

MARIUSZ FRAS

MARCIN ORLICKI

<https://doi.org/10.33995/wu2021.1.3>

Kompensacja kosztów uprzątnięcia pozostałości po wypadku komunikacyjnym przez ubezpieczyciela OC posiadaczy pojazdów mechanicznych

Przedstawiona w artykule problematyka kompensacji kosztów uprzątnięcia pozostałości po wypadku komunikacyjnym przez ubezpieczyciela OC posiadaczy pojazdów mechanicznych ma duże znaczenie dla praktyki sądowej. Autorzy przedstawili dwie linie orzecznicze: uznającą w tym zakresie odpowiedzialność ubezpieczyciela OC i nieuznającą odpowiedzialności ubezpieczyciela OC. Autorzy stoją na stanowisku, że ubezpieczyciele OC posiadaczy pojazdów mechanicznych nie są zobowiązani do zwrotu kosztów usunięcia pozostałości po wypadku i uprzątnięcia pasa drogi.

Słowa kluczowe: ubezpieczenie OC posiadaczy pojazdów mechanicznych, zarządca drogi, odpady, zniszczenie lub uszkodzenie drogi.

Uwagi wstępne

Funkcją obowiązkowego ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej posiadaczy pojazdów mechanicznych jest zapewnienie skutecznej kompensacji szkód wynikłych z wypadków komunikacyjnych¹. Zakres odpowiedzialności ubezpieczyciela został określony w ustawie o ubezpieczeniach

1. Por. A. Szpunar, *Ustalenie odszkodowania z tytułu obowiązkowego ubezpieczenia komunikacyjnego*, „Kwartalnik Prawa Prywatnego” 1993, z. 1, s. 31; A. Wąsiewicz [oprac. M. Orlicki, M. Wąsiewicz], *Ubezpieczenia komunikacyjne*, Oficyna Wydawnicza Branta, Bydgoszcz–Poznań 2001, s. 77–80, J. Pokrzywniak, [w:] M. Orlicki, J. Pokrzywniak, A. Raczyński, *Obowiązkowe ubezpieczenie OC posiadaczy pojazdów mechanicznych*, Oficyna Wydawnicza Branta, Bydgoszcz–Poznań 2007, s. 50–55; K. Ludwichowska, *Odpowiedzialność cywilna i ubezpieczeniowa za wypadki samochodowe*, TNOiK, Toruń 2008, s. 298–309.

obowiązkowych, Ubezpieczeniowym Funduszu Gwarancyjnym i Polskim Biurze Ubezpieczycieli Komunikacyjnych², każdy zaś z ubezpieczycieli, którzy zawarł umowę ubezpieczenia OC posiadaczy pojazdów, zmuszony jest do respektowania bezwzględnie obowiązujących przepisów wskazujących, kiedy, w jakim zakresie i w jakim trybie powinno zostać wypłacone odszkodowanie osobom poszkodowanym.

Nie oznacza to jednak, że ubezpieczyciele odpowiadają za wszystkie konsekwencje każdego zdarzenia drogowego³. Ustawodawca uzależnił zakres odpowiedzialności ubezpieczyciela od zakresu odpowiedzialności posiadacza pojazdu oraz kierującego pojazdem, ograniczył sumę gwarancyjną, a ponadto przewidział kilka wyjątków od zasady ponoszenia pełnej odpowiedzialności cywilnej wynikłej z wypadku komunikacyjnego przez ubezpieczyciela.

Celem niniejszego artykułu jest udzielenie odpowiedzi na pytanie dotyczące objęcia zakresem odpowiedzialności ubezpieczyciela OC posiadaczy pojazdów mechanicznych także kosztów uprzątnięcia nawierzchni drogi z pozostałości po wypadku drogowym. Kwestia ta ma istotne znaczenie praktyczne, bowiem w wielu przypadkach wobec zakładów ubezpieczeń wysuwane są roszczenia o zwrot wydatków poniesionych przez zarządców dróg w związku z usuwaniem z pasa drogowego części uszkodzonych pojazdów, rozlanych płynów eksploatacyjnych lub też całych wraków pojazdów.

Orzecznictwo dotyczące kompensacji kosztów pozostałości po wypadkach drogowych nie jest jednolite. Sądy w rozbieżny sposób interpretują przepisy ustawy o ubezpieczeniach obowiązkowych, UFG i PBUK określające zakres odpowiedzialności ubezpieczyciela oraz wskazujące przypadki, gdy odpowiedzialność ta jest wyłączona. Dlatego potrzebne jest dokonanie szczegółowej analizy tych przepisów i wskazanie właściwego – zdaniem autorów niniejszego artykułu – sposobu ich rozumienia.

