

mgr prawa Andrzej Janda

Politechnika Rzeszowska

Zakład Prawa i Administracji, asystent

mgr prawa Katarzyna Purc – Kurowicka

Politechnika Rzeszowska

Zakład Prawa i Administracji, asystent

Zasady odpowiedzialności cywilnej za wypadki drogowe

Civil liability in road accidents' cases

Streszczenie:

Niniejszy referat stanowi próbę analizy odpowiedzialności cywilnej za wypadki drogowe. Opracowanie zawiera porównanie definicji wypadku drogowego z definicją kolizją drogową oraz różnic między nimi. Autorzy starają się szczegółowo przedstawić zasady bezpieczeństwa w ruchu drogowym, wyjaśniają pojęcie odpowiedzialności cywilnej oraz zasady jej stosowania w stosunku do uczestników ruchu drogowego. W dalszej części referatu, omówiono przesłanki które mogą być podstawą do przyjęcia odpowiedzialności cywilnej za wypadek drogowy. W artykule zwrócono również uwagę na okoliczności wyłączające odpowiedzialność z tego tytułu.

Summary:

The below essay represents an analysis of the civil liability concept with regards to road accidents. The summary includes a comparison of two definitions: road accident and road collision and also differences between them. The authors present safety rules on roads in detail; they explain the notion of civil liability and the rules of its implementation in regards to road users. In the further part of the essay the following has been described: criteria under which civil liability for a road accident can be claimed as well as circumstances under which this liability can be excluded.

Rozpowszechnienie się w XIX w., a na skalę masową w XX w. mechanicznych środków komunikacji nie pozostało bez wpływu na unormowanie wypadków komunikacyjnych i skutków odpowiedzialności za nie w prawie cywilnym.¹

Przykładem tego są prowadzone przez komendy policji statystyki, z których wynika, iż w ciągu doby dochodzi średnio do 21 zdarzeń drogowych. W znacznej większości są to tzw. kolizje drogowe. Co 10 zdarzenie to wypadek drogowy. W praktyce prawniczej pojęcia te dość często używane są zamiennie, choć nie są tożsame.²

Wypadek drogowy to nie dające się przewidzieć zdarzenie mające miejsce w ruchu drogowym, pozostające w związku przyczynowym z ruchem drogowym, wynikające z naruszenia zasad bezpieczeństwa obowiązujących w tym ruchu, którego skutkiem są spowodowane nieumyślnie obrażenia ciała powodujące naruszenie czynności narządu ciała lub rozstrój zdrowia trwające dłużej niż 7 dni (tzw. średni wypadek drogowy), śmierć albo ciężki uszczerbek na zdrowiu (tzw. ciężki wypadek drogowy). Wypadek drogowy musi mieć początek lub koniec na drodze publicznej, przeznaczonej do ruchu pojazdów. Musi powodować szkodę dla osób lub rzeczy.³ Natomiast „kolizja drogowa” to zdarzenie w ruchu drogowym, którego skutkiem jest jedynie szkoda w mieniu. W takim przypadku uszkodzeniu lub całkowitemu zniszczeniu może ulec np. inny pojazd, obiekt przydrożny, wiadukt, czy element infrastruktury drogowej.

Jeżeli chodzi o ruch drogowy, to nie budzi wątpliwości, że miejscem wypadku drogowego są drogi publiczne, tj. krajowe, wojewódzkie, gminne, powiatowe (art. 2 ust. 1 ustawy z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych)⁴ oraz strefy zamieszkania, a także drogi wewnętrzne. Z treści art. 1 ust. 1 ustawy z dnia 20 czerwca 1997r. - prawo o ruchu drogowym wynika, że jej przepisy, w tym dotyczące m.in. zasad ruchu drogowego, stosuje się na drogach publicznych oraz w strefach zamieszkania.⁵

W orzecnictwie Sądu Najwyższego trafnie przyjmuje się, że wypadki drogowe mogą być popełnione nie tylko na drogach publicznych, ale również wszędzie tam, gdzie odbywa się ruchu ogólny czy lokalny.⁶ Chodzi tu o ruch pojazdów, i to nie ruch pojazdów mogący się odbywać sporadycznie w miejscu niedostępnym dla powszechnego użytku, lecz o ruch w miejscu powszechnie dostępnym, służącym ogólnie lub lokalnie komunikacji.⁷

