

# Adam Szpunar

---

## Wynagrodzenie szkody w razie zderzenia pojazdów mechanicznych

---

Palestra 30/3(339), 1-11

---

1986

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](http://bazhum.muzhp.pl), gromadzącej zawartość polskich czasopism humanistycznych i społecznych.

Tekst jest udostępniony do wykorzystania w ramach dozwolonego użytku.

## ORGAN NACZELNEJ RADY ADWOKACKIEJ

WYDAWNICTWO PRAWNICZE — ROK XXX — 339 — MARZEC 1986 R.

ADAM SZPUNAR

### WYNAGRODZENIE SZKODY W RAZIE ZDERZENIA POJAZDÓW MECHANICZNYCH

*Głównym przedmiotem rozważań jest wyrok SN z dnia 17.XII.1984 r. (OSNCAP 1985, poz. 138), który dotyczy zderzenia pociągu z ciągnikiem. Na tym tle autor analizuje zagadnienia związane z wynagrodzeniem szkody w razie zderzenia pojazdów mechanicznych (art. 436 § 2 zd. 1 k.c.). Chodzi przede wszystkim o ustalenie zasad dotyczących wzajemnych roszczeń posiadaczy pojazdów. W ostatniej części artykułu autor omawia kwestię ustalenia odszkodowania w konkretnym wypadku.*

Z przepisu art. 436 § 2 zd. 1 k.c. wynika, że w razie zderzenia się mechanicznych środków komunikacji poruszanych za pomocą sił przyrody ich posiadacze (samoistni bądź zależni) mogą wzajemnie żądać naprawienia poniesionych szkód tylko na zasadach ogólnych. Oznacza to, że w tym zakresie odpowiedzialność wymienionych osób została oparta na zasadzie winy (art. 415 k.c.). Dlatego posiadacz pojazdu musi udowodnić winę drugiej strony lub osoby, za którą ponosi ona odpowiedzialność (art. 430 k.c.). Wielokrotnie miałem sposobność omawiać te zagadnienia,<sup>1</sup> ale wciąż wylaniają się one w nowej postaci i wymagają analizy. W szczególności stosunek przepisu art. 436 § 2 zd. 1 k.c. do zasad odpowiedzialności z tytułu czynów niedozwolonych jest bardziej skomplikowany, niż się wydaje na pierwszy rzut oka. Tej właśnie sprawie będą poświęcone niniejsze uwagi, które z konieczności mają charakter zarysowy. Ich celem nie jest przypomnienie elementarnych wiadomości, które powinny być znane każdemu prawnikowi. Poza zasięgiem rozważań pozostaje zasadniczo problematyka ustawowych ubezpieczeń komunikacyjnych.<sup>2</sup> Aby uprościć tok wywodów, zajmę się głównie zasadami dotyczącymi odpowiedzialności cywilnej w razie zderzenia się dwóch (lub więcej) pojazdów mechanicznych. Problematyka ustalenia odszkodowania usuwa się na plan dalszy.

Przepis art. 436 § 2 zd. 1 k.c. był wielokrotnie przedmiotem analizy w piśmiennictwie polskim, co pozwala na skrótowe potraktowanie zagadnień wstępnych.

<sup>1</sup> Por. A. Szpunar: Wynagrodzenie szkody wynikłej wskutek wypadku komunikacyjnego, Warszawa 1976, s. 126 oraz powołane tam wypowiedzi piśmiennictwa.

<sup>2</sup> Jak wiadomo, obecnie obowiązuje rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 6.II.1985 r. w sprawie „ubezpieczeń ustawowych komunikacyjnych” (Dz. U. Nr 6, poz. 20).

Przypomnijmy więc, że art. 436 § 2 zd. 1 k.c. reguluje tylko kwestię odpowiedzialności posiadaczy pojazdów mechanicznych względem siebie. Natomiast odpowiadają oni solidarnie (art. 441 § 1 k.c.) za szkody wyrządzone innym osobom (pasażerom, przechodniom itd.). Wyłom w zasadzie ryzyka ma zatem ograniczone znaczenie. Motywy legislacyjne przemawiające za złagodzeniem w tym zakresie odpowiedzialności są dobrze znane, ale warto je przypomnieć, ponieważ wpływają na zakres zastosowania omawianego przepisu. Tak więc W. Czachórski<sup>3</sup> podkreśla, że „stwarzanie niebezpieczeństwa dla otoczenia przez ruch mechanicznych środków komunikacji w równej mierze odnosi się do każdego z pojazdów będących w kolizji”. Czynnikiem wzmożonego niebezpieczeństwa ulega „anulowaniu” we wzajemnych stosunkach posiadaczy pojazdów. Inne motywy legislacyjne usuwają się na plan dalszy.

Impulsem do ponownego podjęcia tej tematyki było opublikowanie interesującego wyroku SN z dnia 17.XII.1984 r. (OSNCAP 1985, poz. 438), który stanowi prawdziwą kopalnię zagadnień z tego zakresu. Implikacje wyrażonych przez Sąd Najwyższy zapatrywań sięgają znacznie dalej, aniżeli to wynika ze sformułowania tezy tego orzeczenia. Z góry zaznaczam, że sprawa wysokości przyznanego powodowi odszkodowania będzie potraktowana dość skrótowo w ostatniej części rozważań. Na plan pierwszy wysuwa się kwestia podstawy odpowiedzialności za wypadek komunikacyjny. Okoliczności sprawy są o tyle proste, że możemy odtworzyć w przybliżeniu przebieg wypadku komunikacyjnego i podjąć próbę analizy prawnej. Zaczniemy od przedstawienia najważniejszych elementów stanu faktycznego, na którego tle zostało wydane omawiane orzeczenie.

Bezsporny jest fakt zderzenia pociągu z ciągnikiem prowadzonym przez powoda, który był jego posiadaczem (oraz właścicielem). Powód twierdził, że wypadek ten zdarzył się na niestrzeżonym przejeździe kolejowym, pozbawionym prawidłowo funkcjonującej sygnalizacji ostrzegawczej. W toku procesu ustalono, że powód widział na sygnalizatorze pulsujące światło czerwone. Zatrzymał ciągnik i udał się na tory, aby sprawdzić, czy nie nadjeżdża pociąg. Gęsta mgła ograniczała widoczność i dlatego powód nie widział ani nie słyszał nadjeżdżającego pociągu. Wrócił do ciągnika i ruszył w stronę torów. Potem usiłował bezskutecznie wycofać ciągnik ze szlaku kolejowego. Obsługa pociągu zauważyła za późno przeszkodę na torach i w ten sposób doszło do katastrofy. W wyniku zderzenia powód poniósł poważną szkodę na osobie i na mieniu. Po wypadku nastąpiło komisyjne sprawdzenie, które wykazało, że sygnalizacja dźwiękowa nie działała. Natomiast sprawnie działała sygnalizacja świetlna. Należy dodać, że widoczność pociągów zbliżających się do tego przejazdu była utrudniona.

