

MACIEJ SAMSON

Niektóre uwagi na temat ewolucji odpowiedzialności odszkodowawczej za delikt i wypadki komunikacyjne

Niniejszy artykuł przedstawia ewolucję odpowiedzialności za szkody deliktowe wyrządzone osobom trzecim od starożytnego prawa do zemsty po gwarancyjno-repartycyjną koncepcję likwidacji szkód. W artykule zaakcentowano szczególną rolę ubezpieczeń w kompensacji szkód komunikacyjnych i przedstawiono wybrane uwagi na temat odpowiedzialności cywilnej i dalszego jej miejsca w systemie prawa prywatnego.

Słowa kluczowe: odpowiedzialność, delikt, kompensacja, szkody komunikacyjne, ewolucja odpowiedzialności.

Wprowadzenie

Każda działalność człowieka może się wiązać z wystąpieniem zdarzeń powodujących negatywne konsekwencje dla innych podmiotów funkcjonujących w społeczeństwie. Szkody wyrządzone działaniem lub zaniechaniem jednostki skutkują naruszeniem praw innych osób. Osoby te często niespodziewanie doznały szkód i nie miały wpływu na fakt doznania strat czy uszczerbku. Odpowiedzialność w nauce prawa to zasada ponoszenia przez dany podmiot ujemnych konsekwencji za zdarzenia lub stany rzeczy podlegające ujemnej kwalifikacji normatywnej i przypisywane prawnie określonemu podmiotowi w danym porządku prawnym.¹ Ramy niniejszego artykułu ograniczają rozważania na temat odpowiedzialności do odpowiedzialności deliktowej, związanej z wyrządzeniem czynu niedozwolonego. Odpowiedzialność deliktowa jest wynikiem naruszenia reguły postępowania, normy zachowania, ustanowionej ustawą lub też uznanej w orzecznictwie sądowym, która co do zasady ma zastosowanie do każdej osoby znajdującej się w określonej sytu-

1. P. Bucóń, *Odpowiedzialność cywilna uczestników wypadku komunikacyjnego*, Warszawa 2008, s. 19.

acji.² Naruszeniem tym jest również zaniechanie obowiązku zachowania się w określony w normie prawnej sposób. Stosunki majątkowe między podmiotami o równorzędnej pozycji prawnej regulowane są prawem cywilnym. Przy kwalifikacji nie powinny więc nabierać doniosłości faktyczne relacje podmiotów, które znamionować może nierówność wynikająca np. z przewagi ekonomicznej lub innych więzów zależności nieformalnej. W zakresie majątkowych stosunków cywilnoprawnych typowym sposobem ochrony interesów stron jest odpowiedzialność odszkodowawcza. Służy ona zachowaniu integralności ekonomicznej podmiotów tych stosunków i dlatego pełni funkcję kompensacyjną, co w szczególności odróżnia ją od sankcji właściwych prawu karnemu.³

Historia odpowiedzialności odszkodowawczej

Problem naprawienia konsekwencji swoich działań był przedmiotem regulacji społecznych od zarania dziejów. R. Ihering w swojej pracy z 1879 r. stwierdził, że człowiek pierwotny nie znał pojęcia szkody, rekompensaty, a tym bardziej winy, jednak zmierzał do zemsty – pierwszej formy odpowiedzialności sprawczej, tak widocznej w prawie Hammurabiego. Początkowo, przed okresem rzymskim, odpowiedzialność sprawcy skupiała się wokół satysfakcji poszkodowanego, a represja miała charakter odwetu. Wraz z rozwojem gospodarki towarowo-pieniężnej *ius talionis* zastąpiono rekompensatą pieniężną uzyskiwaną od sprawcy. Niektórzy autorzy historycznych źródeł odpowiedzialności cywilnej dopatrują się w akcie *Lege Aquila* z III w. p.n.e., w którym to przyjęto odpowiedzialność w pełni zindywidualizowaną. Wraz z rozwojem społeczno-ekonomicznym zmieniały się funkcje i cele odpowiedzialności. Zmiana odwetu na represję odszkodowawczą nastąpiła w prawie rzymskim, które do dzisiaj ma silny wpływ na kształt systemu kompensacyjnego. Ustawa akwiliańska to początek prawa odszkodowawczego, przyznawała bowiem sankcję grzywny pieniężnej za zabicie cudzego niewolnika lub naruszenie innych dóbr w zasadzie w wysokości szkody. Początkowo *iniuria* rozumiana była obiektywnie, z czasem jednak dopatrzono się subiektywnego zawinienia (*culpa*), które obejmowało zły zamiar (*dolus*) oraz zaniedbanie (*neglegentia*). Tak rozumiana wina stawała się stopniowo kryterium odpowiedzialności za delikt. W późniejszym okresie wyodrębniono funkcję prewencyjną, represyjną i kompensacyjną odpowiedzialności odszkodowawczej. Wina w obecnym rozumieniu rozwinęła się z końcem XVIII w.⁴ Jak zwrócił uwagę prof. E. Kowalewski, w warunkach społeczeństwa pierwotnego, funkcjonującego w zamkniętej społeczności, dobrami szczególnie chronionymi były honor i cześć człowieka. Stąd też odwet jako sankcja skierowany był przeciw osobie sprawcy, a w miarę rozwoju własności prywatnej obejmował także jego majątek. Taki system represji odpowiadał mentalności i motywacji człowieka pierwotnego. W sytuacji kiedy zniszczone dobro majątkowe stosunkowo łatwo można było zastąpić innymi, kara kompozycyjna obok roli represyjnej zaczęła przedstawiać dla poszkodowanego realną wartość ekonomiczną, dając mu możliwość przywrócenia równowagi majątkowej.⁵ Obowiązek kompensacji wyrządzonych szkód obciążał co do zasady winnych szkodziu, a więc – jak opisuje W. Warkało – sprawców, którzy poprzez swoje negatywne, antyspołeczne nastawienie wymagali