1. Argumenty przemawiające za istnieniem odpowiedzialności ubezpieczyciela

Jednym ze stanowisk reprezentowanych w judykaturze jest pogląd, iż to ubezpieczyciel ponosi odpowiedzialność odszkodowawczą względem zarządców dróg za poniesione przez nich koszty uprzątnięcia pozostałości po wypadku komunikacyjnym. Ta grupa orzeczeń opiera się w głównej mierze na ustaleniu, że to wypadek drogowy stanowi bezpośrednią i adekwatną przyczynę zanieczyszczenia jezdni, zaś doprowadzenie jej do stanu użyteczności skutkuje powstaniem szkody majątkowej po stronie zarządcy. W orzecznictwie podnosi się, iż to sprawca szkody, będący pierwotnym wytwórcą odpadów w postaci fragmentów oraz substancji eksploatacyjnych pojazdów,

-
2. Ustawa z dnia 22 maja 2003 r. o ubezpieczeniach obowiązkowych, Ubezpieczeniowym Funduszu Gwarancyjnym i Polskim Biurze Ubezpieczycieli Komunikacyjnych, tekst jedn. Dz. U. 2019, poz. 2214, Dz. U. 2020, poz. 1180, 1639, 2320.
 3. Wymuszenie przez ustawodawcę szerokiego zakresu ochrony ubezpieczeniowej w obowiązkowych ubezpieczeniach OC nie oznacza zrównania zakresu odpowiedzialności ubezpieczyciela z zakresem odpowiedzialności ubezpieczającego oraz ubezpieczonego (por. M. Orlicki, *Ubezpieczenia obowiązkowe*, Wolters Kluwer, Warszawa 2011, s. 411–425).

ponosi koszty ich zagospodarowania w ramach ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej posiadaczy pojazdów mechanicznych⁴.

1.1. Pozostałości po wypadku drogowym jako szkoda zarządcy drogi

W pierwszej kolejności podkreślić należy, iż art. 34 ust. 1 ustawy o ubezpieczeniach obowiązkowych, UFG i PBUK stanowi, że z ubezpieczenia OC posiadaczy pojazdów mechanicznych przysługuje odszkodowanie, jeżeli posiadacz lub kierujący pojazdem mechanicznym są obowiązani do odszkodowania za wyrządzoną w związku z ruchem tego pojazdu szkodę, będącą następstwem śmierci, uszkodzenia ciała, rozstroju zdrowia bądź też utraty, zniszczenia lub uszkodzenia mienia.

Judykaty uznające odpowiedzialność ubezpieczyciela sprawcy wypadku komunikacyjnego wskazują, że za zniszczenie bądź uszkodzenie mienia uznaje się również pozostawianie na drodze elementów powypadkowych pojazdów, za który to wypadek odpowiada ubezpieczony. Do elementów takich zaliczyć zaś należy zarówno fragmenty samego pojazdu (takie jak części karoserii, rozerwane ogumienie, szkło z rozbitych reflektorów), jak i rozlane ze zbiorników płyny eksploatacyjne pojazdu zmniejszające przyczepność, a w konsekwencji – użyteczność samej jezdni. Te zaś okoliczności niejednokrotnie doprowadzają do uniemożliwienia dalszego korzystania z zanieczyszczonego pasa drogi przez jej użytkowników, albowiem w sposób rażąco zmniejszają one bezpieczeństwo dalszego poruszania się⁵.

Wskazuje się bowiem, że wyciek substancji eksploatacyjnych, takich jak np. olej silnikowy, powoduje uszkodzenie mienia (nawierzchni drogi). Słowo *zniszczyć* oznacza, m.in. uczynić coś niezdatnym do użytku lub pogorszyć stan czegoś. Uszkodzenie rzeczy to natomiast taka ingerencja w jej strukturę materialną, która może powodować czasowe lub trwałe ograniczenie jej dotychczasowych walorów użytkowych. Posługując się definicją słownikową przedmiotowego pojęcia, przez uszkodzenie można również rozumieć powstanie w danym obiekcie nawet niewielkiego defektu⁶.

Tym samym uznaje się, iż pozostawianie na jezdni wskazanych wyżej elementów pojazdu stanowi zniszczenie bądź uszkodzenie nawierzchni drogi, albowiem ich obecność czyni daną drogę niezdaną do użytku poprzez zmniejszenie bezpieczeństwa korzystania z niej przez innych użytkowników⁷. Nie ulega wątpliwości, iż tak opisane skutki zdarzenia drogowego mieszczą się w powołanym wyżej rozumieniu zniszczenia bądź uszkodzenia mienia jako czasowego ograniczenia walorów użytkowych rzeczy. Wydatki związane z uprzątnięciem jezdni po wypadku mogą być zatem uznane za wydatki poniesione w następstwie zdarzenia szkodzącego, które nie powstałyby bez tego zdarzenia, prowadzącego do powypadkowego zmniejszenia majątku poszkodowanego, czyli straty⁸, za co w związku z umową ubezpieczenia OC odpowiada zakład ubezpieczeń sprawcy wypadku.

4. Por. wyrok sądu rejonowego w Legnicy z 16 kwietnia 2015 r., sygn. VII C 1399/14, LEX nr 1928960; wyrok sądu rejonowego w Gliwicach z dnia 29 maja 2015 r., sygn. I C 1725/13, www.orzeczenia.gliwice.sr.gov.pl [dostęp: 1.04.2021]; wyrok sądu okręgowego w Olsztynie z 31 stycznia 2019 r., sygn. IX Ca 866/18, LEX nr 2627379.