Nie mogą być zaliczone do „innych miejsc dostępnych dla ruchu pojazdów”, a tym samym nie mogą być miejscem wypadków drogowych miejsca, w których nie odbywa się ruch ogólnodostępny, a jedynie w danym miejscu dopuszczone są do ruchu pojazdy ściśle określonego, wąskiego grona osób. Nie są nimi także drogi prywatne, tj. dostępne dla ich właścicieli lub osób przez nich upoważnionych, prowadzące do gruntów rolnych, z których korzysta właściciel, dojeżdżając do pola w celu wykonania zabiegów agrotechnicznych,

¹ Z. Gawlik, J. Gajda, *Podstawy prawa cywilnego. Zobowiązania. Część ogólna.*, Warszawa 2003, s. 150.

² <http://www.kmp.szczecin.pl/ruchdrogowy>

³ K. Rajchel, Z. Nowakowski, Pojęcie wypadku drogowego i system ewidencji, *Zeszyty Naukowe Politechniki Rzeszowskiej*, zeszyt nr 7, Rzeszów 2006, s. 103.

⁴ Dz. U. z 2004r., Nr 204, poz. 2086, z późn. zm.

⁵ Dz. U. z 2005., Nr 108, poz. 908, z późn. zm.

⁶ Uchwała SN z 14 września 1972 r., VI KZP 33/72, OSNKW 1972, nr 12, poz. 187; uchwała pełnego składu Izby Karnej SN z 28 lutego 1975 r., V KZP 2/74, OSNKW 1975, nr 3-4, poz. 33; wyrok SN z 5 grudnia 1995 r., WR 186/95, OSNKW 1996, nr 3-4, poz. 19

⁷ Postanowienie SN z 19 maja 1978r., VII KZP 13/78, OSNPG 1978, nr 8-9, poz. 89.

drogi leśne, wykonane w tzw. przecinkach, pola, łąki, sady. Nie uznano też za takie miejsce podwórka prywatnego domu mieszkalnego.⁸

Wypadek drogowy to zdarzenie, które narusza zasady bezpieczeństwa w ruchu. Te zasady natomiast, to reguły określające warunki bezpieczeństwa w ruchu. Są one zawarte w przepisach określających porządek poruszania się po drogach lub w innych miejscach lub wyrażone są przez przyjęte oznakowanie, oświetlenie lub sygnalizację, czy też reguły nieskodyfikowane w sposób szczególny, a wynikające z tych przepisów oraz z istoty bezpieczeństwa w ruchu, które muszą znaleźć zastosowanie wszędzie tam, gdzie nie ma sprecyzowanego przepisu.

Zasady bezpieczeństwa nie muszą pokrywać się z przepisami ruchu. W pewnych sytuacjach zachowanie ostrożności może dyktować potrzebę naruszenia określonego przepisu regulującego ruch np. w ruchu drogowym użycie sygnału dźwiękowego lub świetlnego wbrew zakazowi, przekroczenie dozwolonej prędkości, aby uniknąć zderzenia z nieoczekiwaną przeszkodą, wyprzedzenie lub wymijanie z nieprawidłowej strony pojazdu znajdującego się w sposób nieprawidłowy na jezdni.⁹ Zachowanie się uczestników ruchu w nietypowych sytuacjach należy oceniać z punktu widzenia zastosowania się do nieujętych szczegółowo reguł i zasad wynikających pośrednio z przepisów o charakterze ogólnym oraz ze zmienności ruchu i jego dynamiki.¹⁰ Nie jest bowiem możliwe objęcie regulacją szczegółową wszystkich sytuacji, jakie mogą powstać w ruchu, i nie mogą one być sformalizowane w formie przepisu.

