

ODSZKODOWANIE ZA SZKODY Z OC POSIADACZA POJAZDU W ZWIĄZKU Z WYPADKIEM DROGOWYM

Postępowanie ■ Wzory

Ewa Jędrzejewska

PRAWO W PRAKTYCE

ODSZKODOWANIE ZA SZKODY Z OC POSIADACZA POJAZDU W ZWIĄZKU Z WYPADKIEM DROGOWYM

Postępowanie ■ Wzory

Ewa Jędrzejewska

PRAWO W PRAKTYCE

Zamów książkę w księgarni internetowej

proinfo.pl
księgarnia internetowa

Stan prawny na 1 października 2022 r.

Recenzent

Dr hab. Joanna Studzińska, prof. ALK

Wydawczyni

Monika Pawłowska

Redaktor prowadząca

Kinga Zając

Opracowanie redakcyjne

Trzy kropki Joanna Maź

Projekt okładek serii

Wojtek Janikowski, Przemek Dębowski


prawolubni

Ta książka jest wspólnym dziełem twórcy i wydawcy. Prosimy, byś przestrzegając przystępujących im praw. Książkę możesz udostępnić osobom bliskim lub osobiście znanym, ale nie publikuj jej w internecie. Jeśli cytujesz fragmenty, nie zmieniaj ich treści i koniecznie zaznacz, czyje to dzieło. A jeśli musisz skopiować część, rób to jedynie na użytek osobisty.

Szanujmy prawo i własność

Więcej na www.legalnakultura.pl

Polska Izba Książki

© Copyright by Wolters Kluwer Polska Sp. z o.o., 2022

ISBN 978-83-8286-926-2

Wolters Kluwer Polska Sp. z o.o.

Dział Praw Autorskich

01-208 Warszawa, ul. Przyokopowa 33

tel. 728 313 462

e-mail: PL-ksiazki@wolterskluger.com

księgarnia internetowa www.profinfo.pl

SPIS TREŚCI

Wykaz ważniejszych skrótów	9
Wstęp	13
Rozdział I	
Istota odpowiedzialności za szkodę wyrządzoną ruchem pojazdu mechanicznego. Obowiązkowe ubezpieczenie	17
1. Odpowiedzialność za szkodę wyrządzoną ruchem pojazdu mechanicznego	17
1.1. Przesłanki odpowiedzialności odszkodowawczej	19
1.2. Ograniczenia odpowiedzialności	29
2. Obowiązkowe ubezpieczenie OC posiadacza pojazdu mechanicznego.....	37
2.1. Istota ubezpieczenia OC posiadacza pojazdu mechanicznego	37
2.2. Charakter odpowiedzialności ubezpieczyciela w ramach ubezpieczenia OC posiadacza pojazdu mechanicznego	41
Rozdział II	
Postępowanie likwidacyjne jako przedsądowy etap dochodzenia roszczeń	47
1. Wszczęcie postępowania likwidacyjnego i jego przebieg	47
1.1. Zawiadomienie o szkodzie	47
1.2. Ustalenie okoliczności niezbędnych do przyjęcia odpowiedzialności zakładu ubezpieczeń.....	53
1.3. Ciężar dowodu w postępowaniu likwidacyjnym	55

1.4. Terminy ukończenia postępowania likwidacyjnego	57
2. Status uszkodzonego oraz jego sytuacja prawna w toku postępowania likwidacyjnego	61
3. Status zakładu ubezpieczeń oraz jego obowiązki w zakresie przeprowadzenia postępowania likwidacyjnego	65
4. Wpływ czynności podejmowanych w postępowaniu likwidacyjnym na późniejsze postępowanie sądowe	71

Rozdział III

Podmioty postępowania sądowego	77
1. Sąd.....	77
1.1. Jurysdykcja krajowa	77
1.2. Właściwość sądu.....	82
1.3. Skład sądu.....	85
2. Strony postępowania.....	86
2.1. Zdolność sądowa	86
2.2. Zdolność procesowa	90
2.3. Zdolność postulacyjna	93
2.4. Legitymacja procesowa	96
2.5. Współuczestnictwo w sporze	101
2.6. Interwencja główna i uboczna.....	107
2.7. Przekształcenia podmiotowe.....	111