5. Por. wyrok sądu rejonowego w Legnicy z 16 kwietnia 2015 r., sygn. VII C 1399/14, LEX nr 1928960, wyrok sądu okręgowego w Olsztynie z 31 stycznia 2019 r., sygn. IX Ca 866/18, LEX nr 2627379.

6. Por. wyrok sądu rejonowego w Legnicy z 17 czerwca 2014 r., sygn. I C 576/14, www.orzeczenia.legnica.sr.gov.pl [dostęp: 1.04.2021]; wyrok sądu okręgowego w Olsztynie z 31 stycznia 2019 r., sygn. IX Ca 866/18, LEX nr 2627379.

7. Por. wyrok sądu okręgowego w Olsztynie z 31 stycznia 2019 r., sygn. IX Ca 866/18, LEX nr 2627379.

8. Por. wyrok sądu okręgowego w Łodzi z 2 marca 2018 r., sygn. XIII Ga 1222/17, LEX nr 2484841.

Szkoda obejmuje również konieczne wydatki związane ze zdarzeniem szkodzącym. Stratą, w rozumieniu art. 361 § 2 k.c., są więc objęte także te wydatki, które służą ograniczeniu lub zapobieżeniu negatywnym następstwom majątkowym w postaci poniesienia kosztów przywrócenia stanu użyteczności drogi, doznanych przez poszkodowanego zarządcę w wyniku wypadku komunikacyjnego⁹. Wskazuje się, że normalnym następstwem zdarzenia jest konieczność uprzątnięcia jezdni z zanieczyszczeń powstałych w wyniku kolizji. Wobec tego poniesienie wydatków z tym związanych jest konsekwencją zachowania, z którego szkoda wynikała. Szkoda stanowi bowiem uszczerbek w prawnie chronionych dobrach wyrażający się w różnicy między stanem dóbr, jaki istniał i jaki mógłby następnie wytworzyć się w normalnej kolei rzeczy, a stanem, jaki powstał na skutek zdarzenia wywołującego zmianę w dotychczasowym stanie rzeczy, z którym to zdarzeniem ustawodawca wiąże powstanie odpowiedzialności odszkodowawczej. Chodzi zatem o utratę lub zmniejszenie aktywów bądź powstanie lub zwiększenie pasywów osoby poszkodowanej. Z przepisu art. 361 § 2 k.c. wynika obowiązek pełnej kompensacji szkody¹⁰.

1.2. Obowiązek ponoszenia kosztów gospodarowania odpadami przez ich pierwotnego wytwórcę

Przepis art. 3 ust. 1 pkt 6 ustawy o odpadach¹¹ stanowi, iż przez pojęcie odpadów należy rozumieć każdą substancję lub przedmiot, których posiadacz pozbywa się, zamierza się pozbyć lub do których pozbycia się jest obowiązany. W myśl przepisu art. 3 ust. 32 powołanej ustawy pierwotnym wytwórcą odpadów jest natomiast każdy, kogo działalność lub bytowanie powoduje powstawanie odpadów. Opisany wyżej podmiot, na mocy przepisu art. 22 ustawy, ponosi natomiast koszty zagospodarowania pierwotnie wytworzonych przez siebie odpadów, przez co – na podstawie przepisu art. 3 ust. 1 pkt 2 – rozumie się zbieranie, transport i przetwarzanie odpadów, łącznie z nadzorem nad tego rodzaju działaniami, jak również późniejsze postępowanie z miejscami nieszkodliwiania odpadów oraz działania wykonywane w charakterze sprzedawcy odpadów lub pośrednika w obrocie odpadami.

W świetle powyższej regulacji należałoby uznać, iż powstałe po wypadku drogowym oderwane od swojej pierwotnej struktury pozostałości oraz fragmenty pojazdów, jak i płyny eksploatacyjne, które wyciekły z wnętrza pojazdu, mieszczą się w przyjętej przez ustawodawcę definicji odpadów. Elementy te stanowią bowiem zarówno substancje, jak i przedmioty, których w efekcie wypadku komunikacyjnego posiadacz pojazdu pozbywa się. Podkreślić należy, iż sformułowanie *pozbycie* nie zostało w ustawie o odpadach zdefiniowane¹². Jak jednak wynika z powszechnie przyjętego znaczenia, pozbyciem się jest uwolnienie się od czegoś niepotrzebnego lub uciążliwego¹³. Przede wszystkim należy zatem zakładać, że odpad stanowi przedmiot lub substancję, niepotrzebną ich posiadaczom, a nawet będącą dla nich uciążliwą.

9. *Ibidem*.

10. Tak: wyrok sądu rejonowego w Legnicy z 16 kwietnia 2015 r., sygn. VII C 1399/14, LEX nr 1928960.

11. Ustawa z dnia 14 grudnia 2012 r. o odpadach [tekst jedn. Dz. U. 2020, poz. 797].

12. Tak B. Rakoczy, [w:] K. Karpus, B. Rakoczy, *Ustawa o odpadach. Komentarz*, Warszawa 2013, art. 3. el. LEX.

13. *Słownik języka polskiego*, <https://sjp.pwn.pl/sjp/pozbyc-sie;2507171.html> [dostęp: 15.03.2021]. Por. również *Uniwersalny słownik języka polskiego*, [red.] S. Dubisz, PWN, Warszawa 2003, s. 814.

