

# Adam Szpunar

---

## Roszczenie zwrotne zakładu ubezpieczeń przeciw kierowcy pojazdu

---

Palestra 37/7-8(427-428), 10-21

---

1993

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.

## Roszczenie zwrotne zakładu ubezpieczeń przeciw kierowcy pojazdu

Przedmiot niniejszych rozważań jest już określony w tytule artykułu. Chodzi w nim o sprawę roszczenia zwrotnego, jakie w określonych wypadkach przysługuje ubezpieczycielowi przeciw kierowcy pojazdu mechanicznego w ramach obowiązkowego ubezpieczenia komunikacyjnego. Rozważania dotyczą zatem zwrotu wypłaconego przez ubezpieczyciela odszkodowania z tytułu ubezpieczenia OC na rzecz poszkodowanego. Mamy tu do czynienia z wy-cinkiem ogólnej problematyki obowiązkowego ubezpieczenia OC. W dalszym toku wywodów zakładam, że jest ona znana, przynajmniej w ogólnych zarysach. Zbędne jest przedstawianie złożonych motywów legislacyjnych, przemawiających za obecnym ukształtowaniem obowiązkowego ubezpieczenia komunikacyjnego.

Naturalnie, trzeba zawsze pamiętać, że zakres odpowiedzialności ubezpieczyciela z tytułu ubezpieczenia OC ma decydujący wpływ na rozmiar roszczenia zwrotnego przeciw kierowcy. **Ubezpieczycielowi przysługuje uprawnienie do dochodzenia od kierowcy wypłaconego odszkodowania należnego poszkodowanemu na podstawie przepisów prawa cywilnego.** Za odrębnym przedstawieniem sprawy roszczenia zwrotnego przemawia jej doniosłość teoretyczna i praktyczna. Wyłania się bowiem pytanie, jak należy umiejscowić omawiane

roszczenie zwrotne w systemie polskiego prawa ubezpieczeń gospodarczych? Sprawa jest bardziej skomplikowana niż się wydaje na pierwszy rzut oka.

Osobliwe były zmiany, jakie z biegiem czasu następowały w unormowaniu roszczenia zwrotnego zakład ubezpieczeń. Wiązało się to najczęściej z założeniami natury ogólnej. Należy podkreślić, że w procesie rozwojowy obowiązkowych ubezpieczeń komunikacyjnych można dostrzec nagłe i niespodziewane zakręty. Zmiany w materiale normatywnym następowały na zbyt często i nie zawsze były przemylane. W tym stanie rzeczy nakazana jest daleko idąca ostrożność przy korzystaniu z dotychczasowego orzecznictwa na temat obowiązkowych ubezpieczeń komunikacyjnych. Linia rozwoju tego orzecznictwa nie rysowała się wyraźna, co było zjawiskiem nieuniknionym wobec częstych zmian w materiale normatywnym.

Szczegółowa analiza kolejnych zmian jest dla naszych celów zbędna. Rezygnując z omawiania początkowych unormowań, można poprzestać na zarysowanym przedstawieniu tej kwestii w późniejszych rozporządzeniach. Zaczniemy od rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 30.09.1988 (Dz.U. nr 30, poz. 166), w którym sprawa roszczenia zwrotnego została dość szczegółowo unormowana.

W myśl § 11 ust. 1 tego rozporządzenia zakład ubezpieczeń miał obowiązek dochodzenia od kierowcy wypłaconego odszkodowania, jeżeli: a) szkoda została wyrządzona przez kierowcę „umyślnie lub w stanie nietrzeźwości, chyba że z okoliczności wypadku wynika, iż stan nietrzeźwości nie miał wpływu na powstanie wypadku”; b) kierowca nie posiadał odpowiedniego prawa jazdy lub kierował pojazdem nie zarejestrowanym albo pojazdem, dla którego upłynął okres ważności pozwolenia czasowego”; c) kierowca wszedł w posiadanie pojazdu wskutek popełnienia przestępstwa; d) szkoda została spowodowana przez kierowcę pojazdu zarejestrowanego za granicą, a kierowca nie posiadał dowodu ubezpieczenia ważnego w chwili wypadku na terytorium polskim.

Rozporządzenie z 1981 r. liczyło się z koniecznością pewnej elastyczności przy dochodzeniu roszczenia regresowego. W uzasadnionych społecznie i gospodarczo wypadkach zakład ubezpieczeń mógł ograniczyć częściowo swoje oszczędności zwrotne. Nie dotyczyło to jednak sytuacji, w której szkoda została wyrządzona umyślnie. W rozporządzeniu nie zostały podane bliższe wskazówki co do wysokości kwoty dochodzonej od kierowcy, jeżeli roszczenie miało ulec ograniczeniu. W piśmiennictwie przyjmowano, że sąd mógł kontrolować zasadność i zakres omawianej redukcji.

Zmiany dokonane w kolejnym rozporządzeniu z dnia 6.02.1985 (Dz.U. nr 1, poz. 20) nie miały charakteru zasadniczego. Na uwagę zasługują dwa punkty. Po pierwsze, roszczenie zwrotne przysługiwało bez względu na to, czy stan nietrzeźwości miał wpływ na po-

wstanie wypadku. Po drugie, pewnemu uproszczeniu i redukcji uległo wyliczenie okoliczności, w których zakład ubezpieczeń był obowiązany do dochodzenia od kierowcy zwrotu wypłaconego odszkodowania. Podobna uwaga nasuwa się w związku z unormowaniem roszczenia zwrotnego w kolejnym rozporządzeniu z dnia 29.03.1989 (Dz.U. nr 100, poz. 18). Trudno się jednak dopatrzeć jakiejś głębszej myśli w dokonywanych zmianach, mających właściwie charakter kosmetyczny.