Rozdział IV

Wszczęcie postępowania	119
1. Sądowe i pozasądowe próby polubownego rozwiązania sporu	119
2. Pozew i powództwo.....	127
2.1. Charakter powództwa o odszkodowanie.....	127
2.2. Wytoczenie powództwa i doręczenie pozwu. Odrzucenie pozwu	133
2.3. Wartość przedmiotu sporu	142

Rozdział V

Przebieg i zakończenie postępowania	147
1. Plan rozprawy i inne czynności przygotowawcze	147

2. Czynności dyspozytywne stron	153
3. Obrona pozwanego	160
3.1. Zaprzeczenie	160
3.2. Zarzuty	164
3.3. Powództwo wzajemne	177
4. Postępowanie dowodowe	179
4.1. Ciężar dowodu	179
4.2. Środki dowodowe	183
4.3. Dowód z dokumentu	184
4.4. Dowód z zeznań świadka	187
4.5. Dowód z opinii biegłego	190
4.6. Oględziny	195
4.7. Dowód z przesłuchania stron	196
4.8. Inne środki dowodowe	199
5. Koszty procesu	200
6. Wyrok	209
Zakończenie	219
Wzory pism	223
Literatura	245

WSTĘP

Od momentu, gdy w 1770 r. Nicolas-Joseph Cugnot stworzył pierwszy pojazd napędzany silnikiem parowym – udowadniając tym samym, że istnieje możliwość napędu innego niż siła zwierząt – rozpoczął się rozwój przemysłu motoryzacyjnego na świecie. W ówczesnej Polsce podział na trzy oddzielne terytoria zarządzane przez zaborców nie sprzyjał powstawaniu przemysłu motoryzacyjnego¹. Rozkwitł on na ziemiach polskich dopiero po odzyskaniu przez Polskę niepodległości. Po drugiej wojnie światowej – wraz z nowym ustrojem – produkcją pojazdów zajęły się zakłady państwowe, których prywatyzacja rozpoczęła się po 1989 r. Na początku lat dziewięćdziesiątych w Polsce nastąpił skokowy wzrost liczby zarejestrowanych pojazdów, w szczególności samochodów osobowych. W 1999 r. liczba zarejestrowanych samochodów osobowych wynosiła 9 282 816. W 2011 r. wzrosła ona prawie dwukrotnie (18 125 490), by w 2021 r. osiągnąć 25 869 804². Wraz z rozwojem przemysłu motoryzacyjnego konieczne były rozwój infrastruktury oraz wprowadzenie odpowiednich wymogów prawnych w zakresie zapewnienia bezpieczeństwa uczestnikom ruchu drogowego.

Stosowne działania podjęte w ciągu ostatnich lat na poziomie unijnym, krajowym oraz lokalnym doprowadziły do stopniowego wzrostu bezpieczeństwa ruchu drogowego w UE³. Choć faktycznie liczba zgłoszonych

¹ S. Szelichowski, *Dzieje polskiej motoryzacji*, Łódź 2012, s. 8.

² Dane statystyczne wynikające z raportów rocznych Komendy Głównej Policji, <https://statystyka.policja.pl/st/ruch-drogowy/76562,Wypadki-drogowe-raporty-roczne.html> (dostęp: 1.09.2022 r.).

³ Sprawozdanie Komisji „Ratowanie życia: zwiększanie bezpieczeństwa samochodowego w UE”, COM(2016) 787, <https://ec.europa.eu/docsroom/documents/20508/attachments/1/translations/pl/renditions/native>. (dostęp: 1.09.2022 r.).

wypadków drogowych w Polsce maleje z roku na rok, w dalszym ciągu następuje systematyczny wzrost odnotowanych kolizji drogowych, co spowodowane jest z pewnością stałym wzrostem liczby zarejestrowanych pojazdów. W 2021 r. zgłoszono Policji 22 816 wypadków drogowych mających miejsce na drogach publicznych oraz 422 627 kolizji drogowych⁴. W sprawozdaniu Komisji Europejskiej stwierdzono, że ok. 95% wypadków drogowych jest wynikiem błędu ludzkiego, natomiast szacuje się, że 75% z nich jest spowodowanych wyłącznie takim błędem, bez udziału innych czynników. Wśród najważniejszych przyczyn wypadków spowodowanych czynnikiem ludzkim należy wymienić przede wszystkim nadmierną prędkość, rozproszenie koncentracji oraz prowadzenie pojazdu w stanie nietrzeźwości.