W ruchu drogowym skodyfikowane są ogólne oraz szczególne zasady bezpieczeństwa. Ogólne zasady odnoszą się z reguły do wszystkich sytuacji, szczególne zaś do określonych zachowań lub manewrów. Do pierwszych, które mają zasadnicze znaczenie dla bezpieczeństwa w ruchu, należy zaliczyć zasadę: ostrożności, ograniczonego zaufania i prędkości bezpiecznej, a do drugich – te, które określają sposób zachowania się w określonych sytuacjach, np. zasadę pierwszeństwa na skrzyżowaniu, zasady dotyczące wyprzedzania, czy cofania.¹¹

Naruszenie tych zasad bezpieczeństwa w ruchu może nastąpić umyślnie lub nieumyślnie. Natomiast skutki czynu, w postaci spowodowania wypadku drogowego, są objęte winą nieumyślną.

Omawiając zasady odpowiedzialności cywilnej za wypadki drogowe należy wyjaśnić samo pojęcie odpowiedzialności cywilnej. Jest to przewidziany w przepisach prawa cywilnego obowiązek ponoszenia materialnych konsekwencji zachowania własnego lub innych osób, a także innych zdarzeń, z którymi ustawa (kodeks cywilny) łączy ten skutek.

Różnorodność źródeł odpowiedzialności powoduje konieczność ich usystematyzowania. Przyjmując ogólne zasady kodeksowe, rozróżnia się odpowiedzialność deliktową i kontraktową. W sferze naszych zainteresowań, leży odpowiedzialność deliktowa. Unormowana jest ona w kodeksie cywilnym w przepisach księgi III tytułu VI art. 415 k.c. i następnych. Właśnie w art. 415 k.c. określona jest podstawa odpowiedzialności, tj. delikt, czyli czyn

⁸ Postanowienie SN z 20 sierpnia 1976, VII KZP 11/76, OSNPG 1976, nr 9, poz.74.

⁹ Wyrok SN z 16 sierpnia 1961r., I K 559/60, OSNKW 1962, nr 4, poz. 55.

¹⁰ Uchwała pełnego składu Izby Karnej SN z 28 lutego 1975r., V KZP 2/74, OSNKW 1975, nr 3-4, poz. 33.

¹¹ R. A. Stefański, *Przestępstw przeciwko bezpieczeństwu powszechnemu i w komunikacji*, Warszawa 2000, s. 237.

niedozwolony. Norma stanowi, że kto z winy swej wyrządził drugiemu szkodę, obowiązany jest do jej naprawienia. W tym rozumieniu, deliktem jest każde działanie lub zaniechanie albo zdarzenie, które wywołuje skutek w postaci szkody.

Wskazanie odpowiedzialności osoby obowiązanej do naprawienia szkody za wypadek drogowy następuje na zasadzie: winy lub ryzyka.

Przy zasadzie winy (art.436§1k.c.) podstawową przesłanką odpowiedzialności jest wina. Oznacza to, że sprawcy szkody należy udowodnić, że doprowadził do niej ze swej winy, tzn. dopuścił się czynu subiektywnie i obiektywnie nieprawidłowego. Nie ma tu znaczenia czy jest to wina umyślna czy nieumyślna. Każdy z jej stopni rodzi w efekcie taki sam skutek -zobowiązanie odszkodowawcze sprawcy. Zastosowanie zasady winy dla poszkodowanego oznacza obciążenie go koniecznością przeprowadzenia dowodu na okoliczność zawinienia sprawcy.

Winę można przypisać tylko osobie, która działa z odpowiednim rozeznanieniem i jest w stanie przewidywać skutki swojego zachowania.

Wina jako przesłanka odpowiedzialności cywilnej może wystąpić w dwóch postaciach:

- winy umyślnej - polega na tym, że sprawca dąży do wyrządzenia drugiemu szkody albo co najmniej świadomie godzi się na to, że jego zachowanie wyrządzi szkodę

- winy nieumyślnej - może mieć postać niedbalstwa lub lekkomyślności. Niedbalstwo polega na tym, że dana osoba, podejmując określone działanie (lub dopuszczając się zaniechania) nie dochowała należytej staranności, wymaganej w określonej sytuacji - nie przewidziała następstw swojego zachowania, mimo że mogła i powinna to zrobić. Lekkomyślność polega na tym, że dana osoba przewidywała skutki swojego działania lub zaniechania, ale bezpodstawnie liczyła na to, że ich uniknie.