2. G. Viney, *Introduction à la responsabilité in Traité de droit civil*, Paris 1995, s. 284.

3. Z. Radwański, A. Olejniczak, *Prawo cywilne – część ogólna*, Warszawa 2011, s. 7.

4. E. Kowalewski, *Prawo ubezpieczeń gospodarczych. Ewolucja i kierunki przemian*, Bydgoszcz 1992, s. 198.

5. *Ibidem*, s. 210.

potępienia i co najmniej represji majątkowej.⁶ R. Longchamps wskazywał, że winą w znaczeniu obiektywnym jest każde niewłaściwe zachowanie, a więc niezgodne z przepisami prawa bądź z zasadami etycznymi lub obowiązkiem ostrożności, którego człowiek przestrzegać powinien.⁷ Jednolitego rozumienia bezprawności jednak w systemie prawa nie ma. Odpowiedzialność na zasadzie winy wymaga wykazania trzech elementów:

- a) szkody, której doznała osoba poszkodowana,
- b) winy sprawcy, którego zaniedbanie lub zaniechanie (działanie niezgodne z prawem) wyrządziło szkodę,
- c) adekwatny związek przyczynowy pomiędzy działaniem sprawcy a doznaną stratą.

Bez powstania szkody odpowiedzialność deliktowa nie występuje. Działanie lub zaniechanie, które pomimo swoistego zagrożenia dla innych nie wyrządza szkody, nie jest w reżimie odpowiedzialności za czyn niedozwolony przedmiotem sankcji w postaci odpowiedzialności odszkodowawczej. Związek przyczynowy to nic innego, jak łańcuch przyczynowo-skutkowy pomiędzy działaniem sprawcy a wynikiem tego działania – powstaniem szkody. Spełnienie kryterium warunku koniecznego, bez którego szkoda nie powstaje (*but-for test*), obciąża działającego. Działanie lub zaniechanie sprawcy naruszające obowiązek prawny to ostatni wymagany element składowy odpowiedzialności deliktowej. W XIX w. zauważono jednak, że nie tylko szkody wyrządzone z winy sprawcy wymagają naprawienia. Rozwój technologii po rewolucji przemysłowej uwidocznili słabość systemu odpowiedzialności na zasadzie winy. Odpowiedzialność tę opisywano jako odzwierciedlenie eksploatacyjnej istoty tego prawa ze szczególnym cynizmem i brutalnością.⁸ Prowadzenie przedsiębiorstw oraz rozwój transportu spowodowały, że pomimo zachowania należytej staranności dochodziło do wypadków i szkód wyrządzonych przez inne niż działalność człowieka czynniki zewnętrzne. Ponadto prowadzenie działalności rozwiniętej technologicznie zwiększało ryzyko wystąpienia szkód o znacznych rozmiarach, których poszkodowani z uwagi na ograniczony majątek sprawców nie mogli zrekompensować. Brak możliwości ustalenia sprawcy szkody, przypisania winy w działaniu, czy wreszcie brak wystarczających środków pieniężnych sprawcy spowodowały, że osoba poszkodowana w wyniku działania sprawcy nie otrzymywała szans uzyskania rekompensaty w podstawowym reżimie odpowiedzialności na zasadzie winy. Zwrócono uwagę na słusność, jako moralną przesłankę otrzymania przez poszkodowanych kompensaty, pomimo braku zawinienia osób trzecich. Wskazano właśnie na wzmożone niebezpieczeństwo poszczególnych sfer działalności ludzkiej oraz na ryzyko prowadzenia działalności, które powinno obejmować koszty rekompensat za szkody wynikające z tej działalności. Powstała teoria ekonomicznego rozłożenia ciężaru szkód.⁹ V. Mataja stwierdził, że właściciel lub osoba przyczyniająca się do losowej szkody jest w posiadaniu pozytywnej motywacji – bez odpowiedzialności za szkodę, osoba nie zwraca uwagi na późniejszy wzrost niebezpieczeństwa¹⁰. Uwarunkowania te spowodowały, że pojawiła się nowa tendencja do rozszerzenia kręgu podstaw odpowiedzialności

