

## Wstęp

Wraz z rozwojem i upowszechnieniem motoryzacji zaczęto dostrzegać, że poruszane za pomocą sił przyrody środki lokomocji nie tylko ułatwiają komunikację, ale też mogą stać się poważnym zagrożeniem dla życia, zdrowia, mienia stykających się z nimi osób. Na niebezpieczeństwo narażony jest korzystający z pojazdu, który przez nieostrożną jazdę może wyrządzić sobie szkodę. Gdyby jednak tylko do prowadzącego pojazd odnosiło się ryzyko powstania szkody, nie byłoby dziś tak wielu problemów związanych z tą tematyką, w końcu od dawna uważano – *cuius commodum eius periculum a volenti non fit iniuria*.

Jeszcze w 1931 r. J. Krzywicki pisał, że wypadki, których ofiarą padli kierowca lub pasażerowie samochodu, są stosunkowo rzadkie<sup>1</sup>. Postępujący nieustannie rozwój motoryzacji na świecie, zwłaszcza w Polsce na przełomie lat 80. i 90. XX w., łączy się niestety z równie gwałtownym wzrostem liczby wypadków samochodowych i ofiar także wśród kierowców i pasażerów. W 1983 r. J. Baryła pisał, że „zbliża się dzień, w którym każdy człowiek w krajach uprzemysłowionych będzie ofiarą wypadku drogowego”<sup>2</sup>. I choć może ostatnia myśl jest skrajnie pesymistyczna, to jednak odzwierciedla narastający problem. Powiększa się liczba zabitych i rannych, rośnie liczba spraw o przestępstwa drogowe<sup>3</sup>, które zajmują drugie miejsce – po przestępstwach przeciwko mieniu – pod względem liczby skazań rocznie<sup>4</sup>.

Liczba wypadków drogowych notowanych w Polsce oraz osób rannych i ofiar śmiertelnych uzasadnia twierdzenie, iż problem ten stanowi zagadnienie społeczne o bardzo ważnym znaczeniu. Gdy przy tym uwzględnimy

---

<sup>1</sup> J. Krzywicki, *Wina i ryzyko jako podstawy odpowiedzialności cywilnej*, Warszawa 1931, s. 114.

<sup>2</sup> J. Baryła, *Wypadki drogowe jako narastający problem*, Problemy Kryminalistyki 1983, nr 159, s. 65.

<sup>3</sup> A. Ogrodowski, *Wypadki drogowe – plaga współczesnej cywilizacji*, Przegląd Policyjny, red. W. Plywachowski, Szczytno 1992, nr 1, s. 90–105.

<sup>4</sup> K. Buchała, *Przestępstwa i wykroczenia przeciwko bezpieczeństwu w komunikacji drogowej. Komentarz*, Bydgoszcz 1997, s. 5–9.

szkody materialne, powstające w wyniku wypadków drogowych, to trzeba uznać, że mamy do czynienia także z problemem gospodarczym, zmuszającym do szukania środków mających na celu pokrycie strat i ochronę poszkodowanego od nazbyt dotkliwego uszczerbku majątkowego.