Początkowo odpowiedzialność posiadacza pojazdu mechanicznego opierała się na zasadzie winy, która była niezbędną przesłanką dla przypisania odpowiedzialności za szkodę. Rozwój technologii i przemysłu oraz wykorzystanie sił przyrody do poruszania mechanicznych środków transportu spowodował, że dostrzeżono konieczność ukształtowania innego modelu odpowiedzialności aniżeli ten oparty na zasadzie winy. Było to spowodowane wzrostem szkód z udziałem pojazdów mechanicznych, za które, z uwagi na brak możliwości przypisania winy żadnemu podmiotowi, nie można było pociągnąć nikogo do odpowiedzialności⁵. Przekonanie, że ryzyko szkód związanych z działalnością szczególnie niebezpieczną dla otoczenia powinien ponosić ten, kto daną działalność podejmuje, doprowadziło do wykształcenia odpowiedzialności opartej na zasadzie ryzyka. Obejmowała ona przede wszystkim posiadaczy pojazdów mechanicznych, których liczba wraz z ekspansją przemysłu motoryzacyjnego gwałtownie rosła.

Rozwój technologii oraz wzrost liczby zdarzeń z udziałem pojazdów mechanicznych spowodowały, że na początku XX w. zauważono ko-

⁴ Komenda Główna Policji Biuro Ruchu Drogowego, Wypadki drogowe w Polsce w 2021 roku, Warszawa 2021, <https://statystyka.policja.pl/st/ruch-drogowy/76562,Wypadki-drogowe-raporty-roczone.html> (dostęp: 1.09.2022 r.).

⁵ A. Wąsiewicz, *Odpowiedzialność cywilna za wypadki samochodowe na tle obowiązkowego ubezpieczenia*, Warszawa 1969, s. 11.

Rozdział I

ISTOTA ODPOWIEDZIALNOŚCI ZA SZKODĘ WYRZĄDZONĄ RUCHEM POJAZDU MECHANICZNEGO. OBOWIĄZKOWE UBEZPIECZENIE

1. Odpowiedzialność za szkodę wyrządzoną ruchem pojazdu mechanicznego

Odpowiedzialność cywilna za szkody wyrządzone ruchem pojazdu mechanicznego kształtowała się w europejskich porządkach prawnych począwszy od pierwszej połowy XIX w. Na przełomie XVIII i XIX w. przyjmowano winę jako niezbędną przesłankę do przypisania odpowiedzialności za szkodę. Jednak rozwój technologii i przemysłu oraz wzrost liczby zaistniałych szkód, za które nie można było pociągnąć do odpowiedzialności żadnego podmiotu z powodu braku możliwości przypisania winy¹, spowodowały, że zaczęto wyrażać przekonanie o konieczności ukształtowania takiego rodzaju odpowiedzialności, która byłaby niezależna od winy. Powyższe doprowadziło do wykształcenia – obok odpowiedzialności na zasadzie winy – odpowiedzialności opartej na zasadzie ryzyka. Obejmować ona miała zarówno przedsiębiorstwa wprowadzane w ruch za pomocą sił przyrody, jak i posiadaczy pojazdów mechanicznych.

¹ A. Wąsiewicz, *Odpowiedzialność cywilna...*, s. 11.

W Polsce kształtowanie się odpowiedzialności za szkodę wyrządzoną ruchem pojazdu mechanicznego przypadło w okresie zaborów. Na obszarze zaboru austriackiego obowiązywała wówczas ustawa o odpowiedzialności za szkody wynikłe z opędu automobilów². Odpowiedzialność za szkodę ponosił co do zasady kierowca pojazdu i właściciel lub współwłaściciele, przy czym ustawodawca odrzucił koncepcję własności jako podstawy odpowiedzialności, przyjmując, że poniesie ją osoba trzecia, gdy władztwo nad pojazdem zostanie czasowo przez właściciela na nią przeniesione³. Ustawa ta dała początek kształtowaniu się nowej zasady odpowiedzialności cywilnej opartej na ryzyku, która zdecydowanie poprawiała sytuację osób poszkodowanych. Podobnie na terenie zaboru pruskiego ustawodawca przewidział szczególną odpowiedzialność opartą na zasadzie ryzyka w przypadku szkody wyrządzonej ruchem pojazdu mechanicznego. Na tym terenie obowiązywała ustawa o ruchu pojazdów mechanicznych⁴. Odpowiedzialność za szkodę wyrządzoną ruchem pojazdu ponosiła osoba utrzymująca samochód, czyli ta, do której gospodarstwa samochód należał⁵. Na terytorium zaboru rosyjskiego obowiązywał natomiast Zwód Praw Rosyjskich, w którym brak było szczególnych regulacji dotyczących odpowiedzialności za szkodę wyrządzoną ruchem pojazdu, wobec czego odpowiedzialność ta była oparta na zasadach ogólnych (zasada winy)⁶.