6. W. Warkało, *Odpowiedzialność odszkodowawcza. Funkcje, rodzaje, granice*, Warszawa 1962, s. 20.

7. K. Pietrzykowski, *Bezprawność, jako przesłanka odpowiedzialności deliktowej, a zasady współżycia społecznego i dobre obyczaje*, [w:] M. Pyziak-Szafnicka (red.), *Odpowiedzialność cywilna*, Zakamycze 2004.

8. E. Flejszic, *Zobowiązania z tytułu wyrządzenia szkody i niesłusznego wzbogacenia*, Warszawa 1954, s. 15

9. B. Więzowska, *Odpowiedzialność cywilna na zasadzie słusności*, Warszawa 2009, s. 56.

10. V. Winkler, *Ökonomische Analyse des Rechts – vor Hundert Jahren!*, German Working Papers in Law and Economics nr 16, 2003, <http://econpapers.repec.org/paper/bepdewple/default1.htm>.

cywilnej, która szczególnie dotknęła przedsiębiorstwa przemysłowe i komunikacyjne. W wyniku powyższych zmian wykroczone poza winę, jako jedyną przestankę odpowiedzialności.¹¹ Jak pisał w 1931 r. J. Krzywicki, „szkody materialne, których otoczenie doznaje na skutek stałej działalności, postępującej się środkami techniki współczesnej, nie mogą być rozpatrywane pod kątem winy osobistej czy zrzędzenia losu, lecz wymagają uznania ich za konieczny skutek tej działalności, zwłaszcza zaś w razie szkody, spowodowanej przez działalność przemysłową, za wynik industrializmu współczesnego, który też powinien ponosić ciężar tej szkody”¹². Dostrzeżono konieczność obciążenia kosztami wypadków podmiotów prowadzących działalność wywołującą zagrożenie, które ponoszą ryzyko i osiągają z niego zyski (*eius damnum cuius commodum – ubi emolumentum ibi onus*). Ubezpieczenia morskie pełnią znaczącą rolę dla rozwoju ubezpieczeń. Źródeł odpowiedzialności cywilnej można doszukiwać się także w tych ubezpieczeniach. Wraz z rozwojem żeglugi morskiej, również te ubezpieczenia stanęły przed problemem wzmożonego niebezpieczeństwa i wystąpienia szkód w ramach odpowiedzialności cywilnej. Pierwszych regulacji powyższego ubezpieczenia należy szukać w awarii wspólnej, rozwijającej się aż do wykształcenia OC armatora. Początkowo ubezpieczenia te nie były samoistne, a jedynie rozszerzały ochronę, stanowiąc klauzulę do ubezpieczenia mienia, regularnie ubezpieczane od 1836 r. w ramach *running down clause* [z franszuzą w wysokości 25 proc. wartości szkody], choć również wcześniej były one zawierane w ramach *Shipowners Mutual Hull Underwriting Associations*.¹³ Dążenie do zabezpieczenia się przed koniecznością zapłaty franszuzy w ramach klauzul RDC oraz zapłaty za szkody osobowe skutkowało powstaniem armatorskich klubów ubezpieczeń odpowiedzialności cywilnej o nazwie *Protection* (dodatkowo chęć zabezpieczenia odpowiedzialności kontraktowej skutkowało powstaniem drugiej grupy ryzyk, tzw. *Indemnity*).¹⁴ Historia ubezpieczeń odpowiedzialności cywilnej „na lądzie” rozpoczyna się we Francji. Powszechnie reżim odpowiedzialności na zasadzie ryzyka dotyczył w początkowym etapie odpowiedzialności najemców mieszkań (za szkody wyrządzone właścicielom), wypadków przy pracy, a w późniejszym okresie obejmował również wypadki komunikacyjne. Po wejściu w życie francuskiego kodeksu cywilnego w art. 1733 i 1734 obciążono odpowiedzialnością obiektywną najemców lokali mieszkalnych wobec właścicieli, co stało się dla nich tak dotkliwe, że szybko wprowadzono ubezpieczenie OC jako specjalny dział ubezpieczeń ogniowych.¹⁵ Podejmujący działalność podmiot ponosił negatywne konsekwencje tej działalności bez względu na swoją winę. Do poniesienia odpowiedzialności wystarczył wyłącznie fakt wystąpienia szkody, która jednak nie mogła być skutkiem siły wyższej. Również we Francji pojawiły się około 1825 r. ubezpieczenia OC właścicieli koni i wozów. Jedną z pierwszych ustaw wprowadzających obiektywne zasady odpowiedzialności w komunikacji była pruska ustawa kolejowa z 1838 r., która posłużyła za podstawę wprowadzenia późniejszej *Reichshaftpflichtgesetz* z 1871 r., rozszerzającej tę zasadę odpowiedzialności na inne przedsiębiorstwa i fabryki. Podobne zasady odpowiedzialności wprowadziła angielska ustawa *Employer’s Liability Act* z 1880 r. oraz

