

Tomasz Szanciło

Regres ubezpieczeniowy przy szkodzie w pojeździe członowym

Palestra 58/7-8(667-668), 126-133

2013

Artykuł został 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.

REGRES UBEZPIECZENIOWY PRZY SZKODZIE W POJEŹDZIE CZŁONOWYM

Z punktu widzenia prawa nie stanowi zwykle problemu ustalenie sprawcy szkody w zwykłej konfiguracji zdarzenia w postaci kolizji drogowej, czyli osoby zobowiązanej do naprawienia szkody, a w konsekwencji również odpowiedzialności ubezpieczyciela, którego ze sprawcą szkody w dniu zdarzenia łączyła umowa ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej. Problem zasady odpowiedzialności ubezpieczyciela pojawia się w specyficznej konfiguracji, a mianowicie gdy sprawcą kolizji jest kierujący pojazdem ciągnącym (ciągnikiem siodłowym), z którym połączony jest pojazd ciągniony (nacze-pa), z tym że pojazdy te stanowią własność dwóch różnych podmiotów, które mają zawarte umowy ubezpieczenia z dwoma różnymi ubezpieczycielami. Powstaje wówczas zagadnienie prawne, czy sprawca kolizji kierujący pojazdem ciągnącym ponosi odpowiedzialność wobec właściciela pojazdu ciągnionego, a następnie – czy ubezpieczyciel sprawcy odpowiada w stosunku do ubezpieczyciela tego ostatniego pojazdu.

Wzajemną odpowiedzialność dwóch ubezpieczycieli za skutki zdarzenia drogowego w postaci kolizji rozpatrywać należy z punktu widzenia tzw. regresu ubezpieczeniowego. Chodzi tu o sytuację, w której ubezpieczyciel uczestnika tej kolizji wypłaci odszkodowanie na rzecz swojego klienta na podstawie umowy dobrowolnego ubezpieczenia autocasco (AC) lub analogicznego, a następnie zwróci się do ubezpieczyciela sprawcy szkody o refundację wypłaconego odszkodowania na podstawie umowy ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej (OC).

Zgodnie bowiem z art. 828 § 1 zd. 1 k.c., jeżeli nie umówiono się inaczej, z dniem zapłaty odszkodowania przez zakład ubezpieczeń roszczenie ubezpieczającego przechodzi z mocy prawa na zakład ubezpieczeń do wysokości zapłaconego odszkodowania. W doktrynie podnosi się, że z przepisu tego wynika w sposób niebudzący wątpliwości, iż uprawnienia regresowe przechodzą na ubezpieczyciela z mocy prawa (*ex lege*). Jest to tzw. subrogacja ustawowa (*cessio legis*), która oznacza przejście na ubezpieczyciela wierzytelności do wysokości dokonanej zapłaty w rozumieniu art. 518 k.c., w stosunku do którego art. 828 k.c. jest przepisem szczególnym¹.

W art. 828 § 1 k.c. uregulowane zostały uprawnienia regresowe ubezpieczyciela do podmiotów pozostających poza stosunkiem ubezpieczenia. Odnoszą się one przy tym do sytuacji, w których wystąpienie wypadku ubezpieczeniowego jest zdarzeniem prawnym powodującym nie tylko odpowiedzialność ubezpieczeniową ubezpieczyciela, ale także odpowiedzialność innego podmiotu, czyli osoby trzeciej, z tytułu jej odpowiedzialności cywilnej za szkodę w ubezpieczonym przedmiocie. Poszkodowany ma wów-

¹ Por. H. Cieplą, T. Żyźnowski, *Glosa do wyroku Sądu Wojewódzkiego z dnia 25 lutego 1993 r.*, I Cr 68/93, OSP 1994, nr 2, s. 30.

czas dwa roszczenia o naprawienie tej samej szkody: do ubezpieczyciela i do osoby trzeciej ponoszącej odpowiedzialność cywilną. Ubezpieczyciel, który zaspokoił roszczenie ubezpieczeniowe, jest natomiast uprawniony do dochodzenia w drodze regresu zwrotu wypłaconego odszkodowania od osoby ponoszącej odpowiedzialność cywilną.