Przenosząc powyższe rozważania na grunt omawianej problematyki, pozostałości wypadku komunikacyjnego niezabrane przez biorących udział w przedmiotowym zdarzeniu posiadaczy pojazdów mechanicznych uznaje się za odpady. Osoby te, poprzez podjęcie decyzji o niezabraniu wyodrębnionych ze struktury pojazdu elementów, ostatecznie podejmują decyzję o uwolnieniu się od obiektów im niepotrzebnych lub wręcz dla nich uciążliwych. Pierwotnym wytwórcą tak powstałych odpadów jest jednak objęty obowiązkowym ubezpieczeniem OC posiadacz pojazdu, albowiem to jego czyn doprowadza do powstania tak rozumianych odpadów. Zdarzenie komunikacyjne spowodowane przez ubezpieczonego prowadzi do opisanego wyżej wyodrębnienia ze struktury pojazdu przedmiotów i substancji, których pozbywają się ich posiadacze (uczestnicy zdarzenia). Taka konstatacja prowadzi z kolei do wniosku, iż koszty zagospodarowania powstałych w wypadku komunikacyjnym odpadów, tj. ich zebrania, transportu oraz przetworzenia, ponosić będzie sprawca zdarzenia drogowego.

Koszty zebrania, transportu oraz przetwarzania pozostawionych na drodze elementów powypadkowych pojazdu powodują powstanie szkody po stronie tego, kto je poniósł, a więc w myśl przepisu art. 822 k.c. ubezpieczyciel zobowiązany jest do wypłaty odszkodowania temu podmiotowi. Jak zatem zdaje się wynikać z przedstawionej argumentacji, to nie na zarządcy drogi spoczywa obowiązek gospodarowania odpadami wytworzonymi przez sprawcę szkody. Doprowadzenie zaś drogi do stanu pełnej użyteczności w ramach obowiązków wykonywanych przez zarządcę powoduje powstanie po jego stronie szkody, za których naprawienie powinien odpowiadać ubezpieczyciel¹⁴.

1.3. Niestosowanie przepisów dotyczących wyłączenia odpowiedzialności ubezpieczyciela za szkodę polegającą na zanieczyszczeniu lub skażeniu środowiska

Podnosi się również¹⁵, iż pozostałości po wypadku komunikacyjnym nie powodują zanieczyszczenia ani skażenia środowiska, w związku z czym odpowiedzialność zakładu ubezpieczeń na podstawie przepisu art. 38 ust. 1 pkt 4 ustawy o ubezpieczeniach obowiązkowych, UFG i PBUK nie jest wyłączona. Na gruncie przepisu art. 3 pkt 49 ustawy – Prawo ochrony środowiska¹⁶ przez zanieczyszczenie rozumie się 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. Emisja wedle regulacji przepisu art. 3 pkt 4 cytowanej ustawy oznacza natomiast wprowadzane bezpośrednio lub pośrednio, w wyniku działalności człowieka, do powietrza, wody, gleby lub ziemi substancje lub energie, takie, jak ciepło, hałas, wibracje lub pola elektromagnetyczne. Ani przywołana powyżej ustawa o ubezpieczeniach obowiązkowych, UFG i PBUK, ani ustawa – Prawo ochrony środowiska nie zawiera definicji legalnej wskazanego w ustawie o ubezpieczeniach obowiązkowych pojęcia skażenia środowiska. Według definicji słownikowej *skażenie* rozumieć należy jako zanieczyszczenie czegoś środkami trującymi lub ciałami promieniotwórczymi i spowodowanie, że stało się

14. Zob. wyrok sądu okręgowego w Olsztynie z 31 stycznia 2019 r., sygn. IX Ca 866/18, LEX nr 2627379; wyrok sądu rejonowego w Legnicy z 17 czerwca 2014 r., sygn. I C 576/14, LEX nr 1905988.

15. Por. wyrok sądu okręgowego w Olsztynie z 31 stycznia 2019 r., sygn. IX Ca 866/18, LEX nr 2627379; wyrok sądu rejonowego w Legnicy z 17 czerwca 2014 r., sygn. I C 576/14, LEX nr 1905988.

16. Ustawa z dnia 27 kwietnia 2001 r. – Prawo ochrony środowiska [tekst jedn. Dz. U. 2020, poz. 1219].

to szkodliwe dla istot żywych. Skażenie może również oznaczać spowodowanie trwałego uszkodzenia lub zeszpecenia czegoś bądź ulegnięcie przez to jakiemuś niekorzystnemu działaniu, jakimś ujemnym wpływom¹⁷.