Sąd Wojewódzki przyjął, że strona pozwana (PKP) ponosi odpowiedzialność z mocy art. 435 § 1 k.c. za wyrządzoną szkodę. Powód jednak przyczynił się w połowie do powstania szkody, ponieważ wjechał na przejazd kolejowy, chociaż sygnalizator świetlny działał prawidłowo. W dalszym toku wywodów zakładam, że powód istotnie przyczynił się w zawiniony sposób do powstania szkody.<sup>4</sup> Poza zasięgiem niniejszych uwag pozostaje sprawa kryteriów obniżenia należnego po-

<sup>3</sup> Por. W. Czachórski (w:) System prawa cywilnego, t. III, cz. 1 (Prawo zobowiązań — Część ogólna), Wrocław—Warszawa 1981, s. 638.

<sup>4</sup> Przepisy prawa cywilnego w sprawie wynagrodzenia szkody wynikłej wskutek wypadku komunikacyjnego są bardzo lakoniczne. Ich uzupełnieniem są zwłaszcza przepisy kodeksu drogowego (ustawa z dnia 1.II.1983 r. — Dz. U. Nr 6, poz. 35). Zob. art. 23 powołanej ustawy, który szczegółowo normuje środki ostrożności, jakie powinien przedsięwziąć kierujący pojazdem przy przejeździe przez tory kolejowe. Por. także wyrok SN z dnia 19.V.1970 r. (OSPİKA 1971, poz. 90), w którym chodziło o zderzenie się tramwaju z ciężarówką.

wodowi odszkodowania. Nie kwestionuję jej ciężaru gatunkowego, ale nie ma ona doniosłego znaczenia dla dalszych rozważań. Ograniczam się do wyrażenia wątpliwości, czy uzasadnione było obniżenie aż do połowy należnego powodowi odszkodowania.<sup>5</sup> Stanowisko Sądu Najwyższego w sprawie określenia podstawy prawnej odpowiedzialności w konkretnym wypadku można ująć w następujących punktach:

1. W uzasadnieniu wyroku Sąd Najwyższy podkreślił, że w pierwszej kolejności wymaga rozważenia zarzut strony pozwanej co do przyjęcia, iż art. 435 § 1 k.c. stanowi prawną podstawę odpowiedzialności. Wiemy, że powód kierował mechanicznym środkiem komunikacji (w rozumieniu art. 436 § 1 k.c.), który był jego własnością. Natomiast pociąg stanowił składnik przedsiębiorstwa wprawianego w ruch za pomocą sił przyrody (por. art. 435 § 1 k.c.). Wobec tego „zasadne jest przyjęcie, że obie strony posługiwały się środkami komunikacji o zwiększonym dla otoczenia i siebie niebezpieczeństwie”. Należy zatem uznać, że „zasada zwiększonej odpowiedzialności, na podstawie ryzyka, znajduje zastosowanie do obu stron”. Niewątpliwym jest także fakt, że oba wymienione pojazdy były w ruchu, skoro pociąg poruszał się po szynach, ciągnik zaś po drodze. Bez znaczenia jest okoliczność, że w wyniku zderzenia szkodę poniosła tylko jedna strona. Ten fragment wywodów Sądu Najwyższego nie nasuwa żadnych uwag krytycznych. Do sprawy podstawy odpowiedzialności za szkodę wyrządzoną wskutek zderzenia pojazdów mechanicznych będziemy powracać ustawnie w dalszym toku rozważań.

2. Następnie Sąd Najwyższy zastanawia się nad motywami legislacyjnymi, przemawiającymi za wprowadzeniem zaostrzonej odpowiedzialności za szkody wynikające z podejmowania działalności stwarzającej szczególne niebezpieczeństwo. W uzasadnieniu czytamy, że chodzi tu o zagwarantowanie, w usprawiedliwionych granicach, naprawienie szkody doznanej przez poszkodowanego. Wzrastające „zaangażowanie sił przyrody i posługiwanie się skomplikowanymi urządzeniami technicznymi przynosi z reguły korzyści” z tej działalności. Skoro taki podmiot odnosi korzyści materialne (lub nawet inne), to powinien on ponosić koszty z tym związane (*eius damnum cuius commodum*), nie zaś pokrzywdzona osoba trzecia, zwykle słabsza ekonomicznie.

W związku z tym fragmentem wywodów Sądu Najwyższego nasuwają się pewne uwagi krytyczne. Na temat motywów legislacyjnych przemawiających za odpowiedzialnością na zasadzie ryzyka napisano już wiele, osiągając daleko idącą zgodność poglądów.<sup>6</sup> Sprawa ta była również przedmiotem licznych orzeczeń.<sup>7</sup> Dość powszechnie wysuwa się na pierwszy plan motyw szczególnego lub wzmożonego niebezpieczeństwa dla otoczenia. Znaczenie motywu szczególnego niebezpieczeństwa stale wzrasta, w miarę jak zdobycze techniki przenikają do wszystkich dziedzin życia ludzkiego. Natomiast w piśmiennictwie polskim odrzuca się te teorie, które usiłują znaleźć uzasadnienie w tak czy inaczej pojętej korzyści osiągniętej przez osobę podejmującą określone działanie. Dlatego uważam, że wypunktowanie przez Sąd Najwyższy w omawianym orzeczeniu banalnej zasady *eius damnum cuius*

<sup>5</sup> Orzecznictwo jest surowe, gdy chodzi o określenie obowiązków PKP, jeżeli do wypadku doszło na nie strzeżonym przejeździe. Znalazło to szczególnie dobitny wyraz w orzeczeniu SN z dnia 23.I.1957 r. (NP 1957, nr 7—8, s. 186).

