpowiednika w przepisach rozporządzenia RM z dnia 24.IV.1968 r., obowiązującego do dnia 1.I.1975 r.

²¹ Zob. w szczególności: J. Ławrynowicz: op. cit., s. 65—67; T. Ereciński: op. cit., s. 25 i nast.; A. Szpunar: Z problematyki obowiązkowych ubezpieczeń komunikacyjnych, NP nr 11/1970, s. 1577, a także orzeczenie SN z dnia 18.XII.1968 r., OSNCP 1969, poz. 207.

ona w sytuacji, gdy wierzycielowi przysługują w stosunku do dwóch lub więcej osób roszczenia wprawdzie o to samo świadczenie, ale na podstawie zupełnie odrębnych stosunków prawnych. Jednocześnie podstawowy skutek tej odpowiedzialności (spełnienie świadczenia przez jednego z dłużników zwalnia pozostałych do wysokości zapłaty) jest zbieżny ze skutkiem solidarności biernej²², mimo że ani przepis prawa, ani umowa nie dają podstawy do stosowania solidarności przewidzianej w art. 366 i nast. k.c. Jeżeli zatem przyjąć, że ilekroć mamy do czynienia z przedstawioną wyżej sytuacją, to zachodzi odpowiedzialność *in solidum*, dopuszczalne byłoby traktowanie zobowiązania posiadacza (kierowcy) pojazdu i PZU jako zobowiązania *in solidum*. Powstaje jednak pytanie, według jakich przepisów oceniać taki stosunek prawny, skoro — jak to wyżej wskazano — przepisy o solidarności biernej nie mogłyby znaleźć w takim wypadku zastosowania, nie mówiąc już o tym, że byłoby to niezgodne z poglądami doktryny w tej mierze²³.

Stąd też konstrukcja odpowiedzialności *in solidum* w razie odpowiedzialności zakładu ubezpieczeń i posiadacza (kierowcy) pojazdu mechanicznego za szkodę wyrządzoną wypadkiem komunikacyjnym, aczkolwiek teoretycznie dopuszczalna, ma wątpliwy walor praktyczny.

Rozważania te nasuwają refleksję, czy kwestia charakteru odpowiedzialności PZU i posiadacza (kierowcy) pojazdu ma tak istotne znaczenie. Niewątpliwie problem ten traci na znaczeniu, jeśli uwzględnimy postępującą ewolucję odpowiedzialności cywilnej, polegającą m.in. na zastępowaniu odpowiedzialności sprawczej odpowiedzialnością gwarancyjną, jaką jest odpowiedzialność ubezpieczeniowa, co zwłaszcza obserwuje się w krajach o wysoko rozwiniętej cywilizacji technicznej²⁴. Rozwiązanie wprowadzone u nas w dziedzinie odpowiedzialności za wypadki komunikacyjne zostało już znacznie wcześniej wprowadzone w krajach zachodnioeuropejskich. I tak np. w odniesieniu do odpowiedzialności za wypadki komunikacyjne podobne rozwiązanie spotykamy w prawie belgijskim (art. 7 ustawy belgijskiej z dnia 1 lipca 1956 r.) lub szwajcarskim (art. 65 ustawy szwajcarskiej z dnia 19 grudnia 1958 r.). Natomiast francuska ustawa ubezpieczeniowa z 1930 r. dopuściła generalnie w art. 53 bezpośrednie roszczenie poszkodowanego (tzw. *action directe*) do zakładu ubezpieczeń²⁵. Rozwiązanie takie, stanowiące nowość w polskim ustawodawstwie, było — jak widać — od dawna już stosowane w wielu krajach i całkowicie zdało egzamin²⁶.

²² W. Czachórski: Prawo zobowiązań w zarysie, jw., s. 167.

²³ W. Czachórski: op. cit., s. 167. Inni (T. Ereciński: op. cit., s. 26, a także: S. Garlicki, M. Piekarski, A. Stelmachowski: Odpowiedzialność cywilna za niedobory, Warszawa 1970, s. 124) twierdzą, że do tych zobowiązań należy odpowiednio stosować te przepisy o zobowiązaniach solidarnych, które opierają się na odrębności sytuacji każdego z solidarnych dłużników. Trudno spodziewać się, żeby wskazówka ta mogła rozwiązać trudności sądów i ostatecznie przesądzić, które konkretnie przepisy k.c. o solidarności można stosować do odpowiedzialności PZU i posiadacza (kierowcy) pojazdu, a które nie.

²⁴ Zob. W. Warkalło: Odpowiedzialność odszkodowawcza, jw., s. 317.

