

GLOSY

BARTOSZ KUCHARSKI

WIKTOR P. MATYSIAK

<https://doi.org/10.33995/wu2023.1.6>

data wpływu: 13.11.2022

data akceptacji: 20.12.2022

Glosa do uchwały Sądu Najwyższego z 22 stycznia 2022 roku, sygn. III CZP 9/22, LEX nr 3287920

W glosowanej uchwale SN uznał, że sprawca wypadku komunikacyjnego i zakład ubezpieczeń, z którym sprawca związany był umową ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej posiadaczy pojazdów mechanicznych, odpowiadają wobec zarządcy drogi za szkodę spowodowaną zanieczyszczeniem jezdni płynami silnikowymi. Autorzy, obawiając się obciążenia ubezpieczycieli wygórowanymi kosztami uprzątnięcia jezdni, wskazują jednak, że argumenty jurydyczne przemawiają za stanowiskiem Sądu Najwyższego. Jezdnia niezdatna do użytku może być traktowana jako uszkodzona, zaś zarządca drogi, zmuszony do poniesienia kosztów jej uprzątnięcia, jest bezpośrednio poszkodowanym. Nałożony na zarządcę publicznoprawny obowiązek usuwania skutków wypadków oraz określone źródła jego finansowania nie wyłączają odpowiedzialności podmiotów, którym na zasadach ogólnych przypisać można odpowiedzialność za szkodę polegającą na zanieczyszczeniu jezdni.

Słowa kluczowe: wypadki samochodowe, ubezpieczenie odpowiedzialności cywilnej posiadaczy pojazdów mechanicznych, odpowiedzialność ubezpieczyciela, obowiązek utrzymania dróg.

1.

Głosowana uchwała dotyczy zagadnienia stanowiącego wcześniej przedmiot rozbieżnych rozstrzygnięć w orzecznictwie sądów niższych instancji¹, jak również przedmiot dyskusji w doktrynie². Nadmienić przy tym trzeba, że w nielicznych pisemnych wypowiedziach doktryny negowano zwykle odpowiedzialność ubezpieczyciela OC za szkodę obejmującą koszty uprzątnięcia jezdni po wypadku drogowym. Sąd Najwyższy dosyć stanowczo zajął pogląd odmienny, uznając, że koszty, o których mowa, podlegają kompensacji przez ubezpieczyciela OC sprawcy wypadku. Można przewidywać, że krótkim czasie stanowisko to doprowadzi do wykształcenia się nowej gałęzi handlu polegającej na nabywaniu przez przedsiębiorstwa drogowe wierzytelności względem ubezpieczycieli obejmujących koszty uprzątnięcia jezdni oraz obciążania ubezpieczycieli wygórowanymi kosztami. Podobnie stało się w odniesieniu do wierzytelności obejmujących koszty najmu samochodu zastępczego na czas naprawy uszkodzonego pojazdu. Praktyki polegające na obciążaniu ubezpieczycieli wygórowanymi kosztami najmu do pewnego stopnia ukróciła uchwała Sądu Najwyższego z 24 sierpnia 2017 roku, sygn. III CZP 20/17³, w której co do zasady zanegowano prawo poszkodowanego do zwrotu kosztów najmu przekraczających koszty skorzystania z pojazdu zastępczego proponowanego przez ubezpieczyciela.

Głosowana uchwała stanowiła odpowiedź na pytanie prawne skierowane przez Sąd Okręgowy w O. Stan faktyczny sprawy, na tle której wyłoniło się zagadnienie przedstawione Sądowi Najwyższemu, nie był skomplikowany. Powodowa spółka dochodziła od ubezpieczyciela zwrotu poniesionych kosztów zabezpieczenia oraz usunięcia zanieczyszczeń jezdni wyciekami płynów eksploatacyjnych i odławkami pojazdów na skutek trzech wypadków drogowych, do których doszło na drogach zarządzanych przez Powiat K. Koszty te spółka oszacowała w kosztorysie na 7060 zł. Model działalności spółki odpowiadał w skrócie wyżej przedstawionemu mechanizmowi. Spółka miała zawartą z powiatem jako zarządcą dróg powiatowych umowę zobowiązującą spółkę do sprzątnięcia dróg po wypadkach i dochodzenia odszkodowań odpowiadających poniesionym kosztom

-
1. Zob. przykł. wyrok SR w Legnicy z 12 czerwca 2014 r., sygn. I C 564/13, LEX 1905987; wyrok SR w Legnicy z 17 czerwca 2014 r., sygn. I C 576/14, LEX 1905988; wyrok SR w Legnicy z 16 kwietnia 2015 r., sygn. VII C 1399/14, LEX 1928760; wyrok SR w Gliwicach z 19 maja 2015 r., sygn. I C 1725/13, LEX 2134131; wyrok SR w Częstochowie z 27 marca 2018 r., sygn. XIII Gc 2745/18, LEX 2631036; wyrok SO w Łodzi z 2 marca 2018 r., sygn. XIII Ga 1277/18, LEX 2484841; wyrok SO w Lublinie z 17 maja 2018 r., sygn. II Ca 1277/17, LEX 2526388; wyrok SO w Olsztynie z 31 stycznia 2019 r., IX Ca 86/18, LEX 2627379; wyrok SO w Łodzi z 18 czerwca 2020 r.; wyrok SR dla Łodzi – Śródmieścia z 17 lipca 2020 r., sygn. XIII GC 2637/19, LEX 3352363, XIII Ga 55/20, LEX 3030499; wyrok SR w Gliwicach z 8 grudnia 2020 r., sygn. X Ga 89/20, LEX 3184490; wyrok SR dla Łodzi – Widzewa z 19 marca 2021 r., sygn. VIII C 1225/20, LEX 3260913; wyrok SO w Łodzi z 18 listopada 2021 r., sygn. III CA 1828/20; wyrok SR w Piszcu z 17 maja 2022 r., sygn. I C 79/22, LEX 3352005; wyrok SO w Łodzi z 27 maja 2022 r., sygn. XIII Ga 668/21, LEX 3362571.
 2. Spośród wypowiedzi publikowanych zob. M. Fras, M. Orlicki, *Kompensacja kosztów usunięcia pozostałości po wypadku komunikacyjnymi przez ubezpieczyciela OC posiadaczy pojazdów mechanicznych*, „Wiadomości Ubezpieczeniowe” 2021, nr 1.
 3. Uchwała SN z 24 sierpnia 2017 r., sygn. III CZP 20/17, opubl. OSNC 2018/6/56 głosami E. Kowalewskiego i M. Ziemiaka, opubl. OSP 2018/7–8/59, M. Ozgi, opubl. Glosa 2019/2/110–11 i M. Pytkowskiego, opubl. AUL. FI.2020/92/133.

bezpośrednio od ubezpieczycieli sprawców wypadku. Powiat przelewał na powódkę wierzytelności obejmujące koszty sprzątnięcia drogi wobec ubezpieczycieli sprawców wypadków.

