



Izabella Gil
dr hab. prof. UW r
Uniwersytet Wrocławski
e-mail: izabella.gil@uwr.edu.pl
ORCID: 0000-0001-9214-5503



Ewa Jędrzejewska, Odszkodowanie za szkody z OC posiadacza pojazdu w związku z wypadkiem drogowym. Postępowanie. Wzory

Wolters Kluwer Polska, Warszawa 2022, ss. 256, ISBN: 978-83-8286-926-2

Recenzowane opracowanie autorstwa dr Ewy Jędrzejewskiej „Odszkodowanie za szkody z OC posiadacza pojazdu w związku z wypadkiem drogowym. Postępowanie. Wzory” ukazała się w 2022 roku nakładem Wydawnictwa Wolters Kluwer w ramach serii „Prawo w praktyce”. Podjęta w opracowaniu problematyka związana z dochodzeniem roszczeń z OC posiadacza pojazdu mechanicznego ma niewątpliwie ważne znaczenie praktyczne z uwagi na stale zwiększającą się liczbę kolizji drogowych. Różnorodność zdarzeń komunikacyjnych powoduje, że niejednokrotnie pojawia się konieczność dochodzenia roszczeń na drodze postępowania cywilnego i domagania się odszkodowania za szkodę wyrządzoną ruchem pojazdu mechanicznego. Wprowadzenie obowiązkowych ubezpieczeń odpowiedzialności cywilnej (dalej określanej w skrócie jako „OC”) posiadacza pojazdu mechanicznego oraz przyznane poszkodowanemu prawa bezpośredniego dochodzenia roszczeń od zakładu ubezpieczeń (*actio directa*) umożliwia prowadzenie tego rodzaju postępowań z udziałem towarzystw ubezpieczeń po stronie pozwanej. Recenzowana monografia zawiera analizę zarówno przepisów prawa materialnego, jak i procesowego, które odnoszą się do odpowiedzialności cywilnej posiadacza pojazdu

mechanicznego, ubezpieczenia OC oraz obowiązujących zasad dochodzenia roszczeń w procesie przeciwko ubezpieczycielowi. Rozwadze poddano w szczególności, czy obecne regulacje prawne zapewniają poszkodowanemu adekwatną ochronę prawną, w tym prawnoprocesową.

W ramach recenzowanego opracowania omówione zostały odmienności prowadzenia postępowania cywilnego z udziałem ubezpieczyciela z uwagi na przewidziane przez ustawodawcę postępowanie likwidacyjne, w którym ubezpieczyciel dokonuje ustaleń faktycznych w celu stwierdzenia podstaw istnienia odpowiedzialności za szkodę. Autorka dostrzega wady i zalety wprowadzonych regulacji prawnych. Jednocześnie zwraca uwagę na silniejszą pozycję ubezpieczyciela w postępowaniu o odszkodowanie, ponieważ dysponuje on środkami finansowymi, które pozwalają na opłacenie kosztownych opinii biegłych sądowych, a ponadto na skorzystanie w prowadzonych postępowaniach przed sądem z pomocy prawnej zawodowych pełnomocników. Należy podzielić stanowisko Autorki, że skoro poszkodowany wskutek zdarzenia komunikacyjnego występuje w roli powoda, to na nim spoczywać będzie obowiązek wykazania podstaw odpowiedzialności odszkodowawczej, co jest zgodnie z ogólną regułą ciężaru twierdzenia i dowodzenia oraz obowiązującą w postępowaniu cywilnym zasadą kontryktoryjności.