Odpowiedzialność za szkodę wyrządzoną ruchem pojazdu mechanicznego wprowadziło na terytorium całej, niepodległej już wówczas Polski, rozporządzenie Prezydenta RP – Kodeks zobowiązań. Ustawodawca kreował w art. 152 i 153 k.z. odpowiedzialność właściciela mechanicznego środka komunikacji poruszanego za pomocą sił przyrody za szkodę na osobie lub mieniu wyrządzoną ruchem tego środka komunikacji. Przewidziano również odpowiedzialność za zasadach ogólnych w razie

² Ustawa z 9.08.1908 r. o odpowiedzialności za szkody wynikłe z opędu automobilów (Dz. ust. p. Nr 162).

³ A. Bielecki, J. Rapaport, *Ustawa automobilowa austriacka z dnia 9 sierpnia 1908 r. z komentarzem*, Kraków 1911, s. 27–28.

⁴ Ustawa z 3.05.1909 r. o ruchu pojazdów mechanicznych (Dz.U. Rzeszy, s. 437).

⁵ R. Longchamps de Berier, *Zobowiązania*, Lwów 1938, s. 272–273.

⁶ A. Wąsiewicz, *Odpowiedzialność cywilna...*, s. 18.

zderzenia się mechanicznych środków komunikacji oraz w razie szkód wyrządzonym osobom przewożonym z grzeczności.

Kodeks cywilny również przewiduje szczególne zasady ponoszenia odpowiedzialności za szkodę wyrządzoną ruchem pojazdu mechanicznego. Odpowiedzialność tę ustawodawca uregulował w art. 435–437 k.c. Samoistny posiadacz mechanicznego środka komunikacji poruszanego za pomocą sił przyrody ponosi odpowiedzialność za szkodę na osobie lub mieniu. Jeśli posiadacz samoistny oddał środek komunikacji w posiadanie zależne, odpowiedzialność tę ponosi posiadacz zależny. Jest to odpowiedzialność oparta na zasadzie ryzyka. Ustawodawca przewidział dwa wyjątki od odpowiedzialności za szkodę wyrządzoną ruchem pojazdu mechanicznego opartej na zasadzie ryzyka. Dotyczą one sytuacji, w których doszło do zderzenia się mechanicznych środków komunikacji poruszanych za pomocą sił przyrody oraz w razie przewozu z grzeczności. Wówczas naprawienie szkody następuje na zasadach ogólnych.

1.1. Przesłanki odpowiedzialności odszkodowawczej

Polski ustawodawca określił w art. 436 § 1 k.c. przesłanki ponoszenia odpowiedzialności za szkodę wyrządzoną ruchem pojazdu mechanicznego, uznając, że do powstania odpowiedzialności posiadacza pojazdu dochodzi, jeśli zostanie wyrządzona szkoda wskutek ruchu pojazdu mechanicznego poruszanego za pomocą sił przyrody, a nadto między szkodą a ruchem pojazdu zachodzi związek przyczynowy.

Dla zaistnienia odpowiedzialności posiadacza pojazdu mechanicznego niezbędne jest zaistnienie szkody. Przez szkodę najczęściej rozumie się uszczerbek w dobrach prawnie chronionych, stanowiący różnicę między stanem istniejącym lub mogącym się wytworzyć a stanem powstałym wskutek zaistnienia zdarzenia, z którą wiąże się odpowiedzialność odszkodowawcza⁷. Dodatkowo wskazuje się, że nie dotyczy to każdego

⁷ Z. Radwański, A. Olejniczak, *Zobowiązania – część ogólna*, Warszawa 2012, s. 90 oraz A. Sinkiewicz, *Pojęcie i rodzaje szkody w polskim prawie cywilnym*, Rej. 1998/2(82), s. 62.

uszczerbku, a jedynie takiego, który nastąpił wbrew woli poszkodowanego. Zgodnie z zasadą pełnej rekompensaty szkody poszkodowany może żądać naprawienia szkody obejmującej zarówno stratę (*damnum emergens*), jak i utracone korzyści (*lucrum cessans*).