Jest rzeczą dobrze znaną, że prawdziwe trzęsienie ziemi zostało wywołane wejściem w życie ustawy z dnia 28.07.1990 r. o działalności ubezpieczeniowej (Dz.U. nr 59, poz. 344 z późn. zm.). Dla naszych celów zbędne jest przedstawianie podstawowych założeń tej ustawy, która ma z konieczności charakter ramowy. Ograniczając uwagi do zagadnień bezpośrednio nas interesujących, można powiedzieć, że zmienił się zasadniczo charakter ubezpieczeń OC. Są one nadal obowiązkowe, ale wynikają z umowy zawartej przez posiadacza pojazdu z wybranym przez niego zakładem ubezpieczeń prowadzącym działalność w tym zakresie. Szczególne znaczenie ma okoliczność, że PZU przestał być monopolistą w dziedzinie omawianego ubezpieczenia. Dodajmy, że zmienił się także kontekst systemowy, którego uwzględnienia wymagają ustalone dyrektywy wykładni. Szczególne znaczenie ma pod tym względem nowelizacja kodeksu cywilnego (ustawa z dnia 28.07.1990 r., Dz.U. nr 55, poz. 321). Wystarczy wspomnieć o zasadzie równego traktowania wszystkich podmiotów stosunków cywilnoprawnych.

Na podstawie art. 5 ustawy o działalności ubezpieczeniowej zostało wydane rozporządzenie Ministra Finansów z dnia 18.12.1990 r. (Dz.U. nr 89, poz. 527), które było przedmiotem ostrej krytyki<sup>1</sup>. Jest rzeczą znamionną, że rozporządzenie to nie przewidywało roszczenia zwrotnego zakładu ubezpieczeń przeciw kierowcy. Ta pomyłka legislacyjna była zapewne wynikiem prostego przeoczenia. Rozporządzenie było pisane w wielkim pośpiechu i zawierało wiele oczywistych błędów i luk. W każdym razie pominięcie sprawy roszczenia zwrotnego, przysługującego ubezpieczycielom przeciw kierowcy, było powszechnie krytykowane.

Obecnie zostało wydane nowe rozporządzenie Ministra Finansów z dnia 9.12.1992 r., które ustaliło ogólne warunki obowiązkowego ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej posiadaczy pojazdów mechanicznych za szkody powstałe w związku z ruchem tych pojazdów<sup>2</sup>. Zmiany dokonane przez to rozporządzenie są doniosłe i idą na ogół w pożądanym kierunku. Ponieważ interesuje nas określony wycinek tej problematyki, można poprzestać na przytoczeniu przepisu normującego sprawę roszczenia regresowego. Trzeba naturalnie pamiętać o jego powiązaniach z pozostałymi przepisami rozporządzenia oraz zasadami rządzącymi w dziedzinie odpowiedzialności cywilnej.

Przepis § 33 rozporządzenia ma następujące brzmienie: „**Ubezpieczycielowi przysługuje uprawnienie dochodzenia od kierowcy pojazdu mechanicznego zwrotu wypłaconego z tytułu ubezpieczenia OC odszkodowania, jeżeli kierujący:** 1) wyrządził szkodę umyślnie lub w stanie nietrzeźwości, 2) wszedł w posiadanie

pojazdu wskutek popełnienia przestępstwa; 3) nie posiadał wymaganych uprawnień do kierowania pojazdem, z wyjątkiem przypadków, gdy chodziło o ratowanie życia ludzkiego lub mienia albo ściganie przestępcy”. Wykładnia tego przepisu stanowi właściwy przedmiot niniejszych rozważań. Przed dokonaniem tego zadania konieczne wydaje się zgłoszenie następujących uwag wstępnych:

a) Została utrzymana zasada, według której roszczenie zwrotne zakład ubezpieczeń jest dopuszczalne jedynie w wypadkach taksatywnie wymienionych w przepisie rozporządzenia. Określenie tych wypadków nie różni się wiele od dawnych sformułowań. Łatwo jednak zauważyć istotną zmianę w stosunku do dawnego prawa (zatem obowiązującego przed 1990 rokiem). Nie przeprowadzało ono należytego rozróżnienia między prawami i obowiązkami ubezpieczyciela. Stanowiło bowiem, że zakład ubezpieczeń jest obowiązany dochodzić od kierowcy zwrotu wypłaconego odszkodowania. Wobec tego narzucało ono zakładowi ubezpieczeń powzięcie decyzji tej treści. Poza tym trzeba było dopiero interpretacji odpowiedniego przepisu, aby dojść do wniosku, że w określonych wypadkach wypłata odszkodowania na rzecz poszkodowanego rodzi między ubezpieczycielem a ubezpieczonym kierowcą stosunek cywilnoprawny<sup>3</sup>. Na podstawie tego stosunku przysługiwało ubezpieczycielowi uprawnienie domagania się od kierowcy zwrotu kwot wypłaconych poszkodowanemu.