Na polskich drogach w 2002 r. w wyniku 53.559 wypadków drogowych zmarło 5827 osób, a 67.498 osób odniosło obrażenia<sup>5</sup>. W 2005 r. wydarzyło się 48.100 wypadków, w których zginęły 5444 osoby, a 61.191 zostało rannych. W stosunku do 2004 r. nastąpił spadek liczby zabitych o 4,7%, liczby rannych o 5,4%, a wypadków o 5,8%. Nadal niestety zagrożenie śmiercią w wypadku drogowym w Polsce jest jednym z najwyższych w Europie i w 2004 r. kształtowało się na poziomie 150 zabitych na 1 milion mieszkańców, a zatem było 3 razy wyższe niż zagrożenie na najlepszych pod względem bezpieczeństwa drogach Holandii, Szwecji czy Wielkiej Brytanii<sup>6</sup>. W Polsce udział pieszych w wypadkach jest jednym z największych w Europie. W 1994 r. zanotowano 21.477 wypadków potrąceń pieszych, w których zginęło 2659 osób, a 20.194 zostały ranne<sup>7</sup>. W 2004 r. wśród najmłodszych dzieci w wieku od 0–6 lat, ofiary wypadków to przede wszystkim pasażerowie samochodów osobowych (48%), piesi (43%) i mali rowerzyści (6%). Wypadki drogowe dotyczą co roku około 7000 osób w wieku od 0–14 lat<sup>8</sup>. Do wzrostu liczby wypadków przyczyniają się w dużej mierze nietrzeźwi uczestnicy ruchu, którzy stanowią około 20%. „W 1995 r. na ogólną liczbę 56.904 wypadków drogowych w stanie nietrzeźwości znajdowało się 11.400 (20%), w 1996 r. na 57.911 – 10.472 (18,1%), w 1997 r. na 66.586 – 12.426 (18,7%)”<sup>9</sup>. „W 1994 r. w tej kategorii wypadków wyprzedzały nas tylko Rosja (25%) i Białoruś (21%). W Danii wypadki takie stanowiły 16%, w Finlandii – 13%, Szwajcarii – 11%, RFN – 10%, Austrii – 7%, Szwecji – 4%, Wielkiej Brytanii – 3%”<sup>10</sup>.

<sup>5</sup> S. Gołębiowski, *System zbierania i gromadzenia źródłowych informacji o wypadkach drogowych w Polsce do celów analitycznych* (w:) *Rozwój techniki samochodowej a ubezpieczenia komunikacyjne*, I Konferencja naukowo-techniczna, Radom, 17 czerwca 2003 r., Wyższa Szkoła Biznesu im. bpa Jana Chrapka w Radomiu.

<sup>6</sup> A. Zielińska, *Rok 2005 na polskich drogach*, Bezpieczeństwo Ruchu Drogowego 2006, nr 1, s. 3–5.

<sup>7</sup> K. Buchała, *Przestępstwa i wykroczenia przeciwko bezpieczeństwu...*, s. 5, 24.

<sup>8</sup> Zob. A. Zielińska, *Dzieci na drogach*, Bezpieczeństwo Ruchu Drogowego 2005, nr 3, s. 3–4.

<sup>9</sup> *Analiza bezpieczeństwa w ruchu drogowym w latach 1982–1997*, opracowana przez Biuro Ruchu Drogowego Komendy Głównej Policji oraz *Wypadki drogowe w Polsce*, opracowania coroczne Biura Ruchu Drogowego Komendy Głównej Policji, cyt. za: R.A. Stefański, *Przestępstwa drogowe w nowym kodeksie karnym*, Kraków 1999, s. 215.

<sup>10</sup> A. Zielińska, *Główne problemy bezpieczeństwa ruchu na polskich drogach* (w:) I Międzynarodowa Konferencja Naukowa na temat „Prawno-ekonomiczne i techniczne aspekty bezpieczeństwa w komunikacji drogowej”. Materiały konferencyjne, red. K. Lejda i K. Rajchel, Dodatek, Rzeszów 15–16 października 1997, s. 58 – cyt. za: R.A. Stefański, *Przestępstwa drogowe...*, s. 215.

Według danych z USA z 2000 r. jeden wypadek drogowy ze skutkiem śmiertelnym powoduje łączne straty i koszty materialne w wysokości 997 tys. USD, jeden zaś wypadek drogowy z ciężkimi obrażeniami powoduje łączne straty i koszty materialne w wysokości 1,1 mln USD. Gdyby przyjąć hipotetycznie, że straty i koszty materialne powodowane przez wypadki drogowy w naszym kraju stanowią tylko ½ strat i kosztów liczonych w USA, i gdyby wziąć pod uwagę wyłącznie wypadki ze skutkiem śmiertelnym, to otrzymalibyśmy kwotę 11,6 mld zł, jaką co najmniej musieliśmy w różny sposób zapłacić za wypadki drogowy w Polsce<sup>11</sup>.