11. W. Warkała, *Prawo i ryzyko*, Warszawa 1949, s. 88.

12. J. Krzywicki, *Wina i ryzyko jako podstawy odpowiedzialności cywilnej*, Warszawa 1931, s. 4, [w:] J. Winiarz, *Obowiązek naprawienia szkody*, Warszawa 1970, s. 38.

13. E. Kowalewski, *Ubezpieczenie odpowiedzialności cywilnej. Funkcje i przemiany*, Toruń 1981, s. 15.

14. A. Raczyński, *Sytuacja prawna poszkodowanego w ubezpieczeniu odpowiedzialności cywilnej*, Warszawa 2010, przedruk w programie „Legalis – wersja cyfrowa”.

15. E. Kowalewski, op.cit., s. 17.

francuska ustawa z 1898 r. poprzedzona rozszerzającą wykładnią w wyroku francuskiego sądu kasacyjnego z 1896 r.¹⁶ Coraz szerszy zakres odpowiedzialności odszkodowawczej doprowadził do poszukiwania możliwości transferu ryzyka szkód, które powstały mimo zachowania należytej uwagi. Teoria ryzyka skutkowałą wyodrębnieniem ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej, które pomimo początkowej krytyki stanowiło swoiste zabezpieczenie prowadzenia działalności o podwyższonym ryzyku, m.in. transportu samochodowego. Najważniejszą rolą odpowiedzialności cywilnej była do XIX w. represja.

Ewolucja od represji sprawcy do ochrony poszkodowanego

Wraz z pojawieniem się wzmożonego i powszechnego ryzyka wystąpienia szkód wynikających z rozwoju technologicznego kompensacja szkód nabrała nowego, społecznie doniosłego znaczenia. Jak zwraca uwagę J. Winiarz, obowiązek naprawienia szkody, a więc odszkodowania i zadośćuczynienia, stanowi najistotniejszą sankcję prawa cywilnego, wykraczając często poza odpowiedzialność karną.¹⁷ Wyżej przedstawione zmiany i ewolucja zasad odpowiedzialności miały olbrzymi wpływ na definicję wypadku ubezpieczeniowego i zasad „ubezpieczalności” ryzyka. W pierwszym kodeksie kompleksowo regulującym umowę ubezpieczenia, tj. austriackim kodeksie cywilnym z 1811 r. (§ 1288 i § 1290), wyraźnie zwrócono uwagę, że wypadek ubezpieczeniowy nie może obejmować zdarzeń wynikających z jego zawinienia (*für den zufälligen Schaden, ohne dessen Verschulden*)¹⁸. Z czasem jednak, w miarę odejścia od pierwszeństwa winy w kodeksie cywilnym, zmieniono ubezpieczalność przypadkowości na losowość, aż do obecnej możliwości uwzględnienia w umowie rażącego niedbalstwa. Obecnie obowiązek naprawienia szkody na zasadach obiektywnych, znacznie rozszerzonych, występuje najczęściej w wyniku wypadków samochodowych. Powszechna i ryzykowna czynność życia codziennego, jaką jest korzystanie z pojazdu mechanicznego, sprawia, że problem kompensacji szkód komunikacyjnych stanowi problem społeczny, którego rozwiązanie, jak się wydaje, nadal nie zostało osiągnięte. Każdy system kompensacji szkód komunikacyjnych zawiera się w ramach prawa cywilnego i określa zasady odpowiedzialności oraz rekompensaty za wypadki samochodowe w ramach prawa zobowiązań. Obecnie nawet represja wobec sprawcy wypadku komunikacyjnego nie ma tak ważnej roli, jak sam fakt odtworzenia mienia i wynagrodzenia poszkodowanemu poniesionego w wyniku wypadku uszczerbku. Odpowiedzialność przyjmuje jedynie formę wskazania kierunku repartycji zasobów i obciążenia danego podmiotu kosztami odtworzenia stanu istniejącego przed szkodą. Wymienia się termin socjalizacji w dziedzinie kompensacji szkód. Wskazuje się, że ryzyko i niebezpieczeństwo występujące powszechnie wiązane są z funkcjonowaniem zbiorowości – rozwojem gospodarczym, postępem technicznym, a nie tylko aktywnością jednostki, przez co wyraźnie się „socjalizują”. Z drugiej jednak strony los poszkodowanego w wypadku stanowi nadal jego sprawę prywatną.¹⁹ Podstawową funkcją odpowiedzialności jest przerzucenie ciężaru skutków wypadku z osoby poszkodowanej na sprawcę lub inną osobę, z reguły biorącą udział w transferze tego ryzyka. Represja, jako główna sankcja za wyrządzenie szkody, pozostaje