Sytuacja ta uległa obecnie znacznemu uproszczeniu. Ubezpieczyciel może (ale nie musi) dochodzić swego roszczenia

zeczwi kierowcy. Mamy tu do czynienia z stosunkiem cywilnoprawnym, z którego usunięte zostały elementy prawa administracyjnego. Przestała być aktualna sprawa zmniejszenia roszczenia zwrotnego przez zakład ubezpieczeń. Trzeba zaznaczyć, że kryteria tego zmniejszenia były dość mgliste. Nic też dziwnego, że zdania na ten temat były podzielone w piśmiennictwie.

Możemy zatem stwierdzić, że **ubezpieczycielowi przysługuje wierzytelność zeczwi sprawcy szkody. Wierzytelność wynika ze stosunku ubezpieczenia, nie zaś z czynu niedozwolonego.** Stosować do niej należy ogólne zasady prawa zobowiązań. Z teoretycznego punktu widzenia możliwy jest przelew tej wierzytelności przez zakład ubezpieczeń. Natomiast praktyczne znaczenie ma natomiast to, że **wyłączone jest miarkowanie odszkodowania przez sąd** (przepis art. 440 k.c. nie znajduje tu zastosowania). Trzeba jednak zaznaczyć, że sąd jest bezwzględnie związany wysokością wypłaconego poszkodowanemu odszkodowania.

**b)** Zastanówmy się krótko nad funkcjami, jakie ma spełniać roszczenie zwrotne zakładu ubezpieczeń. Odwołał się do mych poprzednich wypowiedzi na ten temat<sup>4</sup>. **Na pierwszy plan wysuwa szeroko rozumiana funkcja kompensacyjna, która polega na przywróceniu stanu poprzedniego w znaczeniu gospodarczym.** Pomijając pewne odrębności, które wynikają niejako z natury rzeczy, można stwierdzić, że funkcja kompensacyjna zachowuje swój walor w interesującej nas dziedzinie. Inna rzecz, że należy przecenić finansowego znaczenia dochodów z tytułu regresu ubezpieczeniowego.

Funkcji kompensacyjnej należy więc przyznać w tej materii priorytet. Przejdźmy do omówienia funkcji represyjnej, jaką spełnia roszczenie zwrotne. Kłopot polega na tym, że funkcja ta może być różnie rozumiana, co stanowi źródło wielu nieporozumień. Czasem trudno powiedzieć, gdzie kończy się funkcja kompensacyjna, a zaczyna represja za wyrządzenie szkody. Nie wchodząc w kontrowersje na ten temat, można stwierdzić, że represyjne działanie przepisów prawa cywilnego polega na nałożeniu pewnej dolegliwości na sprawcę szkody tytułem reakcji na jego przestępne działanie lub zaniechanie. Nie ulega wątpliwości, że **funkcja represyjna roszczenia zwrotnego występuje szczególnie jasno, jeżeli kierujący wszedł w posiadanie pojazdu mechanicznego wskutek popełnienia przestępstwa.** Objęcie obowiązkiem ubezpieczeniowym komunikacyjnym odpowiedzialności cywilnej każdego kierowcy (por. § 10 ust. 3 rozporządzenia), w tym także złodzieja, który kierując skradzionym samochodem wyrządził szkodę, jest podyktowane dążeniem do daleko idącej ochrony ofiar wypadków drogowych. W tej sytuacji funkcja represyjna roszczenia zwrotnego przeciw sprawcy szkody jest zupełnie oczywista.

Niepodobna zaprzeczyć, że występuje także funkcja prewencyjno-wychowawcza roszczenia zwrotnego. Ustanowienie odpowiedzialności cywilnej za określone działanie czy zaniechanie działa prewencyjnie, niezależnie od tego, czy uprawniony uzyska faktyczne wynagrodzenie poniesionego uszczerbku. **Funkcja prewencyjno-wychowawcza występuje zwłaszcza wówczas, gdy roszczenie ubezpieczyciela jest skierowane**

przeciw kierowcy, który wyrządził szkodę w stanie nietrzeźwości. We wszystkich swych wypowiedziach W. Warkało bronił tezy, że funkcji prewencyjno-wychowawczej należy przypisać naczelną rolę w dziedzinie odpowiedzialności odszkodowawczej<sup>5</sup>. Z zapatrywaniem tym niepodobna się zgodzić, zwłaszcza wobec zasadniczych zmian gospodarczych. Nie kwestionując znaczenia omawianej funkcji w dziedzinie wypadków drogowych, trzeba stwierdzić, że możliwości prewencji są ograniczone. Rozwój motoryzacji, którego ze zrozumiętych względów nie da się zahamować, ustawicznie stwarza nowe rodzaje niebezpieczeństw. Jest rzeczą dobrze znaną, że nawet surowa odpowiedzialność karna kierowców nie przynosi spodziewanych rezultatów. Środki, jakimi dysponuje prawo cywilne, są z natury rzeczy słabsze.

c) Z kolei wyłania się pytanie, jaką rolę należy przyjąć konstrukcję prawną, umożliwiającą odpowiednie zaszeregowanie omawianego roszczenia. Przez wiele orzeczeń przewija się myśl, że podstawą roszczenia zwrotnego stanowi przepis szczególny (obecnie § 33 rozporządzenia)<sup>6</sup>. Stwierdzenie to jest niewątpliwie słuszne, ale nie posuwa sprawy naprzód. W piśmiennictwie podkreśla się niemal powszechnie, że mamy tu do czynienia z regresem nietypowym<sup>7</sup>. Dość wyraźnie rysuje się różnica ze zwykłym roszczeniem regresowym zakładu ubezpieczeń (art. 828 k.c.). Stwierdzenie to wymaga dłuższego komentarza.