Przez środowisko, w myśl przepisu art. 3 pkt 39 ustawy – Prawo ochrony środowiska rozumie się ogół elementów przyrodniczych, w tym także przekształconych w wyniku działalności człowieka, a w szczególności: powierzchnię ziemi, kopaliny, wody, powietrze, krajobraz, klimat oraz pozostałe elementy różnorodności biologicznej, a także wzajemne oddziaływania pomiędzy tymi elementami. Do jego elementów niewątpliwie zaliczyć zatem należy również drogę, na której dochodzi do wypadku komunikacyjnego. Co do zasady nieznaczne pozostałości powypadkowe pojazdów w postaci wycieków substancji eksploatacyjnych oraz kawałków karoserii w większości przypadków nie będą stanowiły emisji, która mogłaby zostać uznana za szkodliwą dla zdrowia ludzi lub stanu środowiska, mogłaby powodować szkodę w dobrach materialnych, pogarszać walory estetyczne środowiska lub kolidować z innymi, uzasadnionymi sposobami korzystania ze środowiska¹⁸. Rozmiary pozostałości po wypadkach komunikacyjnych, będących w większości przypadków możliwymi do zebrania elementami karoserii, potłuczonych reflektorów oraz usuwalnymi za pomocą sorbentów płynami, powodują, iż w większości przypadków odpadów tych nie można zakwalifikować jako prowadzących do zanieczyszczenia lub skażenia środowiska¹⁹, a tym samym nie zachodzą podstawy wyłączonej odpowiedzialności zakładu ubezpieczeń, odnoszące się do zanieczyszczenia lub skażenia środowiska, o których mowa w art. 38 ust. 1 pkt 4 ustawy o ubezpieczeniach obowiązkowych, UFG i PBUK.

2. Argumenty przemawiające przeciwko uznaniu odpowiedzialności ubezpieczyciela

Istnieją również ważne argumenty przemawiające za tym, że świadczenie odszkodowawcze spełniane przez ubezpieczyciela OC posiadaczy pojazdów mechanicznych nie powinno obejmować kosztów uprzątnięcia pasa drogowego po wypadku drogowym. Argumenty te odnoszą się zarówno do kwestii fundamentalnej – dotyczącej możliwości uznania poniesionych kosztów uprzątnięcia drogi za szkodę, jak i do problemu ściśle związanego z zakresem odpowiedzialności ubezpieczyciela z obowiązkowego ubezpieczenia OC posiadaczy pojazdów mechanicznych.

2.1. Uprzątnięcie pozostałości po wypadku jako obowiązek zarządcy drogi publicznej

Art. 20 pkt 4 ustawy o drogach publicznych²⁰ stanowi, że „do zarządcy drogi należy w szczególności: [...] utrzymanie nawierzchni drogi, chodników, drogowych obiektów inżynierskich, urządzeń

17. *Słownik języka polskiego*, <https://sjp.pwn.pl/slowniki/skazenie.html> [dostęp: 15.03.2021].

18. Por. wyrok sądu okręgowego w Olsztynie z 31 stycznia 2019 r., sygn. IX Ca 866/18, LEX nr 2627379.

19. Por. wyrok sądu rejonowego w Legnicy z 17 czerwca 2014 r., sygn. I C 576/14, LEX nr 1905988.

20. Ustawa z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych (tekst jedn. Dz. U. 2020, poz. 470, 471, 1087, 2338, Dz. U. 2021, poz. 54).

zabezpieczających ruch i innych urządzeń związanych z drogą, z wyjątkiem części pasa drogowego, o których mowa w art. 20 f pkt 2”.

Z kolei art. 4 pkt 20 tej ustawy definiuje *utrzymanie drogi* jako „wykonywanie robót konserwacyjnych, porządkowych i innych zmierzających do zwiększenia bezpieczeństwa i wygody ruchu, w tym także odśnieżanie i zwalczanie śliskości zimowej”.

Należy więc wnioskować, że wykonywanie prac porządkowych dotyczących dróg publicznych jest zadaniem zarządców dróg. Ustawodawca nie różnicuje tu przyczyn zanieczyszczenia drogi – w każdym przypadku jej uporządkowanie powinno być traktowane jako utrzymanie drogi będące obowiązkiem zarządcy.

Art. 7 ust. 1 pkt 2 ustawy o samorządzie gminnym²¹ stanowi, że „zaspokajanie zbiorowych potrzeb wspólnoty należy do zadań własnych gminy. W szczególności zadania własne obejmują sprawy: [...] gminnych dróg, ulic, mostów, placów oraz organizacji ruchu drogowego”.

Z kolei art. 3 ustawy o finansowaniu infrastruktury transportu lądowego²² stanowi:

„1. Zadania w zakresie budowy, przebudowy, remontu, utrzymania i ochrony dróg oraz zarządzania nimi finansowane są przez:

1) ministra właściwego do spraw transportu za pośrednictwem Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad albo drogowych spółek specjalnego przeznaczenia w odniesieniu do dróg krajowych;

2) samorząd województwa w odniesieniu do dróg wojewódzkich;

3) samorząd powiatowy w odniesieniu do dróg powiatowych.

2. Zadania w zakresie finansowania budowy, przebudowy, remontu, utrzymania i ochrony dróg gminnych oraz zarządzania nimi finansowane są z budżetów gmin.

3. 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”.