Istota tego regresu polega więc na zmianie wierzyciela w stosunku zobowiązaniowym między poszkodowanym a osobą odpowiedzialną za szkodę przez wejście ubezpieczyciela w miejsce poszkodowanego, a następnie na realizacji roszczenia. Roszczenie regresowe ubezpieczyciela ma zatem charakter pochodny, zależny od istnienia zobowiązania, z tytułu którego może być wykonywane. Górną granicą odpowiedzialności sprawcy szkody w stosunku do ubezpieczyciela w procesie regresowym jest to, co byłby on zobowiązany świadczyć bezpośrednio poszkodowanemu na podstawie przepisów prawa cywilnego. Orzekając o roszczeniu regresowym, sąd powinien ustalić, jak kształtowałby się obowiązek naprawienia szkody między poszkodowanym a sprawcą, i dopiero wówczas odpowiednio określić wysokość roszczenia regresowego. Ze względu na dyspozytywny charakter art. 828 § 1 k.c. w umowie ubezpieczenia strony mogą wyłączyć przewidziane w tym przepisie przejście roszczenia na ubezpieczyciela². Pamiętać jednak należy, że treść tego przepisu nie stwarza domniemania, iż suma odszkodowania wypłaconego przez zakład ubezpieczeń odpowiada zakresowi odpowiedzialności osoby, która wyrządziła szkodę. Roszczenie ubezpieczyciela oparte na tym przepisie podlega ogólnym zasadom w zakresie rozkładu ciężaru dowodu w procesie³.

W świetle natomiast art. 822 § 1 k.c. przez umowę ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej zakład ubezpieczeń zobowiązuje się do zapłacenia określonego w umowie odszkodowania za szkody wyrządzone osobom trzecim, względem których odpowiedzialność za szkodę ponosi ubezpieczający albo osoba, na której rzecz została zawarta umowa ubezpieczenia.

Zatem z dniem wypłaty przez ubezpieczyciela poszkodowanego odszkodowania na rzecz swojego klienta nabywa on z mocy prawa roszczenie przeciwko osobie, która spowodowała kolizję. Ponieważ jednak właściciel pojazdu, którym kieruje sprawca szkody, jest ubezpieczony od odpowiedzialności cywilnej związanej ze skutkami ruchu pojazdów u konkretnego ubezpieczyciela, obowiązek zapłaty odszkodowania przechodzi na tego ostatniego. Wierzytelność ubezpieczyciela poszkodowanego wobec ubezpieczyciela sprawcy szkody powstaje więc *ex lege* z chwilą wypłaty odszkodowania uprawnionemu z polisy ubezpieczenia AC.

Ustalenia wymaga, czy szkoda w prawie ubezpieczeniowym jest pojęciem tożsamym ze szkodą w prawie cywilnym.

Najbardziej ogólna zasada odnosząca się do wysokości szkody wynika z dyspozycji art. 361 § 2 k.c., zgodnie z którym, w braku zastrzeżeń umownych lub szczególnych przepisów ustawy, szkoda winna być naprawiona w całości. Szkodę stanowi różnica pomiędzy stanem majątkowym, jaki zaistniałby, gdyby do zdarzenia wywołującego szkodę nie doszło, a stanem majątkowym powstałym w wyniku zaistnienia tego zdarzenia. Natomiast stosownie do treści art. 36 ust. 1 ustawy z dnia 22 maja 2003 r. o ubezpieczeniach obowiązkowych, Ubezpieczeniowym Funduszu Gwarancyjnym i Polskim Biurze

² Por. wyrok SN z 16 czerwca 2009 r., V CSK 447/08, niepubl.

³ Por. wyrok SN z 14 stycznia 2010 r., IV CSK 300/09, niepubl.

Ubezpieczycieli Komunikacyjnych⁴ odszkodowanie ustala się i wypłaca w granicach odpowiedzialności cywilnej posiadacza lub kierującego pojazdem mechanicznym, najwyżej jednak do ustalonej w umowie ubezpieczenia sumy gwarancyjnej, z tym że w przepisie tym ustalone zostały minimalne limity sum gwarancyjnych w przypadku szkód na osobie i szkód w mieniu.