Dominujący pogląd w piśmiennictwie polskim (W. Czachórski, J. Ławrynówicz, A. Ohanowicz, T. Sangowski, A. Szpunar, A. Wąsiewicz) przyj-

muje, że z mocy art. 828 k.c. następuje wstąpienie zakładu ubezpieczeń w prawa zaspokojonego wierzyciela (po art. 518 § 1 pkt 4 k.c.). Wypowiedz wymienionych autorów różnią się tylko co do szczegółów. Wstąpienie w prawa zaspokojonego wierzyciela (zwane surogacją) jest instytucją mocno już zakorzenioną w systemie polskiego prawa cywilnego. Nie przeczę, że instytucja regresu ubezpieczeniowego wykazuje pewne odrębności<sup>8</sup>. Dla naszych celów zbędna jest analiza wyrażonych w art. 828 k.c. zasad prawnych. Najważniejsze bowiem znaczenie należy przypisać okoliczności, że mamy tu do czynienia z tym samym roszczeniem, które przysługiwało ubezpieczającemu przeciw sprawcy szkody.

Natomiast w wypadkach przewidzianych w § 33 rozporządzenia następuje wstąpienie w prawa zaspokojonego wierzyciela. Zawodzi tu konstrukcja przejścia na zakład ubezpieczeń roszczenia ubezpieczającego. Uważam, że w wypadkach przewidzianych w § 33 rozporządzenia powstaje zasadniczo nowa wierzytelność. Powieloma względami jest ona jedyną uzależnioną od istnienia wierzytelności pierwotnej (podstawowej), jaka stała zaspokojona przez zapłatę. Wierzytelność pierwotna musiała przysługiwać poszkodowanemu wskutek wypadku drogowego. Została ona zaspokojona i dzięki temu powstało roszczenie zwrotne ubezpieczyciela. Będąc już mowa o tym, że w prawie polskim odpowiedzialność gwarancyjna ubezpieczyciela z tytułu ubezpieczenia jest bardzo szeroka. W tych warunkach roszczenie zwrotne ubezpieczyciela jest korelatem tak szeroko zakr-

nej jego odpowiedzialności gwarantującej.

d) W związku z tym należy jeszcze z rozważyć sprawę prawnej natury szczeń regresowych. Jak wiadomo, ten temat zarysowały się w literaturze polskiej dwa przeciwstawne stanowiska<sup>10</sup>. Podjęte zostały także próby alezienia rozwiązań pośrednich. edług pierwszego zapatrywania (S. iczkowski, J. Kosik, A. Szpunar, A. ąsiewicz, J. Winiarz) **należy przyjąć erokie ujęcie regresu. Natura prawna szczenia regresowego jest różna i zaty od stosunku prawnego jaki łączy ony.**

Według drugiego zapatrywania (W. zachorski, B. Lewaszkieicz-Petrywska, E. Łętowska, A. Ohanowicz) e da się skonstruować jakiejś ogólnjszej instytucji regresu (*sensu lar-). Istotną cechą roszczenia regresog jest jego samoistność, wynikająca aktu dokonania zapłaty przez jedną sób zobowiązanych z tego czy innego ulu prawnego.*

Od dawna bronię pierwszego zapatwania jako jedynie poprawnego na przepisów prawa polskiego. Nie ąc powtarzać rzeczy znanych, ogrzam się do przytoczenia najważniejszych argumentów w tej sprawie. Zwownicy drugiego zapatrywania niepoebnie komplikują sobie zadanie. iszą bowiem przyjmować, że rosznia powszechnie określane jako resowe (czy zwrotne) nie są nimi w isie. Przy wykładni art. 828 k.c. koncja ścisłego rozumienia roszczenia resowego wikła się w sprzecznościach.

ǲdy chodzi o interesujące nas zagad-

nienia, także zwolennicy drugiego zapatrywania przyjmują, że mamy tu do czynienia z regresem w ścisłym, technicznym znaczeniu<sup>11</sup>. W takim jednak razie nieunikniona wydaje się konieczność stosowania zbiorczego określenia (*regres sensu largo*), aby podkreślić, że wszystkie te roszczenia służą podobnym celom.

Dodatkowym argumentem jest okoliczność, że prawna natura roszczenia regresowego zakładu pracy przeciw pracownikowi (art. 120 § 2 k.p.) jest całkowicie odrębna. W tym stanie rzeczy uzasadniony jest wniosek, że regres powinien stanowić pojęcie nadrzędne<sup>12</sup>. Mamy tu do czynienia z terminem zbiorczym, obejmującym bardzo różne sytuacje.

Po dokonaniu tych wstępnych ustaleń przejdźmy do omówienia najważniejszych zagadnień związanych z realizacją roszczenia zwrotnego ubezpieczyciela. Uwagi na ten temat można ująć w kilku punktach.

1. Zaczniemy od odpowiedzi na pytanie, kogo należy rozumieć przez kierowcę. Z przepisu § 10 ust. 4 rozporządzenia wynika, że **jest nim każda osoba, która kierując pojazdem w okresie trwania ochrony ubezpieczeniowej, wyrządziła szkodę ruchem tego pojazdu. Jest rzeczą obojętną, czy była do tego upoważniona przez posiadacza pojazdu.** Warto zaznaczyć, że ubezpieczenie OC nie obejmuje pomocników kierowcy (np. pasażerów, którzy samorzutnie pomagali kierowcy).