Do przypisania posiadaczowi pojazdu mechanicznego odpowiedzialności za szkodę konieczne jest, by została ona wyrządzona ruchem pojazdu mechanicznego. Wobec tego przed ustaleniem, czym jest ruch pojazdu mechanicznego, analizy wymaga pojęcie „mechaniczny środek komunikacji poruszany za pomocą sił przyrody”. Jednolity jest pogląd doktryny i orzecznictwa, zgodnie z którym pojazd taki musi być napędzany własnym urządzeniem mechanicznym, poruszać się za pomocą sił przyrody (para, gaz, elektryczność, paliwa płynne itp.) oraz służyć celom komunikacyjnym⁸. Do kategorii tej zatem zalicza się wszelkiego rodzaju samochody osobowe, ciężarowe, autobusy, pojazdy specjalnego przeznaczenia, ciągniki, skutery, motocykle, motorowery⁹. Powszechnie przyjmuje się również, że poza zakresem omawianego pojęcia pozostają pojazdy napędzane siłami mięśni czy też siłami przyrody (rowery, wozy konne, żaglówki) oraz urządzenia ruchome nieprzeznaczone do komunikacji (dźwigi, schody ruchome, windy). Zauważyć należy przy tym, że pewne wątpliwości budzi zastosowanie art. 436 § 1 k.c. w stosunku do szkód wyrządzonych pojazdem mechanicznym, który co do zasady nie jest przeznaczony do komunikacji. Orzecznictwo Sądu Najwyższego w tym zakresie jest jednak jednolite i zgodnie z nim ciągnik rolniczy jest mechanicznym środkiem komunikacji w rozumieniu art. 436 k.c.¹⁰ Po-

⁸ G. Bieniek, *Odpowiedzialność cywilna za wypadki drogowe*, Warszawa 2011, s. 14; J. Szczechowicz, *Odpowiedzialność cywilna posiadacza mechanicznego środka komunikacji za szkody wyrządzone w ruchu lądowym*, Olsztyn 2013, s. 14.

⁹ A. Wąsiewicz, *Odpowiedzialność cywilna...*, s. 62; A. Rembieliński, *Odpowiedzialność za wypadki samochodowe w nowym kodeksie cywilnym*, Pał. 1964/10(82), s. 21.

¹⁰ Por. uchwała SN z 7.03.1968 r., III PZP 1/68, LEX nr 702, w którym Sąd stwierdził, że „samoistny posiadacz ciągnika marki «Ursus C-45» przeznaczonego do prac w gospodarstwie rolnym bez prawa poruszania się na drogach publicznych, ponosi odpowiedzialność za szkodę na osobie (lub mieniu), wyrządzoną przez ruch tego ciągnika, na zasadach ryzyka przewidzianych w art. 436 § 1 w związku z art. 435 § 1 k.c.” oraz wyrok SN z 13.06.2002 r., V CKN 1051/00, LEX nr 1170647, w którym Sąd uznał, że „ciągnik rolniczy dokonujący, wraz z zagregowaną z nim maszyną rolniczą, uprawy gruntu jest mechanicznym środkiem komunikacji w rozumieniu art. 436 k.c.”.

gląd ten ma swoje uzasadnienie w tym, że ciągniki rolnicze poruszające się po drogach publicznych stwarzają takie samo niebezpieczeństwo jak inne pojazdy, również wówczas, gdy nie są wykorzystywane w celach transportowych¹¹. Z uwagi na konieczność zapewnienia ochrony prawnej poszkodowanemu przyjęcie szerokiego rozumienia mechanicznego środka komunikacji wydaje się zasadne.