Sąd Rejonowy powództwo uwzględnił. Zdaniem Sądu podzielenie stanowiska powodowego ubezpieczyciela, który twierdził, że koszty będące przedmiotem pozwu powinien ponosić jedynie powiat jako podmiot zobowiązany do utrzymania w odpowiednim stanie zarządzanych przez siebie dróg, sprawiałoby, że ani sprawcy wypadków, ani ich ubezpieczyciele nie odpowiedzialiby nawet za umyślne uszkodzenie drogi. Sąd Okręgowy, rozpatrujący sprawę na skutek apelacji pozwanego ubezpieczyciela, zwrócił się do Sądu Najwyższego z pytaniem, czy sprawca wypadku komunikacyjnego i zakład ubezpieczeń, z którym sprawca związany jest umową ubezpieczenia OC PPM, odpowiadają za szkodę wyrządzoną zarządcy drogi, a polegającą na zanieczyszczeniu jezdni płynami silnikowymi.

2.

Odpowiadając na postawione pytanie twierdząco, Sąd Najwyższy rozprawił się z argumentami przeciwników obciążania ubezpieczycieli kosztami sprzątnięcia jezdni. Rozumowanie Sądu Najwyższego przebiega w skrócie następująco. Przewidziane w art. 38 ust. 1 pkt 4 u.u.o. wyłączenie odpowiedzialności ubezpieczyciela za szkody polegające na zanieczyszczeniu i skażeniu środowiska należy interpretować ściśle. Wyłączeniem tym objęte są zatem jedynie takie zanieczyszczenia lub skażenia, które nie są jednocześnie zniszczeniem (naruszeniem) mienia konkretnego podmiotu.

Zdaniem Sądu Najwyższego nietrafny jest argument, że jezdnia zanieczyszczona płynami eksploatacyjnymi nie jest uszkodzona ani zniszczona w rozumieniu art. 34 u.u.o.⁴, który obejmuje odpowiedzialnością ubezpieczyciela szkodę będącą następstwem uszkodzenia i zniszczenia mienia. Przepis ten nie ogranicza odpowiedzialności ubezpieczyciela do uszkodzenia samej substancji rzeczy wchodzącej w skład mienia. Uszkodzona jest każda rzecz nienadająca się do wykorzystania zgodnie z przeznaczeniem. Zanieczyszczona jezdnia nie nadaje się do wykorzystania, więc została uszkodzona wskutek wypadku. Koszty usunięcia zanieczyszczeń objęte są zatem odszkodowaniem od sprawcy i jego ubezpieczyciela, które ustalone jest metodą dyferencyjną. Za taką interpretacją przemawiają również argumenty celowościowe. Celem unormowania dotyczącego zakresu odpowiedzialności ubezpieczyciela jest bowiem objęcie wszystkich szkód wyrządzonych przez sprawcę, poza wyraźnie wyłączonymi w art. 38 u.u.o., co ma zapewnić należytą ochronę sprawcy i poszkodowanemu.

Normatywne ukształtowanie obowiązków zarządcy drogi obejmujące obowiązek usunięcia pozostałości po wypadku – w tym również wylanych płynów z drogi publicznej – nie wyłącza odpowiedzialności sprawców wypadku. Przede wszystkim odmienna wykładnia wyłączałaby odpowiedzialność sprawców także za szkody wyrządzone celowo, czego nie sposób zaakceptować ze względów aksjologicznych i racjonalnych. Artykuł 20 u.d.p.⁵ nakłada na zarządcę drogi m.in. obowiązek przeciwdziałania niszczeniu dróg przez użytkowników. Dochodzący odszkodowań od sprawców i ich ubezpieczycieli zarządca wypełnia ten obowiązek, realizując funkcję prewencyjną.

4. Ustawa z dnia 22 maja 2003 r. o ubezpieczeniach obowiązkowych Ubezpieczeniowym Funduszu Gwarancyjnym i Polskim Biurze Ubezpieczycieli Komunikacyjnych, tekst jedn. Dz. U. 2022, poz. 2277.

5. Ustawa z dnia 21 maja 1985 r. o drogach publicznych, tekst jedn. Dz. U. 2022, poz. 1693.

Wynikający z cytowanego przepisu obowiązek utrzymania dróg w należyтым stanie, na co zarządca otrzymuje środki publiczne, obejmuje bieżącą konserwację i naprawy wynikające z naturalnego zużycia oraz będące następstwem zdarzeń, za które nikt nie ponosi odpowiedzialności. Nie ma podstaw do włączania do zakresu tego obowiązku konieczności pokrywania kosztów naprawy i uprzątnięcia drogi, jeżeli szkoda jest skutkiem działania innego podmiotu, któremu, w myśl prawa cywilnego, za to działanie można przypisać odpowiedzialność. Przez zapłatę odszkodowania nie dochodzi do bezpodstawnego wzbogacenia, skoro wydatkowane środki mają być przeznaczone na utrzymanie dróg i ich naprawę. Odpowiedzialności sprawcy i jego ubezpieczyciela nie wyklucza zbieg jego obowiązku z obowiązkiem zarządcy drogi usunięcia skutków wypadku, ten ostatni obowiązek nie obejmuje bowiem finansowych kosztów usuwania tychże skutków. Orzeczenia Sądu Najwyższego wykluczające roszczenie regresowe podmiotu publicznego ponoszącego specjalną odpowiedzialność ustawową wobec sprawców zdarzeń powodujących konieczność uruchomienia tego obowiązku nie mają zastosowania w omawianej sytuacji, gdyż zarządcy przysługuje własne roszczenie.

