

DARIUSZ FUCHS

Uniwersytet Kardynała Stefana Wyszyńskiego

ODPOWIEDZIALNOŚĆ UBEZPIECZYCIELA
W UBEZPIECZENIU OC POSIADACZY
POJAZDÓW MECHANICZNYCH
NA TLE ORZECZNICTWA SĄDOWEGO

I. WPROWADZENIE

Słusznie podkreśla się, iż jedną z podstawowych norm określających zakres odpowiedzialności ubezpieczyciela¹ jest art. 35 ustawy o ubezpieczeniach obowiązkowych². Zgodnie z nim ubezpieczeniem jest objęta odpowiedzialność cywilna każdej osoby, która kierując pojazdem mechanicznym w okresie trwania odpowiedzialności ubezpieczeniowej, wyrządziła szkodę w związku z ruchem tego pojazdu. Tym samym ustawodawca przesądził o akcesoryjności odpowiedzialności gwarancyjnej ubezpieczyciela wobec odpowie-

¹ Ze względu na fakt, iż w rządowym projekcie ustawy o zmianie ustawy – Kodeks cywilny, ustawy o działalności ubezpieczeniowej oraz ustawy o ubezpieczeniach obowiązkowych, Ubezpieczeniowym Funduszu Gwarancyjnym Polskim Biurze Ubezpieczycieli – (druk Sejmowy nr 353) zastąpiono pojęcie „zakład ubezpieczeń” – „ubezpieczycielem” (art. 5 projektu), do proponowanej terminologii dostosowano niniejsze wywody – dalej Projekt.

² Ustawa o ubezpieczeniach obowiązkowych, Ubezpieczeniowym Funduszu Gwarancyjnym I Polskim Biurze Ubezpieczycieli Komunikacyjnych z dnia 22 maja 2003, Dz.U. Nr 124, poz. 1152 ze zm.; G. BIENIEK, *Odpowiedzialność cywilna za wypadki drogowe*, Warszawa 2006, s. 60.

działności sprawcy szkody³. Co równie istotne dla charakterystyki obowiązkowych ubezpieczeń komunikacyjnych, określił rodzimy prawodawca w ten sposób granice przedmiotowe odpowiedzialności, a ponieważ norma (zawarta w art. 35 ustawy o ubezpieczeniach obowiązkowych) powyższa ma charakter kogentny, ubezpieczyciel nie może modyfikować tak oznaczonej odpowiedzialności, w celu jej zawężenia⁴. Ze względu na społeczną doniosłość ubezpieczeń komunikacyjnych, a OC posiadaczy pojazdów mechanicznych w szczególności, wielokrotnie zakresowi odpowiedzialności ubezpieczyciela poświęcał w Polsce uwagę wymiar sprawiedliwości. Jak się okazuje, nie jest to ewenementem, jeżeli zwróci się uwagę chociażby na stan prawny w państwach członkowskich Unii Europejskiej i obecne tam stanowisko judykatury. Powyższe analogie nie powinny jednak przesłonić specyfiki obowiązkowych ubezpieczeń komunikacyjnych w Polsce, co szczególnie odnosi się do aspektu czasowego odpowiedzialności ubezpieczyciela.

II. ISTOTA ODPOWIEDZIALNOŚCI UBEZPIECZYCIELA

Sąd Najwyższy w 1976 r. wyraził w uzasadnieniu wyroku tezę, która do dnia dzisiejszego zachowała swą aktualność (także ze względu na obowiązywanie *de lege lata* powyższej normy ustawy o ubezpieczeniach obowiązkowych), stwierdzając, iż ubezpieczyciel

³ Por. E. KOWALEWSKI w głosie do wyroku SN z dnia 11 czerwca 2001 r., V CKN 266/00, «OSP» 2002 nr 3, poz. 40; A. WĄSIEWICZ, *Ubezpieczenia komunikacyjne*, oprac. M. ORLIICKI, M. WĄSIEWICZ, Bydgoszcz-Poznań 2001, s. 48-49; A. CUDNA-WAGNER, *Odpowiedzialność odszkodowawcza ubezpieczyciela*, Warszawa 2002, s. 22-23.

⁴ Co stanowi standard europejski, K. NEMETH, *European Insurance Law. A Single Insurance Market?*, «European University Institute. Working Papers LAW» 2001 nr 4, s. 36-37, a zarazem jeden z nielicznych przykładów udanej konwergencji prawa prywatnego na skalę UE, por. L. NOTTAGE, *Convergence, Divergence, and the Middle Way in Unifying or Harmonizing Private Law*, «European University Institute. Working Papers LAW» 2001 nr 1, passim; dla przykładu w systemie prawa austriackiego *Tort Liability and Insurance: Country Report Austria*, [w:] *Tort Law and Liability Insurance*, red. G. WAGNER, Wien-New York, 2005, s. 12-13.

jest „zobowiązany do pokrycia szkód, wynikłych z wypadku komunikacyjnego, w zakresie odpowiedzialności sprawcy wypadku. Przejmując na siebie powyższe zobowiązanie Państwowy Zakład Ubezpieczeń (*scil.* ubezpieczyciel, D.F.) jest uprawniony do dokonania wszelkich czynności, w tym i do zawarcia z poszkodowanym ugody ustalającej zakres odszkodowania. Treść takiej ugody bezpośrednio oddziałuje na zakres obowiązku odszkodowawczego sprawcy szkody”⁵.

Zarazem należy podkreślić, iż dopuszczalne jest *de lege lata* rozszerzenie (poza przewidziany ustawą zakres przedmiotowy) granic odpowiedzialności ubezpieczyciela względem regulacji np. art. 35 oraz 36 ustawy o ubezpieczeniach obowiązkowych, ale wówczas w części przekraczającej granice ustawowe takie ubezpieczenie będzie miało charakter dobrowolny. Z tego powodu do określenia przesłanek i zakresu odpowiedzialności będą miały wówczas w pierwszym rzędzie zastosowanie przepisy kodeksu cywilnego o umowie ubezpieczenia i ewentualnie opracowane przez ubezpieczyciela ogólne warunki lub wzorce umowne innego rodzaju.

Interesującym potwierdzeniem powyższej tezy jest orzeczenie Sądu Najwyższego (zapadłe na tle nieobowiązującego już stanu prawnego) z 1981 r.: „W myśl ogólnych przepisów prawa cywilnego obowiązkiem sprawcy jest pełne naprawienie szkody doznanej przez poszkodowanego. Zasada pełnego odszkodowania realizowana jest jedynie w obowiązkowym ubezpieczeniu komunikacyjnym odpowiedzialności cywilnej. W pozostałych ubezpieczeniach kompensacja szkody jest dokonywana w granicach określonych warunkami ubezpieczeń...”⁶. Zarazem w tym kontekście należy mieć na względzie aktualną w tej materii, trafną inną tezę wyrażoną przez Sąd Najwyższy w 2001 r., zgodnie z którą z „... tytułu ustawowego ubezpieczenia OC zakład ubezpieczeń wypłaca świadczenie wtedy, gdy posiadacz lub kierowca pojazdu mechanicznego są zobowiązani na podstawie przepisów kodeksu cywilnego do odszko-

⁵ Wyrok SN z dnia 1 czerwca 1976 r., IV CR 172/76, «LEX» nr 7832.