<sup>6</sup> Por. B. Lewaszkiewicz-Petrykowska: Odpowiedzialność cywilna prowadzącego na własny rachunek przedsiębiorstwo wprawiane w ruch za pomocą sił przyrody (art. 435 k.c.), Warszawa 1967, s. 63. Autorka wysunęła tezę, że globalne uzasadnienie odpowiedzialności na zasadzie ryzyka stanowi wypadkową wysuwanych typów motywacji (szczególne niebezpieczeństwo, ochrona poszkodowanego, konieczność sprawiedliwej reparycji szkód).

<sup>7</sup> Por. zwłaszcza wyrok SN z dnia 12.VII.1977 r. (OSNCP 1978, poz. 73).

*commodum* było zbędne. Natomiast słusznie został podkreślony motyw ochrony interesów poszkodowanego. Inna rzecz, że różnica poglądów na ten temat nie ma istotnego znaczenia, skoro w interesującej nas dziedzinie chodzi właśnie o wyeliminowanie odpowiedzialności na zasadzie ryzyka. Można powiedzieć, że przepis art. 436 § 2 zd. 1 k.c. stanowi enklawę w zakresie odpowiedzialności na zasadzie ryzyka.

3. Kolejnym ogniwem w argumentacji Sądu Najwyższego jest określenie prawnej podstawy odpowiedzialności, jeżeli doszło do kolizji mechanicznych środków komunikacji poruszanych za pomocą sił przyrody. W uzasadnieniu czytamy, że wówczas „następuje starcie takiego podwójnego niebezpieczeństwa, jakie ze sobą niesie każdy z tych środków”. Zderzenie bowiem „stwarza wzajemne czy o podobnym charakterze niebezpieczeństwo dla tych środków i ich właścicieli (posiadaczy)”. Tym się tłumaczy przepis art. 436 § 2 zd. 1 k.c., według którego „odpowiedzialność w odniesieniu do wzajemnych roszczeń właściwych podmiotów opiera się na zasadach ogólnych”. Ostateczny rezultat tej części rozważań Sądu Najwyższego znalazł wyraz w tezie, która ma następujące brzmienie: „Ogólne zasady odpowiedzialności (art. 436 § 2 zd. 1 k.c.) co do wzajemnych roszczeń właścicieli (posiadaczy) pojazdów mechanicznych (środków komunikacji) znajdują zastosowanie także wtedy, gdy dochodzi do zderzenia tych pojazdów, a jeden z nich wchodzi w skład przedsiębiorstwa (zakładu), o jakim mowa w art. 435 § 1 k.c.”

Teza ta zasługuje na aprobatę, ale sprawa jest bardziej skomplikowana, aniżeli to wynika z przytoczonych wywodów. Nasuwa się bowiem pytanie, czy w konkretnej sprawie istotnie mamy do czynienia ze zderzeniem pojazdów mechanicznych (w rozumieniu art. 436 § 2 zd. 1 k.c.). Jest rzeczą znamionną, że Sąd Najwyższy nie rozważył możliwych zastrzeżeń wobec prezentowanego stanowiska. Streszczają się one w stwierdzeniu, że pociąg nie jest mechanicznym środkiem komunikacji (w rozumieniu art. 436 § 1 k.c.). Tymczasem przepis art. 436 § 2 zd. 1 k.c. dotyczy bezpośrednio tylko pojazdów mechanicznych poruszających się po drodze, nie biegnących po szynach. Łatwo dostrzec, że sprawa wiąże się z zagadnieniami natury ogólnej. Chodzi o wzajemny stosunek między odpowiedzialnością wynikającą z art. 436 k.c. a opartą na przepisie art. 435 k.c. (PKP jest przecież przedsiębiorstwem wprawianym w ruch za pomocą sił przyrody). Wywodzący się jeszcze od R. Longchamps'a pogląd przyjmuje, że wymienione przepisy nie wyłączają się wzajemnie.<sup>8</sup> Wydaje mi się, że Sąd Najwyższy powinien zająć w tej sprawie wyraźne stanowisko, ponieważ przyjęte rozwiązanie wcale nie jest oczywiste. Od dawna bronię zapatrywania, że przepisy art. 435 i 436 k.c. wyłączają się wzajemnie.<sup>9</sup> Odpowiedzialność z art. 435 k.c. jest w pewnym sensie bardziej surowa, ponieważ chodzi tu o szkodę wyrządzoną przez ruch przedsiębiorstwa jako zorganizowanej całości. Jest rzeczą charakterystyczną, że Sąd Wojewódzki przyjął przepis art. 435 k.c. jako podstawę odpowiedzialności za wyrządzoną powodowi szkodę.

Nie wchodząc w kontrowersję na ten temat, chciałbym zaznaczyć, że w wielu wypadkach odmienne zapatrywania prowadzą do identycznych rozstrzygnięć. Wystarczy przypomnieć znane i wielokrotnie powoływane orzeczenie SN z dnia 4.III.1958 r. (OSPiKA 1959, poz. 327 z aprobującą glosą A. Szpunara). Zajmowało się

<sup>8</sup> Por. R. Longchamps: *Zobowiązania*, 3 wyd. Poznań 1948, s. 280. Poglądu tego broni konsekwentnie S. Garlicki: *Odpowiedzialność cywilna za nieszczęśliwe wypadki*, 2 wyd., Warszawa 1971, s. 187.

<sup>9</sup> Por. A. Szpunar: *Wynagrodzenie szkody*, jw., s. 110. Pogląd ten podziela większość autorów zajmujących się tą problematyką (W. Czachórski, A. Rembelski, A. Wąsiewicz). Zob. także orzeczenie SN z dnia 21.VI.1960 r. (OSN 1962, poz. 84).

ono zderzeniem pociągu z ciągnikiem, a więc stanem faktycznym bardzo podobnym do omawianego obecnie. W orzeczeniu tym Sąd Najwyższy uznał, że należy wówczas stosować ogólne zasady odpowiedzialności. Wyrażając aprobatę tej tezy, chciałbym zaznaczyć, że w tej sytuacji przepis art. 436 § 2 zd. 1 musi być stosowany przez analogię. Jest on bowiem przejawem ogólniejszej myśli legislacyjnej, o której była już mowa. Ujmując ją nieco inaczej powiemy, że w art. 436 § 2 zd. 1 k.c. mamy do czynienia z „neutralizacją” zastrzonych odpowiedzialności na zasadzie ryzyka. Posiadacz ciągnika czy samochodu stwarza szczególne niebezpieczeństwo dla otoczenia i dlatego nie powinien korzystać z ochrony, jaką art. 436 § 1 k.c. zapewnia osobom, które poniosły szkodę wskutek ruchu przedsiębiorstwa. Inne rozwiązanie prowadziłoby do krzywdzących rezultatów we wzajemnych stosunkach osób odpowiedzialnych za zderzenie. W konkluzji można powiedzieć, że art. 436 § 2 zd. 1 k.c. nie należy uważać za przepis wyjątkowy, który w myśl ogólnych zasad wykładni nie powinien być stosowany przez analogię.