Winę można zarzucić tylko osobie, która działa z odpowiednim rozeznanieniem i która powinna i miała możliwość zachować się prawidłowo.¹²

Na zasadzie winy odpowiadają:

- posiadacze pojazdów mechanicznych za szkody spowodowane innym posiadaczom pojazdów w wyniku zderzenia,

- posiadacze pojazdów za szkody spowodowane pasażerom przewożonym z grzeczności.¹³

O zderzeniu się pojazdów mechanicznych możemy mówić wówczas, gdy oba pojazdy będą znajdowały się w ruchu. Zgodnie z wyrokiem Sądu Najwyższego zderzeniem się mechanicznych środków komunikacji poruszanych za pomocą sił przyrody jest ich zetknięcie się, gdy pozostają wobec siebie w ruchu w rozumieniu przepisów prawa o ruchu drogowym.¹⁴Odejście od zasady ryzyka jest w tej sytuacji uzasadnione tym, że odpada motyw niebezpieczeństwa, jakie wobec siebie pojazdy te stwarzają. Bez znaczenia jest w tym momencie fakt, że stopień zagrożenia stwarzany przez oba pojazdy wobec siebie nie jest proporcjonalny, np. samochód osobowy i duży samochód ciężarowy.

Przewóz z grzeczności natomiast ma miejsce wtedy, gdy osoba przewożąca kieruje się poczuciem grzeczności w potocznym tego słowa znaczeniu, przy czym ów grzeczność ma być świadczona bezpośrednio osobie

¹² Dz. U. z 1997, Nr 88, poz. 553., z późn. zm.

¹³ Dz. U. z 1964, Nr 16, poz. 93, z późn. zm.

¹⁴ Wyrok SN z 3 lutego 2002r., V CKN 644/00, OSNC 2002, nr 12, poz. 156.

poszkodowanej.¹⁵ Ponadto przewóz ma być dokonywany bezpłatnie, bezinteresownie i ani po stronie przewoźącego, ani przewożonego nie może być obowiązkiem wykonania jakiegokolwiek świadczenia.

Pomimo, iż zasadą naczelną odpowiedzialności w dziedzinie czynów niedozwolonych jest wina (art.415 k.c.), to jednak odpowiedzialność za skutki wypadku drogowego oparta została na zasadzie ryzyka (art. 436 §1 k.c.). Uzasadnieniem zaostrożonej odpowiedzialności w tym wypadku jest przede wszystkim szczególne lub wzmożone niebezpieczeństwo, jakie wiąże się z użyciem sił przyrody do poruszania się mechanicznych środków komunikacji.¹⁶ Do cech charakterystycznych mechanicznego środka komunikacji zaliczyć można, to że: napędzany jest własnym urządzeniem mechanicznym, porusza się za pomocą sił przyrody, służy celom komunikacyjnym. Wszystkie te cechy muszą występować łącznie. W tym rozumieniu do mechanicznych środków komunikacji poruszanych za pomocą sił przyrody należy zaliczyć: samochody, motocykle, autobusy, ciągniki, statki powietrzne i morskie, statki żeglugi śródlądowej, motorówki i inne środki komunikacji napędzane zawsze urządzeniem mechanicznym. Z tego punktu widzenia nie jest istotne, czy przystosowane są one do poruszania się na drogach, na wodzie czy w powietrzu lub czy poruszają się po szynach albo innych stałych przewodach trakcyjnych. Wyłączone natomiast z tego pojęcia są pojazdy nieporuszane za pomocą sił przyrody np. rower oraz niebędące mechanicznymi środkami komunikacji np. dźwigi elektryczne, windy, ruchome schody, maszyny ogrodnicze.¹⁷