Cytowane wyżej przepisy wskazują jednoznacznie, że ustawodawca nałożył na zarządców dróg obowiązek wykonywania i finansowania we własnym zakresie prac porządkowych związanych z utrzymaniem dróg. Zakres i sposób wykonywania tego obowiązku nie jest w żaden sposób uzależniony od tego, kto spowodował zanieczyszczenie drogi i czy było ono następstwem deliktu, za który odpowiedzialność ponosi określony podmiot. Obowiązek wykonywania prac porządkowych przez zarządców dróg publicznych jest bowiem zadaniem o charakterze publicznym, wykonywanym w interesie publicznym²³.

Publiczne jest również finansowanie zadań dotyczących prac porządkowych. Ustawodawca w sposób jednoznaczny wskazał bowiem źródła finansowania realizacji zadań w zakresie utrzymania dróg. Zadania te mają być finansowane przez właściwego ministra lub z budżetów właściwych jednostek samorządu terytorialnego.

21. Ustawa z dnia 8 marca 1990 r. o samorządzie gminnym [tekst jedn. Dz. U. 2020, poz. 713, 1378].

22. Ustawa z dnia 16 grudnia 2005 r. o finansowaniu infrastruktury transportu lądowego [tekst jedn. Dz. U. 2018, poz. 203, Dz. U. 2020, poz. 1747].

23. Por. wyrok sądu rejonowego w Częstochowie z 27 czerwca 2018 r., sygn. VIII GC 2745/17, LEX nr 2631036; wyrok sądu rejonowego w Gliwicach z 19 maja 2015 r., sygn. I C 1725/13, LEX nr 2134131.

Brak ustawowych podstaw dla nałożenia obowiązku finansowania prac porządkowych na drogach na podmioty, które ponoszą odpowiedzialność cywilną za skutki wypadków komunikacyjnych²⁴. Ustawodawca nie wskazał takiego źródła finansowania kosztów prac porządkowych – w całości uznał je za zadania publiczne, finansowane ze środków publicznych. Sąd okręgowy w Łodzi uznał w związku z tym, że „przerzucenie kosztów wykonania ww. obowiązków na ubezpieczyciela OC uczestników kolizji drogowych powodowałoby bezpodstawne wzbogacenie zarządcy drogi, ponieważ środki konieczne do realizacji zadań własnych przewidzianych w ustawie samorządy otrzymują w ramach odpowiednich subwencji i dotacji budżetowych”²⁵.

Należy podkreślić, że wypadki komunikacyjne zdarzają się w czasie normalnego korzystania z dróg przed użytkowników ruchu. Wypadki drogowe są nieodłączną częścią ruchu drogowego – występują nie tylko wówczas, gdy uczestnicy ruchu naruszają zasady, ale również wtedy, gdy zasady ruchu są przestrzegane. Jak wiadomo, odpowiedzialność cywilna za szkody wyrządzone wskutek ruchu pojazdu nie musi wiązać się z jakimkolwiek zawinieniem odpowiedzialnego odszkodowawczo posiadacza pojazdu, w tym z naruszeniem przezeń przepisów ruchu drogowego (w szczególności wówczas, gdy odpowiedzialność cywilną posiadacz pojazdu ponosi na zasadzie ryzyka – art.436 §1 w związku z art.435 §1 k.c.).

Jest zatem całkowicie zgodne z założeniami aksjologicznymi systemu prawnego wskazanie, że wykonywanie określonych zadań i pokrywanie określonych kategorii kosztów związanych z ruchem drogowym jest obowiązkiem publicznym. Użytkownicy ruchu finansują wykonywanie tych zadań jako podatnicy, a nie w sposób zindywidualizowany – jako konkretne osoby, z których działaniem lub zaniechaniem wiąże się powstanie określonego wydatku.

2.2. Ustawowy zakres odpowiedzialności ubezpieczyciela w ubezpieczeniu OC posiadaczy pojazdów mechanicznych

Art. 34 ust.1 ustawy o ubezpieczeniach obowiązkowych, UFG i PBUK stanowi, że z ubezpieczenia OC posiadaczy pojazdów mechanicznych przysługuje odszkodowanie, jeżeli posiadacz lub kierujący pojazdem mechanicznym są obowiązani do odszkodowania za wyrządzoną w związku z ruchem tego pojazdu szkodę, będącą następstwem śmierci, uszkodzenia ciała, rozstroju zdrowia bądź też utraty, zniszczenia lub uszkodzenia mienia.

Dla udzielenia odpowiedzi na pytanie o zakres odpowiedzialności ubezpieczyciela w odniesieniu do kosztów uprzątnięcia pasa drogowego istotne są sformułowania użyte przez ustawodawcę w końcowej części cytowanego przepisu. Chodzi o wykładnię pojęcia „odszkodowanie za wyrządzoną w związku z ruchem tego pojazdu szkodę, będącą następstwem [...] utraty, zniszczenia lub uszkodzenia mienia”. Rozważyć należy znaczenie określenia: *zniszczenie lub uszkodzenie mienia*. Czy zanieczyszczenie, zabrudzenie jezdni, pozostawienie na jezdni części pojazdów jest „zniszczeniem lub uszkodzeniem mienia”?