⁶ Wyrok z dnia 27 stycznia 1981 r., IV CR 555/80, «LEX» nr 8304.

dowania za szkodę wyrządzoną przez ruch pojazdu mechanicznego. Jednakże odszkodowanie ubezpieczeniowe należne jest z tytułu odpowiedzialności tzw. gwarancyjnej, a nie sprawczej, jak w kodeksie cywilnym⁷. Podstawą prawną dla powstania roszczenia o odszkodowanie ubezpieczeniowe jest więc stosunek prawny ubezpieczenia, a przesłanką powstanie szkody wskutek zajścia wypadku ubezpieczeniowego. Wprawdzie pojęciowo identyczność szkody w prawie ubezpieczeniowym i cywilnym sprawia, że ustalając szkodę w ubezpieczeniu OC, należy kierować się zasadami ogólnymi prawa odszkodowawczego, jednakże tylko wtedy, gdy przepisy prawa ubezpieczeniowego nie zawierają odmiennej regulacji. Fakt, że odpowiedzialność ubezpieczeniowa nie ma charakteru sprawczego, powoduje, że w niektórych wypadkach jej przesłanki są uregulowane odmiennie”⁸.

Oczywistą konsekwencją powyższej linii orzeczniczej, gdzie podkreśla się, iż zakres odpowiedzialności ubezpieczyciela w ubezpieczeniu OC posiadaczy pojazdów mechanicznych nie może być przez niego jednostronnie modyfikowany na niekorzyść poszkodowanego, jest reguła, iż podobnie poszkodowany, wyposażony w *actio directa* wobec ubezpieczyciela, nie może skutecznie własnymi działaniami modyfikować (tzn. rozszerzać) tego zakresu ponad regulację ustawy o ubezpieczeniach obowiązkowych. W powyższym kontekście nie może budzić zdziwienia treść uchwały SN z 2006 r., gdzie stwierdzono, iż ” dokonanie przelewu wierzytelności o naprawienie szkody powstałej w związku z ruchem pojazdu mechanicznego przysługującej wobec osoby objętej obowiązkowym ubezpieczeniem odpowiedzialności cywilnej posiadaczy pojazdów mechanicznych, przez poszkodowanego niebędącego podatnikiem podatku od towarów i usług, na rzecz takiego podatnika, nie wpływa na

⁷ Z pominięciem np. art. 805 i dalszych k.c., które normują umowne źródło powstania stosunku ubezpieczenia i także odnoszą się, jak twierdzi SN, do odpowiedzialności gwarancyjnej, będącej tutaj przeciwieństwem odpowiedzialności sprawczej, o której mowa chociażby w art. 436 k.c.

⁸ Por. wyrok SN z 26 lipca 2001 r., II CKN 72/99, «LEX» nr 52372.

zakres odpowiedzialności ubezpieczyciela”⁹. Jest to spowodowane zasadniczo dwoma przyczynami. Po pierwsze, zgodnie z powyżej przywołanym uzasadnieniem wyroku SN z 2001 r.¹⁰, odpowiedzialność ustawowa (gwarancyjna) ubezpieczyciela odnosi się do konsekwencji konkretnego zdarzenia komunikacyjnego. Z tego powodu zmiana statusu osoby uprawnionej do dochodzenia roszczenia (np. w zakresie podatku VAT) nie może mieć wpływu na zakres przedmiotowy odpowiedzialności ubezpieczyciela. Innym ważkim powodem jest fakt, iż w tej sytuacji mamy do czynienia z przelewem (ceją) wierzytelności (art. 509 k.c.) przez poszkodowanego, który nie miał statusu podatnika VAT.

Bardzo interesującym przykładem potwierdzającym pochodność odpowiedzialności ubezpieczyciela w stosunku do odpowiedzialności ubezpieczonego sprawcy jest także stanowisko Sądu Apelacyjnego w Warszawie w wyroku z dnia 11 października 1996 r.¹¹ Przed wszystkim Sąd Apelacyjny w uzasadnieniu stwierdził, iż „granice odpowiedzialności cywilnej ubezpieczyciela wyznaczają granice odpowiedzialności cywilnej posiadacza lub kierowcy pojazdu.” Istota ubezpieczenia OC posiadacza pojazdu, zdaniem sądu, wyczerpuje się w dwu podstawowych zasadach:

„ – z tytułu ubezpieczenia OC przysługuje odszkodowanie, jeżeli posiadacz lub kierowca pojazdu jest zobowiązany – na podstawie prawa – do odszkodowania za szkodę wyrządzoną w związku z ruchem tego pojazdu;

– odszkodowanie przysługuje tylko w granicach odpowiedzialności cywilnej posiadacza lub kierującego pojazdem”.

W dalszej kolejności Sąd Apelacyjny odniósł się do występującego w praktyce, acz nieuzasadnionego normatywnie poglądu, zgodnie z którym ubezpieczenie OC posiadacza pojazdu mechanicznego zwalnia od odpowiedzialności sprawcę wypadku, a tak-

⁹ Uchwała z dnia 14 września 2006 r. (sygn. akt III CZP 65/06); www.sn.gov.pl

¹⁰ Por. wyrok SN z 26 lipca 2001 r., cit.

¹¹ I ACr 822/96, «OSA» 1998 nr 4 poz. 13, «LEX» nr 32834, przywołane także w A. WAŚIEWICZ, *Ubezpieczenia komunikacyjne*, cit., s. 60-61.

że innego punktu widzenia, że oświadczenia woli odnoszące się do podstawy i zakresu odpowiedzialności sprawcy szkody, składane przez uprawnionego do świadczenia z tytułu wypadku komunikacyjnego, nie mają skutków dla istnienia oraz odpowiednio zakresu odpowiedzialności gwarancyjnej ubezpieczyciela. „... Celem ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej (art. 822 k.c.) nie jest zwolnienie sprawcy szkody od odpowiedzialności, lecz zapewnienie poszkodowanemu wynagrodzenia szkód w drodze przyjęcia przez zakład ubezpieczeń odszkodowawczych ubezpieczającego. Skoro jednak poszkodowany zrzekł się roszczenia wobec sprawcy szkody – przestało ono istnieć (wygasło). Ten materialnoprawny skutek zrzeczenia się roszczenia nie może pozostawać bez wpływu na odpowiedzialność cywilną ubezpieczyciela, który przecież odpowiada tylko w granicach odpowiedzialności cywilnej sprawcy szkody. Skoro sprawca szkody nie jest zobowiązany do jej naprawienia, to tym samym nie jest również zobowiązany ubezpieczyciel... ”.