Rozważania w tym zakresie rozpoczęto od wyjaśnienia specyfiki odpowiedzialności za szkodę wyrządzoną ruchem pojazdu mechanicznego oraz celu wprowadzenia obowiązkowego ubezpieczenia posiadacza pojazdu mechanicznego. Wyjaśnienie istoty odpowiedzialności z tytułu szkody wyrządzonej ruchem pojazdu mechanicznego poprzedzono prezentacją historycznoprawną, a więc jak kształtowała się w europejskich porządkach prawnych począwszy od pierwszej połowy XIX wieku. Zwrócono uwagę, że odpowiedzialność ta ewaluowała z uwagi na rozwój technologii i przemysłu oraz wzrost liczby zaistniałych szkód komunikacyjnych, za które nie można było pociągnąć do odpowiedzialności żadnego podmiotu z powodu braku możliwości przypisania winy. Powyższe doprowadziło do wykształcenia obok odpowiedzialności na zasadzie winy także uregulowania rodzaju odpowiedzialności opartej na zasadzie ryzyka, która miała obejmować zarówno przedsiębiorstwa wprowadzane w ruch za pomocą sił przyrody, jak i posiadaczy pojazdów mechanicznych.

W opracowaniu dostrzeżono, że samoistny posiadacz mechanicznego środka komunikacji poruszanego za pomocą sił przyrody ponosi odpowiedzialność za szkodę na osobie lub mieniu. Omówiono przesłanki ponoszenia odpowiedzialności za szkodę wyrządzoną ruchem pojazdu mechanicznego uregulowane w przepisach Kodeksu cywilnego. Zwrócono uwagę na problem wzajemnej relacji odpowiedzialności przewidzianej w przepisie art. 436 § 1 oraz art. 435 ustawy z dnia 23 kwietnia 1964 roku Kodeks cywilny (tekst jedn. Dz.U. z 2023 r., poz. 1610 ze zm.,

dalej w skrócie określonej jako „k.c.”) w sytuacji zaistnienia szkody wyrządzonej przez pojazd wchodzący w skład przedsiębiorstwa, co ma znaczenie dla ustalenia prawidłowej podstawy ponoszonej odpowiedzialności. Autorka dostrzegła, że w kwestii tej przeważa stanowisko w judykaturze, że przepis art. 435 k.c. będzie stanowił wyłączną podstawę odpowiedzialności za szkodę wyrządzoną przez ruch pojazdu, gdy wchodzi on w skład przedsiębiorstwa, które opiera swoją działalność na wykorzystaniu mechanicznych środków komunikacji (przedsiębiorstwa komunikacyjne). Zdaniem Autorki takie automatyczne przypisanie odpowiedzialności przedsiębiorstwu wprawianemu w ruch za pomocą sił przyrody na podstawie art. 435 k.c. uznać należy jednak za zbyt surowe, w szczególności w sytuacji zderzenia się dwóch mechanicznych środków komunikacji, ponieważ należy wówczas raczej zastosować regulację zawartą w przepisie art. 436 § 2 k.c.

W opracowaniu zostało zasadnie podkreślone, że odpowiedzialność posiadacza pojazdu ma miejsce, gdy dojdzie do zdarzenia wywołującego szkodę spowodowanego ruchem pojazdu (mechanicznego środka komunikacji), co nie zostało zdefiniowane ustawowo, a ustalenie tej kwestii jest bardzo istotne z punktu widzenia zasad odpowiedzialności za zdarzenie szkodowe, ponieważ jeśli nie nastąpiło ono w ruchu, to odpowiedzialność będzie się opierała na zasadach ogólnych. W związku z tym dopiero ustalenie, że do zdarzenia doszło w ruchu, powoduje, że obostrzeniu ulega odpowiedzialność posiadacza pojazdu (zasada ryzyka). Autorka podjęła się sformułowania definicji pojęcia „ruch pojazdu” na podstawie stanowisk wyrażanych w doktrynie oraz orzecznictwie, uwzględniając także cel regulacji zawartej w przepisie art. 436 k.c., jakim jest wzmożona ochrona otoczenia przed niebezpieczeństwem stwarzanym przez pojazdy mechaniczne. Podejmując się wyjaśnienia tych złożonych zagadnień, Autorka dostrzegła, że za szkody związane z wsiadaniem do pojazdu, wysiadaniem z niego, załadowywaniem lub rozładowywaniem unieruchomionego pojazdu, jego zatrzymaniem, postojem posiadacz będzie odpowiadał w razie wykazania winy. Na potrzeby ochrony ubezpieczeniowej na podstawie art. 34 ust. 2 ustawy z dnia 22 maja 2003 r. o ubezpieczeniach obowiązkowych, Ubezpieczeniowym Funduszu Gwarancyjnym i Polskim Biurze Ubezpieczycieli Komunikacyjnych (Dz.U. z 2022 r., poz. 621 ze zm., dalej w skrócie określonej jako „u.u.o.”) czynności te zostały uznane jednak za ruch pojazdu i odpowiedzialność za nie ponosi zakład ubezpieczeń. Autorka podkreśla jednocześnie, że kolejną przesłanką powstania odpowiedzialności przewidzianej w przepisie art. 436 § 1 k.c. jest istnienie adekwatnego związku przyczynowego między ruchem mechanicznego środka komunikacji a szkodą stosownie do art. 361 § 1 k.c., ponieważ podmiot zobowiązany do odszkodowania ponosi odpowiedzialność tylko za normalne następstwa zachowania (działania lub zaniechania), z którego szkoda wynika. Wartościowe są rozważania Autorki w kwestii tego, że w przypadku