Na uwagę zasługują wywody W. Czachórskiego,<sup>10</sup> jednego ze zwolenników tezy, że przepisy art. 435 i 436 k.c. wyłączają się wzajemnie. Założmy bowiem, że doszło do zderzenia mechanicznych pojazdów, z których choćby jeden jest składnikiem przedsiębiorstwa (art. 435 k.c.). Autor zaznacza, że „nie ma żadnej rozsądnej przyczyny” przemawiającej za wyłączeniem stosowania normy art. 436 § 2 zd. 1 k.c. w tej sytuacji. Ta bowiem norma jest „najbardziej stosowna do rozwikłania problemu odpowiedzialności”.

4. Niestety, w omawianym orzeczeniu Sąd Najwyższy nie poprzestał na uznaniu art. 436 § 2 zd. 1 k.c. za podstawę odpowiedzialności w konkretnym wypadku. Uważam, że zupełnie niepotrzebnie wdał się w rozważania natury ogólnej. Czytamy bowiem, że zasada ryzyka ma charakter wyjątkowy. Jest ona rzekomo „wyjątkiem w stosunku do ogólnej, a więc opartej na zasadzie winy odpowiedzialności”. Dlatego powinna być „stosowana ściśle z ograniczeniem jej do wypadków przez ustawodawcę przewidzianych”. W związku z tym nasuwają się następujące uwagi krytyczne:

Stanowisko judykatury w sprawie wykładni przepisów o odpowiedzialności na zasadzie ryzyka jest dość niezdecydowane. Z jednej strony, w niektórych orzeczeniach można znaleźć zapatrywanie, że odpowiedzialność na zasadzie ryzyka ma charakter wyjątkowy. Uzasadnia to ścisłą wykładnię przepisów obowiązujących w tej materii.<sup>11</sup> Przykładowo rzecz biorąc, można tu wymienić niektóre orzeczenia dotyczące szkody wyrządzonej przez zawalenie się budowli (art. 434 k.c.). Do takiego ujęcia skłania się Sąd Najwyższy w omawianym obecnie orzeczeniu.

Z drugiej strony, w wielu orzeczeniach występuje odmienna, niewątpliwie słuszna tendencja. Można tu wymienić zwłaszcza orzecznictwo dotyczące określenia, kiedy szkoda została wyrządzona przez ruch przedsiębiorstwa lub pojazdu mechanicznego.<sup>12</sup> Tendencja do wykładni rozszerzającej przepisów art. 435 i 436 k.c. występuje tu bardzo wyraźnie. Wymieńmy dalej judykaturę przyjmującą szerokie określenie mechanicznego środka komunikacji (art. 436 § 1 k.c.).<sup>13</sup> Więcej na ten

<sup>10</sup> Por. W. Czachórski (w): System, jw., s. 630.

<sup>11</sup> Por. przykładowo orzeczenia SN: z dnia 19.XI.1959 r. (OSPiKA 1960, poz. 97), z dnia 8.VI.1960 r. (OSPiKA 1961, poz. 203), z dnia 7.XII.1964 r. (OSNCP 1965, poz. 153).

<sup>12</sup> Por. przykładowo orzeczenia SN: z dnia 24.V.1961 r. (OSPiKA 1962, poz. 111), z dnia 25.I.1961 r. (OSPiKA 1962, poz. 151 z głosem Z. Nowakowskiego), z dnia 1.XII.1962 r. (OSPiKA 1962, poz. 88 z głosem A. Szpunara).

<sup>13</sup> Tak więc w orzeczeniu z dnia 7.III.1968 r. (OSNCP 1968, poz. 136) Sąd Najwyższy słusznie uznał, że do kategorii tej należy również zaliczyć ciągnik przeznaczony do pracy w gospodarstwie rolnym, chociaż nie był on dopuszczony do ruchu na drogach publicznych.

temat nie piszę, ponieważ w omawianym orzeczeniu sprawa ta nie miała doniosłego znaczenia. Chciałbym tylko podkreślić jeszcze raz, że przestarzały jest pokutujący do dziś pogląd, jakoby przepisy o odpowiedzialności na zasadzie ryzyka miały charakter wyjątkowy. Moim zdaniem, zasada winy i ryzyka ma już obecnie równorzędne znaczenie w naszej rzeczywistości społecznej i gospodarczej. Ekspansja odpowiedzialności na zasadzie ryzyka jest ułatwiona dzięki temu, że poszczególne stany faktyczne (zwłaszcza art. 435 i 436 k.c.) są ujęte w sposób ogólny, wolny od wszelkiej kazuistyki.

Naszkiecowanego stanowiska nie należy rozumieć jako krytyki przyjętego w art. 436 § 2 zd. 1 k.c. rozwiązania. Przeciwnie, krytycznie należy ocenić te systemy prawne, według których posiadacz powinien ponosić zawsze zaostrzoną odpowiedzialność za szkodę wyrządzoną przez swój pojazd, także gdy doszło do zderzenia.<sup>14</sup> Rozwiązanie to uważam za zbyt sztywne, ponieważ nie pozwala na uwzględnienie całokształtu okoliczności sprawy, zwłaszcza stopnia winy obu stron. Argumentacja ta zachowuje swój walor także po wprowadzeniu w szerokim zakresie ustawowych ubezpieczeń komunikacyjnych.

5. W omawianym orzeczeniu Sąd Najwyższy podkreślił, że obowiązujące przepisy nie przeprowadzają rozróżnienia podstaw odpowiedzialności, gdy chodzi o zderzenie pojazdów mechanicznych, z których jeden ze względu na swoje właściwości (ciężar, szybkość itp.) stwarza większe niebezpieczeństwo. Przykładem może być zderzenie pociągu z motocyklem lub małym samochodem. Stanowisko to jest zgodne z ustalonym w doktrynie zapatrywaniem.<sup>15</sup> Jest rzeczą oczywistą, że w razie takiego zderzenia większą szkodę poniesie zawsze pojazd lżejszy. Należy uznać, że przy przyznawaniu odszkodowania (o czym w dalszym toku wywodów) nie wystarczy samo porównanie stopnia winy obu stron. Uwzględnienie współczynnika wzmożonego niebezpieczeństwa może prowadzić do podwyższenia odszkodowania należnego posiadaczowi pojazdu lżejszego (np. motocykla), chociaż natężenie winy obu stron było mniej więcej równe.