Tym samym należy przyjąć, iż co do zasady zakres przedmiotowy odpowiedzialności wyznacza zarazem zakres ochrony ubezpieczeniowej na podstawie umowy ubezpieczenia OC posiadaczy pojazdów mechanicznych, co znalazło także oparcie we wcześniejszym orzecznictwie, które mimo zmiany stanu prawnego nie utraciło ze swej aktualności. Sąd Apelacyjny w Katowicach wyraził tezę, iż podstawową funkcją ubezpieczeń komunikacyjnych jest funkcja prewencyjna jak i represyjna¹². Można dodać, iż zakres realizacji funkcji ubezpieczeniowych, ale także z uwzględnieniem funkcji kompensacyjnej, przejawia się w świadczeniu spełnianym przez ubezpieczyciela, który „... odpowiada za sprawcę wypadku z mocy łączącej ich umowy ubezpieczenia, co nie zmienia postaci rzeczy, że źródłem wierzytelności poszkodowanego jest czyn niedozwolony posiadacza lub kierującego pojazdem”¹³.

¹² Por. wyrok SA w Katowicach z 27 kwietnia 2000 r., I ACa 116/00, «Wokanda» 2002 nr 3, poz. 39; «LEX» nr 51189.

¹³ Por. wyrok SA w Katowicach z 27 kwietnia 2000 r., cit.

W innym orzeczeniu Sąd Najwyższy stanął na stanowisku, iż „dla ustalenia odszkodowania wypłacanego z tytułu obowiązkowego ubezpieczenia OC właściwe są przepisy kodeksu cywilnego dotyczące odpowiedzialności odszkodowawczej. W świetle przepisów kodeksu cywilnego zasadą jest, że naprawienie szkody obejmuje straty, jakie poszkodowany poniósł oraz korzyści, które mógłby osiągnąć, gdyby mu szkody nie wyrządzono (art. 361 § 2 k.c.). Polega ono, według wyboru poszkodowanego, albo na przywróceniu do stanu poprzedniego, albo też na rekompensacie pieniężnej. Gdyby jednak przywrócenie do stanu poprzedniego było niemożliwe albo pociągało za sobą dla zobowiązanego nadmierne trudności lub koszty, roszczenie poszkodowanego ograniczałoby się do świadczenia pieniężnego (art. 363 § 1 k.c.)”. Dalej Sąd Najwyższy wyraził tezę, iż przepisy regulujące sferę odpowiedzialności ubezpieczyciela za wypadek komunikacyjny spowodowany przez ubezpieczonego doznają jednak ograniczeń w stosunku do reguł kodeksu cywilnego, co można skądinąd uzasadnić najlepiej charakterem odpowiedzialności gwarancyjnej zakładu ubezpieczeń, odmiennej od odpowiedzialności sprawczej sprawcy wypadku¹⁴.

Ma to szczególne znaczenie wówczas, jeżeli uświadomimy sobie, iż nie we wszystkich państwach członkowskich UE przyjmuje się za bezdyskusyjne, co do zasady, regułę pełnej odpowiedzialności odszkodowawczej. Istotny wyjątek w tym zakresie jest projektowany w prawie czeskim, gdzie w odróżnieniu od przyjętej w Europie, co do zasady, pełniej odpowiedzialności odszkodowawczej (por. np. art. 361 § 2 polskiego k.c.) przewiduje się mianowicie jeden wyjątek, a mianowicie w projekcie czeskiego kodeksu cywilnego w art.

¹⁴ Por. A. WĄSIEWICZ, *Odpowiedzialność cywilna za wypadki samochodowe na tle obowiązującego ubezpieczenia*, Warszawa 1969, s. 175-176. Podobną tezę wyraził Sąd Najwyższy w wyroku z 3 maja 1972 r. (I CR 57/72 «OSP» 1973 nr 4, poz. 78), podkreślając, iż dla oceny wymagalności roszczeń wobec ubezpieczyciela z tytułu ubezpieczenia OC posiadaczy pojazdów mechanicznych „miarodajne są przepisy i zasady prawa cywilnego dotyczące odpowiedzialności posiadacza pojazdu i wymagalności roszczeń w stosunku do niego”.

2400, przyjęto, iż sprawca szkody odpowiada co zasady jedynie za szkodę majątkową; szkoda niemajątkowa podlega naprawieniu jedynie w przypadku istniejącej podstawy normatywnej, czego przykładem może być regulacja ubezpieczenia OC posiadaczy pojazdów mechanicznych¹⁵.

Zagadnienie pojęcia szkody i zakresu odszkodowania, wielce frapujące dla praktyki zaspokajania roszczeń z tytułu ubezpieczenia OC posiadaczy pojazdów mechanicznych znalazło ostatnio także rozwinięcie w kolejnym uzasadnieniu uchwały Sądu Najwyższego z 18 maja 2005 r., zgodnie z którym uznano (co można odczytywać jako nawiązanie do np. orzeczenia Sądu Najwyższego z 2001 r.¹⁶), iż podstawowe zagadnienia i instytucje występujące w kwestii odpowiedzialności odszkodowawczej, należy co do reguły wyklądać zgodnie z regulacją kodeksu cywilnego oraz dorobkiem doktryny prawa cywilnego, co szczególnie dotyczy pojęcia szkody, gdyż „że nie ma różnicy w pojęciu szkody w rozumieniu przepisów prawa cywilnego i prawa ubezpieczeniowego, gdyż w obu wypadkach chodzi o utratę lub zmniejszenie aktywów bądź powstanie lub zwiększenie pasywów osoby poszkodowanej”¹⁷. Co do zakresu należnego z tego tytułu odszkodowania (co sąd rozważał na tle kosztów ekspertyzy eksperckiej), to decydujące znaczenie ma fakt, czy „poniesione koszty ekspertyzy sporządzonej na zlecenie poszkodowanego w postępowaniu przedsądowym są objęte odszkodowaniem przysługującym od ubezpieczyciela z umowy odpowiedzialności cywilnej, musi być dokonana przy uwzględnieniu całokształtu okoliczności sprawy, a w szczególności uzależniona od ustalenia, czy zachodzi normalny związek przyczynowy pomiędzy poniesieniem tego wydatku a wypadkiem, oraz czy poniesienie tego kosztu było obiektywnie uzasadnione i konieczne także w kontekście ułatwienia określenia prawidłowo kon-

¹⁵ Por. projekt czeskiego kodeksu cywilnego, maszynopis powielony, materiały konferencyjne, *Vth Annual Conference on European Tort Law. Developments of Tort Law in Europe*, Wien, 20-22. 04. 2006.

¹⁶ Por. wyrok SN z 26 lipca 2001 r., cit.

¹⁷ III CZP 24/04, «OSNC» 2005 nr 7-8, poz. 117, «LEX» nr 106617.

kretnego ubezpieczyciela, jak i ułatwienia zakładowi ubezpieczeń ustalenia okoliczności wypadku i rozmiarów szkody”¹⁸. Dodatkowo podkreślono w uzasadnieniu, iż za *opinio communis* należy uznać pogląd, zgodnie z którym pojęcie szkody także zawiera w sobie wydatki, które zostały poniesione jako skutek (konsekwencja) zdarzenia powodującego przedmiotową szkodę. Tym samym należy przyjąć za uzasadnioną tezę, także wyrażoną przez Sąd Najwyższy w tym samym, fundamentalnym orzeczeniu, iż „... samo określenie rozmiaru szkody nie przesądza jeszcze wysokości odszkodowania. Każdorazowo granice obowiązku naprawienia szkody wyznaczone są przez normalny związek przyczynowy między zdarzeniem wywołującym uszczerbek a szkodą. Ponadto muszą być uwzględnione okoliczności ograniczające zasadę pełnego odszkodowania wynikające np. ze szczególnej regulacji prawnej w prawie ubezpieczeniowym”.