odpowiedzialności za szkodę wyrządzoną ruchem pojazdu do powstania związku przyczynowego nie jest konieczna fizyczna, bezpośrednia styczność poszkodowanego z pojazdem, gdyż wystarczający jest wpływ psychiczny, jaki wywiera ruch pojazdu na poszkodowanego.

Kolejnym interesująco przedstawionym w pracy zagadnieniem, ważnym dla podejmowanego tematu, była kwestia ograniczenia odpowiedzialności posiadacza mechanicznego środka komunikacji, który może uwolnić się od odpowiedzialności odszkodowawczej, wykazując, że zachodzi jedna z trzech okoliczności egzoneracyjnych (wyłączających odpowiedzialność).

W aspekcie teoretycznoprawnym oraz praktycznym należy pozytywnie ocenić wyjaśnienie istoty ubezpieczenia OC posiadacza pojazdu mechanicznego i rodzajów ubezpieczeń. Zasadnie zostało podkreślone, że o ile odpowiedzialność ubezpieczyciela z tytułu obowiązkowej umowy OC nie może zostać rozszerzona, o tyle strony mogą rozszerzyć zakres odpowiedzialności ubezpieczyciela w ramach umowy dobrowolnej. W opracowaniu zasadnie zostało dostrzeżone, że odpowiedzialność ponoszona przez ubezpieczyciela ma charakter odpowiedzialności gwarancyjnej, która ma odmienny charakter od pozostałych reżimów odpowiedzialności (kontraktowej czy deliktowej). W ramach przyjętej odpowiedzialności gwarancyjnej dłużnik zobowiązuje się w umowie do naprawienia szkody, którą wyrządzi wierzycielowi on sam, osoba trzecia lub wystąpienie (zajście) jakiegoś zdarzenia.

Autorka podkreśliła specyfikę odpowiedzialności ubezpieczyciela w przypadku zawarcia umowy obowiązkowego ubezpieczenia OC przez posiadacza pojazdu mechanicznego. Poszkodowany skutek zdarzenia komunikacyjnego będzie mógł dochodzić roszczeń odszkodowawczych zarówno przeciwko posiadaczowi pojazdu mechanicznego, jak i przeciwko zakładowi ubezpieczeń, z którym ów posiadacz miał zawartą w momencie zdarzenia szkodowego umowę obowiązkowego OC posiadacza pojazdu mechanicznego. Stosunek łączący posiadacza pojazdu oraz zakład ubezpieczeń w stosunku do poszkodowanego określany jest jako solidarność niewłaściwa czy też odpowiedzialność *in solidum*, której specyfika została szczegółowo przedstawiona w ramach recenzowanego opracowania.