Zatem w sytuacji zaistnienia szkody ubezpieczyciel odpowiadający z tytułu ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej za sprawcę szkody obowiązany jest do jej naprawienia w całości. Jak bowiem wskazał SN w wyroku z 11 czerwca 2003 r.⁵, nie ma różnicy między pojęciem szkody w rozumieniu ogólnych przepisów prawa cywilnego i szkody w rozumieniu prawa ubezpieczeniowego. W obu przypadkach chodzi o utratę lub zmniejszenie aktywów bądź powstanie lub zwiększenie pasywów osoby poszkodowanej. Do ustalenia szkody w ubezpieczeniu odpowiedzialności cywilnej stosuje się ogólne zasady prawa odszkodowawczego. Przy tym ubezpieczeniu odesłanie do obowiązującego prawa oznacza odesłanie do art. 361 k.c., a więc do związku przyczynowego adekwatnego.

W konsekwencji do odszkodowania ubezpieczeniowego przy ubezpieczeniu OC znajduje zastosowanie, obowiązująca w prawie odszkodowawczym, zasada pełnego odszkodowania, która odnosi się do szkody wyrządzonej przez ubezpieczonego innej osobie. Obowiązek naprawienia szkody przez zapłatę odpowiedniej sumy pieniężnej powstaje z chwilą wyrządzenia szkody i nie jest uzależniony od tego, czy poszkodowany dokonał naprawy rzeczy i czy w ogóle zamierza ją naprawić⁶. Od wyboru poszkodowanego zależy zatem sposób naprawienia szkody, co wynika z treści art. 363 § 1 zd. 1 k.c., z ograniczeniem przewidzianym w drugim zdaniu tego przepisu. Ubezpieczyciel sprawcy szkody nie może więc odmówić wypłaty odszkodowania z tej tylko przyczyny, że poszkodowany nie zamierza naprawić uszkodzonego pojazdu.

Z punktu widzenia poruszanego zagadnienia istotne jest ustalenie zakresu zastosowania art. 38 ust. 1 pkt 1 u.u.o. Zgodnie z tym przepisem zakład ubezpieczeń nie odpowiada za szkody polegające na uszkodzeniu, zniszczeniu lub utracie mienia, wyrządzone przez kierującego posiadaczowi pojazdu mechanicznego – dotyczy to również sytuacji, kiedy posiadacz pojazdu mechanicznego, którym szkoda została wyrządzona, jest posiadaczem lub współposiadaczem pojazdu mechanicznego, w którym szkoda została wyrządzona. Jednak jak stanowi ust. 2, wyłączenie to nie obejmuje szkody wyrządzonej w mieniu, jeżeli pojazdy mechaniczne uczestniczące w zdarzeniu są przedmiotem umowy leasingu zawartej przez posiadaczy tych pojazdów z tym samym finansującym lub zostały prze-właszczone przez posiadaczy tych pojazdów na tego samego wierzyciela lub są przedmiotem zastrzeżenia własności rzeczy sprzedanej na rzecz tego samego wierzyciela.

Jak wskazał SN w uchwale z 22 kwietnia 2005 r.⁷, art. 38 ust. 1 pkt 1 u.u.o. nie ma zastosowania, jeżeli właścicielem uszkodzonego lub zniszczonego pojazdu mechanicznego i pojazdu mechanicznego kierowanego przez sprawcę szkody jest bank kredytujący, na którego przewłaszczone zostały te pojazdy, lub finansujący na podstawie umowy leasingu, które to banki oddały je w posiadanie zależne.

⁴ Dz.U. nr 124, poz. 1152 ze zm., dalej: u.u.o.

⁵ V CKN 308/01, niepubl.

⁶ Por. np. wyrok SA w Katowicach z 17 marca 2004 r., I ACa 32/04, „Wokanda” 2005, nr 6, poz. 49 czy wyrok SN z 16 maja 2002 r., V CKN 1273/00, niepubl.