Na szczególną uwagę zasługuje orzeczenie SN z dnia 2.03.1965 r. (OSPikA 1966, poz. 205), które zostało wydane pod rządem obowiązujących wówczas przepisów. Uważam, że teza Sądu Naj-

wyższego jest poprawna również w świetle postanowień nowego prawa. **W orzeczeniu tym Sąd Najwyższy stwierdził, że omawiany przepis dotyczy także posiadacza, jeżeli prowadził on pojazd osobiście.** Stanowisko to jest uzasadnione z punktu widzenia wykładni językowej, logicznej i celowościowej. Obecnie z tekstu § 33 rozporządzenia nie wynika, by kierowca w zakresie odpowiedzialności regresowej miał być traktowany różnie w zależności od tego, czy był nim posiadacz pojazdu, czy też inna osoba. Przykładowo rzecz biorąc, regres będzie uzasadniony, jeżeli posiadacz wyrządził szkodę, prowadząc pojazd w stanie nietrzeźwym.

Zastanówmy się teraz nad stanowiskiem prawnym kierowcy pojazdu mechanicznego. **Jeżeli nie był posiadaczem pojazdu, odpowiada wobec poszkodowanego tylko na zasadzie winy (art. 415 k.c.).** Wiemy jednak, że przepis § 33 rozporządzenia dotyczy również posiadacza, jeżeli prowadził pojazd osobiście. **Posiadacz odpowiada wówczas na zasadzie ryzyka,** a wyjątki (art. 436 § 2 k.c.) mają niewielkie znaczenie praktyczne. Ograniczam się do zasygnalizowania różnicy, która świadczy o tym, jak skomplikowane stosunki prawne mogą powstać między czterema osobami: poszkodowanym, posiadaczem pojazdu, kierowcą, wreszcie ubezpieczycielem. W związku z tym nasuwa się refleksja natury ogólnej.

Jak to słusznie podkreślił T. Sangowski<sup>13</sup>, **regres nietypowy przysługuje ubezpieczycielowi wobec podmiotów, które są stronami w stosunku ubezpieczenia.** Sprawa przedstawia się prościej, jeżeli kierowca nie był posiadaczem pojazdu mechanicznego. Trzeba przypomnieć,

że w myśl § 10 ust. 1 rozporządzenia ubezpieczeniem OC została objęta o **powiedzialność cywilna posiadacza i kierowcy.** Wobec tego kierowca jest ubezpieczonym, a zatem podmiotem stosunku prawnego ubezpieczenia. **Bardziej jest skomplikowana sytuacja, jeżeli posiadacz prowadził pojazd osobiście. Jest on wówczas ubezpieczający i jednocześnie ubezpieczonym.** W oł rozpatrywanych wypadkach **man więc do czynienia z podmiotami stosunku prawnego ubezpieczenia.**

2. Przechodząc do omawiania **stów faktycznych uprawniających ubezpieczyciela do dochodzenia roszczenia zwrotnego przeciw kierowcy, należy stwierdzić, że redakcja przepisu § rozporządzenia nie jest zbyt precyzyjna.** Stosunkowo łatwo można odpowiedzieć na pytanie, kiedy kierowca **w rzędził szkodę umyślnie.** Są to jedni wypadki tak wyjątkowe, że nie wają się nad nimi zatrzymywać.

Przy wykładni wszystkich rozporządzeń toczył się w doktrynie i praktyce ubezpieczeniowej spór, czy musi istnieć adekwatny związek przyczynowy między nietrzeźwością kierowcy a powstaniem wypadkiem. Rozporządzenia pozwalały na uwzględnienie braku związku przyczynowego, formułując w różny sposób, a innym razem **rczały na ten temat, co przemawiało poglądem, według którego roszczenie regresowe nie zależało od tego, czy s nietrzeźwości miał wpływ na powstanie wypadku. Zdania przedstawicieli deryny były zawsze podzielone<sup>14</sup>.**

Przepis § 33 rozporządzenia nie wiera wyraźnego rozstrzygnięcia sprawy, co mogłoby przemawiać o tym, że nie jest konieczny adekwatny



związek przyczynowy między stanem nietrzeźwości a powstaniem wypadku. Wniosek taki byłby przedwczesny. Sądzę, że na to zagadnienie należy spojrzeć z praktycznego punktu widzenia. Tak wiadomo, przyjmuje się dość powszechnie, że **stan nietrzeźwości zachodzi wówczas, gdy stężenie alkoholu we krwi przekracza 0,5 promille**<sup>15</sup>. Z reguły istnieje adekwatny związek przyczynowy między nietrzeźwością kierowcy a powstaniem wypadku. Naukowo stwierdzono, że stężenie alkoholu we krwi powyżej określonej granicy (tzw. progu nietrzeźwości) uzasadnia przyjęcie mniejszego lub większego upośledzenia sprawności psychicznej i fizycznej kierowcy<sup>16</sup>. **Istnieje zatem domniemanie faktyczne, że każdorazowo, gdy wypadek został spowodowany przez kierowcę w stanie nietrzeźwości, zachodzi adekwatny związek przyczynowy między tymi zdarzeniami.** Nie należy jednak wyłączać możliwości przeprowadzenia trudnego przeciwdowodu przez kierowcę.