Za istotny należy uznać problem wzajemnej relacji odpowiedzialności przewidzianej w art. 436 § 1 oraz art. 435 k.c. w sytuacji zaistnienia szkody wyrządzonej przez pojazd wchodzący w skład przedsiębiorstwa. Kwestia ta ma znaczenie dla ustalenia prawidłowej podstawy ponoszonej odpowiedzialności. Dominuje aktualnie koncepcja, zgodnie z którą 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)¹². Powyższe znalazło swe potwierdzenie w jednym z wyroków Sądu Najwyższego¹³. Automatyczne przypisanie odpowiedzialności przedsiębiorstwu wprawianemu w ruch za pomocą sił przyrody na podstawie art. 435 k.c. uznać trzeba jednak za zbyt surowe, w szczególności w sytuacji zderzenia się dwóch mechanicznych środków komunikacji. W literaturze przedmiotu zauważono, że w takiej sytuacji analizie należy poddać niebezpieczeństwo, jakie stwarza pojedynczy pojazd uczestniczący w kolizji, a nie całe przedsiębiorstwo. Gdyby bowiem doszło do zderzenia ciężarówka z tramwajem, to nie sposób porównywać niebezpieczeństwa generowanego przez całe przedsiębiorstwo komunikacyjne oraz tego stwarzanego przez ciężarówkę, a brać pod uwagę ryzyko szkody związanej z ruchem każdego z tych pojazdów. Należy zatem wówczas stosować art. 436 § 2 k.c. Również Sąd Najwyższy przyjął takie stanowisko w wyroku z 17.12.1984 r.¹⁴ Orzeczenie to zapadło na

¹¹ G. Bieniek, *Odpowiedzialność cywilna...*, s. 22.

¹² Tak wyrok SN z 19.09.1967 r., I PR 288/67, LEX nr 4611, oraz Z. Radwański, A. Olejniczak, *Zobowiązania...*, s. 239.

¹³ Wyrok SN z 21.05.2009 r., V CSK 444/08, LEX nr 627255, w którym sąd stwierdził, że art. 435 k.c. dotyczy wyłącznie przedsiębiorstw, które pełnią tylko funkcję komunikacyjną.

¹⁴ Wyrok SN z 17.12.1984 r., IV CR 509/84, LEX nr 3076.

W książce kompleksowo omówiono postępowanie w sprawach o roszczenia wynikające ze zdarzeń komunikacyjnych, które dochodzone są od zakładów ubezpieczeń z obowiązkowego ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej posiadaczy pojazdów mechanicznych. Przedstawiono w niej m.in.:

- zasady odpowiedzialności za szkodę wyrządzoną ruchem pojazdu mechanicznego,
- zakres i istotę ubezpieczenia OC posiadacza pojazdu mechanicznego,
- odpowiedzialność gwarancyjną zakładu ubezpieczeń,
- przebieg postępowania likwidacyjnego jako postępowania przedsądowego,
- cywilne postępowanie sądowe z udziałem zakładu ubezpieczeń jako pozwanego.

W publikacji zawarto również wzory pism najczęściej stosowanych na poszczególnych etapach postępowania z udziałem ubezpieczyciela, w tym na etapie postępowania likwidacyjnego oraz postępowania sądowego.

Książka jest przeznaczona dla adwokatów, radców prawnych, sędziów oraz pracowników zakładów ubezpieczeń, którzy w swojej pracy zawodowej zajmują się prowadzeniem postępowań likwidacyjnych, przygotowaniem stanowisk zakładów ubezpieczeń wobec zgłoszonych przez poszkodowanych roszczeń, a także występowaniem jako pełnomocnicy zakładu ubezpieczeń w postępowaniu sądowym.

Ewa Jędrzejewska – doktor nauk prawnych; radca prawny, partner w kancelarii radców prawnych; adiunkt na Wydziale Prawa i Administracji Uniwersytetu Szczecińskiego w Zespole Badawczym Prawa Cywilnego Procesowego i Informatyzacji Wymiaru Sprawiedliwości.



9 788382 869262 W01P01

ISBN 978-83-8286-926-2



9 788382 869262

ZAMÓWIENIA:

INFOLINIA: 801 04 45 45

ZAMOWIENIA@WOLTERSKLUWER.PL

WWW.PROFINFO.PL

Kup e-book i czytaj
w aplikacji Smarteca



CENA 129 ZŁ (W TYM 5% VAT)