Za objęciem kosztów sprzątnięcia jezdni odpowiedzialnością sprawcy wypadku i jego ubezpieczyciela przemawiają również zasady prawa deliktowego. Uszkodzenie drogi i konieczność jej naprawy pozostają bowiem w adekwatnym związku przyczynowym z ruchem pojazdu biorącego udział w wypadku. Działanie sprawcy jest bezprawne, gdy sprawca narusza normy prawa o ruchu drogowym mające chronić innych uczestników ruchu także przed niszczeniem dróg, co bezpośrednio zagraża bezpieczeństwu uczestników ruchu. Nietrafny jest argument, że zarządcy drogi nie można uznać za bezpośrednio poszkodowanego. Działanie sprawcy jest wymierzone nie tylko w mienie innych uczestników drogi. Okoliczność, że zarządca zobowiązany jest do usunięcia kosztów zanieczyszczeń i zabrudzeń, oznacza, że działanie sprawcy wymierzone jest również w jego mienie. Koncepcja bezprawności deliktowej względnej nie ma zresztą podstaw na gruncie prawa polskiego. Jedynym warunkiem koniecznym do zasądzenia odszkodowania od sprawcy na gruncie ogólnych zasad jest ustalenie, czy między jego czynem a szkodą zachodzi związek przyczynowy. Związek ten nie musi być na gruncie prawa polskiego bezpośredni, ale jedynie adekwatny. Ponadto odpowiedzialność za szkody wyrządzone ruchem pojazdów jest odpowiedzialnością na zasadzie ryzyka, co sprawia, że bezprawność jest okolicznością irrelevantną.

3.

Przeciwnicy obciążania ubezpieczycieli kosztami uprzątnięcia jezdni powszechnie wskazują, że zgodnie z art. 34 u.u.o. ubezpieczyciel OC PPM, pominiawszy szkody na osobie, odpowiada jedynie za szkody będące następstwem utraty, uszkodzenia lub zniszczenia mienia, podczas gdy zaśmiecenie jezdni częściami uszkodzonego pojazdu czy zalanie jej płynami eksploatacyjnymi nie może być kwalifikowane jako uszkodzenie lub zniszczenie mienia. Twierdzono, że zniszczenie lub uszkodzenie mienia ma miejsce wyłącznie wówczas, gdy dochodzi do naruszenia fizycznej postaci danego przedmiotu materialnego, spowodowania jego odkształceń, ubytków, dezintegracji. Mienie

zniszczone traci bezpowrotnie swą formę, zaś mienie uszkodzone zwykle jest przywracane do swej formy pierwotnej poprzez naprawę. Usunięcie pozostałości lub zmywanie jest sprzątaniami, nie zaś naprawą. Jedynie najbardziej dotkliwe przypadki zabrudzenia jezdni płynami, które wniknęły w strukturę jezdni tak, że nie wystarczy ich zmyć, mogą być kwalifikowane jako uszkodzenie lub zniszczenie⁶. Powyższy wniosek wynikać ma nie tylko z wykładni językowej, ale również celowościowej, konkretnie zaś z założeń aksjologicznych ubezpieczenia OC PPM, które chroni wyłącznie najbardziej fundamentalne interesy poszkodowanych. Ubezpieczeniem OC nie jest zatem objęty interes zarządcy drogi, który ponosi na sprzątanie jezdni koszty bagatelne w porównaniu z kosztami zmierzającymi do wyrównania innych następstw wypadków.

Sąd Najwyższy trafnie sprzeciwił się powyższej zawężającej wykładni art. 34 ust. u.u.o., wskazując, że do uszkodzenia rzeczy dochodzi, ilekroć traci ona swoją przydatność do normalnego użytku bez względu na to, czy naruszona zostaje substancja rzeczy. Pomimo że teza uchwały *expressis verbis* odnosi się jedynie do zanieczyszczenia jezdni płynami, powyższa argumentacja zdaje się obejmować także uprzątnięcie z jezdni części uszkodzonych w wyniku wypadku pojazdów. Jesteśmy skłonni zgodzić się ze stwierdzeniem, że ujęcie to może wydawać się na pozór sprzeczne z wykładnią językową, przynajmniej gdy chodzi o zaśmiecenie jezdni pozostałościami uszkodzonych pojazdów, zaśmiecenie wymaga bowiem jedynie uprzątnięcia i nie angażuje większych kosztów. W określonych wypadkach „uprzątnięcie” może jednak wiązać się z koniecznością usunięcia z jezdni fragmentów pojazdów o dużych gabarytach, których właściwości fizyko-chemiczne uniemożliwiają prawidłowe i bezpieczne korzystanie z jezdni przez innych uczestników ruchu (np. duże fragmenty karoserii, fragmenty szyby pojazdu, ostro zakończone fragmenty pojazdu).

Jeszcze bardziej wątpliwa jest kwestia zanieczyszczenia jezdni płynami eksploatacyjnymi, choćby nie wniknęły one w strukturę jezdni. Instruktywny jest w tej mierze choćby znany przykład zanieczyszczenia jezdni poprzez wylanie się na nią cysterny płynnej czekolady, co uniemożliwiło korzystanie z autostrady A2 przez kilkanaście godzin i wymagało zaangażowania dużych kosztów celem uprzątnięcia jezdni⁷. Dla porównania można również odnieść się do przykładu zabrudzenia garnituru farbą, czy też innym płynem pozostawiającym względnie trwałe ślady. Nawet jeżeli usunięcie zabrudzeń jest możliwe w drodze wyprania, garnitur można uznać za uszkodzony, a koszty prania za podlegające kompensacji.

Mając na uwadze powyższe, przyznać można, że wykładnia językowa terminów *zniszczenie* lub *uszkodzenie* użytych przez ustawodawcę nie prowadzi do jednoznacznych rezultatów. Z wykładni celowościowej zdają się jednak naszym zdaniem wypływać wnioski zgoła przeciwne względem wysuwanych przez przeciwników obciążania ubezpieczycieli kosztami sprzątanienia jezdni. Argumentacja Sądu Najwyższego wymaga w tym zakresie uzupełnienia. Rozwój ubezpieczeń OC jest ściśle powiązany z rozwojem odpowiedzialności cywilnej na zasadzie ryzyka. Rewolucja przemysłowa doprowadziła do powstania odpowiedzialności na zasadzie ryzyka. Upowszechnienie ubezpieczeń OC było konsekwencją rozwoju takiej odpowiedzialności, a jednocześnie sprawiało, że stał się sprzeciw wobec odchodzenia od zasady winy. Uznano, że osoby posługujące się urządzeniami

6. M. Fras. M. Orlicki, *op. cit.*, s. 37–38. Podobnie G. Dybała, K. Szpyt, [w:] *Ustawa o ubezpieczeniach obowiązkowych, Ubezpieczeniowym Funduszu Gwarancyjnym i Polskim Biurze Ubezpieczycieli Komunikacyjnych. Komentarz*, [red.] G. Dybała, K. Szpyt, Wolters Kluwer, Warszawa 2022, s. 218.