Zdaję sobie sprawę z tego, że proponowane rozwiązanie może być kwestionowane. Ale w ramach tego opracowania niepodobna szczegółowo rozważać argumentów przemawiających za takim lub innym stanowiskiem. Z konieczności szkicuję w kilku zdaniach problemy, którym poświęcono obszernie studia (nie tylko w dziedzinie prawa).

Nie wywołuje wątpliwości sprawa roszczenia zwrotnego ubezpieczyciela, jeżeli kierowca wszedł w posiadanie pojazdu wskutek popełnienia przestępstwa (np. kradzieży). **Zakres odpowiedzialności ubezpieczyciela z tytułu ubezpieczenia OC jest bardzo szeroki, skoro**

**obejmuje także wynagrodzenie szkody wyrządzonej przez osobę, która weszła w posiadanie pojazdu wskutek popełnienia przestępstwa.** Jest rzeczą dość oczywistą, że osoba taka nie powinna korzystać z ochrony ubezpieczeniowej.

3. Odrębnego omówienia wymaga sprawa roszczenia zwrotnego ubezpieczyciela, jeżeli kierowca nie posiadał wymaganych uprawnień do kierowania pojazdem. Aby uprościć rozważania, pomijam w nich wyjątki od ogólnej zasady, które są w pełni zrozumiałe. **Wyjątki te dotyczą: ratowania życia ludzkiego lub mienia albo ścigania przestępcy.** Nie powinny nam przesłaniać obrazu tej zawilej problematyki. Dalsze uproszczenie rozważań polega na ograniczeniu się do krótkiej wzmianki o odpowiedzialności regresowej kierowcy, który w konkretnym układzie stosunków nie był pracownikiem (w rozumieniu przepisów k.p.). Załóżmy zatem, że kierowcą był sam posiadacz pojazdu, członek jego rodziny, przyjaciel itd. Jeżeli wymienione osoby nie posiadały wymaganych uprawnień do kierowania pojazdem, ich odpowiedzialność regresowa z § 33 rozporządzenia jest dość oczywista.

Przejdźmy do przedstawienia zapatrywań orzecznictwa i doktryny na temat roszczenia regresowego przeciw pracownikowi, który nie posiadał wymaganych uprawnień do kierowania pojazdem. Naturalnie, trzeba zawsze pamiętać o zmianach w materiale normatywnym, które sprawiają, że musimy nieco inaczej odczytywać wypowiedzi piśmiennictwa. Poza tym rozwój gospodarki prywatnej uzasadnia nowe spojrzenie na te zagadnienia.

Znana i wielokrotnie powoływana

uchwała składu siedmiu sędziów SN z dnia 16.10.1976 r. (OSNCP 1977, poz. 19) zajęła w tej sprawie kategorię stanowisko, oznaczające wyraźne uprzywilejowanie kierowcy. **Zasada prawna głosi, że dochodzenie przez PZU zwrotu świadczenia wypłaconego poszkodowanemu jest wyłączone w stosunku do kierowcy pojazdu, nie mającego odpowiedniego prawa jazdy, który wyrządził przy wykonywaniu obowiązków pracowniczych nieumyślnie szkodę osobie trzeciej.** Wyłania się wątpliwość, jak daleko sięgają implikacje tak sformułowanej zasady prawnej. Czy ma ona zastosowanie także do innych wypadków roszczenia regresowego (np. w razie kierowania pojazdem w stanie nietrzeźwości)?

Właściwie mamy do czynienia z nadmiarem argumentów przeciw stanowisku przytoczonej uchwały. Niepodobna omawiać słusznych zarzutów podniesionych w tej sprawie przez kilku autorów (J. Ławrynowicza, W. Marka, J. Rudka)<sup>17</sup>. Ostrze krytyki wszystkich tych autorów jest skierowane zwłaszcza przeciw tezie, jakoby przepis art. 120 k.p., należący do prawa pracy, miał stanowić *lex specialis* w stosunku do prawa cywilnego. Na szczególną uwagę zasługuje przekonująca krytyka uchwały, jaką przeprowadziła B. Lewaszkiewicz-Petrykowska, która rozpatruje te zagadnienia w szerszym zakresie<sup>18</sup>. Niepodobna się zgodzić ze stanowiskiem uchwały, że wykładnia powinna zmierzać do traktowania kodeksu pracy „jako stanowiącego pewien jednolity autonomiczny w zasadzie system prawny, wyłączający stosowanie prawa cywilnego, jeżeli chodzi o przedmioty uregulowane w kodeksie

pracy”. Nikt nie kwestionuje odrębności prawa pracy, ale nie stanowi ono przecież zamkniętej całości (por. art. 300 k.p.).

Jest rzeczą znamionną, że w kilku późniejszych orzeczeniach Sąd Najwyższy zajął stanowisko bardziej rygorystyczne wobec kierowcy (pracownika)<sup>19</sup>. W szczególności uznał, że jeżeli kierowca zawodowy prowadził samochód ciężarowy w stanie nietrzeźwości to godził się on z możliwością wyrządzenia szkody innym użytkownikom dróg publicznej. Takie okoliczności uzasadniają przypisanie kierowcy winy umyślnej. W związku z tym nasuwa się następująca refleksja: Jeśli kierowca prowadził pojazd, chociaż nie miał prawa jazdy, to **działał umyślnie**. Musimy dla tego uznać, że zgodził się na wyrządzenie szkody osobie trzeciej (*dolus eventualis*). Trudno zatem zrozumieć, dla czego uchwała SN z dnia 16.10.1976 r. mówi o nieumyślnym naruszeniu obowiązków pracowniczych.