W drugim rozdziale recenzowanego opracowania opisano przebieg postępowania związanego z likwidacją szkody jako przedsądowego etapu dochodzenia roszczeń o naprawienie szkody z ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej pojazdu mechanicznego. Pozytywnie należy ocenić przedstawienie tego etapu, który ma istotne znaczenie praktyczne. Wszczęcie postępowania likwidacyjnego następuje poprzez złożenie zawiadomienia o szkodzie. W ramach postępowania likwidacyjnego zakłady ubezpieczeń mają obowiązek ustalenia stanu faktycznego zdarzenia, zasadności zgłoszonych roszczeń i wysokości przysługującego uprawnionemu świadczenia. Autorka podjęła się analizy, czy w świetle obowiązujących regulacji

prawnych takie zgłoszenie wyrządzenia szkody ma charakter obligatoryjny, zwracając jednakże uwagę na negatywne skutki procesowe zaniechania zawiadomienia o szkodzie (m.in. możliwość obciążenia kosztami procesu poniesionymi przez pozwanego ubezpieczyciela, jeśli ten uznałby roszczenie przy pierwszej czynności procesowej), jak też materialnoprawne, ponieważ z momentem zawiadomienia o szkodzie dochodzi do przerwania biegu terminu przedawnienia roszczenia przeciwko ubezpieczycielowi i rozpoczyna się on na nowo od dnia, w którym zgłaszający roszczenie lub zdarzenie otrzymał na piśmie oświadczenie ubezpieczyciela o przyznaniu lub odmowie świadczenia. W ramach rozdziału drugiego omówiono szczegółowo etapy postępowania likwidacyjnego, a mianowicie: 1) ustalenie stanu faktycznego zdarzenia; 2) ustalenie zasadności zgłoszonych roszczeń; 3) ustalenie wysokości świadczenia. Interesująco opisano kwestie dotyczące ciężaru dowodu w postępowaniu likwidacyjnym. Zdaniem Autorki, poszkodowany nie może pozostać całkiem bierny w postępowaniu likwidacyjnym, gdyż może narazić się na odmowę wypłaty odszkodowania, jeśli brak współdziałania z jego strony uniemożliwia ustalenie okoliczności uzasadniających przyjęcie odpowiedzialności za szkodę przez zakład ubezpieczeń. Z punktu widzenia teoretycznoprawnego znaczenie ma zwrócenie uwagi na to, że w ustawie o ubezpieczeniach obowiązkowych nie ma konsekwencji językowej w odniesieniu do statusu poszkodowanego, który określany jest także jako „uprawniony”, „osoba zgłaszająca roszczenie”, „osoba występująca z roszczeniem”.

Ponadto w rozdziale drugim opracowania podjęta została, budząca wątpliwości doktrynalne, problematyka związana z zakwalifikowaniem poszkodowanego będącego osobą fizyczną nieprowadzącą działalności gospodarczej jako konsumenta w rozumieniu art. 22¹ k.c. W aspekcie praktycznym przydatne są analizy dotyczące zagranicznych zakładów ubezpieczeń, ich odmiennego statusu w zależności od tego, czy jest to zakład ubezpieczeń z innego niż Polska państwa członkowskiego UE, czy też z państwa niebędącego państwem członkowskim UE. Opisano także wpływ czynności podejmowanych w postępowaniu likwidacyjnym na późniejsze postępowanie sądowe.

W rozdziale trzecim monografii przedstawiono status, prawa i obowiązki podmiotów postępowania cywilnego, a mianowicie sądu jako organu (jurysdykcję, właściwość, skład), stron procesu (zdolność sądową, procesową, postulacyjną, legitymację procesową), a także uczestnictwo innych podmiotów (jako współuczestników, interwenientów).

Następnie (w rozdziale czwartym oraz piątym) opisano, jak przebiega postępowanie cywilne od etapu związanego z jego zainicjowaniem (badaniem wymogów formalnych, a także przesłanek procesowych), postępowanie w celu przygotowania rozprawy, czynności procesowe stron (o charakterze dyspozycyjnym, w tym

wytoczenie powództwa wzajemnego), przez etap rozpoznawczy (w tym postępowanie dowodowe i znaczenie poszczególnych środków dowodowych) oraz orzecznicy (w tym orzekanie o kosztach procesu).