6. W omawianym orzeczeniu obie strony zgłosiły przeciwstawne twierdzenia co do wzajemnych przewinień oraz przyczyn wypadku komunikacyjnego. Sprawa nie dojrzała do merytorycznego rozstrzygnięcia, gdyż w pierwszej instancji nie była rozpatrywana w świetle przepisu art. 436 § 2 zd. 1 k.c. jako podstawy odpowiedzialności. Wobec braku ustaleń w tym zakresie Sąd Najwyższy uchylił zaskarżony wyrok i przekazał sprawę do ponownego rozpoznania. Trudno kwestionować to rozstrzygnięcie, ponieważ zebrany materiał nie pozwalał na wszechstronną ocenę roszczeń powoda.

Tyle na temat prawnej podstawy odpowiedzialności za wyrządzoną powodowi szkodę. Rozważmy poruszone zagadnienia w szerszej płaszczyźnie, zapominając na chwilę o okolicznościach konkretnego wypadku. Możemy skrółowo potraktować pytanie, kiedy zachodzi zderzenie pojazdów mechanicznych. Panuje zgoda co do tego, że ze zderzeniem mamy do czynienia wówczas, gdy oba pojazdy były w ruchu.<sup>16</sup> Ten punkt widzenia znalazł szczególnie jasny wyraz w uchwale SN z dnia

<sup>14</sup> Por. A. Szpunar: Odpowiedzialność w razie zderzenia się pojazdów mechanicznych, NP 1974, nr 6, s. 711 oraz zamieszczone tam uwagi o prawie porównawczym.

<sup>15</sup> Por. A. Rembieliński: Zderzenie się mechanicznych środków komunikacji a odpowiedzialność na zasadzie ryzyka, NP 1960, nr 12, s. 1584.

<sup>16</sup> Por. W. Czachórski (w): System, jw., s. 632. Jak wiadomo, w piśmiennictwie zarysowały się w tej kwestii dwa ujęcia: węższe i szersze. Podjęte zostały także próby znalezienia rozwiązań pośrednich. Judykatura przyjmuje ujęcie szersze. Wobec tego pojęcie „ruchu” obejmuje wszystkie zdarzenia związane z użyciem pojazdu jako środka komunikacji. Szczególnie interesujące pod tym względem jest orzeczenie SN z dnia 15.III.1974 r. (OSPIKA 1976,

2.I.1976 r. (OSNCP 1976, poz. 155), którego teza ma następujące brzmienie: „Zderzeniem pojazdów mechanicznych w rozumieniu art. 436 § 2 k.c. jest każde — bez względu na przyczynę — zetknięcie się tych pojazdów w ruchu”. Przy bliższej analizie okazuje się jednak, że zgodność poglądów może być pozorna. Wiele bowiem zależy od uprzedniego rozstrzygnięcia, kiedy mamy do czynienia z ruchem pojazdu mechanicznego. Omówienie tej złożonej problematyki jest zbędne do naszych celów. W rozważaniach zakładamy, że w konkretnym wypadku niewątpliwie nastąpiło zderzenie pojazdów mechanicznych. Uwagi w sprawie w załączonych rozszczeń ich posiadaczy można ująć w następujących punktach:

1. Może się zdarzyć, że żadna strona nie ponosi winy za nieszczęśliwy wypadek. Sytuacje takie występują dość rzadko w praktyce. Przypuścimy jednak, że wskutek gołoledzi lub nieprzeniknionej mgły nastąpiło zderzenie dwóch samochodów. Wówczas odpada obowiązek naprawienia wyrządzonej szkody. Każda ze stron musi ponieść ciężar szkody doznanej wskutek kolizji. Modyfikacje sformułowanej zasady wynikają z przepisów o ubezpieczeniach komunikacyjnych, których analiza nie należy do zakresu niniejszych rozważań.<sup>17</sup> Warto zaznaczyć, że możliwe są komplikacje w razie nastąpienia kolejnych zderzeń kilku pojazdów, z których jedno było przyczyną drugiego.

2. Jeżeli winę ponosi tylko jedna strona, drugi posiadacz może się domagać od niej pełnego odszkodowania. Lektura orzeczeń pozwala na stwierdzenie, że sytuacje takie występują dość często w praktyce. Wina jednego z posiadaczy może się przejawiać w różnych postaciach (nieostrożna jazda, prowadzenie samochodu w stanie nietrzeźwym lub skrajnego zmęczenia). Podobne znaczenie mają takie okoliczności, jak zły stan techniczny pojazdu bądź użycie go niezgodnie z jego przeznaczeniem itp.

Była już mowa o tym, że w rachubę wchodzi także odpowiedzialność posiadacza za cudzy czyn (zwłaszcza kierowcy jako podwładnego; por. art. 430 k.c.). Zatrzymamy się nad sprawą określenia winy jako przesłanki odpowiedzialności we wzajemnych stosunkach posiadaczy pojazdów mechanicznych. Ograniczamy się do poruszenia tych kwestii, które bezpośrednio wiążą się z wybraną tematyką. Wina umyślna jest postacią bardzo rzadko występującą w wypadkach drogowych. Węższe znaczenie ma ocena winy nieumyślnej posiadacza lub osoby, za którą ponosi on odpowiedzialność. W ujęciu uproszczonym, ale nie deformującym istoty rzeczy można powiedzieć, że wina nieumyślna polega na niezachowaniu należytej staranności (por. art. 355, 415, 472 k.c.). W związku z tym nasuwa się refleksja natury ogólnej. Jak wiadomo, orzecznictwo Sądu Najwyższego stawia bardzo wysokie wymagania kierowcom pojazdów mechanicznych. Tendencja ta jest niewątpliwie słuszna, ale można mieć wątpliwości, czy czasem postulaty pod adresem kierowców nie idą zbyt daleko. Ma to szczególne znaczenie w razie zderzenia się pojazdów mechanicznych. Nagłe i niespodziewane zdarzenie (np. wtargnięcie przechodnia na jezdnię) może stanowić dla kierowcy zupełne zaskoczenie, które wyłącza jego winę.<sup>18</sup>

Zalóżmy więc, że winę ponosi tylko jedna ze stron. Nie uzyska ona wynagrodzenia poniesionego przez siebie uszczerbku, a ponadto musi naprawić szkodę

poz. 172 z głosą B. Lewaszkiewicz-Petrykowskiej). Zob. polemiczną głosę J. Banaszczyka (OSPIKA 1977, poz. 82), która dotyczy jednak innych zagadnień. Por. także wyrok SN z dnia 6.VII.1976 r. (OSPIKA 1977, poz. 79 z głosą A. RembIELińskiego).