Odpowiedzialność samoistnego posiadacza mechanicznego środka komunikacji wprowadzonego w ruch za pomocą sił przyrody za szkodę wyrządzoną ruchem tego pojazdu jest przyjęta z góry. Jest to zasada podstawowa w odniesieniu do szkód spowodowanych ruchem pojazdu mechanicznego. Konieczną przesłanką przypisania odpowiedzialności na zasadzie ryzyka jest więc wyrządzenie szkody przez ruch pojazdu mechanicznego. W ujęciu węższym pojazd jest w ruchu, gdy porusza się po drodze, chociaż z wyłączonym silnikiem. W myśl innego zapatrywania pojazd jest w ruchu od momentu włączenia silnika do chwili, kiedy jazda zostanie zakończona wskutek osiągnięcia miejsca przeznaczenia lub planowanej przerwy w drodze. Do ruchu pojazdu wlicza się także postój w drodze.¹⁸

Rozważając pojęcie „ruchu” w aspekcie prawnym Sąd Najwyższy odwołał się do przepisów prawa o ruchu drogowym. W rozumieniu tych przepisów pojazd jest w ruchu wtedy, gdy znajduje się w ruchu fizycznym (jedzie) albo gdy nie znajduje się wprawdzie w ruchu fizycznym, ale jest unieruchomiony na trasie jazdy na czas nie dłuższy niż jedna minuta z przyczyn niewynikających z warunków lub przepisów ruchu drogowego bądź jest unieruchomiony na czas dłuższy niż jedna minuta z przyczyn wynikających z tych warunków lub przepisów (ma bowiem jechać dalej).¹⁹ Pojazd natomiast nie jest w ruchu, gdy został unieruchomiony na czas dłuższy niż jedna minuta z przyczyn niewynikających z warunków lub przepisów prawa o ruchu drogowym. Odwołując się zatem do tych kryteriów formalnych Sąd Najwyższy przyjął, że „zderzeniem się mechanicznych środków komunikacji poruszających się za pomocą sił przyrody, jest ich zetknięcie się, gdy pozostają

¹⁵ Wyrok SN z 17 czerwca 1969r., II CR 191/69, OSNCP 1970, nr 3, poz. 49.

¹⁶ Wyrok SN 1997.03.18, I CKU 25/97, Prok. i Pr. 1997/10/32.

¹⁷ G. Bieniek, Odpowiedzialność cywilna za wypadki drogowe, Warszawa 2006, s.12.

¹⁸ Wyrok SN z 14 kwietnia 1975r., II CR 114/75, OSNCP 1976, nr 2, poz. 37.

¹⁹ Dz. U. z 2005., Nr 108, poz. 908, z późn. zm.

wobec siebie w ruchu w rozumieniu przepisów prawa o ruchu drogowym". Jest to szersze rozumienie pojęcia „zderzenie się pojazdów mechanicznych”, niż przyjęte w uchwale Sądu Najwyższego z dnia 2 stycznia 1976 r., III CZP 79/75 (tj. każde zetknięcie się tych pojazdów w ruchu, bez względu na jego przyczynę).²⁰

Przesłanką odpowiedzialności posiadacza pojazdu mechanicznego na podstawie art. 436§1 k.c. jest także związek przyczynowy między szkodą a ruchem pojazdu. Według Sądu Najwyższego poszkodowany może żądać odszkodowania także na tej podstawie, że w związku z ruchem samochodu doznał wstrząsu nerwowego, choć nie odniósł żadnego urazu cielesnego. Oznacza to, że do przyjęcia związku przyczynowego między szkodą a ruchem pojazdu nie jest konieczna bezpośrednia styczność pojazdu z uszkodzoną rzeczą, czy poszkodowaną osobą.²¹

Odpowiedzialność z tytułu wypadku drogowego ponosi przede wszystkim samoistny posiadacz pojazdu mechanicznego. Z reguły jest to właściciel pojazdu, ale może nim być każda osoba, która faktycznie włada pojazdem w zakresie odpowiadającym treści własności. Samoistne posiadanie nie musi być bowiem tożsame z własnością, decyduje faktyczne władztwo, a nie formalne uprawnienia do korzystania i władania. Musi to być jednak władztwo w zakresie odpowiadającym uprawnieniom właścicielskim. Okoliczność, na czyje nazwisko pojazd jest zarejestrowany, również niczego nie przesądza, choć powstaje domniemanie faktyczne co do osoby posiadacza. Jeżeli posiadacz samoistny oddał środek komunikacji w posiadanie zależne (najem, leasing, użyczenie), to odpowiedzialności na zasadzie ryzyka przechodzi na posiadacza zależnego. Utrata posiadania następuje przede wszystkim w razie kradzieży pojazdu. Wówczas odpowiedzialność na zasadzie ryzyka ponosi złodziej, który stał się samoistnym posiadaczem.²²