Jak się zdaje, że zniszczeniem lub uszkodzeniem mienia mamy do czynienia wyłącznie wówczas, gdy dochodzi do naruszenia fizycznej postaci danego przedmiotu materialnego, spowodowania

24. Por. wyrok sądu rejonowego w Kielcach z 28 grudnia 2016 r., sygn. I C 1523/16, Portal Orzeczeń Sądów Powszechnych, [http://orzeczenia.kielce.sr.gov.pl/content/\\$N/152005150000503_I_C_001523_2016_Uz_2016-12-28_001](http://orzeczenia.kielce.sr.gov.pl/content/$N/152005150000503_I_C_001523_2016_Uz_2016-12-28_001) [dostęp: 15.03.2021].

25. Wyrok sądu okręgowego w Łodzi z dnia 18 czerwca 2020 r. sygn. XIII Ga 55/20, LEX nr 3030499.

jego odkształceń, ubytków, dezintegracji. Mienie zniszczone traci bezpowrotnie swą formę, zaś mienie uszkodzone zwykle jest przywracane do swej formy pierwotnej poprzez naprawę.

Wątpliwości dotyczyć mogą tego, czy zanieczyszczenie pasa drogowego polegające na pozostawieniu na nim pozostałości uszkodzonych w wypadku pojazdów (lub innych przedmiotów uszkodzonych lub zniszczonych w wypadku komunikacyjnym) może być określane jako uszkodzenie lub zniszczenie nawierzchni i czy usunięcie tych pozostałości powinno być określane jako naprawienie nawierzchni.

Intuicja językowa prowadzi do wniosku, że sam fakt obecności na jezdni pozostałości pojazdów i innych przedmiotów, nie może być określane jako jej uszkodzenie. Usunięcie pozostałości jest sprzątnięciem, a nie naprawą. Te dwa słowa mają w języku polskim rozłączne znaczenia – użytkownicy języka polskiego z pewnością nigdy nie opiszą *sprzątnania* jako czynności *naprawiania* sprzątnanej przestrzeni. Skoro się jej nie naprawia, to nie jest ona uszkodzona.

Zapewne nieco mniej oczywiste są wnioski dotyczące zanieczyszczenia pasa drogowego polegającego na rozlaniu się na nim płynów eksploatacyjnych z uszkodzonych pojazdów. Płynów tych nie można usunąć tak łatwo, jak to jest z pozostałościami uszkodzonych pojazdów. Płyny pozostają na powierzchni jezdni lub też wnikają na pewną głębokość w nawierzchnię. Niejednokrotnie konieczne jest użycie specjalistycznych środków chemicznych celem neutralizacji płynów eksploatacyjnych i ich usunięcia. Można więc rzec, że nawierzchnia jest *zmywana* lub *czyszczona*.

Rozważyć trzeba, czy pas drogowy pokryty płynami eksploatacyjnymi z uszkodzonych pojazdów jest zatem uszkodzony lub zniszczony. Zapewne w niektórych, najbardziej drastycznych wypadkach może tak być. Chodzi o sytuacje, gdy oddziaływanie płynów eksploatacyjnych na nawierzchnię drogi było tak znaczące, że procedury o naturze porządkowej (*zmywanie*) nie są wystarczające dla przywrócenia stanu używalności. Konieczna jest wówczas naprawa polegająca na położeniu nowej nawierzchni.

Jeżeli jednak wystarczające jest *zmycie* nawierzchni, wówczas zastosowane działanie ma naturę porządkową – nie jest naprawą uszkodzonego przedmiotu, lecz czyszczeniem przedmiotu zabrudzonego. Nie mamy wówczas do czynienia z uszkodzeniem lub zniszczeniem, lecz jedynie z zabrudzeniem²⁶.

Wnioski

Orzecznictwo sądowe dotyczące kwestii możliwości żądania przez zarządcę drogi zwrotu kosztów usunięcia pozostałości po wypadku komunikacyjnym i uprzątnięcia nawierzchni od ubezpieczyciela OC posiadaczy pojazdów mechanicznych jest bardzo niejedolite. Przedstawione wyżej stanowiska różnią się w sposób diametralny.

Autorzy niniejszego artykułu skłaniają się ku podejściu, w myśl którego ubezpieczyciele OC posiadaczy pojazdów mechanicznych nie są zobowiązani do zwrotu kosztów usunięcia pozostałości po wypadku i uprzątnięcia pasa drogi. Brak obowiązku ponoszenia przez ubezpieczycieli tego rodzaju kosztów wynika przede wszystkim ze sposobu zakreślenia zakresu odpowiedzialności ubezpieczeniowej w obowiązkowym ubezpieczeniu OC posiadaczy pojazdów.

26. Por. wyrok sądu okręgowego w Łodzi z 18 czerwca 2020 r., sygn. XIII Ga 55/20, LEX nr 3030499.

Zanieczyszczenie czy zabrudzenie drogi nie jest jej uszkodzeniem lub zniszczeniem. Wniosek taki wynika nie tylko z wykładni językowej, ale i ze sposobu rozumienia założeń aksjologicznych obowiązkowego ubezpieczenia OC posiadaczy pojazdów mechanicznych. Chodzi w nim o ochronę fundamentalnych interesów majątkowych podmiotów poszkodowanych w wypadkach komunikacyjnych. Do interesów takich nie należy interes zarządcy drogi, który wydatkować musi bagatelne (w porównaniu z innymi następstwami szkodowymi wypadków komunikacyjnych) środki na sprzątanie po wypadkach. Uznanie, że zanieczyszczenie drogi nie jest jej uszkodzeniem, ma więc głębsze niżli tylko językowe podstawy. 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 drogi²⁷.