⁷ III CZP 99/04, OSNC 2005, nr 10, poz. 166.

Jak stanowi art. 35 u.u.o., ubezpieczeniem OC posiadaczy pojazdów mechanicznych jest objęta odpowiedzialność cywilna każdej osoby, która kierując pojazdem mechanicznym w okresie trwania odpowiedzialności ubezpieczeniowej, wyrządziła szkodę w związku z ruchem tego pojazdu. W ruchu musi pozostawać przynajmniej pojazd sprawcy szkody. Podkreślenia wymaga, że samochód jest w ruchu od chwili włączenia silnika aż do zakończenia jazdy, przy czym szkoda może być także wyrządzona w czasie dobrowolnego czy też planowanego postoju. Zakończenie jazdy nie musi wcale nastąpić w miejscu z góry zaplanowanym, jednak z reguły nie nastąpi ono, dopóki samochód pozostaje na drodze publicznej. Jeżeli więc nastąpi defekt samochodu, czyniący go niezdatnym do dalszej podróży, to ruch samochodu ustanie dopiero po odholowaniu go do bazy remontowej. Samochód pozostawiony na szosie stwarza bowiem niebezpieczeństwo dla innych użytkowników i dlatego musi być uważany za będący w ruchu tak w świetle art. 436 § 1 k.c., jak i przepisów o obowiązkowych ubezpieczeniach komunikacyjnych⁸.

Przesłanka wyłączenia odpowiedzialności ubezpieczyciela, określona w art. 38 ust. 1 pkt 1 u.u.o., wskazuje na konieczność uczestnictwa w kolizji dwóch pojazdów mechanicznych. Nie ma znaczenia rodzaj zaistniałej kolizji. W szczególności może to być zderzenie się pojazdów mechanicznych, a więc zetknięcie się ich, gdy oba pojazdy pozostają wobec siebie w ruchu w powyższym znaczeniu.

Dodatkowo w art. 34 ust. 2 u.u.o. wskazano, że za szkodę powstałą w związku z ruchem pojazdu mechanicznego uważa się również szkodę powstałą podczas wsiadania i w związku z wsiadaniem do pojazdu mechanicznego lub wysiadaniem z niego, bezpośrednim załadowywaniem lub rozładowywaniem pojazdu mechanicznego oraz zatrzymaniem lub postojem pojazdu mechanicznego. Można więc, oprócz zderzenia się pojazdów, wyróżnić inne rodzaje kolizji pojazdów mechanicznych. Zatem może zaistnieć sytuacja, że tylko jeden z uczestniczących w kolizji pojazdów mechanicznych, a mianowicie ten, którym kierował sprawca szkody, pozostaje w ruchu. Rodzaj kolizji ma znaczenie jedynie z punktu widzenia ustalenia zasady odpowiedzialności sprawcy szkody, gdyż przy zderzeniu się pojazdów wchodzi w grę zasada winy, w przypadku zaś najechania – zasada ryzyka. Tak więc o ile pojazd sprawcy szkody musi być w ruchu, o tyle bez znaczenia dla odpowiedzialności jego ubezpieczyciela pozostaje, czy pojazd uczestnika zdarzenia (poszkodowanego) również pozostawał w ruchu. W konsekwencji ubezpieczyciel, który ma zawartą ze sprawcą szkody umowę obowiązkowego ubezpieczenia OC posiadaczy pojazdów mechanicznych, ponosi odpowiedzialność na podstawie takiej umowy zarówno, gdy odpowiedzialność posiadacza lub kierującego pojazdem oparta jest na zasadzie ryzyka, jak i wtedy, gdy jest oparta na zasadzie winy.

Powyżej mowa była o sytuacji, w której w kolizji uczestniczą dwa odrębne od siebie pojazdy mechaniczne, a roszczenia regresowe są wysuwane pomiędzy ubezpieczycielami tych dwóch odrębnych pojazdów. Rozpatrywany przypadek dotyczy zaś roszczeń ubezpieczycieli w odniesieniu do szkody zaistniałej w zespole pojazdów w postaci pojazdu ciągnącego i ciągniętego, tj. ciągnika siodłowego i naczepy. W związku z tym trzeba zwrócić uwagę na kilka definicji legalnych zawartych w art. 2 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym⁹. Stosownie do treści tego przepisu:

⁸ Por. wyrok SN z 7 kwietnia 2005 r., II CK 572/04, niepubl.