W przypadku odpowiedzialności na zasadzie ryzyka, osoba zobowiązana do odszkodowania, jeżeli chce uwolnić się od ciężaru odpowiedzialności, musi wykazać przesłanki wyłączające ją. To na osobie odpowiedzialnej w oparciu o zasadę ryzyka ciąży obowiązek wykazania, że w danym przypadku jest ona wolna od odpowiedzialności.

Zastosowanie zasady ryzyka stawia w uprzywilejowanej pozycji poszkodowanego. Poszkodowany musi udowodnić tylko fakt poniesienia szkody oraz związek przyczynowy pomiędzy szkodą a tym zdarzeniem.

Uwolnienie się od odpowiedzialności możliwe jest wyłącznie wtedy, gdy wykaże się istnienie tak zwanych przesłanek egzoneracyjnych (wyłączających), to jest ściśle określonych przepisami prawa okoliczności powodujących brak zobowiązania do naprawienia szkody. Są to: siła wyższa, wyłączna wina poszkodowanego oraz wyłączna wina osoby trzeciej (za którą posiadacz pojazdu nie ponosi odpowiedzialności).

Zgodnie z ugruntowanym orzecnictwem siłą wyższą jest zdarzenie:

- zewnętrzne, a zatem mające źródło poza pojazdem i poza osobą kierującego,
- niemożliwe do przewidzenia, tzn. jest mały stopień prawdopodobieństwa jego wystąpienia w konkretnej sytuacji,
- niemożliwe do zapobieżenia.

Wszystkie te trzy cechy zjawiska muszą wystąpić łącznie, aby można je było określić mianem siły wyższej. Będą to przede wszystkim zjawiska

²⁰ G. Bieniek, *Odpowiedzialność cywilna...*, op. cit., s.30.

²¹ Wyrok SN z 25 kwietnia 1961r., IV CR 627/60, OSPiKA 1962, nr 7-8, poz. 200.

²² Uchwała SN z 26 listopada 1969r., III CZP 79/69, OSNCP 1970, nr 11, poz. 170.

przyrodnicze, o rozmiarach uniemożliwiających powstrzymanie ich skutków: powódź, huragan, uderzenie pioruna. Nie są uważane za siłę wyższą takie zdarzenia, jak oblodzenie jezdni, zła nawierzchnia, mgła, jakkolwiek (nawet nieustalony) defekt mechanizmów pojazdu, a także zjawiska dotyczące organizmu kierowcy (z uwagi na brak „zewnętrzności”), nawet takie, których wystąpienia w danym momencie nie można było przewidzieć - np. zawał, niespodziewane omdlenie, atak epilepsji itp.²³

Wyłączna wina poszkodowanego występuje wówczas, gdy wina poszkodowanego jest tak poważna, że według zasad nauki i doświadczenia życiowego tylko ona może być brana pod uwagę i absorbuje inne okoliczności sprawy. Wina poszkodowanego o mniejszym stopniu nasilenia nie uwalnia od odpowiedzialności za zasadzie ryzyka, a jedynie może być uznana za przyczynienie się do szkody. Tak samo w przypadku poszkodowanego, któremu winy nie można przypisać z uwagi na wiek (poniżej lat trzynastu) lub stan psychiczny, nie może być mowy o winie, a co najwyżej o przyczynieniu się.²⁴