Jakie wnioski należy wysnuć na tle obecnego uregulowania roszczenia zwrotnego? Po pierwsze, jest rzecz bezsporną, że **ustawodawca w § 33 rozporządzenia nie różnicuje dopuszczalności roszczenia regresowego w zależności od tego, czy kierowca był pracownikiem czy też nim nie był**, chociaż znał tendencje występujące w orzecznictwie. Widocznie uznał, że **przyjęte w art. 120 k.p. rozwiązanie nie znajduje zastosowania w relacjach zachodzących między ubezpieczycielem a kierowcą**. Są to przeciwstrony stosunku ubezpieczeniowego. Po drugie, niepodobna uznać, że art. 120 k.p. (zatem przepis wcześniejszy) raz na zawsze zmienił zasady prawne rządzące w tej materii. Po trzecie, prze-

pis § 33 rozporządzenia straciłby częściowo swe znaczenie praktyczne w razie akceptowania stanowiska uchwały. W konkluzji należy przyjąć, że przepis zawarty w § 33 rozporządzenia reguluje zagadnienia występujące w innej płaszczyźnie prawnej. Niezależnie od tego, jak oceniliśmy uchwałę SN z dnia 16.10.1976, straciła ona swe znaczenie pod rządem obecnie obowiązującego prawa.

4. Swego czasu bardzo sporna była kwestia przedawnienia roszczenia zwrotnego ubezpieczyciela. W powołanym już (por. przypis 6) orzeczeniu z dnia 6.04.1981 r. Sąd Najwyższy uznał, że roszczenie to przedawnia się w terminie przewidzianym w przepisie ogólnym o przedawnieniu (art. 188 k.c.)<sup>20</sup>. Oznacza to, że termin przedawnienia wynosi 10 lat od dnia wymagalności długu (art. 120 § 1 k.c.). Roszczenie to staje się wymagalne dopiero z chwilą, gdy nastąpiła zapłata odszkodowania przez ubezpieczyciela.

Orzeczenie to krytykowałem, przytaczając argumenty czerpane z wykładni językowej, systematycznej i celowościowej<sup>21</sup>. Niepodobna się zgodzić z twierdzeniem SN, jakoby regres (obecnie § 33 rozporządzenia) nie był roszczeniem z ubezpieczenia majątkowego. Zbędna jest analiza przytoczonych przez SN przepisów, które zostały już uchylone. Jak wiadomo, w ramach nowelizacji k.c. został zrealizowany postulat równego traktowania wszystkich podmiotów stosunków cywilnoprawnych. Zniknęła także odrębna kategoria ustawowych ubezpieczeń. W przepisie art. 819 § 1 k.c. zawarta jest prosta zasada, że **roszczenia z umowy ubezpieczenia przedawniają się z upływem lat**

**trzech. Zasada ta obejmuje także roszczenie zwrotne ubezpieczyciela. Należy przyjąć, że roszczenie to staje się wymagalne z chwilą wypłacenia poszkodowanemu należnego mu odszkodowania.** Od tej chwili rozpoczyna się bieg przedawnienia (art. 120 § 1 k.c.). Natomiast bieg przedawnienia roszczenia poszkodowanego przeciw zakładowi ubezpieczeń został odrębnie unormowany (art. 819 § 2 i 3 k.c.).

Niezależnie od argumentacji ściśle jurydycznej, należy spojrzeć na to zagadnienie przez pryzmat rzeczywistości społecznej. Stanowisko SN było bardzo krzywdzące dla kierowcy. Oznaczało bowiem możliwość dochodzenia roszczeń zwrotnych w kilkanaście lat po nieszczęśliwym wypadku, co stanowiłoby anomalię w naszym systemie prawnym. W konkretnej sprawie chodziło o pozwanego, który prowadził samochód, chociaż nie miał prawa jazdy. Dopiero po sześciu latach od wypadku, którego skutki były poważne, ubezpieczyciel domagał się zwrotu kwot wypłaconych na rzecz poszkodowanego. Wiemy jednak, że procesy odszkodowawcze przeciw zakładowi ubezpieczeń są czasem wszczynane późno i ciągną się latami. Dlatego może upłynąć wiele lat od wypadku, a w razie akceptowania tezy SN kierowca byłby wciąż narażony na roszczenia zwrotne ubezpieczyciela.

5. Spróbujmy zrekapitulować oraz częściowo uzupełnić dotychczasowe rozważania. Trzeba zaznaczyć, że poza ich zasięgiem pozostają zagadnienia, które pośrednio łączą się z roszczeniem zwrotnym ubezpieczyciela kierowcy pojazdu mechanicznego. Uwaga ta dotyczy zwłaszcza roszczenia zwrotnego

Ubezpieczeniowego Funduszu Gwarancyjnego. Poza zasięgiem rozważań pozostaje także sprawa niewłaściwego zachowania się kierowcy po wypadku drogowym<sup>22</sup>.