16. E. Kowalewski, op.cit., s. 185 i 205.

17. J. Winiarz, op.cit., s. 7.

18. E. Kowalewski, op.cit., s. 215.

19. Ibidem, s. 217

domeną prawa karnego. Odpowiedzialność repartycyjna, a nie indywidualna, poprzez zastosowanie transferu ryzyka w ubezpieczeniach OC stanowi przejaw ekonomizacji odpowiedzialności cywilnej i wyższą formę kompensacji szkodowej, której proces zauważono już w drugiej połowie XIX w.²⁰ Zacierają się różnice pomiędzy ubezpieczeniami gospodarczymi a społecznymi, gdyż państwo wycofuje się ze sfery ubezpieczeń i zabezpieczenia społecznego na rzecz podmiotów prywatnych. Ubezpieczenia zaczynają również kompleksowo obejmować ochroną cały zakres stanów faktycznych związanych z konkretną działalnością, a nie poszczególnymi ryzykami.²¹ Ubezpieczenia OC stanowią nie tylko przejaw ekonomizacji odpowiedzialności cywilnej (w sensie przyznania pierwszeństwa jej funkcji kompensacyjnej), lecz także element rewolucjonizujący problematykę indemnizacji na płaszczyźnie prawa cywilnego.²² Według E. Kowalewskiego maleje rola odpowiedzialności indywidualnej, sprawczej, na rzecz odpowiedzialności gwarancyjnej, alokacyjnej o zaostrożnym reżimie, skierowana do ochrony praw i majątku osób poszkodowanych. Wskazane zmiany mają znaczący wpływ na tworzenie się systemu kompensacji szkód komunikacyjnych. Dopuszcza się nawet istnienie swoistej filozofii systemów kompensacyjnych zmierzających do socjalizacji odpowiedzialności, jako zjawiska i kierunku zmian tych systemów. Jak podkreśla E. Kowalewski, coraz częściej poszkodowani nie korzystają z kodeksowej odpowiedzialności cywilnej, zadowalając się kompensacją ubezpieczeniową, nawet wtedy, gdy nie rekompensuje ona całości ich roszczeń. W literaturze zwraca się uwagę na polemikę w sprawie zmierzchu odpowiedzialności cywilnej w ogóle.²³ Ostatnie dziesięciolecie XX w. przyniosły w prawie cywilnym daleko idącą ochronę poszkodowanego. Ochrona obejmuje coraz szerszy zakres dóbr i interesów, a zwłaszcza szkody na osobie i na coraz liczniejszych, tworzonych przez orzecznictwo i doktrynę dobrach osobistych, łącznie z kompensacją szkody niemajątkowej. Szczególną rolę w tym procesie odgrywa od dawna prawo czynów niedozwolonych, które zmierza do rozszerzenia zakresu ochrony odszkodowawczej poszkodowanego.²⁴ Głoszona teza o winie, jako naczelnej zasadzie odpowiedzialności z tytułu czynów niedozwolonych, traci na znaczeniu, choć nadal dominuje, jeśli chodzi o odpowiedzialność za czyn własny.²⁵ Odpowiedzialność za wypadki samochodowe jest tego wyraźnym przykładem, a odpowiedzialność nieuchronnie zmierza do odpowiedzialności absolutnej lub kompensacji gwarancyjno-repartycyjnej.