7. Zob. *Zdjęcia ze „słodkiej katastrofy” na A2 obiegły świat. Teraz kierowca słono zapłaci za czekoladę*, <https://tvn24.pl/poznan/czekolada-rozlana-na-a2-sad-w-slupcy-wydal-wyrok-3738980> [dostęp: 15.10.2022].

generującymi dla otoczenia podwyższone ryzyko i odnoszące z tego powodu korzyści, powinny ponosić ryzyko postępowania się tymi urządzeniami. Celem była nie tylko ochrona interesu samych sprawców szkód, niezdolnych do przewidzenia rozmiaru generowanych szkód i uniesienia ciężaru ich kompensacji, ale w coraz większym stopniu – ochrona interesu poszkodowanych przed niewypłacalnością sprawców⁸. Dlatego ubezpieczenie OC rozwijało się jako ubezpieczenie akcesoryjne wobec odpowiedzialności samych sprawców. Dotyczyło to w szczególności tych jego rodzajów, które właśnie ze względu na interes poszkodowanych uznano za obowiązkowe, z ubezpieczeniem OC PPM na czele. Zamiarem polskiego ustawodawcy było wprowadzenie akcesoryjności ubezpieczyciela OC PPM w jak najpełniejszej postaci⁹. Nietrafny jest argument, że ubezpieczenie to ze względu na szczególnie szeroki zakres odpowiedzialności ubezpieczyciela ma chronić jedynie niektóre interesy poszkodowanych, które mogą być uznane za fundamentalne¹⁰. Ubezpieczenie OC PPM nie jest wcale ubezpieczeniem ekskluzywnym, ale najbardziej typowym i powszechnym spośród ubezpieczeń odpowiedzialności cywilnej. Powinno zatem chronić interesy poszkodowanych w tym samym stopniu, co odpowiedzialność samego sprawcy, wobec której odpowiedzialność ubezpieczyciela jest akcesoryjna. W orzecznictwie Sądu Najwyższego trudno zresztą znaleźć przykłady zawężania odpowiedzialności ubezpieczyciela względem odpowiedzialności sprawcy.

Zgodnie z założeniami teorii różnicy nie budzi wątpliwości, że jeżeli naprawienie szkody następuje w pieniądzu, to powinno objąć wszystkie koszty potrzebne do przywrócenia stanu poprzedniego. Jeżeli tylko poszkodowany wskutek zaśmiecenia jego terenu lub zabrudzenia jego rzeczy jest w stanie wykazać, że poniósł określone koszty, by teren lub rzecz przywrócić do stanu poprzedniego, koszty te podlegają kompensacji przez sprawcę zaśmiecenia lub zabrudzenia. Jeżeli sprawca zaśmiecenia lub zabrudzenia jest ubezpieczony od odpowiedzialności cywilnej, koszty te powinien ponieść ubezpieczyciel, chyba że wyłączył swoją odpowiedzialność za określone rodzaje szkód, co będzie możliwe przede wszystkim w dobrowolnych ubezpieczeniach OC, nie powinno być zaś dopuszczalne w ubezpieczeniach obowiązkowych, gdzie ochrona poszkodowanych jest najbardziej potrzebna. Czy można rozsądnie twierdzić, że ustawodawca, używając w art. 34 u.u.o. sformułowań „utrata”, „uszkodzenie” lub „zniszczenie” rzeczy, zmierzał do ograniczenia odpowiedzialności ubezpieczyciela OC PPM za szkody, które na mocy intuicji językowej nie wydają się być objęte terminami *utrata*, *zniszczenie* lub *uszkodzenie*? Naszym zdaniem bardziej prawdopodobne jest, że ustawodawca zakładał, że terminy te obejmują kompensację wszystkich szkód na mieniu, nie dostrzegając subtelnej różnicy między uprzątnięciem rzeczy zaśmieczonej i wyczyszczeniem zabrudzonej a naprawą rzeczy uszkodzonej.

Niezależnie od wątpliwej trafności stwierdzenia, że ubezpieczenie OC jako ubezpieczenie ekskluzywne winno chronić wyłącznie niektóre fundamentalne interesy, argument, w myśl którego interesami fundamentalnymi chronionymi przez ubezpieczenie OC PPM są wyłącznie interesy niektórych poszkodowanych i nie należy do nich interes zarządcy drogi, jest naszym zdaniem

-
8. Zob. B. Lewaszkiewicz-Petrykowska, *Odpowiedzialność na zasadzie ryzyka i ubezpieczenie*, „Studia Prawno-Ekonomiczne” 1968, t. 1; W. Warkała, *Ubezpieczenie a odpowiedzialność odszkodowawcza*, „Studia Cywilistyczne” 1970, t. 16, s. 133 i nast.; idem, *Odpowiedzialność odszkodowawcza. Funkcje, rodzaje, granice*, PWN, Warszawa 1972, s. 22 i nast.; E. Kowalewski, *Prawo ubezpieczeń gospodarczych. Ewolucja i kierunki przemian*, Oficyna Wydawnicza Branta, Bydgoszcz 1992, s. 196 i nast.
 9. Zob. przykł. K. Ludwichowska, *Odpowiedzialność cywilna i ubezpieczeniowa za wypadki samochodowe*, TNOiK, Toruń 2008, s. 298, 300, 304–306.
 10. M. Fras, M. Orlicki, *op. cit.*, s. 38 oraz liczne ustne wypowiedzi tego drugiego.

bałamutny. Przeciwnicy objęcia odpowiedzialnością ubezpieczyciela OC PPM kosztów uprzątnięcia jezdni przyznają, że „na podstawie art. 20 pkt 11 ustawy o drogach publicznych zarządca drogi został obciążony szeroko rozumianym obowiązkiem wykonywania ogółu prac remontowych, zabezpieczających i przywracających pierwotny (prawidłowy) stan nawierzchni oraz bieżących robót konserwacyjnych, porządkowych i innych, których celem jest poprawa jakości i zwiększenie bezpieczeństwa ruchu. W ramach tych obowiązków zasadniczym zadaniem jest utrzymanie drogi w stanie wykluczającym narażenie jej użytkowników na wypadek, pozostający w adekwatnym związku przyczynowym z ich wykorzystaniem. Naruszenie tego obowiązku, jeśli prowadzi do szkody, aktualizuje odpowiedzialność odszkodowawczą zarządcy drogi”¹¹. Okazuje się zatem, że konieczność zapewnienia efektywności uprzątnięcia jezdni, z czym bezpośrednio powiązana jest kompensacja kosztów takiego uprzątnięcia, leży nie tylko w interesie zarządcy drogi, ale również wszystkich jej użytkowników, którym zarządca ma zapewnić bezpieczeństwo. Nie bez znaczenia jest również podniesiony przez Sąd Najwyższy argument, zgodnie z którym dochodzenie przez zarządców dróg odszkodowań od sprawców wypadków samo w sobie pełni funkcję prewencyjną i zmierza do zwiększenia bezpieczeństwa w ruchu.