Potwierdzone to stanowisko (w odniesieniu do kosztów ekspertyzy) zostało w uchwale Sądu Najwyższego, zgodnie z którą „odszkodowanie, z uwzględnieniem okoliczności, powinno obejmować także „koszty ekspertyzy wykonanej na zlecenie poszkodowanego”¹⁹.

Konsekwencją takiego stanowiska *de lege lata* jest także art. 36a ustawy o ubezpieczeniach obowiązkowych, który stanowi, iż odszkodowanie z ubezpieczenia OC posiadaczy pojazdów mechanicznych obejmuje również koszt dodatkowego badania technicznego, o którym mowa w art. 81 ust. 8 pkt 4 ustawy – Prawo o ruchu drogowym²⁰. W konsekwencji za bezdyskusyjne należy uznać wyrażone, pod rządami nieobowiązującego już stanu prawnego, stanowisko Sądu Najwyższego, zgodnie z którym odpowiedzialność ubezpieczyciela obejmuje także, ze swej istoty, odsetki za opóźnienie spełnienia świadczenia odszkodowawczego²¹.

¹⁸ III CZP 24/04, cit.

¹⁹ Uchwała SN z 18 maja 2004 r., III CZP 24/04 «OSNC» 2005 nr 7-8, poz. 117, «LEX» nr 4881.

²⁰ Ustawa z dnia 20 czerwca 1997 r., tekst jednolity Dz.U. z 2003 r. Nr 58, poz. 515 ze zm.

²¹ Uchwała SN z 31 marca 1992 r., III CZP 12/92, «Wokanda» 1992 nr 6, poz. 6.

Analogiczne stanowisko do powyżej zaprezentowanych na tle rodzimego orzecznictwa sądowego jest reprezentowane w obcej judykaturze (vide wspomniane rozwiązania austriackie)²², w oparciu o tożsame założenia, a przede wszystkim relacje pomiędzy ogólnymi zasadami prawa prywatnego (cywilnego), zazwyczaj skodyfikowanego w Europie kontynentalnej, a unormowaniem, sięgającym do zaleceń Zielonej Karty oraz wtórnego prawa wspólnotowego, zawartym w szczegółowych aktach prawnych.

Szczególnie bogate w tym zakresie jest orzecznictwo brytyjskie, co jest uzasadnione wieloletnią tradycją rozwoju rynku ubezpieczeniowego. Ubezpieczenia OC posiadaczy pojazdów mechanicznych stały się obowiązkowymi w Wielkiej Brytanii na podstawie 1930 r. (Road Traffic Act)²³. W jednym fundamentalnych orzeczeń (Mc Cormick v. National Motor and Accident Insurance Union Ltd z 1934 r.²⁴) sąd brytyjski (w odniesieniu do Third Parties (Rights against Insurers) Act z 1930 r.) stwierdził, iż ubezpieczyciel odpowiada wobec poszkodowanego w takim zakresie, jaki wynika z przepisów prawa, a wobec czego nie można rozszerzać tej odpowiedzialności na przypadki (tu niewypłacalność sprawcy szkody), które nie powodują takiej odpowiedzialności lub też uzależniają ją od przesłanek, które nie zostały spełnione²⁵. Jeszcze bardziej dobitnie ta reguła została wyrażona w 1942 r. (Zurich General Accident and Liability Insurance Co Ltd v. Morison), gdzie uzasadniając *ratio legis* przepisów zawartych w części II Road Traffic Act z 1934 r., podkreślono, iż ich podstawowym znaczeniem jest uniemożliwienie ubezpieczycielom wyłączenie swej odpowiedzial-

²² Por. przyp. 4.

²³ J. LOWRY, P. RAWLINGS, *Insurance Law: Doctrines and Principles*, Oxford-Portland 1999, s. 252; R. MERKIN, *Colinvaux's Law of Insurance*, London 1977, s. 417.

²⁴ 49 Ll L Rep. 361, por. E.R. HARDY IVAMY, *Casebook on Insurance Law*, London 1984, s. 108.

²⁵ Stan prawny był o tyle skomplikowany, że zgodnie z ówczesnym prawem brytyjskim odpowiedzialność ubezpieczyciela w określonych okolicznościach była uzależniona od odpowiednich postanowień zawartych w umowie (lub polisie).

ności wobec poszkodowanych w przypadkach nie przewidzianych przez akt parlamentu²⁶.

Na marginesie należy zwrócić uwagę, iż pierwotnie poszkodowany nie mógł korzystać w razie wypadku komunikacyjnego z *actio directa* dopóki nie uzyskał orzeczenia przeciwko ubezpieczonemu posiadaczowi (ewentualnie kierującemu) pojazdem, co było intensywnie krytykowane w literaturze angielskiej²⁷. Podstawowy zarzut polegał na wskazaniu, iż w przypadku, gdy sprawcą zdarzenia była osoba nieobjęta ubezpieczeniem posiadacza pojazdu, wówczas poszkodowany nie miał możliwości wytoczenia powództwa ubezpieczycielowi w oparciu o *actio directa*²⁸. Dopiero na podstawie Road Traffic Act z 1988 r., stopniowo wprowadzono zasadę (która została ostatecznie potwierdzona po implementacji IV dyrektywy komunikacyjnej), iż roszczenie bezpośrednio poszkodowanego do ubezpieczyciela jest niezależne od przesłanki w postaci prawomocnego wyroku przeciwko posiadaczowi – sprawcy szkody. Obecnie można przyjąć, iż rozwiązania ukształtowane w Europie nie odbiegają od już zaprezentowanych, a obowiązujących w polskim prawie, przede wszystkim wykazując zrozumiałe wzajemne podobieństwo, ze względu na system dyrektyw komunikacyjnych²⁹.

Także za standard europejski można uznać obowiązującą w prawie polskim regulację katalogującą przypadki tzw. regresu szczególnego – wobec kierującego – sprawcy wypadku komunikacyjnego, który

²⁶ Por. E.R. HARDY IVAMY, *Casebook on Insurance Law*, cit., s. 109, a analogiczna teza wyrażona w *Merchants' and Manufacturers' Insurance Co Ltd v Hunt* z 1941 r.; por. J. LOWRY, P. RAWLINGS, *op. cit.*, s. 259-260; omówienie zawiera praca E.R. HARDY IVAMY, *Fire and Motor Insurance*, London 1973, s. 332-334.

²⁷ Szczegóły R. HODGIN, *Insurance Law. Text and Materials*, London-Sydney-Portland, 2002, s. 712 i n.

²⁸ R. MERKIN, *op. cit.*, s. 428.