<sup>17</sup> Chodzi tu przede wszystkim o ubezpieczenia auto-casco. Por. A. Wąsiewicz: Ubezpieczenia samochodowe, Warszawa 1984, s. 159.

<sup>18</sup> Z takim stanem faktycznym mamy do czynienia w powołanej już uchwale SN z dnia 2.I.1976 r. (OSNCP 1976, poz. 155).



wyrządzoną drugiemu posiadaczowi. Rozstrzygnięcie takie będzie uzasadnione, chociaż zachodziła niewspółmierność groźących wzajemnie niebezpieczeństw. Zilustrujmy rzecz prostym przykładem. Każdy wie o tym, że szczególne niebezpieczeństwo dla użytkowników drogi przedstawia ciężarówka, zwłaszcza jadąca z przyczepą. Innego rodzaju niebezpieczeństwo dla otoczenia stwarza mały samochód. Okoliczności tej nie uwzględniamy, jeżeli w razie zderzenia tylko jednemu z posiadaczy można przypisać winę. Inna rzecz, że nakazany jest rygorizm przy ocenie zachowania się kierowcy, którego pojazd stwarza wzmożone niebezpieczeństwo dla pozostałych uczestników ruchu.

3. Przypuśćmy wreszcie, że przy zderzeniu obie strony ponosiły winę. Zastosowanie znajdzie wówczas przepis art. 362 k.c., prowadząc do odpowiedniej repartycji powstałych szkód. Wyłania się trudne pytanie, jakie powinny być kryteria zmniejszenia odszkodowania. Ograniczam się do kilku uwag w tej sprawie, nawiązujących oraz częściowo uzupełniających moje poprzednie wypowiedzi na ten temat.<sup>19</sup> Z natury rzeczy wynika, że obniżenie odszkodowania nie może być rezultatem kalkulacji matematycznej. Niemal zawsze jest ono podyktowane względami słuszności oraz zasadami zdrowego rozsądku i doświadczenia życiowego.<sup>20</sup>

Jak wiadomo, ustawa podaje w art. 362 k.c. dwa kryteria: stopień winy obu stron oraz inne okoliczności sprawy. Oznacza to, że należy najpierw porównać stopień winy obu stron. Innymi słowy, o obniżeniu odszkodowania w razie zderzenia pojazdów powinna decydować przede wszystkim okoliczność, czyja wina przedstawiła większy ciężar gatunkowy. Jeżeli oba pojazdy stwarzały dla siebie jednakowe niebezpieczeństwo (np. dwa małe samochody osobowe), możemy poprzestać na tym kryterium. W rachubę wchodzi czasem podział po połowie. Z dotychczasowych wywodów wynika, że sprawa jest bardziej skomplikowana, jeżeli nastąpiło zderzenie pojazdów stwarzających niewspółmierne niebezpieczeństwo (np. ciężarówka z małym samochodem). Wówczas nie wystarczy porównanie stopnia winy obu stron. Uwzględnienie współczynnika wzmożonego niebezpieczeństwa może prowadzić do podwyższenia odszkodowania należnego posiadaczowi małego samochodu, chociaż natężenie winy obu stron było — ogólnie rzecz biorąc — równe.

Z dotychczasowych wywodów wynika, że kryteria zmniejszenia odszkodowania z natury rzeczy nie są ściśle. Stwierdzenie, że art. 362 k.c. znajduje zastosowanie w omawianej dziedzinie, wymaga dwóch uwag uzupełniających.

Po pierwsze, trzeba pamiętać, że w obrębie winy nieumyślnej możliwa jest cała gama stopni pośrednich, uzasadniających odpowiednie zmniejszenie odszkodowania. Szczególne nasilenie winy jednego posiadacza pojazdu przemawiać będzie za nieznacznym tylko obniżeniem odszkodowania na rzecz drugiej strony. Przykładem może być jazda kierowcy w stanie nietrzeźwym. Za wysunięciem na pierwszy plan stosunku proporcjonalności między winą obu stron przemawia nie tylko brzmienie przepisu art. 362 k.c., ale uzasadniają to także względy praktyczne. Streszczają się one w stwierdzeniu, że bez obustronnej winy nie doszłoby najczęściej do zderzenia pojazdów. Po drugie, przy uwzględnianiu współczynnika szczególnego niebezpieczeństwa nie należy stosować sztywnych schematów. Niebezpieczeństwo to zależy także od takich okoliczności, jak szybkość danego pojazdu, jego przeznaczenie itd. Niestety, w omawianej sprawie nie da się ustalić twardych reguł.

Zalóżmy więc, że przepis art. 362 k.c. uzasadnia odpowiednie zmniejszenie od-

<sup>19</sup> Por. A. Szpunar: *Wina poszkodowanego w prawie cywilnym*, Warszawa 1971, s. 205.

<sup>20</sup> Myśl ta przewija się przez wiele orzeczeń na temat przyczynienia się poszkodowanego. Por. przykładowo orzeczenie SN z dnia 3.II.1962 r. (OSNCP 1962, poz. 25).

szkodowania. Ostateczne rostrzygnięcie następuje mniej trudności, jeżeli wskutek zderzenia tylko jedna strona poniosła szkodę. Należne na jej rzecz odszkodowanie ulegnie odpowiedniemu zmniejszeniu, jeżeli np. sąd ustalił, że poszkodowany przyczynił się w 30% do powstania szkody.