4.

W wypowiedziach przeciwników obciążania ubezpieczycieli OC PPM kosztami sprzątnięcia jezdni powtarza się argument, że odszkodowania dochodzić może jedynie bezpośrednio poszkodowany, podczas gdy zarządca jezdni ponoszący takie koszty jest poszkodowanym pośrednio. Argument ten opiera się na koncepcji bezprawności względnej, popieranej obecnie jedynie przez nielicznych autorów¹². Głosowana uchwała jest kolejną wypowiedzią Sądu Najwyższego w ostatnim czasie¹³, w której stanowczo odrzucono koncepcję bezprawności względnej jako pozbawioną podstaw normatywnych. Odrzucenie bezprawności względnej tylko z tego powodu, że żaden przepis wyraźnie jej nie proklamuje, oraz stwierdzenie, że wszystkie problemy, których rozstrzygnięciu ma służyć ta koncepcja, można łatwo rozwiązać, powołując się na adekwatność związku przyczynowego, może wydawać się uproszczeniem. Niepozbawiony wątpliwości jest również pogląd Sądu Najwyższego, że w odniesieniu do odpowiedzialności na zasadzie ryzyka nie ma znaczenia, przeciwko komu nakierowane było działanie sprawcy. W dyskusję dotyczącą bezprawności względnej nie chcemy się wdawać nie tylko dlatego, że na rozważenie wszystkich argumentów jej dotyczących nie ma miejsca w ramach glosy, ale przede wszystkim dlatego, że nie ma takiej potrzeby.

Naszym zdaniem zarządca drogi, który musi ponieść koszty sprzątnięcia jezdni, jest bezpośrednio poszkodowanym na skutek wypadku komunikacyjnego. Koncepcja bezprawności względnej zakłada, że odszkodowanie służy jedynie temu, przeciwko czyjemu interesowi nakierowane jest działanie sprawcy. Niezależnie od wątpliwości dotyczących samej koncepcji i jej stosowalności

11. M. Fras, M. Orlicki, *op. cit.*, s. 38.

12. Przede wszystkim M. Kaliński, *Szkoda na mieniu i jej naprawienie*, CH Beck, Warszawa 2011, s. 111.

13. Wcześniej zob. wyrok z 23 maja 2019 r., sygn. II CSK 360/18, LEX nr 2673068 z glosą krytyczną P. Ratusznika, *publ. „Glosa”* 2002, nr 3, s. 67 i nast.

w odniesieniu do odpowiedzialności na zasadzie ryzyka¹⁴, wypada stwierdzić, że działanie sprawców wypadków komunikacyjnych nakierowane jest w tym samym stopniu przeciwko interesom zarządcy drogi, co interesom użytkowników dróg. Zaśmiecenie jezdni częściami uszkodzonych w wyniku wypadku samochodów oraz zanieczyszczenie jej płynami eksploatacyjnymi jest normalnym następstwem wypadku samochodowego, zapewne częstszym niż szkody na osobie. Każdy nieostrożnie jadący kierowca musi liczyć się z opisywanymi następstwami oraz koniecznością poniesienia przez zarządcę jezdni kosztów potrzebnych dla przywrócenia jej do stanu zapewniającego bezpieczeństwo innym użytkownikom. Nie ma przy tym znaczenia, że zarządca jezdni niekiedy nie jest jej właścicielem, skoro właśnie na zarządcę ustawa nakłada obowiązek uprzątnięcia jezdni. Szkada jako uszczerbek w dobrach prawnie chronionych dotyka również zarządcę, którego stan majątkowy ulega uszczupleniu na skutek konieczności poniesienia kosztów uprzątnięcia jezdni. W ten sposób twierdzić można, że wypadek skutkuje utratą przez zarządcę mienia w rozumieniu artykułu 34 u.u.o. Przepis ten nie wymaga zresztą, by wypadek dotyczył mienia poszkodowanego.

Trafne wydaje się również dokonane przez Sąd Najwyższy rozróżnienie między sytuacją zachodzącą w sprawie niniejszej, gdzie zarządcę drogi uznać można za bezpośrednio poszkodowanego, oraz sytuacją innych podmiotów publicznych próbujących dochodzić od ubezpieczyciela OC PPM zwrotu kosztów poniesionych przez te podmioty w związku z ich obowiązkiem ustawowym poniesienia kosztów leczenia [Kasa Chorych, ZUS itp.]¹⁵. W odniesieniu do tych podmiotów można rozważać kwestię regresu sensu *largo*, ponieważ należą one wspólnie ze sprawcą do dłużników poszkodowanego występującego z roszczeniem. Zarządca drogi nie jest tymczasem jednym z dłużników, ale od początku poszkodowanym, mającym względem sprawcy i jego ubezpieczyciela swoje własne roszczenie niebędące regresem. Podstawą tego roszczenia są ogólne zasady dotyczące odpowiedzialności deliktowej i nie potrzebuje ono podstaw szczególnych.

5.

Sąd Najwyższy trafnie przyjął również, że nie ma podstaw do wyłączenia odpowiedzialności ubezpieczyciela za szkodę polegającą na „zanieczyszczeniu” jezdni pozostałościami pojazdu w oparciu o regulację zawartą w art. 20 pkt 4 ustawy o drogach publicznych. Zgodnie z tym przepisem do zadań zarządcy drogi należy m.in. utrzymanie nawierzchni drogi, chodników, drogowych obiektów inżynierskich, urządzeń zabezpieczających ruch i innych urządzeń związanych z drogą. Z treści przepisu wynika jedynie określony obowiązek publicznoprawny ciążyący na zarządcy drogi, jakim jest utrzymywanie drogi w należytych stanie, w tym jej sprzątnięcie z elementów uniemożliwiających bezpieczne z niej korzystanie. Z przepisu nie wynika jednak jakiegokolwiek wyłączenie odpowiedzialności osób trzecich za szkodę, jaką mogłyby one wyrządzić poprzez spowodowanie wypadku drogowego, którego konsekwencją byłoby pozostawienie na drodze elementów rozbitych pojazdów bądź wyciek płynów eksploatacyjnych.