²⁵ Również jeśli chodzi o rozwiązanie przyjęte u nas, nie budzi wątpliwości, że poszkodowany ma bezpośrednie roszczenie do PZU. W tej sytuacji trudno podzielić pogląd J. Ławrynowicza (Wybrane zagadnienia na tle obowiązkowych ubezpieczeń komunikacyjnych, „Palestra” nr 2/1974 r., s. 34—36), który odmawia poszkodowanemu samodzielnego roszczenia przeciwko PZU. Czy chodzi autorowi tylko o to, że ma on wprawdzie bezpośrednie roszczenie do PZU, ale jest ono — co do zakresu i treści — zależne od roszczenia posiadacza (kierowcy) pojazdu, czy też w ogóle odmawia mu bezpośredniego roszczenia do PZU? Jeśli chodzi o tę drugą ewentualność, to trudno się z tym zgodzić.

²⁶ Zob.: J. Łopuski: Odpowiedzialność za szkodę w żegludze morskiej, Gdańsk 1969, s. 296; W. Górski: Ubezpieczenia transportowe, Warszawa 1970, s. 149; Z. K. Nowakowski i A. Wąsiewicz: Głosa do orzeczenia SN z dnia 4.X.1965 r. OSPIKA 1966, s. 424.

Jeszcze dalej idącym rozwiązaniem jest eliminacja (całkowita lub częściowa) odpowiedzialności cywilnej w odniesieniu do szkody wyrównanej przez ubezpieczenie. Takie rozwiązanie stosowane jest w państwach skandynawskich. Duńska ustawa ubezpieczeniowa z 1930 r. przewiduje na przykład możliwość uwolnienia przez sąd osoby odpowiedzialnej cywilnie od obowiązku naprawienia szkody w całości lub w części, jeśli odpowiedzialność jej nie wynika z winy wyższego stopnia lub jeśli jest odpowiedzialnością za podwładnego, a szkoda jest objęta ubezpieczeniem²⁷. Omawiany kilkakrotnie w polskiej literaturze francuski projekt ustawy zmierza do zniesienia odpowiedzialności cywilnej za wypadki drogowe i zastąpienia obowiązkowego ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej obowiązkowym ubezpieczeniem od wypadków drogowych²⁸.

Chociaż rozwiązanie przyjęte w Polsce nie idzie jeszcze tak daleko, to jednak niewątpliwie zmierza ono w tym właśnie kierunku. Stąd płynie dość istotny postulat pod adresem praktyki sądowej (szczególnie adwokatury), aby w myśl tych nowoczesnych koncepcji, które znalazły wyraz w przepisach rozporządzenia z 1974 r., kierować roszczenia odszkodowawcze z tytułu wypadków komunikacyjnych, tylko do PZU, poczynając oczywiście od postępowania reklamacyjnego (które w odniesieniu do PZU ma charakter obligatoryjny), a kończąc na postępowaniu sądowym. Postępowanie reklamacyjne powinno przede wszystkim wyjaśnić, czy nie zachodzi wyłączenie odpowiedzialności PZU przewidziane w § 18 rozporządzenia z 1974 r. Jeśli nie zachodzi żadna okoliczność wyłączająca odpowiedzialność zakładu ubezpieczeń, a sprawa nie zostanie załatwiona na etapie postępowania reklamacyjnego, to w zupełności odpada uzasadnienie, aby pozew kierować równocześnie do posiadacza (kierowcy) pojazdu.

W ten sposób praktyka zostanie ukształtowana zgodnie z intencją ustawy i jej celem, jakim jest usprawnienie załatwiania roszczeń z tytułu wypadków komunikacyjnych, których liczba wzrasta wraz z rozwojem motoryzacji. Tymczasem dotychczasowa praktyka często idzie w innym kierunku i polega na pozywaniu (z tzw. ostrożności procesowej) obok PZU również posiadacza, a także kierowcy pojazdu, których udział w takim procesie, w charakterze strony nie jest w ogóle konieczny, może zaś ten udział taki proces jedynie utrudniać (doręczanie pism procesowych, wzywanie na posiedzenia lub zawiadamianie o nich itp.). Ponadto podmioty te nie mają w zasadzie interesu w tym, aby bronić się w takim procesie, skoro i tak wiadomo, że ciężar zasądzonego odszkodowania ostatecznie obarczy PZU (nie mówiąc poza tym o niebezpieczeństwie tzw. koluzji²⁹). Nie znaczy to oczywiście, żeby udział posiadacza (kierowcy) pojazdu w takim procesie był w ogóle zbyteczny; przeciwnie, może on być nawet konieczny do ustalenia choćby stopnia jego winy, lecz udział taki można w zasadzie ograniczyć do wystąpienia w roli świadka czy interwenienta ubocznego.