⁹ Tekst jedn. Dz.U. z 2005 r. nr 108, poz. 908 ze zm.

- pojazdem jest środek transportu przeznaczony do poruszania się po drodze oraz maszyna lub urządzenie do tego przystosowane (pkt 31),
- zespołem pojazdów są pojazdy złączone ze sobą w celu poruszania się po drodze jako całość – nie dotyczy to pojazdów złączonych w celu holowania (pkt 49),
- pojazdem członowym jest zespół pojazdów składający się z pojazdu silnikowego złączonego z naczepą (pkt 35),
- przyczepą jest pojazd bez silnika, przystosowany do łączenia go z innym pojazdem (pkt 50),
- naczepą jest przyczepa, której część spoczywa na pojeździe silnikowym i obciąża ten pojazd (pkt 52).

Jeżeli mówimy o pojeździe składającym się z dwóch części, tj. ciągnika siodłowego (pojazdu ciągnącego) i naczepy (pojazdu ciągnionego), to chodzi tu o jeden pojazd, a mianowicie pojazd zwany pojazdem członowym. Jest to odmiana zespołu pojazdów, o którym można mówić w sytuacji, gdy złączone zostają ze sobą co najmniej dwa pojazdy, z wyjątkiem ich złączenia w celu holowania.

O zespole pojazdów i pojazdach mechanicznych złączonych w celu holowania mowa jest w art. 37 u.u.o. Trzeba jednak zauważyć, że w odniesieniu do zespołu pojazdów przepis ten dotyczy tylko zespołu składającego się z pojazdu ciągnącego i przyczepy. Jeżeli bowiem szkoda zostaje wyrządzona ruchem zespołu pojazdów mechanicznych, ubezpieczeniem OC posiadacza pojazdu mechanicznego ciągnącego jest objęta szkoda spowodowana przyczepą, która jest złączona z pojazdem silnikowym albo odłączyła się od pojazdu silnikowego ciągnącego i jeszcze się toczyła. W żadnym z ustępów tego artykułu ustawodawca nie odniósł się do odpowiedzialności w sytuacji, gdy zespół pojazdów stanowi ciągnik siodłowy i naczepa. Częste zaś są sytuacje, gdy właścicielami ciągnika siodłowego i naczepy są dwa różne podmioty. Taka konstrukcja jest wykorzystywana chociażby przy zawieraniu umów leasingu w odniesieniu do poszczególnych elementów zespołu pojazdów.

Jeżeli dochodzi do kolizji, w której uczestniczy pojazd członowy oraz inny pojazd, spowodowanej przez kierującego ciągnikiem siodłowym, a uszkodzeniu uległy zarówno pojazd uczestnika, jak i naczepa w pojeździe członowym, to mamy do czynienia z dwiema szkodami:

- zewnętrzną – w pojeździe uczestnika,
- wewnętrzną – w naczepie złączonej z ciągnikiem siodłowym.

Niewątpliwie sprawca szkody, ewentualnie ubezpieczyciel, z którym miał on zawartą umowę ubezpieczenia OC, odpowiada wobec właściciela pojazdu uczestniczącego w kolizji, w którym zaistniała szkoda wywołana zachowaniem się sprawcy. Podstawę odpowiedzialności stanowią powołane wcześniej przepisy, ustaleniu podlega zaś zasada odpowiedzialności i wysokość szkody, jaka wystąpiła w wyniku tego zdarzenia.