²⁹ Por. D. FUCHS, [w:] D. FUCHS, E. KOWALEWSKI, W.W. MOGILSKI, M. SERWACH, *Prawo ubezpieczeń gospodarczych*, Bydgoszcz-Toruń 2006, s. 534-535; cenne szczegóły w odniesieniu do problematyki dochodzenia roszczeń analizują J. ORLICKA, M. ORLICKI, *Europejski system dochodzenia roszczeń ubezpieczeniowych za wypadki komunikacyjne za granicą. Komentarz*, Bydgoszcz-Poznań 2003.

przysługuje ubezpieczycielowi w enumeratywnie wymienionych w art. 43 ustawy o ubezpieczeniach obowiązkowych wypadkach:

1) gdy wyrządził kierujący szkodę umyślnie lub w stanie po użyciu alkoholu albo pod wpływem środków odurzających, substancji psychotropowych lub środków zastępczych w rozumieniu przepisów o przeciwdziałaniu narkomanii;

2) jeżeli kierujący wszedł w posiadanie pojazdu wskutek popełnienia przestępstwa;

3) w przypadku, gdy kierujący pojazdem nie posiadał wymaganych uprawnień do kierowania pojazdem mechanicznym, z wyjątkiem przypadków, gdy chodziło o ratowanie życia ludzkiego lub mienia albo o pościg za osobą podjęty bezpośrednio po popełnieniu przez nią przestępstwa;

4) w sytuacji, gdy kierujący pojazdem sprawca szkody zbiegł z miejsca zdarzenia.

III. OGRANICZENIA PRZEDMIOTOWE ODPOWIEDZIALNOŚCI UBEZPIECZYCIELA

Powyżej zaakcentowana pochodność odpowiedzialności ubezpieczyciela wobec odpowiedzialności sprawcy i uznanie, także w orzecznictwie, iż ubezpieczenia komunikacyjne, co do swej istoty mają charakter cywilnoprawny, a więc w ich ramach należy respektować instytucje i rozwiązania normatywne przyjęte w prawie cywilnym (*vide*: pojęcie szkody), nie oznacza, iż rodzimy prawodawca nie wprowadza do tak określonej odpowiedzialności ubezpieczyciela, ograniczeń przedmiotowych, wynikających z specyficznych uwarunkowań ubezpieczeń komunikacyjnych.

Zasadnicze ograniczenie wprowadza wzmiankowany art. 36 ustawy o ubezpieczeniach obowiązkowych, zgodnie z którym zarówno na etapie ustalania wysokości odszkodowania, jak przy wypłacie odszkodowania należnego poszkodowanemu, bierze się pod uwagę wysokość sumy gwarancyjnej, która zarazem stanowi górna

granicę odpowiedzialności ubezpieczyciela. Prawodawca, w oparciu, o rozwiązania wtórne prawa wspólnotowego, przyjął następujące limity co do minimalnej sumy ubezpieczenia (ustalanej przy zastosowaniu kursu średniego ogłaszanego przez Narodowy Bank Polski obowiązującego w dniu wyrażenia szkody):

1) w przypadku szkód na osobie – 1.500.000 euro w odniesieniu do jednego zdarzenia, którego skutki są objęte ubezpieczeniem bez względu na liczbę poszkodowanych,

2) w przypadku szkód w mieniu – 300.000 euro w odniesieniu do jednego zdarzenia, którego skutki są objęte ubezpieczeniem bez względu na liczbę poszkodowanych.

Na wysokość odpowiedzialności gwarancyjnej zakładu ubezpieczeń może mieć także wpływ zlokalizowanie szkody. Zgodnie z art. 36 ust. 2 za szkody spowodowane w państwach, o których mowa w art. 25 ust. 2 ustawy o ubezpieczeniach obowiązkowych, zakład ubezpieczeń odpowiada do wysokości sumy gwarancyjnej określonej przepisami tego państwa, nie niższej jednak niż suma określona powyżej. Na tle praktyki stosowania niniejszego art. 36 ust. 2 pojawiają się dwie istotne kwestie. Przede wszystkim należy przyjąć, iż nawet przy właściwości prawa polskiego, przepisy danego państwa, gdzie szkoda z tytułu wypadku komunikacyjnego powstała, określające wysokość sumy gwarancyjnej mają charakter norm wymuszających swą właściwość, przy założeniu, iż sumy te są nie mniejsze, niż wynikające z norm prawa polskiego. Jeżeli jest inaczej, wówczas przepisy państwa miejsca wystąpienia szkody tracą swoją właściwość i stosunek podlega regulacji prawa polskiego.

Kolejnym zagadnieniem jest określenie, jakie prawo, poza prawem rodzimym, może mieć zastosowanie. Otóż z art. 25 ust. 2 wynika, iż będą to ewentualnie porządki prawne państw – sygnatariuszy Zielonej Karty, przy spełnieniu przesłanki koniecznej wystąpienia na ich terytorium zdarzenia. Powstaje wobec tego jeszcze jedno pytanie, kiedy na gruncie art. 36 ust. 2 mamy do czynienia z powiązaniem norm prawa danego państwa sygnatariusza w zakresie wy-

sokości sumy gwarancyjnej z wypadkiem komunikacyjnym, którego zasadnicze konsekwencje są oceniane przez pryzmat prawa polskiego. Relewantnym łącznikiem w tym zakresie będzie lokalizacja wystąpienia wypadku komunikacyjnego. Powstaje kwestia, czy pomocne będzie ustalenie tego faktu w oparciu o przepisy prawa polskiego, gdzie szczególną wskazówką byłaby definicja zdarzenia losowego z art. 2 ust. 1 pkt. 18 ustawy o działalności ubezpieczeniowej, którego wystąpienie immanentnie zakłada powstanie szkody, czy też należy brać pod uwagę prawo obce. Ze względu na sens ochrony ubezpieczeniowej należy przyznać prymat prawu jakiegokolwiek państwa – sygnatariusza Systemu Zielonej Karty, jeże zgodnie z jego prawem wewnętrznym na jego terytorium wystąpiła szkoda, co może oczywiście spowodować zjawisko wielomiejscowości deliktu w rozumieniu prawa prywatnego międzynarodowego.

Kolejnym przypadkiem ograniczenia odpowiedzialności ubezpieczyciela, dokonany przez skatalogowanie w ustawie ubezpieczeniowej wyłączeń odpowiedzialności, jest art. 38, który w ustępie 1 wymienia cztery uzasadnienia dla odmowy uznania odpowiedzialności ubezpieczyciela za szkody:

1) polegające na uszkodzeniu, zniszczeniu lub utracie mienia, wyrządzone przez kierującego posiadaczowi pojazdu mechanicznego; dotyczy to również sytuacji, w której posiadacz pojazdu mechanicznego, którym szkoda została wyrządzona, jest posiadaczem lub współposiadaczem pojazdu mechanicznego, w którym szkoda została wyrządzona;

2) wynikłe w przewożonych za opłatą ładunkach, przesyłkach lub bagażu, chyba że odpowiedzialność za powstałą szkodę ponosi posiadacz innego pojazdu mechanicznego niż pojazd przewożący te przedmioty;

3) polegające na utracie gotówki, biżuterii, papierów wartościowych, wszelkiego rodzaju dokumentów oraz zbiorów filatelistycznych, numizmatycznych i podobnych;

4) polegające na zanieczyszczeniu lub skażeniu środowiska.