Trzeba zaznaczyć, iż przy obecnym stanie prawnym stracił aktualność pogląd Z. Czernskiego³⁰, że gdyby w procesie takim PZU, będąc jedynym pozwanym, skutecznie zasłonił się ograniczeniem (raczej wyłączeniem) swej odpowiedzialności,

27 Por. A. V. Kruse: The scandinavian law of torts — Theory and practice in the twentieth century („The American Journal of Comparative Law”, 1/1970, s. 73).

28 Zob.: J. Łopuski: op. cit., s. 297, A. Wąsiewicz: op. cit., s. 234—235 oraz W. Warkalio: Ubezpieczenie a odpowiedzialność odszkodowawcza, jw., s. 136.

29 Zob.: A. Szpunar: Z problematyki obowiązkowych ubezpieczeń komunikacyjnych, op. cit., s. 1575.

30 Z. Czernski: Zasady odpowiedzialności cywilnej związanej z wypadkami w ruchu drogowym, „Palestra” nr 2/1974, s. 21. Poglądu autora, zasadnego pod rządem rozporządzenia RM z dnia 24.IV.1968 r., nie można odnieść do obecnego stanu prawnego ze względu na nowy

to zabrakłoby wówczas w procesie pozwanego, od którego mogłoby być zasądzone odszkodowanie. Po pierwsze — okoliczności te zostaną wyjaśnione na etapie postępowania reklamacyjnego, które w tym wypadku jest obligatoryjne. Po drugie — gdyby nawet założyć, że wyłączenie odpowiedzialności PZU ujawni się dopiero w postępowaniu sądowym (co w omawianej sytuacji dość trudno sobie wyobrazić), to prawo procesowe daje przecież możliwość zmiany stron w procesie. W takiej sytuacji sąd na wniosek poszkodowanego (powoda) lub PZU (pozwanego), a jeżeli wymaga tego ochrona własności społecznej — to z urzędu, wezwie posiadacza (kierowcę) pojazdu do wzięcia udziału w sprawie (art. 194 k.p.c.).

Trzeba w końcu zwrócić uwagę i na to, że zgodnie z rozporządzeniem z 1974 r. pokrywanie szkód wynikłych wskutek wypadków komunikacyjnych ma w zasadzie odbywać się w drodze postępowania reklamacyjnego, a więc z pominięciem sądu. W postępowaniu tym nie istnieje praktycznie problem, czy odpowiedzialność PZU i posiadacza (kierowcy) pojazdu jest odpowiedzialnością solidarną, czy też *in solidum*. Problem ten zjawia się dopiero w toku postępowania sądowego, w którym sporna jest najczęściej nie sama zasada odpowiedzialności, lecz zakres odszkodowania lub zadośćuczynienia.

Nie ma też większych racji kontynuowanie dotychczasowej praktyki pozywania, a zatem i zasądzania w wyrokach, obok PZU, również posiadacza pojazdu, dla którego wyrok taki nie ma znaczenia, skoro ostatecznie PZU pokrywa szkodę. Nawet argument o prewencyjno-wychowawczej roli takiego wyroku wobec sprawcy szkody jest mało przekonujący, celowi temu bowiem ma służyć przysługujący PZU regres, przewidziany w § 19 rozporządzenia z 1974 r. Dotychczasowa praktyka ma swoje źródło w tradycyjnym sposobie pojmowania odpowiedzialności za szkodę, wciąż jeszcze nie mogącym wyjść poza granice odpowiedzialności sprawczej opartej na przesłankach sprawstwa, bezprawności i winy³¹, co nie prowadzi bynajmniej do usprawnienia likwidacji następstw wypadków komunikacyjnych, któremu ma służyć szczególne rozwiązanie zawarte w § 20 rozporządzenia z 1974 r.

przepis ust. 4 § 20 rozporządzenia z 1974 r., który wymaga obligatoryjnego postępowania reklamacyjnego na wypadek dochodzenia przez poszkodowanego swych roszczeń wyłącznie od PZU.

³¹ Zob. W. Warkalło: Ubezpieczenie a odpowiedzialność odszkodowawcza, jw., s. 136.

MAREK JAN LUBELSKI

Pojęcie pobudki w kodeksie karnym PRL

Autor rozgranicza występujące w kodeksie karnym pojęcie pobudki od prawnego mu prawniczego terminu, mianowicie motywu, i opierając się na psychologii zmierza do wykazania, że pojęcie to powinno być interpretowane jako oznaczenie procesu psychicznego poprzedzającego powzięcie decyzji działania, a obejmującego potrzebę, cel i program działania.

Kodeks karny PRL posługuje się w przepisach części ogólnej pojęciem pobudki. Mimo że pojęcie pobudki występowało także w dawnym kodeksie karnym, w literaturze i orzecznictwie spotykamy różne stanowiska dotyczące jego treści. Prezen-