Szkody społeczne spowodowane wypadkami drogowymi są niewymierne. Można obliczyć tylko straty materialne, jakie nastąpiły bezpośrednio podczas wypadku drogowego. Nie można zmierzyć strat wynikłych z tytułu zgonu czy nawet odniesionych obrażeń ciała, nie mówiąc o stratach ekonomicznych, szkodach społecznych, psychicznych, moralnych *etc.*

Taki stan rzeczy rodzi ogromną potrzebę nie tylko karnoprawnej ochrony życia i zdrowia osób oraz mienia i bezpieczeństwa w komunikacji, ale też ochrony tych dóbr na płaszczyźnie cywilnoprawnej. W wyniku tych zdarzeń poszkodowanymi są nie tylko posiadacze pojazdów mechanicznych, ale również wiele innych osób korzystających z dróg publicznych, np. piesi, rowerzyści *itd.*

O odpowiedzialności za wypadki komunikacyjne oraz o ubezpieczeniach komunikacyjnych napisano wiele. Spośród wielu autorów zajmujących się tą tematyką można wymienić G. Bieńka, S. Garlickiego, J. Ławrynowicza, M. Nesterowicza, A. Szpunara, W. Warkalło, A. Wąsiewiczza. Do ponownego podjęcia tematu zachęcają przede wszystkim zmiany dokonane w materiale normatywnym. Zmienił się także kontekst systemowy, którego uwzględnienia wymagają ustalone dyrektywy wykładni. Ustawa z 2003 r. o ubezpieczeniach obowiązkowych, Ubezpieczeniowym Funduszu Gwarancyjnym i Polskim Biurze Ubezpieczycieli Komunikacyjnych<sup>12</sup> wprowadziła istotne zmiany również w dotychczasowych uregulowaniach obowiązkowego ubezpieczenia OC posiadaczy pojazdów mechanicznych<sup>13</sup>. W uproszczeniu można powiedzieć, że są one przejawem gospodarki wolnorynkowej, na której kształt ma wpływ już nie tylko prawo krajowe, ale także prawo Unii Europejskiej<sup>14</sup>. Ponadto, celem pełniejszego przedstawienia rozważanych

<sup>11</sup> S. Gołębiowski, *System zbierania i gromadzenia...*

<sup>12</sup> Dz. U. Nr 124, poz. 1152. Dalej powoływana jako ustawa z 2003 r. o ubezpieczeniach obowiązkowych.

<sup>13</sup> F. Małysz, *Obowiązkowe ubezpieczenie OC posiadaczy pojazdów mechanicznych – w świetle nowych uregulowań*, Wiadomości Ubezpieczeniowe 2003, nr 11–12, s. 17 i nast.

<sup>14</sup> A. Szpunar, *Odszkodowanie z tytułu ubezpieczenia komunikacyjnego OC*, PIP 1991, z. 7, s. 28.

zagadnień, w pracy znajdują się elementy prawnoporównawcze z unormowaniami wybranych państw Unii Europejskiej i spoza jej obszaru.

Odpowiedzialność to obowiązek ponoszenia przewidzianych przez przepisy prawa konsekwencji zachowania się własnego lub innych osób. W zależności od przyjętego dla jej ustalenia kryterium różni się odpowiedzialność: cywilną, karną, konstytucyjną, polityczną, prawną itp.<sup>15</sup> Podejmując temat odpowiedzialności cywilnej uczestników wypadku komunikacyjnego, koncentruję się na komunikacji lądowej – drogowej, która jest najbardziej powszechna, dostępna i dotyczy najszerzego kręgu osób. Problematyka dotycząca odpowiedzialności za wypadki komunikacyjne jest niezwykle obszerna i pełne omówienie wszystkich kwestii w jednej pracy jest niemożliwe, dlatego też pomijam zagadnienia związane z komunikacją morską, lotniczą, kolejową. Nie podejmuję się także rozważania zagadnień związanych z egzekwowaniem przez pokrzywdzonego odpowiedzialności cywilnej w procesie karnym, a to ze względu na złożoność i szeroki zakres tych kwestii, które same w sobie mogłyby stanowić temat odrębnej pracy.

Dla uczestników wypadków komunikacyjnych fundamentalnym zagadnieniem jest właściwe ukształtowanie zasad rządzących odpowiedzialnością cywilną. Rozprawa niniejsza ma na celu ukazanie sytuacji, w jakiej znajdują się uczestnicy wypadku komunikacyjnego – poszkodowany i sprawca oraz ich bliscy. W związku z tym rodzą się pytania, w jaki sposób prawo cywilne zapewnia wynagrodzenie wszelkiego rodzaju szkód wynikłych wskutek wypadku komunikacyjnego oraz jakie zasady rządzą odpowiedzialnością cywilną w tym aspekcie, i czy jest ona dziś właściwie ukształtowana.