Jak wynika z powyższego zestawienia, bardzo różny jest charakter przedmiotowy tych wyłączeń. W ostatnim przypadku ustawodawca przewidział wyłączenie odnoszące się do tzw. szkód ekologicznych. Należy zwrócić uwagę, iż w kontekście tego wyłączenia należy zastanowić się pokrótce, jakie zdarzenia, a w konsekwencji, jakie szkody środowiskowe ma ustawodawca na myśli. Tutaj niezbędne jest sięgnięcie po raz kolejny do pojęcia zdarzenia losowego.

Ranga zdarzenia losowego dla ubezpieczeń ekologicznych jest tym większa, jeżeli posłużyć się kryterium zdarzenia losowego w celu wyodrębnienia dwu zasadniczych kategorii ryzyk ekologicznych. Do pierwszej zaliczmy takie ryzyka, których powstanie jest efektem działalności człowieka, wywołującego zdarzenie losowe (ryzyka antropogenne) oraz takie, gdzie zdarzenie losowe jest efektem wystąpienia zdarzenia mającego swe źródło w środowisku naturalnym, a jedynie wywołujące skutki w środowisku człowieka lub środowisku naturalnym³⁰. Z punktu widzenia ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej (a zdaniem części przedstawicieli nauki, jest to aktualne dla wszelkich rodzajów ubezpieczeń, w przypadku ich analizowania z punktu widzenia ochrony środowiska³¹), znaczenie jedynie posiadają ryzyka antropogenne, gdyż one jedynie mogą wiązać się z odpowiedzialnością cywilną osoby odpowiedzialnej za powstanie określonych zdarzeń losowych. Wobec powyższego, na tle art. 38, także przez wzgląd na art. 35 ustawy o ubezpieczeniach obowiązkowych, wyłączenie dotyczy jedynie ryzyk antropogennych, gdyż innych ze swej istoty nie obejmuje zakres ochrony w ubezpieczeniu odpowiedzialności cywilnej posiadaczy pojazdów mechanicznych.

Można dodatkowo postawić pytanie o ewentualną wymagalność takiego roszczenia, nawet przy ew. braku wyłączenia z art. 38 ust. 1 pkt. 4. *Prima facie* w doktrynie przeważa zdecydowane stanowisko, iż ogólne prawo do środowiska nie jest prawem podmio-

³⁰ Bardzo interesujące, szczegółowe rozważania nt. są zawarte w pracy Z. ŁABNO, *Ubezpieczenia ekologiczne. Wybrane zagadnienia*, Katowice 1995, s. 27 i n.

³¹ Zestawienie poglądów por. Z. ŁABNO, *op. cit.*, s. 27 i n.

towym każdego człowieka, a wobec tego nie podlega ochronie na podstawie art. 24 k.c., które to nie może zarazem stanowić podstawy *actio popularis*³².

W obecnym stanie prawnym przeciwko dopuszczalności takiego rozwiązania (tj. przyjęciu dopuszczalności *actio popularis*), które abstrahowałoby od zagrożenia konkretnego dobra przemawia po raz kolejny definicja zdarzenia losowego z art. 2 ust. 1 pkt. 18, gdyż prawodawca jako immanentną cechę zdarzenia losowego uznał oddziaływanie negatywne na dobra chronione konkretnej osoby, która może mieć status ubezpieczonego lub innej osoby objętej ochroną. Jednocześnie, ponieważ zdarzenie musi być niezależne od woli ubezpieczającego, *de lege lata* znakomita część zdarzeń powodujących szkodę w środowisku jest nieubezpieczalnych, gdyż wiążą się takie zdarzenia z celową działalnością człowieka. Tym samym, co do zasady, nie powstaje odpowiedniej treści roszczenie, którego zaspokojenie mogłoby nastąpić z tytułu zawartej skądinąd umowy ubezpieczenia OC, a konsekwencji nie ma znaczenia *actio directa* poszkodowanego, gdyż nie występuje podstawa materialnoprawna do formułowania roszczenia odszkodowawczego.

Jednakże w kontekście odpowiedzialności cywilnej posiadacza pojazdu mechanicznego, brak wyłączenia nie chroniłby całkowicie ubezpieczyciela przed takimi roszczeniami, a to przez wzgląd na art. 436 k.c. w związku z art. 35 oraz 36 ustawy o ubezpieczeniach obowiązkowych.

W odniesieniu do innych wyłączeń określonych art. 38 słusznie w literaturze zwrócono uwagę, iż odnoszą się one jedynie do szkód na mieniu w zakresie definiowanym w art. 38 ust. 1 pkt. 1 do 3³³. *A contrario*, należy przyjąć, iż nie mają zastosowania w sytuacji szkód na osobie, gdzie poszkodowany nie będzie ograniczony w wywodzeniu swych roszczeń z tytułu ubezpieczenia odpowiedzialności

³² Szczegółowa analiza por. Z. ŁABNO, *op. cit.*, s. 31-34.

³³ Por. interesujące opracowanie w tym zakresie T. JUSTYŃSKI, *Wyłączenie odpowiedzialności ubezpieczyciela w świetle art. 38 pkt. 1 ustawy o ubezpieczeniach obowiązkowych*, «PPH» 15.4 (2006), szczeg. s. 43-44.

cywilnej sprawy wypadku na podstawie *actio directa* wobec ubezpieczyciela. Tym samym jako w pełni uzasadnioną należy przyjąć tezę, iż system ubezpieczeń komunikacyjnych, co do szkód osobowych nie wprowadza istotnych ograniczeń, jak w przypadku szkód majątkowych, z uwzględnieniem oczywistego charakteru prawnego sumy gwarancyjnej³⁴.

Na podkreślenie zasługuje nowelizacja art. 38, na skutek czego wprowadzono do jego treści ust. 2, zgodnie z którym wyłączenie odpowiedzialności ubezpieczyciela, w sytuacji określonej w art. 38 ust. 1 pkt. 1, gdy nie obejmuje szkody wyrządzonej w mieniu, jeżeli pojazdy mechaniczne uczestniczące w zdarzeniu są przedmiotem umowy leasingu zawartej przez posiadaczy tych pojazdów z tym samym finansującym lub zostały przewłaszczone przez posiadaczy tych pojazdów na tego samego wierzyciela lub które są przedmiotem zastrzeżenia własności rzeczy sprzedanej na rzecz tego samego wierzyciela³⁵. Istotnym brakiem, dostrzeżonym także w literaturze, jest brak objęcia *expressis verbis* w znowelizowanej treści art. 38 przez prawodawcę innych przypadków posiadania samoistnego, i odpowiednio, zależnego, jako przypadków uzasadniających brak wyłączenia odpowiedzialności ubezpieczyciela³⁶.