W sposób mniej oczywisty przedstawia się sytuacja w odniesieniu do szkody wewnętrznej. Jeżeli ciągnik siodłowy i naczepa stanowią własność dwóch różnych podmiotów, to kierujący ciągnikiem siodłowym, powodując kolizję drogową i wywołując szkodę w naczepie, wywołuje ją w mieniu innej osoby. Jednak nadal mówimy tu o jednym pojeździe w rozumieniu przepisów prawa, chociaż składającym się z dwóch pojazdów, w tym jednego pojazdu mechanicznego. Jak podkreślił SN w wyroku z 10 marca 2004 r.¹⁰, szkodą

¹⁰ IV CK 116/03, „Biuletyn SN” 2004, nr 11, poz. 9.

na mieniu w rozumieniu art. 436 w zw. z art. 435 k.c. jest jedynie uszczerbek w obiektach zewnętrznych w stosunku do mechanicznego środka komunikacji. Szkada właściciela wynikająca z uszkodzenia podczas ruchu pojazdu członowego naczepy oddanej w posiadanie zależne na podstawie najmu nie jest objęta obowiązkowym ubezpieczeniem OC posiadacza pojazdu członowego. Posiadacz pojazdu członowego nie może w tym przypadku odpowiadać wobec właściciela naczepy za jej uszkodzenie na podstawie art. 436 k.c., ponieważ nie stanowi ona elementu zewnętrznego w stosunku do będącego w ruchu pojazdu członowego. W braku odpowiedzialności cywilnej posiadacza pojazdu mechanicznego za daną szkodę szkoda ta nie może być oczywiście objęta także odpowiedzialnością ubezpieczyciela z tytułu ubezpieczenia OC posiadacza pojazdu mechanicznego.

Istota problemu sprowadza się więc do ustalenia, czy przepisy dotyczące odpowiedzialności cywilnej posiadaczy pojazdów mechanicznych odnoszą się do wszystkich szkód powstałych w wyniku zdarzenia drogowego, jakim jest kolizja. Z przepisów u.u.o. nie wynika zakres podmiotowy odpowiedzialności ubezpieczyciela w ramach ubezpieczenia OC. Natomiast w art. 822 § 1 k.c. mowa jest o szkodach wyrządzonych osobom trzecim. Zakres odpowiedzialności ubezpieczonego wobec osoby trzeciej wyznacza, co do zasady, zakres odpowiedzialności ubezpieczyciela z tytułu ubezpieczenia OC. Osobą trzecią, wobec której ubezpieczyciel odpowiada z tytułu ubezpieczenia OC posiadaczy pojazdów mechanicznych, jest więc poszkodowany w związku z ruchem pojazdu, mający deliktowe roszczenie o naprawienie szkody do posiadacza lub kierowcy. Ze względu na akcesoryjny charakter zobowiązania ubezpieczyciela do zapłaty odszkodowania z tytułu ubezpieczenia OC posiadaczy pojazdów mechanicznych nie dochodzi do powstania odpowiedzialności ubezpieczyciela z tytułu tego ubezpieczenia w tych wszystkich przypadkach, w których brak podstaw do stwierdzenia odpowiedzialności ubezpieczonego posiadacza lub kierowcy za szkodę wyrządzoną w związku z ruchem pojazdu. Przypadek taki występuje przede wszystkim wtedy, gdy szkody w wyniku ruchu pojazdu prowadzonego przez ubezpieczonego posiadacza – i zarazem ubezpieczającego – doznał, w mieniu lub na osobie, jedynie ten posiadacz. Poza tym, mimo że z art. 436 § 1 w zw. z art. 435 § 1 k.c. wynika, iż posiadacz pojazdu mechanicznego odpowiada za szkodę na osobie lub w mieniu wyrządzoną komukolwiek przez ruch tego pojazdu, nie ma podstaw do przyjęcia odpowiedzialności posiadacza zależnego pojazdu na podstawie art. 436 § 1 zd. 2 k.c. wobec właściciela pojazdu za uszkodzenie lub zniszczenie pojazdu podczas ruchu. Należy przyjąć, że powołana regulacja, dotycząc szkody na mieniu, obejmuje jedynie obiekty zewnętrzne w stosunku do pojazdu, co odpowiada jej celowi¹¹.