Kolejną przesłanką egzoneracyjną jest wyłączna wina osoby trzeciej, za którą posiadacz pojazdu nie ponosi odpowiedzialności. Osobą trzecią nie jest domownik, pracownik czy podwładny posiadacza pojazdu. Nie jest nim również producent, osoba odpowiedzialna za badania techniczne, przegląd, remont pojazdu. Osobą trzecią może być natomiast inny uczestnik ruchu drogowego (np. kierowca pojazdu, który nagle zjechał drogę i zmusił posiadacza do manewru obronnego, pieszy, który wtargnął na jezdnię itd.), a także osoba (jednostka organizacyjna) odpowiedzialna za stan drogi (stan nawierzchni, znaki drogowe). Wina osoby trzeciej musi zawierać elementy subiektywne, a jej zachowanie musi stanowić wyłączną przyczynę szkody, tak że posiadacz pojazdu nie mógł odpowiednio wcześniej przewidzieć i zareagować na rozwój wypadków.²⁵ Ponadto osoba trzecia musi być zidentyfikowana. Zgodnie bowiem z uchwałą Sądu Najwyższego nieznanym sprawcą zaboru cudzego mienia nie jest osobą trzecią w rozumieniu art. 435§1 k.c., lecz posiadaczem tego samochodu.²⁶

Podsumowując powyższe rozważania należy zwrócić uwagę na to jak ważne jest przy wypadku drogowym ustalenie kto ponosi odpowiedzialność za zdarzenie. Nie wystarczy bowiem powiedzieć, że ktoś jest odpowiedzialny. Jeśli chcemy, aby dana osoba ponosiła konsekwencje tej odpowiedzialności, tzn. przyjęła na siebie obowiązek wynagrodzenia szkody, musimy wykazać, dlaczego przypisujemy jej odpowiedzialność - na jakiej zasadzie i w oparciu o jaką normę prawa cywilnego.

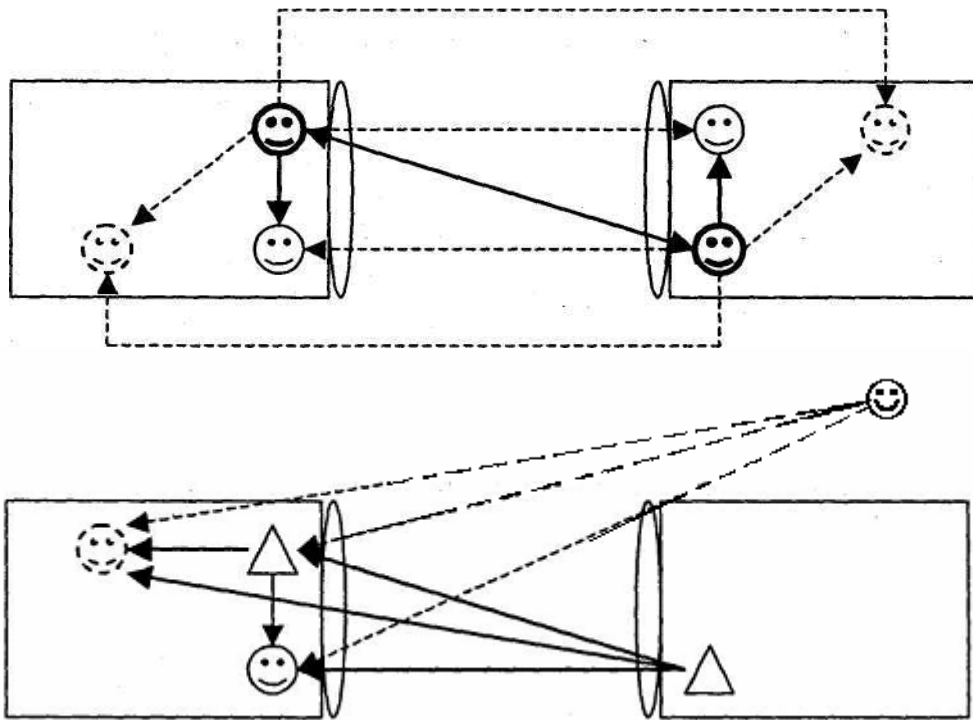
²³ Wyrok SN z 9 lipca 1962r., I CR 54/62, OSNCP 1963, nr 12, poz. 262.

²⁴ Uchwała składu 7 sędziów SN z 11 stycznia 1960r., I CO 44/59, OSN 1960, nr IV, poz. 92.

²⁵ Wyrok SN z 15 marca 1974r., I CR 46/74, OSPiKA 1976, nr 9, poz. 172.