IV. WYJĄTKOWOŚĆ CZASOWEGO ORAZ PRZEDMIOTOWEGO ASPEKTU ODPOWIEDZIALNOŚCI UBEZPIECZYCIELA W PRAWIE POLSKIM

W odniesieniu do specyficznego zakresu przedmiotowego odpowiedzialności ubezpieczyciela, co jest logiczną konsekwencją przy-

³⁴ Por. zamiast wielu wyrok SN z 5 czerwca 1974 r., II CR 178/74, «LEX» nr 7513 (dotyczący także kwestii akcesoryjności pochodności ubezpieczenia komunikacyjnego OC w stosunku do odpowiedzialności posiadacza pojazdu mechanicznego).

³⁵ Ustawa o zmianie ustawy o ubezpieczeniach obowiązkowych Ubezpieczeniowym Funduszu Gwarancyjnym i Polskim Biurze Ubezpieczycieli Komunikacyjnych (Dz.U. z 2005 r. Nr 167, poz. 1396).

³⁶ Por. J. JUSTYŃSKI, *op. cit.*, s. 48.

jęcia zasad odpowiedzialności kodeksu cywilnego, należy podkreślić w pierwszym rzędzie jego wtórność wobec aspektu (zakresu) czasowego ochrony, wynikającego z art. 39 oraz art. 40 ustawy o ubezpieczeniach obowiązkowych, który winien być traktowany jako *lex specialis* wobec art. 814 k.c.³⁷ Zgodnie z art. 39 ust. 1 odpowiedzialność ubezpieczyciela rozciąga się na okres pomiędzy zawarciem umowy oraz zapłaceniem składki (ewentualnie pierwszej jej raty), a kończy się (art. 40) z chwilą rozwiązania umowy, w następujących przypadkach (vide art. 33 ustawy o ubezpieczeniach obowiązkowych):

- 1) z upływem okresu, na który została zawarta;
- 2) z chwilą wyrejestrowania pojazdu mechanicznego;

3) z dniem odstąpienia od umowy w sytuacji dotyczącej posiadacza lub kierującego pojazdem mechanicznym przed przekroczeniem granicy, wprowadzaniem do ruchu na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej, jeżeli uprzednio nie posiadając ubezpieczenia OC posiadaczy pojazdów mechanicznych zawarł umowę, zgodnie z art. 29 ust. 3 ustawy o ubezpieczeniach obowiązkowych.

4) W razie zbycia pojazdu mechanicznego, którego posiadacz zawarł umowę ubezpieczenia OC posiadaczy pojazdów mechanicznych. Wówczas umowa ubezpieczenia ulega rozwiązaniu z upływem okresu, na który została zawarta, chyba że nabywca wypowie ją przed upływem 30 dni od dnia nabycia pojazdu mechanicznego. W przypadku wypowiedzenia umowy, rozwiązuje się ona z upływem 30 dni następujących po dniu nabycia pojazdu mechanicznego.

5) W razie zawarcia umowy ubezpieczenia OC posiadaczy pojazdów mechanicznych przez posiadacza pojazdu mechanicznego niebę-

³⁷ Szczegóły D. FUCHS, *Charakter prawny art. 814 k.c. Rozważania na temat czasowych aspektów odpowiedzialności zakładu ubezpieczeń*, «Palestra» 50.7-8 (2005), s. 92 i n.

dącego właścicielem tego pojazdu, prawa i obowiązki tego posiadacza, wynikające z zawartej umowy ubezpieczenia, przechodzą na właściciela pojazdu mechanicznego z chwilą, gdy posiadacz utracił posiadanie tego pojazdu na rzecz właściciela. Umowa ubezpieczenia ulega rozwiązaniu z upływem okresu, na który została zawarta, chyba że właściciel pojazdu mechanicznego wypowie ją przed upływem 30 dni od dnia przejścia posiadania pojazdu na rzecz właściciela. W razie wypowiedzenia umowy, rozwiązuje się ona z upływem 30 dni od dnia przejścia posiadania pojazdu mechanicznego na rzecz właściciela.

6) z chwilą udokumentowania trwałej i zupełnej utraty posiadania pojazdu mechanicznego w okolicznościach niepowodujących zmiany posiadacza,

7) z upływem 3 miesięcy od dnia ogłoszenia upadłości ubezpieczyciela³⁸.

Początek odpowiedzialności ubezpieczyciela może zostać w szczególnym przypadku zmodyfikowany przez strony umowy, o czym stanowi art. 39 w ust. 3 ustawy o ubezpieczeniach obowiązkowych, jeżeli umowa zostaje zawarta:

1) na okres krótszy niż 12 miesięcy w przypadkach określonych w art. 27 ust. 1³⁹;

2) przed zarejestrowaniem pojazdu mechanicznego, o którym mowa art. 2 pkt 10 lit. a⁴⁰, oraz pojazdu historycznego;

³⁸ Z uwzględnieniem art. 474 i art. 476 ustawy z dnia 28 lutego 2003 r. – Prawo upadłościowe i naprawcze, Dz.U. Nr 60, poz. 535.

³⁹ Tzn. jeżeli pojazd mechaniczny jest: 1) zarejestrowany na stałe, w przypadkach określonych w ust. 2 tegoż artykułu; 2) zarejestrowany czasowo; 3) zarejestrowany za granicą; 4) pojazdem wolnobieżnym określonym w art. 2 pkt 10 lit. b ustawy o ubezpieczeniach obowiązkowych tzn. z wyłączeniem z pojazdu wolnobieżnego, będącego w posiadaniu rolników posiadających gospodarstwo rolne i użytkowanych w związku z posiadaniem tego gospodarstwa; 5) pojazdem historycznym.

⁴⁰ Tzn. pojazd samochodowy, ciągnik rolniczy, motorower i przyczepę określone w przepisach ustawy – Prawo o ruchu drogowym.

3) na okres kolejnych 12 miesięcy przed rozpoczęciem tego okresu.

Inną, dopuszczalną modyfikacją jest sytuacja, gdy ubezpieczyciel (art. 39 ust. 2 ustawy o ubezpieczeniach obowiązkowych) *verba legis* „wskazał późniejszy termin płatności składki lub jej pierwszej raty”. W takiej sytuacji, niezależnie od braku odpłaty, odpowiedzialność ubezpieczyciela rozpoczyna się od daty zawarcia umowy. Sformułowanie użyte przez ustawodawcę skłania do wniosku, iż to na ubezpieczyciela ciąży obowiązek wskazania w umowie tego odstęptwa od art. 39 ust. 1 ustawy o ubezpieczeniach obowiązkowych. Jeżeli tego nie uczyni nic nie stoi na przeszkodzie, aby ubezpieczający, w oparciu o ciężar dowodu (art. 5 k.c.) dowodził innego ustalenia, gdyż umowa ubezpieczenia nie jest zastrzeżona ani pod rygorem nieważności ani nawet *ad probationem* (vide art. 809 § 1 k.c., który ma zastosowanie na podstawie art. 22 ust. 1 ustawy o ubezpieczeniach obowiązkowych).