Przyszłość systemu kompensacji szkód

Rozwój ustawodawstwa poszczególnych krajów w dziedzinie kompensacji wypadków komunikacyjnych doprowadził do zastąpienia OC systemem ubezpieczeń gospodarczych, czego szczególnym wyrazem są ubezpieczenia *no-fault* i *first party*. Z drugiej strony konieczność dominacji

20. W. Warkało, op.cit., s. 72.

21. T. Sangowski, *Ubezpieczenia gospodarcze*, Warszawa 2001, s. 340.

22. W. Warkało, W. Marek, W.W. Mogiński, *Prawo ubezpieczeniowe*, Warszawa 1983, s. 24.

23. E. Kowalewski, *Zmierzch odpowiedzialności cywilnej za wypadki samochodowe – iluzja, czy rzeczywistość?*, [w:] K. Ludwichowska (red.), *Kompensacja szkód komunikacyjnych*, Warszawa 2011.

24. M. Nestorowicz, *Tendencje rozwojowe odpowiedzialności deliktowej w końcu XX i początkach XXI wieku, a ochrona poszkodowanego w prawie polskim*, [w:] M. Nestorowicz (red.), *Czynny niedozwolone w prawie polskim i prawie porównawczym*, Warszawa 2012.

25. Ibidem.

i rozwój tych ubezpieczeń również nie jest przesądzony. O ile system ten przyjął się idealnie w Nowej Zelandii, Szwecji i Kanadzie, o tyle w USA nie do końca jednoznacznie jest oceniany w różnych stanach. Proces ewolucji odpowiedzialności za wypadki samochodowe trwa nadal i zmierza nieuchronnie w kierunku systemu zabezpieczenia społecznego. Obecnie w literaturze pojawiają się liczne postulaty zmian nie tylko polskiego, ale też europejskiego systemu kompensacji szkód. Nie określono jednak formy tych zmian. Nadal aktualny pozostaje problem, w jaki sposób uregulować zakres odpowiedzialności za skutki wypadków komunikacyjnych, kogo obciążyć ich kosztami oraz jaki katalog roszczeń objąć ochroną. Jak pisał J. Jastrzębski: „wyzwanie wobec nowoczesnej doktryny prawa odszkodowawczego polega nie tylko na tym, aby próbować uzasadnić jak najszerszy zakres ochrony odszkodowawczej, ale także na zakreśleniu granic racjonalnej kompensacji”²⁶. Na uwagę zasługują rozwiązania dwóch systemów prawnych, które ze względu na swoje zaawansowanie i udział w rynku najbardziej rozbudowały system ubezpieczeń i funkcję kompensacyjną. Rozwiązania amerykańskiego systemu *common law*, jak również kontynentalnego, europejskiego systemu prawa odszkodowawczego, stanowią ciekawy kontrast w podejściu i odmienny przejaw troski o dobro osób poszkodowanych. Na obecny kształt kompensacji szkód w Europie kontynentalnej znaczący wpływ ma koncepcja ochrony poszkodowanego, podobna w swoich założeniach do ochrony konsumenckiej²⁷. Rozwiązania przyjęte w Stanach Zjednoczonych to odmienne rozumienie podstaw ochrony konsumenckiej i znaczny wpływ ekonomicznej analizy prawa na celowość konkretnych regulacji prawnych. Ekonomiczna analiza prawa nie znalazła dotąd szerszego uznania w Europie, jednak w obliczu pojawienia się negatywnych konsekwencji i zmian w kulturze roszczeniowej (*compensation culture, claiming culture*) wydaje się konieczne uwzględnienie postulatu efektywności w stosunku do wprowadzanych zmian w regulacjach prawnych. Badając rozwiązania dotyczące odpowiednich uregulowań systemu kompensacyjnego, jego granic i poszczególnych regulacji prawnych, należy określić cel tych regulacji i zdefiniować filozoficznie, co rozumiemy poprzez sprawiedliwy system kompensacji, a co poprzez system efektywny. Odpowiedź na te pytania przedstawia ekonomiczna analiza prawa, która łączy metody badawcze stosowane w naukach ekonomicznych i prawnych. Dane statystyczne wykazują, że w ostatnich latach znacznie pogorszył się wynik techniczny ubezpieczycieli, którzy przez kryzys na rynku kapitałowym z 2007 r. dodatkowo zmuszeni są do przyjęcia daleko idących planów oszczędnościowych. Poza podwyższeniem składek OC przez samych ubezpieczycieli, konieczne wydaje się przyjęcie taniego i sprawnego systemu kompensacji, z uwzględnieniem wyraźnej ochrony osoby poszkodowanej, postulowanej w prawie konsumenckim. Uwagi *de lege ferenda*, jak słusznie wskazuje J. Kuźmicka-Sulikowska²⁸, nie powinny toczyć się wokół sporów powielających funkcjonujące już w doktrynie poglądy co do tego, na jakiej zasadzie op-