Takie jest *ratio legis* powołanych przepisów, a jednocześnie istota odpowiedzialności sprawcy szkody. Z przepisów prawa o ruchu drogowym wynika jednoznacznie, że ciągnik siodłowy z naczepą traktowany jest jako jeden pojazd, zwany pojazdem członowym, a nie dwa odrębne pojazdy. Innymi słowy, naczepa nie stanowi elementu zewnętrznego w stosunku do ciągnika siodłowego, z którym jest złączona. Cecha odrębności została nadana w art. 37 u.u.o. zespołowi pojazdów składającemu się z ciągnika siodłowego i przyczepy. To przyczepa została wyróżniona przez ustawodawcę jako element, z którym związana jest w pewnych sytuacjach odpowiedzialność ubezpieczeniowa. Natomiast ciągnik siodłowy i złączoną z nim naczepę ustawodawca potraktował jako

¹¹ Por. uchwałę SN z 19 stycznia 2007 r., III CZP 146/06, OSNC 2007, nr 11, poz. 161.

jeden pojazd, a w przypadku szkody wyrządzonej nacze­pą w takim układzie nie istnieje odpowiedzialność za nacze­pę odrębna od odpowiedzialności kierującego ciągnikiem siodłowym. W takim układzie brak jest bowiem elementu odrębności, a tylko wobec pojazdu zewnętrznego w stosunku do pojazdu członowego może, co do zasady, zaistnieć odpowiedzialność za szkodę (w ramach umowy ubezpieczenia OC) wyrządzoną przez kierującego ciągnikiem siodłowym (przed zmianą przepisów). Skoro elementu takiego brakowało, gdyż szkoda zostawała wyrządzona w części składowej samego pojazdu członowego, brak było przesłanek do przyjęcia odpowiedzialności kierującego ciągnikiem siodłowym w stosunku do właściciela przedmiotowej naczepy, a w konsekwencji – ubezpieczyciela sprawcy szkody w stosunku do ubezpieczyciela poszkodowanego, który wypłacił odszkodowanie na podstawie umowy ubezpieczenia AC.

W konsekwencji jedynie konkretny przepis ustawy mógł decydować o tym, czy odpowiedzialność kierującego pojazdem mechanicznym w postaci ciągnika siodłowego mogła dotyczyć złączonej z nim naczepy. Takiego przepisu nie było, co uzasadniało powyższy wniosek. Sytuacja zmieniła się z dniem 11 lutego 2012 r., kiedy to weszła w życie nowelizacja art. 37 u.u.o., wprowadzona ustawą z dnia 19 sierpnia 2011 r. o zmianie ustawy o ubezpieczeniach obowiązkowych, Ubezpieczeniowym Funduszu Gwarancyjnym i Polskim Biurze Ubezpieczycieli Komunikacyjnych oraz niektórych innych ustaw¹². W wyniku tej zmiany w art. 37 ustawy został dodany ust. 4. W przepisie tym zawarto dodatkowe wyłączenia w zakresie ubezpieczenia OC posiadacza pojazdu mechanicznego w przypadku zespołu pojazdów mechanicznych lub pojazdów mechanicznych złączonych w celu holowania. W takich przypadkach ubezpieczeniem OC posiadacza pojazdu mechanicznego nie jest objęta odpowiedzialność za szkody wyrządzone w związku z ruchem:

- 1) pojazdu ciągnącego lub holującego – w przyczepie lub pojeździe holowanym,
- 2) przyczepy lub pojazdu holowanego – w pojeździe ciągnącym lub holującym.