Nie można rozważać odpowiedzialności cywilnej uczestników wypadku komunikacyjnego w oderwaniu od całego systemu obowiązkowego ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej posiadaczy pojazdów mechanicznych. Takie rozważania byłyby wówczas niekompletne. Istniejący obecnie prawny obowiązek ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej posiadaczy pojazdów mechanicznych za szkody powstałe w związku z ruchem tych pojazdów ma swoją podstawę w treści przepisu art. 23 ust. 1 ustawy z 2003 r. o ubezpieczeniach obowiązkowych i obliguje do objęcia zakresem rozprawy fragmentu tematyki ubezpieczeniowej. System obowiązkowego ubezpieczenia OC ujmuję jako ogólne tło, na którym rozgrywają się operacje, zmierzające do ustalenia odszkodowania należnego na rzecz poszkodowanego<sup>16</sup>.

---

<sup>15</sup> W. Lang, *Struktura odpowiedzialności prawnej*, Toruń 1968, s. 11–12.

<sup>16</sup> A. Szpunar, *Ustalenie odszkodowania z tytułu obowiązkowego ubezpieczenia komunikacyjnego*, KPP 1993, z. 1, s. 32.

Pisząc o ubezpieczeniu samochodu czy też pojazdu, stosuję pewien skrót myślowy, który odnosi się do pojazdów objętych obowiązkowym ubezpieczeniem odpowiedzialności cywilnej posiadaczy pojazdów mechanicznych za szkody powstałe w związku z ruchem tych pojazdów, o którym mowa w ustawie z 2003 r. o ubezpieczeniach obowiązkowych. Uwagę koncentruję na obligatoryjnym ubezpieczeniu odpowiedzialności cywilnej posiadaczy pojazdów mechanicznych; inne ubezpieczenia (AC, NW, ubezpieczenie bagażu) są fakultatywne i w praktyce rzadziej występują. Nie zapominam przy tym, że ubezpieczenie OC ma charakter akcesoryjny, ponieważ zależne jest od istnienia roszczenia odszkodowawczego, które przysługuje poszkodowanemu. Roszczenie odszkodowawcze ma charakter główny. Podstawową przesłanką spełnienia świadczenia przez ubezpieczyciela jest zobowiązanie posiadacza lub kierowcy pojazdu mechanicznego do odszkodowania na podstawie przepisów obowiązującego prawa (kodeksu cywilnego)<sup>17</sup>.

Tak ukształtowany system odpowiedzialności cywilnej rodzi odpowiedzialność *in solidum* sprawcy wypadku i zakładu ubezpieczeń. Możliwość dochodzenia naprawienia szkód powstałych w wypadku komunikacyjnym od sprawcy i od zakładu ubezpieczeń jest istotnym ułatwieniem dla poszkodowanego. Właściwe ukształtowanie zasad odpowiedzialności cywilnej ma umożliwić poszkodowanemu naprawienie wyrządzonych mu szkód. Obowiązkowe ubezpieczenie odpowiedzialności cywilnej ma zagwarantować pewność, szybkość i efektywność naprawienia wyrządzonych szkód. Czy rzeczywiście te postulaty zostały spełnione – to pytanie, na które w niniejszej pracy spróbuję odpowiedzieć. Jaki jest wpływ wszelkiego rodzaju ubezpieczeń na ewolucję zasad odpowiedzialności cywilnej za wypadki komunikacyjne? Czy tradycyjnie wymieniane motywy, które wpłynęły na kształt zasad odpowiedzialności cywilnej za wypadki komunikacyjne, zachowują nadal swój walor, mimo rozbudowania wszelkiego rodzaju ubezpieczeń?