26. J. Jastrzębski (red.), *Odpowiedzialność odszkodowawcza*, Warszawa 2007, s. 21.

27. Mimo odmowy nadania przez Sąd Najwyższy statusu konsumenta poszkodowanemu w wypadku komunikacyjnym uważam, że idea jego ochrony odpowiada ideom ochrony konsumenckiej, mającej swoje źródło w idei ochrony „słabszej” pozycji poszkodowanego w kontakcie z ubezpieczycielem, społecznej potrzebie regulacji powszechnych zdarzeń oraz przerwaniu ciężaru odpowiedzialności na ubezpieczonego, jako tego, który swoją działalnością wyrządził szkodę. Poszkodowany konsumentem nie jest, ale specyfika ubezpieczeń obowiązkowych nadaje mu ochronę w założeniach analogiczną do konsumenckiej. Określenie to również pojawia się w sprawozdaniu z działalności Sądu Najwyższego za rok 2012.

28. J. Kuźmicka-Sulikowska, *Zasady odpowiedzialności deliktowej w świetle nowych tendencji w ustawodawstwie polskim*, Warszawa 2011, s. 472.

arty jest dany przepis prawa z zakresu odpowiedzialności. Istotnym problemem jest odpowiedź na pytanie, czy rozwiązania przyjęte przez ustawodawcę są właściwe i dobrze uzasadnione, czy też przestały spełniać oczekiwania i nie rozwiązują problemów aktualnego życia społecznego i gospodarczego. W pierwszym rzędzie konieczne wydaje się jednolite zdefiniowanie terminów kluczowych dla odpowiedzialności deliktowej. Ww. autorka wskazuje konieczność zdefiniowania terminu bezprawności i winy. Należy również zwrócić uwagę na sferę podmiotową. Kogo i dlaczego chronimy. Jako przykład wskazać można na art. 433 k.c. – posiadacz lokalu odpowiada na surowej zasadzie ryzyka, która powoduje, że trudniej jest mu obronić się przed niezawinionym roszczeniem niż posiadaczowi pojazdu mechanicznego, a *de facto* i tak nie chronimy należycie typowych dla życia codziennego sytuacji zalania przez kondygnacje i uszkodzowanych właścicieli innych lokali. Na dalszy rozwój polskiego prawa odszkodowawczego wpływa również proces europeizacji krajowych przepisów w zakresie prawa cywilnego i handlowego. Wspólny System Odniesienia (*Common Frame of Reference*) zawiera podstawowe pojęcia i zasady wspólnotowego prawa umów i regulacje modelowe, w tym dotyczące odpowiedzialności pozaumownej. Stopień unifikacji to zagadnienie wciąż sporne i do rozstrzygnięcia. Niemniej proces europeizacji to okazja do wdrożenia nowej koncepcji uszkodzowanego w sprawie cywilnym i szansa na szersze spojrzenie dotyczące jego ochrony na wzór konsumencki. Jak ocenia E. Bagińska²⁹, rzeczywisty wpływ prawa europejskiego na prawo odpowiedzialności cywilnej państw członkowskich jest bardzo widoczny w dziedzinie odpowiedzialności państwa oraz odpowiedzialności ubezpieczycieli z tytułu wypadków samochodowych. Na dalszy rozwój harmonizacji prawa cywilnego rzutować będą rezultaty prac European Group on Tort Law oraz European Center of Tort and Insurance Law. Zdaniem ww. autorki, wyzwaniem dla kompensacji szkód jest podejście do nowych, dotąd nieuznawanych lub niewyodrębnionych, a naruszonych, uprawnień bądź interesów uszkodzowanego zaliczanych do strat czysto majątkowych (*pure economic loss*). W dziedzinie szkód osobowych zwraca ona uwagę na konieczność złagodzenia zasad przyjmowania przyczynienia się uszkodzowanego, jeżeli doznał on poważnego uszczerbku, względnego ujednoclenia zasad zasądzanych w podobnych sytuacjach faktycznych, rozwiązań dotyczących kompensacji najbliższych względem uszkodzowanego osób, czy wprowadzenia górnych limitów odszkodowań. Coraz częściej do szkód osobowych stosuje się tabele odszkodowawcze, którym z uwagi na kontrowersyjną działalność kancelarii odszkodowawczych na polskim rynku, warto poświęcić uwagę i przeanalizować zasadność ich tworzenia. Problemy kompensacji szkód komunikacyjnych rozwiązałby system *first-party* lub wzmocnienie systemu tradycyjnego systemem *add-on no-fault*, które są już obecne w niektórych państwach europejskich. Na koniec warto przytoczyć konkluzję E. Kowalewskiego³⁰ dotyczącą dalszej rewolucji odpowiedzialności. Do czasu rezygnacji z cywilnej odpowiedzialności deliktowej ubezpieczenia obok systemu odpowiedzialności będą rozwijać się dynamicznie i niezależnie. Jednak w dalszej perspektywie rozwój kompensacji ubezpieczeniowej powodować będzie eliminację odpowiedzialności deliktowej (i jej ubezpieczenia) w najważniejszych społecznie obszarach stosunków odszkodowawczych, do których bez wątpienia należy kompensacja szkód komunikacyjnych. Problemy wskazane podczas IV Ogólnopolskiego