Panuje zgoda co do tego, że należy dążyć do pewnego uporządkowania zasad dotyczących roszczenia zwrotnego ubezpieczyciela przeciw kierowcy pojazdu mechanicznego. **Trudność polega na tym, że regres z § 33 rozporządzenia przysługuje przeciw oso-**

**mom, których przewinienia mają różny charakter. Regres jest zupełnie oczywisty, jeżeli kierowca wszedł w posiadanie pojazdu wskutek popełnienia przestępstwa. Natomiast mniejszy ciężar ma przewinienie osoby, która kierowała pojazdem, chociaż nie miała do tego wymaganych uprawnień.** Można stwierdzić, że zasady dotyczące roszczenia zwrotnego krystalizują się powoli. Jesteśmy w tej dziedzinie dopiero na początku długiej drogi.

#### Przypisy:

<sup>1</sup> Por. A. Szpunar: *Odszkodowanie z tytułu ubezpieczenia komunikacyjnego OC* (P.iP. 1991, nr 7, s. 27).

<sup>2</sup> Dz. U. nr 96, poz. 475. Będzie ono nadal powoływane jako „rozporządzenie”. Niepodobna wymienić wszystkich autorów (S. Garlicki, W. Górski, J. Ławrynowicz, N. Nesterowicz, A. Szpunar, W. Warkało, A. Wąsiewicz), którzy zajmowali się problematyką obowiązkowych ubezpieczeń komunikacyjnych. Omawiali oni wszechstronnie zagadnienia związane z roszczeniem zwrotnym zakładu ubezpieczeń przeciw kierowcy. Wobec dokonanych zmian niektóre wypowiedzi na ten temat straciły swą aktualność.

<sup>3</sup> Por. A. Wąsiewicz: *Ubezpieczenia samochodowe*, Warszawa 1984, s. 217.

<sup>4</sup> Por. A. Szpunar: *Ustalenie odszkodowania w prawie cywilnym*, Warszawa 1975, s. 157.

<sup>5</sup> Por. W. Warkało: *Odpowiedzialność odszkodowawcza. Funkcje, rodzaje, granice*, wyd. 2., Warszawa 1972, s. 40.

<sup>6</sup> Por. przykładowo orzeczenie SN z dnia 6. 04. 1981 r. (OSNCP 1981, poz. 242).

<sup>7</sup> Por. zwłaszcza T. Sangowski: *Regres ubezpieczeniowy*, Warszawa 1977, s. 158. Mimo upływu czasu dzieło to ma podstawowe znaczenie w tej dziedzinie.

<sup>8</sup> Odrębności te akcentuje G. Bieniek: *Roszczenie regresowe zakładu pracy wobec pracownika* Warszawa 1978. Autor ten uważa, że roszczenie zakładu ubezpieczeń przeciw osobie trzeciej nie jest regresem.

<sup>9</sup> Por. A. Wąsiewicz: *Ubezpieczenia*. . . , j.w. , s. 215.

<sup>10</sup> Por. B. Lewaszkiewicz-Petrykowska: *Wyrządzenie szkody przez kilka osób*, Warszawa 1978, s. 139; E. Łętowska (w): *System prawa cywilnego*, t. 3, cz. 1, Wrocław-Warszawa 1981, s. 335.

<sup>11</sup> Por. B. Lewaszkiewicz-Petrykowska: *Wyrządzenie szkody*, j.w. , s. 184.

<sup>12</sup> Por. K. Oftinger: *Schweizerisches Haftpflichtrecht*, t. 1, wyd. 4, Zürich 1975, s. 378.

<sup>13</sup> Por. T. Sangowski: *Regres ubezpieczeniowy*, j.w. , s. 152.

<sup>14</sup> Por. przykładowo W. Marek: *Glosa do wyroku SN z dnia 29. 05. 1979 r.* (N. P. 1981, nr 2, s. 125).

<sup>15</sup> Por. wyrok SN z dnia 21. 03. 1977. OSNCP 1977, poz. 177. W konkretnym wypadku chodziło o ubezpieczenie auto-casco.

<sup>16</sup> Por. T. Sangowski: *Roszczenia regresowe ubezpieczyciela w obowiązkowych ubezpieczeniach komunikacyjnych* (w): *Obowiązkowe ubezpieczenia komunikacyjne w PRL* (dzieło zbiorowe pod redakcją A. Wąsiewicza), Poznań 1979, s. 268.

- <sup>17</sup> Wypowiedzi te zestawia A. Wąsiewicz: *Ubezpieczenia samochodowe*, j.w. , s. 221, który przyłącza się do krytyki uchwały.
- <sup>18</sup> Por. B. Lewaszkiewicz-Petrykowska: *Wyrządzenie szkody...*, j.w. , s. 186.
- <sup>19</sup> Orzeczenia ta przytaczają J. Ławrynowicz, S. Nowak: *Ubezpieczenia komunikacyjne*, Warszawa 1987, s. 73.
- <sup>20</sup> Orzeczenie te aprobuje H. Poleszak w opublikowanej glosie (OSP i KA 1982, poz. 178).
- <sup>21</sup> Por. A. Szpunar: *Przedawnienie roszczenia regresowego zakładu ubezpieczeń przeciw kierowcy*, „Palestra” 1983, nr 10, s. 13.
- <sup>22</sup> Odpowiednie obowiązki określają przepisy §§ 23-25 rozporządzenia. Sankcję za niedopełnienie tych obowiązków z winy umyślnej lub rażącego niedbalstwa przewiduje § 27 rozporządzenia.