Nierzadko w praktyce pojawia się istotny i złożony problem przyczynienia się poszkodowanego do wypadku. Trzeba najpierw ustalić, czy zachodzi związek przyczynowy między działaniem poszkodowanego a zaistniałą szkodą, oraz określić stopień tegoż przyczynienia. Wówczas kwestia odpowiedzialności posiadacza pojazdu mechanicznego znacznie się komplikuje. W razie śmierci, uszkodzenia ciała lub rozstroju zdrowia ustalenie wysokości odszkodowania jest zadaniem trudnym. Najczęściej właśnie w takich sytuacjach skomplikowany proces jest nieunikniony.

---

<sup>17</sup> *Ibidem*, s. 711.

Podjęta zostanie próba udzielenia odpowiedzi na pytanie, czy rzeczywistość regulacje dotyczące odpowiedzialności cywilnej uczestników wypadków komunikacyjnych oraz ubezpieczenia teŝe odpowiedzialności są właściwie ukształtowane i wystarczające, a uprawnienia poszkodowanych umożliwiają pełną i szybką kompensację powstałych szkód; czy istnieją rozwiązania, które dałyby poszkodowanemu szerszy wachlarz uprawnień; czy jest potencjalna możliwość stworzenia korzystniejszych rozwiązań, zapewnienia pełniejszej i szybszej kompensacji doznanych szkód.

W analizie uregulowań dotyczących odpowiedzialności cywilnej uczestników wypadku komunikacyjnego posłużono się metodą językową (dogmatyczną) z elementami metody historycznej i prawnoporównawczej. Pozwala to na zbadanie zasad rządzących odpowiedzialnością cywilną za wypadki komunikacyjne z uwzględnieniem dotychczasowych regulacji oraz szersze jej ujęcie na tle unormowań innych państw<sup>18</sup>.

Tak zaplanowana dysertacja stawia sobie za cel ukazanie odpowiedzialności cywilnej uczestników wypadku komunikacyjnego, która dziś jest zagadnieniem żywym, mającym swoje uregulowania prawne, gdzie różnego rodzaju ubezpieczenia nie zastępują klasycznych reguł odpowiedzialności cywilnej jednostki i nie oznaczają jej schyłku, a jedynie uzupełniają i wspierają system odpowiedzialności cywilnej oparty na zasadach ogólnych. Z pewnością praca ta nie wyczerpuje bogatej problematyki dotyczącej odpowiedzialności cywilnej uczestników wypadku komunikacyjnego, ale zgodnie z zamierzeniami autora ma za zadanie jej przybliżenie i zwrócenie uwagi na wybrane, istotne zagadnienia z nią związane. Z założenia wzajemne uzupełnianie się odpowiedzialności cywilnej jednostki i ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej winno dawać poszkodowanym kompleksową ochronę prawną. Jednakże dogłębna analiza uregulowań dotyczących odpowiedzialności cywilnej uczestników wypadków komunikacyjnych wykazuje, że obowiązujące unormowania wielokrotnie są niewystarczające dla efektywnej, pełnej i sprawnej kompensacji doznanych przez poszkodowanego szkód.

---

<sup>18</sup> Zob. K. Opalek, *Problemy metodologiczne nauki prawa*, Warszawa 1962, s. 45 i nast.; *Metody badania prawa*, red. A. Łopatka, Warszawa 1973, s. 11 i nast.; M. Ancel, *Znaczenie i metody prawa porównawczego. Wprowadzenie ogólne do badań prawnoporównawczych*, tłum. K. Piasecki, Warszawa 1979; J. Krukowski, *Wstęp do nauki o państwie i prawie*, Lublin 2002, s. 129 i nast.

\* \* \*

Pragnę serdecznie podziękować przede wszystkim promotorowi, Panu prof. dr. hab. Henrykowi Ciochowi za opiekę naukową, inspirację oraz ogromną życzliwość okazywaną podczas studiowania przeze mnie zagadnień stanowiących przedmiot rozprawy.

Wyrazy wdzięczności składam także recenzentom, Panu prof. dr. hab. Aleksandrowi Oleszce oraz Panu dr. hab. Józefowi Skoczylasowi, profesorowi Katolickiego Uniwersytetu Lubelskiego Jana Pawła II, których cenne uwagi pozwoliły mi w wielu miejscach pogłębić podejmowaną problematykę i miały wpływ na ostateczny kształt pracy.