Jak wiemy, przepis art. 436 § 2 zd. 1 k.c. obejmuje także sytuacje, w których obie strony poniosły szkodę. Sąd powinien dążyć wtedy do wyjaśnienia wszystkich okoliczności sprawy i nie wolno mu poprzestać na stwierdzeniu, że wspólnie poniesione szkody ulegają przybliżonemu podziałowi. Konieczne jest dokonanie dwóch kolejnych operacji rachunkowych. Najpierw trzeba ustalić wysokość szkody poniesionej przez każdą ze stron. Następnie należy udzielić odpowiedzi na pytanie, czy i w jakim zakresie odszkodowanie ulegnie zmniejszeniu.<sup>21</sup>

Po tej dygresji wróćmy do naszego stanu faktycznego. Jak to słusznie podkreślił Sąd Najwyższy, odpowiedzialność na zasadach ogólnych wymaga wykazania przez powoda winy strony pozwanej. Chodzi o wyjaśnienie, czy został dopełniony obowiązek „prawidłowego zabezpieczenia ruchu na przejeździe kolejowym, na którym nastąpiło zderzenie”. Ale na tym sprawa się nie kończy. Omawiany wyrok stwarza jednocześnie sposobność do ponownego przemyślenia kilku ważnych zagadnień z zakresu odpowiedzialności odszkodowawczej. Uwagi w sprawie ustalenia wysokości odszkodowania można ująć w następujących punktach:

1. W wyniku wypadku powód doznał ciężkiego uszkodzenia ciała. Z uzasadnienia wyroku dowiadujemy się, że skutki uszkodzenia były poważne. Przez okres jednego roku powód nie mógł w ogóle pracować w gospodarstwie rolnym. Nadal nie może wykonywać cięższych prac fizycznych. Nie wchodząc w skomplikowaną sprawę obliczania należnego powodowi odszkodowania (obejmującego także skromną rentę miesięczną), zastanówmy się nad ogólnymi kryteriami oceny rozszczeń z tego tytułu.

Wiemy, że powód był rolnikiem, współwłaścicielem gospodarstwa rolnego. Przy określaniu szkody wynikłej z niemożności (bądź ograniczonej możliwości) świadczenia pracy w tym gospodarstwie wylania się przede wszystkim kwestia podstawy ustalenia należnego odszkodowania. W uzasadnieniu wyroku Sąd Najwyższy podkreślił, że dochód, jaki przynosi gospodarstwo rolne, obejmuje zarówno udział w procesie produkcyjnym pracy ludzkiej, jak i narzędzi produkcji. Według Sądu Najwyższego w orzecznictwie utrwalił się pogląd, że kompensacie z tytułu niešťczęśliwego wypadku podlega tylko pierwszy element, tj. wartość pracy, którą poszkodowany świadczyłby w swoim gospodarstwie. Takie zapatrywanie zostało wyrażone w uchwale SN z dnia 6.IV.1978 r. (OSNCP 1978, poz. 219)<sup>22</sup> oraz w in-

<sup>21</sup> Por. A. Szpunar: Zderzenie się pojazdów, jw., s. 270. Rozważmy te zagadnienia na prostym przykładzie. Przypuśćmy, że zderzyły się dwa samochody osobowe. Posiadaczowi pierwszego z nich została wyrządzona szkoda w wysokości 200 000 zł, podczas gdy uszkodzenie drugiego było stosunkowo nieznaczne (np. koszt remontu wyniósł 40 000 zł). Sąd ustalił, że posiadacz pierwszego pojazdu przyczynił się w 25% do wyrządzenia szkody. Może on domagać się odszkodowania w wysokości 150 000 zł, ale sam musi zapłacić 10 000 zł na koszt remontu drugiego pojazdu. Po dokonaniu potrącenia będzie on mógł żądać 140 000 zł od posiadacza drugiego pojazdu. Niepodobna zaprzeczyć, że wskutek działania przepisów o ustawowych ubezpieczeniach komunikacyjnych ulega częściowemu zatarciu przeciwstawność interesów posiadaczy pojazdów.

<sup>22</sup> Teza tej uchwały ma następujące brzmienie: „W związku przyczynowym — w rozumieniu art. 361 § 1 k.c. — z wypadkiem komunikacyjnym, któremu uległ właściciel gospodarstwa rolnego, a wskutek którego nie może on osobiście uprawiać ziemi i prowadzić hodowli, pozostaje szkoda tego właściciela równa wartości (cenie) pracy, którą właściciel świadczyłby w swoim gospodarstwie rolnym, gdyby nie uległ wypadkowi, pomniejszona o dochody, które może on uzyskać po wypadku; fakt sprzedaży gospodarstwa rolnego pozostaje poza zakresem związku przyczynowego”. Uważam, że teza ta wywołuje zastrzeżenia. Niezależnie od te-

nych orzeczeniach. Tymczasem zaskarżony rewizją wyrok postępuje się bliżej nie wyjaśnionym pojęciem dochodu. Ponadto pominięty został dowód z zeznań świadka, który przytoczył dane o wartości pracy pracownika rolnego, zdolnego ze względu na posiadane kwalifikacje do zastąpienia powoda w gospodarstwie prowadzonym wspólnie przez 3 osoby.

Naszkicowane stanowisko uważam za niesłuszne i krzywdzące powoda. Historia sporów na temat ustalenia renty, jeżeli szkodę poniósł rolnik prowadzący gospodarstwo indywidualne, jest długa. W wielu wypowiedziach doktryny<sup>23</sup> i orzecznictwa została wyrażona myśl, że dochód z gospodarstwa rolnego jest wynikiem współdziałania dwóch czynników: pracy ludzkiej oraz środków produkcji (ziemia, inwentarz). Tylko ten pierwszy element powinien być brany pod uwagę przy ustalaniu odszkodowania z tytułu szkody na osobie. Ten punkt widzenia znalazł wyraz w znanym orzeczeniu z dnia 13.IV.1961 r. (OSPiKA 1962, poz. 323 z aprobowaną glosą C. Tabęckiego). Pierwsza teza tego orzeczenia głosi, że szkodą pozostającą w normalnym związku przyczynowym z nieszczęśliwym wypadkiem jest wartość pracy, jaką bezpośrednio poszkodowany świadczył osobiście w prowadzonym przez siebie gospodarstwie rolnym. Bardziej elastyczne stanowisko w tej materii zajął SN w orzeczeniu z dnia 7.X.1960 r. (OSPiKA 1963, poz. 232 z krytyczną glosą B. Dobrzańskiego). Dotyczyło ono uszkodzenia ciała wynikłego wskutek wypadku komunikacyjnego. W orzeczeniu tym SN uznał, że szkodę może stanowić różnica między dochodami osiąganymi przez właściciela gospodarstwa rolnego przed wypadkiem a uzyskiwanymi po tym zdarzeniu. Stanowisko to uważam za słuszne (odmiennie B. Dobrzański w powołanej glosie). Także orzeczenie SN z dnia 17.VI.1974 r.<sup>24</sup> oznacza rozluźnienie rygorystycznego stanowiska w tej sprawie. W konkluzji uważam, że szkodę stanowi różnica między dochodem osiąganym w gospodarstwie rolnym przed wypadkiem i po tym zdarzeniu. Przemawiają za tym dwa argumenty. Po pierwsze, niepodobna uznać, że szkoda jest równa wartości pracy pracownika rolnego o takich kwalifikacjach, jakie będą potrzebne do racjonalnego prowadzenia danego gospodarstwa. Są to bowiem sprawy nieporównywalne. Po drugie, praca w gospodarstwie rolnym jest niewymierna w czasie. Jej wartość przewyższa znacznie wynagrodzenie pracownika rolnego, nawet mającego wysokie kwalifikacje. Czy takiego pracownika można zresztą łatwo znaleźć?