²⁶ Uchwała SN z 26 listopada 1969r., III CZP 79/69, OSNCP 1970, nr 10, poz. 170.

ZASTOSOWANIE ZASADY WINY I RYZYKA



△ - Kierujący

😊 - Posiadacz

😊 - Pasażer przewożony z grzeczności

😊 - Pasażer

----- - Zasada ryzyka

_____ - Zasada winy

BIBLIOGRAFIA

Książki

1. Z. Gawlik, J. Gajda, *Podstawy prawa cywilnego. Zobowiązania. Część ogólna.*, Warszawa 2003.
2. R. A. Stefański, *Przestępstw przeciwko bezpieczeństwu powszechnemu i w komunikacji*, Warszawa 2000.
3. G. Bieniek, *Odpowiedzialność cywilna za wypadki drogowe*, Warszawa 2006.

Artykuły

1. K. Rajchel, Z. Nowakowski, *Pojęcie wypadku drogowego i system ewidencji*, Zeszyty Naukowe Politechniki Rzeszowskiej, zeszyt nr 7, Rzeszów 2006.

Ustawy

- Dz. U. z 2004r., Nr 204, poz. 2086, z późn. zm. – Ustawa o drogach publicznych
Dz. U. z 2005., Nr 108, poz. 908, z późn. zm. – Ustawa o ruchu drogowym
Dz. U. z 1997, Nr 88, poz. 553., z późn. zm. – Kodeks karny
Dz. U. z 1964, Nr 16, poz. 93, z późn. zm. – Kodeks cywilny

Orzeczenia Sądu Najwyższego

- Wyrok SN z 17 czerwca 1969r., II CR 191/69, OSNCP 1970, nr 3, poz. 49.
Wyrok SN 1997.03.18, I CKU 25/97, Prok. i Pr. 1997/10/32.
Wyrok SN z 14 kwietnia 1975r., II CR 114/75, OSNCP 1976, nr 2, poz. 37.
Uchwała SN z 14 września 1972 r., VI KZP 33/72, OSNKW 1972, nr 12, poz. 187; uchwała pełnego składu Izby Karnej SN z 28 lutego 1975 r., V KZP 2/74, OSNKW 1975, nr 3-4, poz. 33; wyrok SN z 5 grudnia 1995 r., WR 186/95, OSNKW 1996, nr 3-4, poz. 19
Postanowienie SN z 19 maja 1978r., VII KZP 13/78, OSNPG 1978, nr 8-9, poz. 89.
Postanowienie SN z 20 sierpnia 1976, VII KZP 11/76, OSNPG 1976, nr 9, poz.74.
Wyrok SN z 16 sierpnia 1961r., I K 559/60, OSNKW 1962, nr 4, poz. 55.
Uchwała pełnego składu Izby Karnej SN z 28 lutego 1975r., V KZP 2/74, OSNKW 1975, nr 3-4, poz. 33.
Wyrok SN z 3 lutego 2002r., V CKN 644/00, OSNC 2002, nr 12, poz. 156.
Wyrok SN z 17 czerwca 1969r., II CR 191/69, OSNCP 1970, nr 3, poz. 49.
Wyrok SN 1997.03.18, I CKU 25/97, Prok. i Pr. 1997/10/32.
Wyrok SN z 14 kwietnia 1975r., II CR 114/75, OSNCP 1976, nr 2, poz. 3
Wyrok SN z 25 kwietnia 1961r., IV CR 627/60, OSPiKA 1962, nr 7-8, poz. 200.
Uchwała SN z 26 listopada 1969r., III CZP 79/69, OSNCP 1970, nr 11, poz. 170.
Wyrok SN z 9 lipca 1962r., I CR 54/62, OSNCP 1963, nr 12, poz. 262.
Uchwała składu 7 sędziów SN z 11 stycznia 1960r., I CO 44/59, OSN 1960, nr IV, poz. 92.
Wyrok SN z 15 marca 1974r., I CR 46/74, OSPiKA 1976, nr 9, poz. 172.
Uchwała SN z 26 listopada 1969r., III CZP 79/69, OSNCP 1970, nr 10, poz. 170.

Strony internetowe

<http://www.kmp.szczecin.pl/ruchdrogowy>