Rodzi się również pytanie, czy zarządca drogi, będący jednocześnie jej właścicielem, może być uznany za poszkodowanego wypadkiem komunikacyjnym. Wskazać należy w tym miejscu na uchwałę pełnego składu Izby Cywilnej Sądu Najwyższego z dnia 8 października 2010 roku²⁸, że uprawnionym do żądania odszkodowania jest tylko ten, kto bezpośrednio poniósł szkodę w następstwie określonego zdarzenia (z wyjątkiem art. 446 § 1 k.c.). Nie sposób więc uznać, że w wyniku wypadku komunikacyjnego osobą bezpośrednio poszkodowaną jest właściciel albo zarządca drogi.

Zapewne równie przekonujący jest argument, zgodnie z którym zarządcy dróg obowiązani są nie tylko do wykonywania prac porządkowych związanych z utrzymaniem dróg, ale i do ich finansowania we własnym zakresie. Źródła tego finansowania mają charakter publiczny i nie są uzależnione od okoliczności, które spowodowały konieczność podjęcia prac porządkowych. Brak podstawy dla roszczeń o zwrot kosztów utrzymania drogi. Powinny być one ponoszone przez zarządców dróg i winny obciążać ich w sposób definitywny.

Rozszerzenie odpowiedzialności ubezpieczyciela z tytułu OC sprawcy szkody na szkody wynikające z zanieczyszczenia jezdni w wyniku kolizji lub wypadku komunikacyjnego mogą godzić we właściwości (naturę) danego stosunku, o którym mowa w przepisie art. 9 ust 1 ustawy o ubezpieczeniach obowiązkowych, UFG i PBUK, bowiem naturę umowy ubezpieczenia komunikacyjnego należy ujmować w kontekście systemowym.

Wykaz źródeł

Bagińska E., Kosmol M., *Zarządzanie drogami publicznymi a problem podstawy odpowiedzialności odszkodowawczej – uwagi na tle orzecznictwa*, „Gdańskie Studia Prawnicze” 2018, tom XXXIX.

27. Zob. szerzej: E. Bagińska, M. Kosmol, *Zarządzanie drogami publicznymi a problem podstawy odpowiedzialności odszkodowawczej – uwagi na tle orzecznictwa*, „Gdańskie Studia Prawnicze” 2018, tom XXXIX, s. 163 i nast.

28. Por. uchwała Sądu Najwyższego z dnia 8 października 2010 r., sygn. III CZP 35/10, OSNC 2011/2/13.

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

Orlicki M., *Ubezpieczenia obowiązkowe*, Wolters Kluwer, Warszawa 2011.

Pokrzywniak J., [w:] Orlicki M., Pokrzywniak J., Raczyński A., *Obowiązkowe ubezpieczenie OC posiadaczy pojazdów mechanicznych*, Oficyna Wydawnicza Branta, Bydgoszcz–Poznań 2007.

Rakoczy B., [w:] Karpus K., Rakoczy B., *Ustawa o odpadach. Komentarz*, Warszawa 2013

Szpunar A., *Ustalenie odszkodowania z tytułu obowiązkowego ubezpieczenia komunikacyjnego*, „Kwartalnik Prawa Prywatnego” 1993, z. 1.

Wąsiewicz A. [oprac. M. Orlicki, M. Wąsiewicz], *Ubezpieczenia komunikacyjne*, Oficyna Wydawnicza Branta, Bydgoszcz–Poznań 2001.

The compensation of costs of cleaning up the road after a traffic accident by the insurer of motor third party liability insurance

The problem of compensation of costs of cleaning up the road after a traffic accident by the insurer of motor third party liability insurance is of great importance for the Polish jurisprudence. The authors present two different lines of case law in this matter – the first one recognizing the liability of the civil liability insurer and the second one dismissing the claims for damages. In the authors' view, insurers are not obliged to reimburse the costs of removing the remains after an accident and cleaning up the road.

Key words: motor third party liability insurance, road operator, destruction or damage to the road.

DR HAB. PROF. UŚ MARIUSZ FRAS – Uniwersytet Śląski, Instytut Nauk Prawnych, Prawo Cywilne i Międzynarodowe.

e-mail: kancelaria-fras@o2.pl, mariusz.fras@us.edu.pl

ORCID: 0000-0002-0033-6909

DR HAB. PROF. UAM MARCIN ORLICKI – radca prawny, specjalista w zakresie prawa cywilnego i prawa ubezpieczeniowego, Uniwersytet im. Adama Mickiewicza, Wydział Prawa i Administracji, Katedra Prawa Cywilnego, Handlowego i Ubezpieczeniowego, członek kolegium redakcyjnego „Prawa Asekuracyjnego” oraz rad nadzorczych spółek grupy GENERALI w Polsce.

e-mail: orlicki@amu.edu.pl

ORCID: 0000-0001-8396-9439