Przyjęcie poglądu, że ze spoczywającego na zarządcy drogi publicznoprawnego obowiązku utrzymania drogi w należytych stanie wynika wyłączenie odpowiedzialności osób trzecich

14. Co do tych kwestii, zob. przede wszystkim B. Lackoroński, *Odpowiedzialność cywilna za pośrednie naruszenie dóbr*, LexisNexis, Warszawa 2013, *passim*.

15. Por. cytowane w uchwale rozstrzygnięcia SN.

za szkodę polegającą na jej uszkodzeniu, prowadziłoby do absurdalnego wniosku, że osoba trzecia mogłaby nawet umyślnie uszkodzić drogę i nie ponosiłaby za to odpowiedzialności. Zarządca drogi jest obowiązany do utrzymywania drogi w należytym stanie. Jeżeli obowiązek ten naruszy i osoba trzecia w następstwie tego dozna szkody na osobie lub mieniu, to w grę może wchodzić odpowiedzialność deliktowa zarządcy względem poszkodowanego. Nie oznacza to jednak, że osoba trzecia, która wyrządzi szkodę polegającą na uszkodzeniu drogi, jest wolna od odpowiedzialności, ponieważ zarządca ma dbać o należyte utrzymanie jezdni.

Nałożenie na określony podmiot publicznoprawnego obowiązku dbania o należyty stan techniczny określonej rzeczy w żaden sposób nie skutkuje wyłączeniem odpowiedzialności cywilnej osób trzecich, które mogłyby tę rzecz uszkodzić albo zniszczyć. W naszej ocenie można się tutaj posłużyć pewną analogią do regulacji zawartych w prawie budowlanym. Zgodnie z treścią art. 5 ust. 2 ustawy Prawo budowlane¹⁶ na określonych podmiotach ciąży obowiązek utrzymywania obiektów budowlanych w należytym stanie. Obowiązek ten ma niewątpliwie charakter publicznoprawny i jego celem jest zapewnienie bezpieczeństwa. W żaden jednak sposób nie można z niego wyprowadzać tezy o tym, że wyłącza on odpowiedzialność osób trzecich, które mogłyby uszkodzić obiekt budowlany, podobnie jak w odniesieniu do drogi nie można wysuwać takiego wyłączenia z regulacji zawartej w treści art. 20 pkt 4 u.d.p.

6.

Argumentów na rzecz wyłączenia odpowiedzialności ubezpieczyciela za szkodę polegającą na „zaśmieceniu” drogi pozostałościami pojazdu lub płynami eksploatacyjnymi nie dostarcza również regulacja zawarta w art. 3 ust. 2 i 3 ustawy z dnia 16 grudnia 2005 roku o finansowaniu infrastruktury transportu lądowego¹⁷. Zgodnie z treścią tego przepisu zadania w zakresie finansowania budowy, przebudowy, remontu, utrzymania i ochrony dróg gminnych oraz zarządzania nimi finansowane są z budżetów gmin. Stosownie do art. 3 ust. 3 wskazanej ustawy w granicach miast na prawach powiatu zadania w zakresie finansowania, budowy, przebudowy, remontu, utrzymania, ochrony i zarządzania drogami publicznymi, z wyjątkiem autostrad i dróg ekspresowych, finansowane są z budżetów tych miast.

Punktem wyjścia dla dalszych rozważań powinno być wskazanie, że niewątpliwie działania polegające na uprzątnięciu dróg z pozostałości pojazdów po wypadkach, względnie usuwanie z nich płynów eksploatacyjnych, które wyciekły z pojazdów, jakie uległy wypadkom, mieszczą się w pojęciu „utrzymania dróg” w rozumieniu wskazanych przepisów. Nie budzi również wątpliwości, że działania te powinny być finansowane odpowiednio z budżetów gmin oraz budżetów miast na prawach powiatu. Najczęściej działania te będą realizowane przez podmiot zewnętrzny – przedsiębiorcę, z którym jednostka samorządu terytorialnego zawarze umowę o realizację działań w zakresie uprzątnięcia dróg.

Należy podkreślić, że wskazanie w ustawie źródła finansowania tych działań nie oznacza wyłączenia odpowiedzialności osoby trzeciej za szkodę polegającą na uprzątnięciu drogi. Z treści

16. Ustawa z dnia 7 lipca 1994 r. – Prawo budowlane, tekst jedn. Dz. U. 2021, poz. 2351.

17. Ustawa z 16 grudnia 2005 r. o finansowaniu infrastruktury transportu lądowego, tekst jedn. Dz. U. 2021, poz. 688. Odmienne jak się zdaje M. Frasz, M. Orlicki, *op. cit.*, s. 38.

powołanego przepisu wynika jedynie, że źródłem sfinansowania tych prac będzie budżet właściwej jednostki samorządu terytorialnego będącej zarządcą uszkodzonej drogi. Budżet ten jest także źródłem finansowania innych prac wykonywanych przez ten podmiot, w tym tych polegających na ponoszeniu wydatków związanych z bieżącym utrzymaniem dróg, usuwaniem skutków ich typowej eksploatacji, np. remontu nawierzchni. Jednostka finansuje te prace w ramach posiadanego przez siebie budżetu, który limituje zakres prac, jakie może ona wykonać. Jest przy tym rzeczą oczywistą, że konieczność ponoszenia dodatkowych kosztów na uprzątniecie dróg z pozostałości wypadków komunikacyjnych wpływa na zakres środków, jakie jednostka samorządu terytorialnego może ponieść na inne działania. Dochodzi zatem do uszczuplenia jej majątku o kwotę potrzebną do sfinansowania sprzątnania drogi, co jednocześnie przekłada się na zmniejszenie wysokości środków, jakie mogą być wydatkowane na inne prace drogowe, które powinny być finansowane z budżetu jednostki samorządu terytorialnego będącej zarządcą drogi.