Autorka doszła do wniosku, że obowiązujące regulacje prawne zapewniają poszkodowanemu możliwość dochodzenia przysługujących mu roszczeń za szkodę wyrządzoną ruchem pojazdu mechanicznego od podmiotu odpowiedzialnego za tę szkodę. Stroną bierną w tego rodzaju postępowaniach będzie posiadacz pojazdu mechanicznego lub na podstawie gwarancyjnego charakteru odpowiedzialności ubezpieczyciela w ramach umowy OC posiadacza pojazdu mechanicznego – zakład ubezpieczeń, w którym posiadacz pojazdu mechanicznego posiadał obowiązkowe ubezpieczenie OC. Autorka pozytywnie oceniła regulację umożliwiającą prowadzenie postępowania związanego z dochodzeniem roszczeń odszkodowawczych bez konieczności udziału posiadacza pojazdu mechanicznego, który zazwyczaj nie byłby w stanie ponieść ciężaru spełnienia zasądzonych wyroków roszczeń (zwłaszcza w przypadku szkód na osobie). Zdaniem Autorki, zakład ubezpieczeń jako podmiot prowadzący szczególny rodzaj działalności zapewnia zdecydowanie większą pewność co do wypłacalności, co umożliwia skuteczną realizację wyroku sądowego, dlatego poszkodowany zdarzeniem komunikacyjnym spowodowanym ruchem pojazdu mechanicznego ma zapewnioną efektywną możliwość dochodzenia swoich praw na drodze sądowej.

Należy podzielić stanowisko Autorki, że odpowiedzialność zakładu ubezpieczeń wobec poszkodowanego zdarzeniem komunikacyjnym ma charakter akcesoryjny (uzupełniający) wobec odpowiedzialności posiadacza pojazdu mechanicznego, ponieważ skierowanie roszczeń bezpośrednio wobec zakładu ubezpieczeń (*actio directa*) nie wyklucza możliwości dochodzenia roszczeń przez poszkodowanego od obu podmiotów jednocześnie. Poszkodowany nie musi pozywać wyłącznie czy obligatoryjnie ubezpieczyciela, bowiem w ramach czynności dyspozycyjnych może dochodzić odszkodowania wyłącznie od sprawcy szkody lub wyłącznie od ubezpieczyciela, a także od obu tych podmiotów łącznie i wówczas zobowiązanie obu odpowiedzialnych podmiotów będzie zobowiązaniem *in solidum*.

Na podkreślenie zasługuje umiejętne wykorzystywanie przez Autorkę literatury, judykatury, jak też konstruowanie własnych przemyśleń i formułowanie wniosków *de lege ferenda*. Wnioski, jakie zostały wyprowadzone przez Autorkę na podstawie wnikliwej, rzeczowej oraz wszechstronnej analizy obowiązujących przepisów, zasługują na aprobatę, choć w niektórych kwestiach mogą zostać uznane za dyskusyjne, ale to przyczynia się do rozwoju naukowego dyscypliny prawa cywilnego, w tym zwłaszcza do wykładni przepisów postępowania cywilnego. Recenzowana monografia stanowi z jednej strony oryginalne rozwiązanie problemów badawczych o charakterze naukowym, a z drugiej strony ma duże znaczenie z punktu widzenia praktyki stosowania prawa.

W związku z powyższym recenzowana publikacja pozwoli zarówno sędziom, zawodowym pełnomocnikom oraz innym uczestnikom postępowania cywilnego na dokonywanie właściwej wykładni przepisów Kodeksu postępowania cywilnego, odnoszących się do rozumienia zagadnień związanych z dochodzeniem roszczeń z OC posiadacza pojazdu mechanicznego.

CYTOWANIE

Gil I., *Ewa Jędrzejewska, Odszkodowanie za szkody z OC posiadacza pojazdu w związku z wypadkiem drogowym. Postępowanie. Wzory*, „Acta Iuris Stetinensis” 2024, nr 1 (47), 201–207, DOI: 10.18276/ais.2024.47-12.