2. Natomiast wywody Sądu Najwyższego na temat wysokości zadośćuczynienia nie nasuwają zastrzeżeń. Wysokość zadośćuczynienia została ustalona na kwotę 200.000 zł, która musi być obniżona przy uwzględnieniu stopnia przyczynienia się poszkodowanego. Rewizja strony pozwanej w tym zakresie nie ma uzasadnionych podstaw. Według Sądu Najwyższego można podzielić twierdzenie strony pozwanej, że ustalona wysokość zadośćuczynienia jest zbliżona do górnej granicy zasądzonych z tego tytułu należności (w takich lub zbliżonych okolicznościach). Zadośćuczynienie nie może jednak być uznane za rażąco wygórowane.<sup>25</sup> Poza tym strona pozwana nie wykazała, żeby doznany uszczerbek na zdrowiu był wynikiem innych, samoistnych schorzeń, nie pozostających w związku z wypadkiem. Wbrew twier-

go, chciałbym podkreślić, że momentem centralnym w tej uchwale była ocena, czy sprzedaż gospodarstwa rolnego przez inwalidę jest normalnym następstwem wypadku komunikacyjnego. Zob. zresztą glosę J. Lawrynowicza i S. Nowaka do tej uchwały (NP 1979, nr 11, s. 150).

<sup>23</sup> Por. S. Garlicki: Odpowiedzialność cywilna, jw., s. 440.

<sup>24</sup> OSPiKA 1975, poz. 160; aprobowana glosa A. Szpunara została opublikowana w PIP 1976, nr 4, s. 165. Przeciw rygorystycznemu ujmowaniu tych zagadnień wypowiadają się także autorzy przytoczonej w przypisie 22 glosy.

<sup>25</sup> Co do wysokości zadośćuczynienia — por. W. Czachórski (w): System, jw., s. 686 oraz powołane tam wypowiedzi doktryny i orzecznictwa.

dzeniom rewizji, powód nie był człowiekiem w podeszłym wieku w chwili wypadku. Niewiele można dorzucić do wywodów Sądu Najwyższego na ten temat. Trzeba tylko pamiętać, że reguła umiarkowanej wysokości zadośćuczynienia nie ma charakteru statycznego. Spadek wartości pieniądza oraz inne czynniki sprawiają, że konkretnym rozstrzygnięciom nie można przypisać waloru zasady prawnej.

3. Przepis art. 436 § 2 zd. 1 k.c. obejmuje także szkodę na mieniu. W konkretnej sprawie chodziło o określenie wysokości odszkodowania za zniszczony ciągnik. Wyłoniło się pytanie, czy uzasadnione było przyznanie powodowi odszkodowania według cen wolnorynkowych ciągnika z daty wydania wyroku. W tym względzie jesteśmy skazani na domysły, ponieważ sprawa nie została dostatecznie wyjaśniona. Według Sądu Najwyższego, gdyby w związku z wypadkiem powód uzyskał przydział nowego ciągnika i nabył go za cenę obowiązującą w handlu uspołecznionym, to byłyby uzasadnione zarzuty rewizji co do wysokości odszkodowania. Przyznanie odszkodowania ma jedynie na celu „wyrównać stan majątkowy poszkodowanego do poziomu, jaki by istniał, gdyby nie nastąpił wypadek”. Gdyby twierdzenia strony pozwanej zostały potwierdzone, to ustalone odszkodowanie „wykraczałoby poza wyrównanie szkodliwych dla poszkodowanego następstw w postaci utraty ciągnika”.

Trudno powiedzieć coś stanowczego na temat przytoczonych wywodów i dlatego ograniczam się do zgłoszenia refleksji natury ogólnej. Myślę, że sporo przesady tkwi w obawie przed nie usprawiedliwionym wzbogaceniem poszkodowanego. Na tle konkretnej sprawy okazuje się jednocześnie, jak trudna i złożona jest problematyka ustalenia odszkodowania.

EDWIN KAWAŁA

## O DOŻYWOCIU SŁÓW KILKA

*Autor omawia kontrowersje wywołujące się na tle odpowiedniego stosowania przepisów k.c. o umowie dożywocia do prawa dożywocia, które powstało na podstawie art. 8 ustawy o uregulowaniu własności gospodarstw rolnych.*

Ustawa o uregulowaniu własności gospodarstw rolnych<sup>1</sup> została — jak wiadomo — uchylona z dniem 6 kwietnia 1982 r., zostały jednak utrzymane w mocy: nabyta na podstawie jej przepisów własność nieruchomości oraz związane z tym nabyciem skutki prawne określone w art. 5, 6 i 8—11 tej ustawy. Ponadto rozpoznawanie spraw o stwierdzenie nabycia własności nieruchomości na podstawie ustawy z dnia 26.X.1971 r. przez posiadaczy samoistnych oraz o odroczenie terminu zapłaty należności z tytułu nabycia własności tych nieruchomości przekazane zostało sądom.<sup>2</sup> Kwestie prawne związane z nabyciem własności nieruchomości rolnych na podstawie przepisów uchylonej ustawy omówiłem w zarysie w opracowaniu pt. „Cywilnoprawne aspekty uwłaszczenia rolników” (wydanym w 1985 r.

<sup>1</sup> Dz. U. z 1971 r. Nr 27, poz. 250 i z 1975 r. Nr 16, poz. 81.

<sup>2</sup> Zob. art. 4 i 11 ustawy z dnia 26.III.1982 r. o zmianie ustawy-Kodeks cywilny oraz o uchyleniu ustawy o uregulowaniu własności gospodarstw rolnych, Dz. U. Nr 11, poz. 81.