Nie ulega również wątpliwości, że uszczuplenie majątku jednostki, czy też ściślej wydatki, jakie muszą zostać poniesione na uprzątniecie drogi, mogą być traktowane jako szkoda będąca następstwem wypadku komunikacyjnego, za który odpowiada ubezpieczyciel OC sprawcy. Z treści wskazanych przepisów wynika bowiem wyłącznie określenie źródła finansowania szeroko pojętych prac dotyczących infrastruktury drogowej. Nie wynika natomiast wyłączenie odpowiedzialności za szkodę w niej wyrządzoną na skutek działań innego podmiotu. Mówiąc obrazowo: przyjęcie tezy, że regulacja zawarta we wskazanych przepisach sama z siebie wyłącza odpowiedzialność ubezpieczyciela OC sprawcy wypadku komunikacyjnego za szkodę w postaci kosztów uprzątnięcia drogi, byłoby równoznaczne z wyłączeniem odpowiedzialności jakiegokolwiek podmiotu, który nawet umyślnie uszkodził drogę gminną – sprawca nie odpowiada, ponieważ prace remontowe są finansowane z budżetu gminy. Wskazane przepisy nie dają zaś podstaw do konstruowania jakiegokolwiek wyłączenia odpowiedzialności.

7.

W naszej ocenie Sąd Najwyższy trafnie również przyjął, że brak podstaw do wyłączenia odpowiedzialności za analizowaną szkodę także w oparciu o regulację zawartą w art. 38 ust. 1 pkt 4 u.u.o. Zgodnie ze wskazanym przepisem zakład ubezpieczeń nie odpowiada za szkodę polegającą na zanieczyszczeniu lub skażeniu środowiska. Należy podkreślić, że przepis ten, jako prowadzący do wyłączenia odpowiedzialności ubezpieczyciela, powinien być wykładany ściśle. Wykluczona jest jego wykładnia rozszerzająca. Sąd Najwyższy trafnie przyjął, że znajdzie on zastosowanie wyłącznie w odniesieniu do zanieczyszczenia lub skażenia, które nie jest jednocześnie zniszczeniem (naruszeniem) mienia innego podmiotu¹⁸. *Ratio* tego przepisu jest wyłączenie odpowiedzialności ubezpieczyciela za szkody w środowisku, a więc szkody, które ze swej natury mogą być trudne do oszacowania; których skutki mogą się objawiać wiele lat po zaistnieniu zdarzenia. Trudno przyjąć, że tego rodzaju sytuacja ma miejsce wówczas, gdy dochodzi do zanieczyszczenia jezdni płynami eksploatacyjnymi, które wyciekły z pojazdu.

18. Odmienne przykładowo G. Dybała, K. Szpyt, *op. cit.*, s. 218.

Warto w tym miejscu zauważyć, że środowisko – w rozumieniu ustawy o ochronie środowiska¹⁹ – to ogół elementów przyrodniczych, w tym także przekształconych przez człowieka. Obejmuje ono środowisko przyrodnicze pierwotne, jak również stan tego środowiska, wynikający z korzystania z niego przez człowieka. W każdym razie środowisko to elementy wytworzone przez naturę, które mogą być jedynie przekształcone przez człowieka²⁰. Nawierzchnia jezdni jest w całości wytworem człowieka, nie natury, wobec czego nie jest objęta tą definicją.

Należy również przytoczyć definicję legalną zanieczyszczenia środowiska, która została zawarta w treści art. 3 pkt 49 ustawy z dnia 27 kwietnia 2001 roku – Prawo ochrony środowiska²¹. Zgodnie z jego treścią pod pojęciem zanieczyszczenia należy rozumieć emisję, która może być szkodliwa dla zdrowia ludzi lub stanu środowiska, może powodować szkodę w dobrach materialnych, może pogarszać walory estetyczne środowiska lub może kolidować z innymi, uzasadnionymi sposobami korzystania ze środowiska. W świetle tej definicji uprawniona jest teza, że pojęcie skażenia środowiska w rozumieniu art. 38 ust. 1 pkt 4 u.u.o. powinno być odnoszone wyłącznie do sytuacji, w których dochodzi do negatywnego oddziaływania na elementy przyrody żywej i nieożywionej, nie zaś do przypadków, gdy dochodzi równocześnie do wyrządzenia szkody w mieniu innego podmiotu. Nie można bowiem przyjąć, że wyłączenie odpowiedzialności za szkodę „w środowisku” jest równoznaczne z wyłączeniem odpowiedzialności za szkodę w mieniu innego podmiotu. Nie taki jest cel wskazanego przepisu. Przyjęcie poglądu przeciwnego prowadziłoby do niczym nieuzasadnionego wyłączenia odpowiedzialności ubezpieczyciela.

8.

Na początku rozważań wskazano, że przyjęcie poglądu o odpowiedzialności z tytułu OC za szkodę w postaci kosztów usunięcia z drogi płynów eksploatacyjnych/pozostałości pojazdu może prowadzić do rozwoju negatywnych zjawisk, jakie wystąpiły po przyjęciu w orzecznictwie SN poglądu o obowiązku kompensaty wydatków na poczet najmu pojazdu zastępczego. W analizowanym przypadku w grę mogłoby wchodzić zawyżanie kosztów uprzątnięcia drogi przez przedsiębiorców, którzy w oparciu o umowę łączącą ich z zarządcą drogi zajmowaliby się uprzątnięciem drogi z pozostałości po wypadku. Należy jednak podkreślić, że samo prawdopodobieństwo wystąpienia opisanych patologii nie może prowadzić do przyjęcia poglądu o braku odpowiedzialności ubezpieczyciela za tego rodzaju szkodę. Argumenty jurydyczne przemawiają za przypisaniem ubezpieczycielowi tego rodzaju odpowiedzialności. Pojawia się jednak pytanie, czy ma on jakiegokolwiek instrumenty pozwalające na przeciwdziałanie tego rodzaju zjawisku.

W pierwszej kolejności należy wskazać, że w przypadku konieczności uprzątnięcia drogi z płynów eksploatacyjnych/pozostałości pojazdów po wypadku zasadą będzie natychmiastowe podjęcie przez zarządcę drogi (przedsiębiorcę działającego na jego rzecz) działań zmierzających do uprzątnięcia drogi. Zarządca będzie obowiązany do niezwłocznego podjęcia tego rodzaju działań w oparciu o regulację zawartą w treści art. 20 pkt 4 ustawy o drogach publicznych. Jakakolwiek

19. Ustawa z dnia 27 kwietnia 2001 r. o ochronie środowiska, Dz. U. 2021, poz. 1973.

20. Por. M. Roliński, *EWolucja pojęcia prawnego „środowisko” i „ochrona środowiska”*, „Studia Iuridica Lublinensia” 2005, t. 6, s. 162–163.