29. *Tendencje rozwojowe odpowiedzialności deliktowej w Europie w końcu XX i początkach XXI wieku*, [w:] M. Nestorowicz [red.], *Czynny niedozwolone w prawie polskim i prawie porównawczym*, Warszawa 2012.

30. E. Kowalewski, *Rozwój ubezpieczeń, a zmierzch odpowiedzialności deliktowej – iluzja, czy rzeczywistość?*, [w:] M. Nestorowicz [red.], *Czynny niedozwolone w prawie polskim i prawie porównawczym*, Warszawa 2012.

Zjazdu Cywilistów oraz aktualne wyzwania systemu kompensacji można rozwiązać, jeśli uzna się doniosłą rolę i przyszłość kompensacji ubezpieczeniowej.

Wykaz źródeł

- Bucoń P., *Odpowiedzialność cywilna uczestników wypadku komunikacyjnego*, Warszawa 2008.
- Flejszic E., *Zobowiązania z tytułu wyrządzenia szkody i niesłusznego wzbogacenia*, Warszawa 1954
- Jastrzębski J. [red.], *Odpowiedzialność odszkodowawcza*, Warszawa 2007.
- Kuźmicka-Sulikowska J., *Zasady odpowiedzialności deliktowej w świetle nowych tendencji w ustawodawstwie polskim*, Warszawa 2011.
- Kowalewski E., *Ubezpieczenie odpowiedzialności cywilnej. Funkcje i przemiany*, Toruń 1981.
- Kowalewski E., *Prawo ubezpieczeń gospodarczych. Ewolucja i kierunki przemian*, Bydgoszcz 1992.
- Ludwichowska K. [red.], *Kompensacja szkód komunikacyjnych*, Warszawa 2011.
- Nestorowicz M. [red.], *Czynny niedozwolone w prawie polskim i prawie porównawczym*, Warszawa 2012.
- Przyiak-Szafnicka M. [red.], *Odpowiedzialność cywilna*, Zakamycze 2004.
- Raczyński A., *Sytuacja prawna poszkodowanego w ubezpieczeniu odpowiedzialności cywilnej*, Warszawa 2010, przedruk w programie „Legalis – wersja cyfrowa”.
- Radwański Z., Olejniczak A., *Prawo cywilne – część ogólna*, Warszawa 2011.
- Sangowski T., *Ubezpieczenia gospodarcze*, Warszawa 2001.
- Viney G., *Introduction à la responsabilité in Traité de droit civil*, Paris 1995.
- Warkało W., *Prawo i ryzyko*, Warszawa 1949.
- Warkało W., *Odpowiedzialność odszkodowawcza. Funkcje, rodzaje, granice*, Warszawa 1962.
- Warkało W., Marek W., Mogilski W., *Prawo ubezpieczeniowe*, Warszawa 1983.
- Więzowska B., *Odpowiedzialność cywilna na zasadzie słuszności*, Warszawa 2009.
- Winiarz J., *Obowiązek naprawienia szkody*, Warszawa 1970.
- Winkler V., *Ökonomische Analyse des Rechts – vor Hundert Jahren!*, German Working Papers in Law and Economics nr 16, 2003, źródło: <http://econpapers.repec.org/paper/bepdewple/default1.htm>.

Selected remarks on evolution of compensation liability for tort and traffic accidents

The article presents evolution of liability for tort losses caused to third parties, from the ancient right of revenge to the guarantee-repartition concept of loss adjustment. The article focuses on the particular role of insurance in compensation of motor claims, and discusses selected remarks on third party liability and its subsequent place in the private law system.

Key words: liability, tort, compensation, motor claims, evolution of liability.

MACIEJ SAMSON – doktorant Katedry Ubezpieczeń Gospodarczych Uniwersytetu Ekonomicznego w Poznaniu.