Szczególny charakter odpowiedzialności nie tylko wynika z faktu, iż *de lege lata* zakład ubezpieczeń może z jednej strony wskazać w celu wykazania swego braku odpowiedzialności na powyższe ramy czasowe, nawet w sytuacji, gdy w zakresie przedmiotowym *sensu stricto* nie mógłby znaleźć odpowiednich wyłączeń, np. nie mógłby się powołać na art. 39, ale także dlatego, iż ustawodawca tą drogą uniemożliwia skuteczną modyfikację zakresu czasowego.

Nie tylko aspekt czasowego zakresu ochrony ubezpieczeniowej wskazuje na specyfikę i wyjątkowość ubezpieczenia OC posiadaczy pojazdów mechanicznych za szkody związane z ruchem pojazdu, ale także na genetyczne powiązanie odpowiedzialności ubezpieczyciela także za szkody wyrządzone przez tzw. przyczepę. Powyższa zasada znalazła swoje odzwierciedlenie w orzecznictwie Sądu Najwyższego, w poprzednim stanie prawnym. Wówczas w uzasadnieniu dobitnie stwierdzono, iż „... Przyczepa (naczepa) samochodowa jest objęta obowiązkowym ubezpieczeniem komunikacyjnym na równi z ciągnącym ją pojazdem. Okoliczność, że przyczepa ta została na skutek awarii na trasie jazdy unieruchomiona i zmuszona

do dłuższego postoju w oczekiwaniu na pomoc techniczną i że wypadek nastąpił na skutek najechania na nieruchomą przyczepę, nie zwalnia Państwowego Zakładu Ubezpieczeń od ubezpieczenia od odpowiedzialności cywilnej posiadacza przyczepy⁴¹.

De lege lata zasadniczo wyrazem tej koncepcji jest art. 37 ustawy o ubezpieczeniach obowiązkowych, zgodnie z którym odpowiedzialność ubezpieczyciela rozciąga się także na przypadki szkód wyrządzone przez przyczepę (i konsekwentnie zespół złączonych ze sobą pojazdów mechanicznych w celu holowania), która:

- 1) jest złączona z pojazdem silnikowym albo
- 2) odłączyła się od pojazdu silnikowego ciągnącego i jeszcze się toczyła.

Jednakże zakres przedmiotowy (wbrew powyższemu orzeczeniu Sądu Najwyższego) obecnie nie rozciąga się na przypadki, gdy:

- 1) nie jest złączona z pojazdem silnikowym ciągnącym albo
- 2) odłączyła się od pojazdu silnikowego ciągnącego i przestała się już toczyć.

Wówczas za szkody, w granicach ubezpieczenia OC, odpowiada ubezpieczyciel posiadacza przyczepy.

Osobną i posiadającą szczególny walor praktyczny jest kwestia pokrycia z ubezpieczenia OC przez ubezpieczyciela kosztów zastępstwa prawnego. Nie budzi wątpliwości zaliczenie kosztów zastępstwa procesowego. Co do etapu przedsądowego, to Sąd Najwyższy stwierdził, iż „koszty wynagrodzenia pełnomocnika poszkodowanego, poniesione w postępowaniu przedsądowym, nie mieszczą się w odszkodowaniu należnym poszkodowanemu w kolizji drogowej, gdy podstawą odpowiedzialności zakładu ubezpieczeń jest umowa ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej, zawarta ze sprawcą szkody⁴²”.

⁴¹ Por. wyrok SN z 11 stycznia 1974 r., II CR 703/73, «OSP» 1974 nr 12, poz. 261.

⁴² Wyrok SN z 11 czerwca 2001 r., V CKN 266/00, «OSP» 2002 nr 3, poz. 40, «LEX» nr 50458; glosa aprobująca E. KOWALEWSKI, «OSP» 2002 nr 3, poz. 40.

Powyższa teza, powinna się spotkać z aprobatą, jako odzwierciedlająca także tendencję europejską na gruncie rodzimego prawodawstwa, czego dowodem rozwiązanie obowiązujące w Danii. W prawie duńskim oraz praktyce ubezpieczeniowej także ubezpieczyciel odpowiada jedynie co do kosztów zastępstwa poniesionych w postępowaniu sądowym powszechnym i postępowaniu arbitrażowym jedynie wówczas, gdy są one poniesione na rzecz adwokata. Wyłączone są także z zakresu ubezpieczenia koszty postępowania przed sądami administracyjnymi⁴³.

V. PODSUMOWANIE

W podsumowaniu należy podkreślić, iż orzecznictwo istotne dla prawidłowego stosowania przepisów ustawy o ubezpieczeniach obowiązkowych w odniesieniu do ubezpieczeń OC posiadaczy pojazdów mechanicznych jest stosunkowo bogate i obejmujące spektrum wszystkich najistotniejszych zagadnień związanych z odpowiedzialnością ubezpieczyciela, relacjami tegoż z ubezpieczonym oraz konsekwencją obowiązywania zasady *actio directa*. Zarazem ze względu na powszechne w Unii Europejskiej ujednoczenie przepisów w zakresie obowiązkowych ubezpieczeń komunikacyjnych, z pewnością przydatne przy stosowaniu regulacji rodzimej są doświadczenia z innych państw członkowskich. Na podstawie powyższych rozważań można przyjąć za uzasadnioną tezę, iż obowiązkowe ubezpieczenia komunikacyjne, także poprzez swą doniosłość społeczną i gospodarczą znajdują się w centrum zainteresowania polskiego legislatora. Efekty prac legislacyjnych, wyrażające się przede wszystkim w postaci obowiązujących norm ustawy o ubezpieczeniach obowiązkowych z 2003 r., powinny się spotkać z uznaniem, przynajmniej w zakresie opisanym powyżej⁴⁴.

⁴³ Por. P. LYNGSO, *Danish Insurance Law*, Deventer-Boston 1992, s. 115-119.

⁴⁴ Co do wątpliwości interpretacyjnych w zakresie relacji norm kodeksu cywilnego i ustawy o ubezpieczeniach obowiązkowych w odniesieniu do obowiązkowych ubezpieczeń komunikacyjnych D. FUCHS, *Rozgraniczenie zakresu zastosowa-*

THE INSURER'S LIABILITY IN A CIVIL LIABILITY INSURANCE
OF MECHANIC VEHICLES IN THE LIGHT OF COURTS' JUDGEMENTS

Summary

The article presents the verdicts of the common courts regarding the scope of the insurer's liability in a civil liability insurance of mechanic vehicles. At the same time an attention is drawn to the relationship of the insurer's liability as being of an accessory and guarantee nature and the liability of the perpetrator of the accident – the insured. The article also contains comparative remarks, including in particular the jurisprudence of English courts. At the same time the attention was drawn to the legal limitations of the insurer's liability, above all on the basis of the act on the obligatory insurance of 2003. The analysis also concern the relationship between relevant provisions of the insurance activity and the act on the obligatory insurance. Finally, the particularity of the regulation regarding the time scope of the insurer's liability. The author positively evaluates the regulatory environment *de lege lata*, however, he also indicates proposals for possible amendments.

nia norm kodeksu cywilnego oraz tzw. pakietu ustaw ubezpieczeniowych do ubezpieczeń OC posiadaczy pojazdów mechanicznych, «Rejent» (w druku).