21. Ustawa z dnia 27 kwietnia 2001 r. – Prawo ochrony środowiska, Dz. U. 2001, nr 62, poz. 627.

zwłoka w tym zakresie będzie wiązała się z niebezpieczeństwem wyrządzenia szkody innym uczestnikom ruchu drogowego i narażała zarządcę drogi na ryzyko poniesienia odpowiedzialności deliktowej za tego rodzaju szkodę, np. spowodowaną poślizgiem innego pojazdu na pozostawionym na jezdni oleju silnikowym bądź płynie hamulcowym. Konieczność natychmiastowego podjęcia tego rodzaju działań będzie ze swej natury wykluczała możliwość żądania od ubezpieczyciela zwrotu kosztów uprzątnięcia drogi zanim jeszcze zostały wykonane prace porządkowe. W momencie wystąpienia przeciwko niemu z roszczeniem o zwrot tych kosztów będzie znana wartość faktycznie wykonanych prac. Wykluczona będzie zatem możliwość żądania zwrotu hipotetycznych kosztów uprzątnięcia drogi. W grę będzie wchodziła jedynie możliwość żądania zwrotu kosztów prac, które zostały faktycznie poniesione. Podmiot obowiązany do ich zwrotu będzie miał zatem możliwość weryfikacji, czy wartość wykonanych prac nie jest zawyżona względem stawek rynkowych. W toku postępowania likwidacyjnego będzie mógł on korzystać z pomocy stosownego rzeczoznawcy. W toku postępowania sądowego w grę wchodzi weryfikacja poniesionych kosztów przez biegłego do spraw budownictwa.

Ponadto, celowe jest rozważenie podjęcia przez ubezpieczycieli działań, które pozwolą im na zminimalizowanie wysokości kosztów niezbędnych do należytego uprzątnięcia drogi. W grę może wchodzić nawiązanie przez nich współpracy z podmiotami zawodowo zajmującymi się tego rodzaju działalnością (podobnie jak ubezpieczyciele czynią w przypadku organizacji najmu pojazdu zastępczego), co umożliwi minimalizację tych kosztów z uwagi na efekt skali. Nieuzasadniona zaś odmowa skorzystania przez zarządcę drogi z pomocy tego rodzaju podmiotu współpracującego z ubezpieczycielem mogłaby być oceniana przez pryzmat naruszenia art. 354 § 2 k.c. i uzasadniać ograniczenie należnego z tego tytułu odszkodowania do stawek, jakie za tego rodzaju prace stosują podmioty współpracujące z ubezpieczycielami, podobnie jak w przypadku nieskorzystania przez poszkodowanego z pojazdu zastępczego proponowanego przez ubezpieczyciela

Wykaz źródeł

Fras M., Orlicki M., *Kompensacja kosztów usunięcia pozostałości po wypadku komunikacyjnymi przez ubezpieczyciela OC posiadaczy pojazdów mechanicznych*, „Wiadomości Ubezpieczeniowe” 2021, nr 1.

Kaliński M., *Szkoda na mieniu i jej naprawienie*, CH Beck, Warszawa 2011.

Kowalewski E., *Prawo ubezpieczeń gospodarczych. Ewolucja i kierunki przemian*, Oficyna Wydawnicza Branta, Bydgoszcz 1992.

Kowalewski E., Ziemiak M., *Glosa do uchwały SN z 24 sierpnia 2017 r., III CZP 20/17*, „Orzecnictwo Sądów Polskich” 2018, nr 7–8.

Lackoroński B., *Odpowiedzialność cywilna za pośrednie naruszenie dóbr*, LexisNexis, Warszawa 2013.

Lewaszkiwicz-Petrykowska B., *Odpowiedzialność na zasadzie ryzyka i ubezpieczenie*, „Studia Prawno-Ekonomiczne” 1968, t. 1.

Ludwichowska K., *Odpowiedzialność cywilna i ubezpieczeniowa za wypadki samochodowe*, TNOiK, Toruń 2008.

Ozga M., *Glosa do uchwały SN z 24 sierpnia 2017 r., III CZP 20/17*, „Glosa” 2019, nr 2.

Pytkowski M., *Glosa do uchwały SN z 24 sierpnia 2017 r., III CZP 20/17*, „Acta Universitatis Lodzensis. Folia Iuridica” 2020, nr 92.

Ratusznik P., *Glosa do wyroku SN z 23 maja 2019 r., II CSK 360/18*, „Glosa” 2002, nr 3.

Roliński M., *Ewolucja pojęcia prawnego „środowisko” i „ochrona środowiska”*, „Studia Iuridica Lublinensia” 2005, nr 6.

Ustawa o ubezpieczeniach obowiązkowych, Ubezpieczeniowym Funduszu Gwarancyjnym i Polskim Biurze Ubezpieczycieli Komunikacyjnych. Komentarz, Dytała G., Szpyt K. [red.], Wolters Kluwer, Warszawa 2022.

Warkało W., *Odpowiedzialność odszkodowawcza. Funkcje, rodzaje, granice*, PWN, Warszawa 1972.

Warkało W., *Ubezpieczenie a odpowiedzialność odszkodowawcza*, „Studia Cywilistyczne” 1970, t. 16.

Gloss to the resolution of Supreme Court 22 of January 2022, III CZP 9/22

According to the glossed judgement a perpetrator of car accident and the insurer with whom the perpetrator concluded the contract of civil liability motor insurance are liable to the administrator of the road for damage caused by fouling of the road with motor liquids. The authors are afraid of burdening the insurers with the overestimated costs of cleaning the roads however they state that juridical arguments supports the Supreme Court's opinion. Unserviceable roadway may be considered damaged, the administrator suffering the expenses of cleaning the road is directly aggrieved. The administrator's public burden to remove the effects of the accident and sources of its financing does not exclude the liability of the person who may be credited with the liability on general basis.

Keywords: car accidents, motor liability insurance, liability of the insurer, burden of maintaining the roadways.

DR HAB. BARTOSZ KUCHARSKI – profesor Uniwersytetu Łódzkiego w Katedrze Prawa Gospodarczego i Handlowego Wydziału Prawa i Administracji, adwokat.

e-mail: bkucharski@wpia.uni.lodz.pl

ORCID: 0000-0002-3413-6817

DR WIKTOR P. MATYSIAK – adiunkt w Katedrze Prawa Gospodarczego i Handlowego Wydziału Prawa i Administracji Uniwersytetu Łódzkiego, sędzia SO w Łodzi.

e-mail: wmatysiak@wpia.uni.lodz.pl

ORCID: 0000-0002-8552-6321