O ile wcześniejsze ustępy art. 37 u.u.o. odnoszą się do szkody zewnętrznej w stosunku do zespołu pojazdów, powstałej w trakcie zaistniałej kolizji, to w ust. 4 ustawodawca unormował kwestię odpowiedzialności również w odniesieniu do szkody wewnętrznej. Wprowadzono więc normę prawną, która w bezpośredni sposób dotyczy odpowiedzialności kierującego ciągnikiem siodłowym (pojazdem ciągnącym) za szkody powstałe w przyczepie – zgodnie z powołanym przepisem taka odpowiedzialność jest wyłączona. *A contrario*, skoro w art. 37 ust. 4 u.u.o. zostało zawarte wyłączenie w odniesieniu do szkód w przyczepie (jak również w pojeździe holowanym, z tym że pozostaje to poza zakresem niniejszego opracowania), to inne szkody w zespole pojazdów mechanicznych podlegają obowiązkowi odszkodowawczemu. Celem unormowania odpowiedzialności cywilnej sprawcy szkody jest ochrona poszkodowanych ruchem pojazdu mechanicznego, a więc w zasadzie ogółu osób, poza posiadaczem pojazdu, którego ruch stwarza szczególne zagrożenie. Brak przed nowelizacją ustawy przepisu dotyczącego szkód w zespole pojazdów skutkowa­ł wyłączeniem odpowiedzialności kierującego pojazdem ciągnącym w stosunku do pojazdów ciągni­onych. Zakres odpowiedzialności cywilnej sprawcy szkody był więc ograniczony, gdyż nie dotyczył wszystkich poszkodowanych. Status poszkodowanego zależny był od tego, czy była nim osoba trzecia w stosunku zewnętrznym wobec zespołu pojazdów.

¹² Dz.U. nr 205, poz. 1210 ze zm.

Powołana zmiana spowodowała, że w ramach odpowiedzialności cywilnej należy również rozpatrywać szkody wewnętrzne. Ponieważ wyłączenie zawarte w art. 37 ust. 4 u.u.o. dotyczy jedynie szkody w przyczepie, to szkody w innych zespołach pojazdów powinny być naprawione w ramach odpowiedzialności cywilnej kierującego pojazdem ciągnącym. W związku z tym, jeżeli zaistnieje szkoda w naczepie stanowiącej element pojazdu członowego, będącego jednym z rodzajów zespołu pojazdów, która to szkoda została spowodowana przez kierującego pojazdem ciągnącym (ciągnikiem siodłowym), to szkoda ta podlega naprawieniu na zasadach ogólnych, jeżeli elementy pojazdu członowego stanowią własność dwóch różnych podmiotów.

Powyższą nowelizację należy ocenić pozytywnie, gdyż rozszerza zakres podmiotowy odpowiedzialności sprawcy szkody w stosunku do osób trzecich. W konsekwencji również ubezpieczyciel, który ma zawartą umowę ubezpieczenia OC z właścicielem (posiadaczem) pojazdu ciągnącego, jest zobowiązany do refundacji w ramach regresu ubezpieczeniowego odszkodowania wypłaconego przez ubezpieczyciela właściciela naczepy, jeżeli szkoda w naczepie powstała w wyniku ruchu pojazdu ciągnącego.

Summary

Tomasz Szancilo

INSURANCE SUBROGATE WHEN THE DAMAGE TO THE TRACTOR-TRAILER

If on the way there is a collision involving tractor-trailer, and the perpetrator of the event is the driver of such a vehicle, there are two types of injury: external and internal, when the towing vehicle (tractor) and connected to the towed vehicle (trailer) belong to two different people. If the owners of these vehicles have signed an insurance contract with two different insurers, there is then a question of law or conflict of directing the perpetrator is liable to a trailer's owner, and then - if the insurer the perpetrator is responsible in relation to the insurer of the last vehicle. The essence of the problem boils down to determine whether the provisions on civil liability of vehicle owners apply to all damage caused by a road accident which is the collision as tractor-trailer is treated as a single vehicle, called the articulated vehicle and not two separate vehicles. So the trailer is not an external element to the tractor, with which it is united. Only the specific provision of the Act may decide whether the liability of motor vehicle driver in a truck tractor may include trailers affixed thereto. Polish regulations on this subject have evolved to recognize the possibility of compensation for damage caused by a semi-trailer which forms part of a modular vehicle when the damage was caused by a steering tractor unit if the vehicle modular elements are the property of two different people. This is also important for settlements between insurers such persons.

KEY WORDS: tractor-trailer, road traffic collision, civil liability, insurance subrogate, injury, insurer

POJĘCIA KLUCZOWE: ciągnik siodłowy z naczepą, kolizja drogowa, odpowiedzialność cywilna, regres ubezpieczeniowy, szkoda, ubezpieczyciel