



Instytut Wymiaru Sprawiedliwości



Odpowiedzialność cywilna za wypadki drogowe
w wybranych państwach europejskich
(Litwa, Republika Czeska, Słowacja, Włochy)

SSR dr Jędrzej M. Kondak



Prawo prywatne
Warszawa 2021

Spis treści

Wprowadzenie	5
I. Litwa	6
1. Zasady ogólne	6
2. Osoba odpowiedzialna	6
3. Wyłączenie odpowiedzialności	6
4. Odpowiedzialność za zderzenie się pojazdów	6
III. Republika Czeska	7
1. Zasady ogólne	7
2. Pojęcie środka transportu i jego ruchu	8
3. Osoby odpowiedzialne za szkodę	8
4. Zakres kompensacji	9
5. Związek przyczynowy	10
6. Okoliczności wyłączające odpowiedzialność	10
7. Odpowiedzialność za zderzenie się pojazdów	10
IV. Słowacja	11
1. Zasady ogólne	11
2. Osoba odpowiedzialna	11
3. Wyłączenie odpowiedzialności	12
4. Zakres kompensacji	13
5. Odpowiedzialność za zderzenie się pojazdów	13
V. Włochy	13
1. Zasady ogólne	13
2. Osoba odpowiedzialna za szkodę	14
3. Okoliczności wyłączające odpowiedzialność	15
4. Wyłączenie odpowiedzialności	15
5. Odpowiedzialność za zderzenie się pojazdów	15
Bibliografia	16

Wprowadzenie

Niniejsze opracowanie zawiera przegląd regulacji dotyczących odpowiedzialności cywilnej za wypadki drogowe (a szerzej: za szkody wywołane ruchem pojazdów) w czterech państwach europejskich: na Litwie, w Republice Czeskiej, na Słowacji i we Włoszech¹.

We wszystkich tych państwach omawiane zagadnienie zostało uregulowane w kodeksach cywilnych i we wszystkich z nich odpowiedzialność ta została ukształtowana jako odpowiedzialność o charakterze szczególnym – nie została oparta na zasadzie winy lecz na zasadzie ryzyka.

Nie sposób jest jednak mówić o jednolitym charakterze odpowiedzialności za ruch pojazdów mechanicznych. Różny jest zakres stosowania tych regulacji (katalog pojazdów, których ruch podlega omawianym regulacjom), różnie określono też osobę odpowiedzialną (mogą to być: posiadacz pojazdu, władający pojazdem jako dzierżyciel, kierujący pojazdem). Również i okoliczności wyłączające odpowiedzialność nie zostały ukształtowane jednolicie.

¹ W oparciu o tłumaczenia pochodzące od autora opracowania, przy czym co do prawa litewskiego opierano się na angielskim tłumaczeniu litewskiego kodeksu cywilnego dostępnym na stronie Sejmu Republiki Litewskiej <https://e-seimas.lrs.lt/portal/legalAct/lt/TAD/TAIS.245495> (dostęp: 9.06.2021 r.).

I. Litwa

1. Zasady ogólne

W prawie litewskim odpowiedzialność za szkody wyrządzone wypadkami drogowymi została zrównana z odpowiedzialnością za prowadzenie innego rodzaju działalności niebezpiecznych, takich jak wykorzystywanie maszyn, energii elektrycznej lub atomowej, używanie substancji wybuchowych lub trujących, działalności budowlanej itp. Odpowiedzialność ta – zgodnie z art. 6.270 ust. 1 litewskiego kodeksu cywilnego z dnia 18 lipca 2000 r. (dalej: lit. k.c.) jest oparta na zasadzie ryzyka.

2. Osoba odpowiedzialna

Osobą odpowiedzialną – zgodnie z art. 6.270 ust. 2 lit. k.c. – jest posiadacz pojazdu albo nawet jego dzierżyciel (wystarczające jest bowiem posiadanie pełnomocnictwa do władania pojazdem).

Władający pojazdem nie będzie odpowiedzialny za szkodę, jeśli wykaże, że utracił władanie pojazdem na skutek bezprawnego działania innej osoby. W takim wypadku odpowiedzialnym staje się osoba, która uzyskała władztwo nad pojazdem. Jeżeli jednak dotychczasowy władający pojazdem utracił nad nim władztwo ze swojej winy, pozostaje odpowiedzialny za szkodę wyrządzoną ruchem tego pojazdu solidarnie z aktualnym władającym tym pojazdem.

3. Wyłączenie odpowiedzialności

Odpowiedzialność przewidziana w art. 6.270 ust. 1 lit. k.c. może być wyłączona wyłącznie w przypadku siły wyższej albo spowodowania szkody działaniem poszkodowanego, o ile było ono umyślne albo cechowało się rażącym niedbalstwem.

4. Odpowiedzialność za zderzenie się pojazdów

W przypadku zderzenia się pojazdów, ich posiadacze lub dzierżyciele odpowiadają względem siebie zgodnie z zasadami ogólnymi, czyli na zasadzie winy (art. 6.270 ust. 5 lit. k.c.).

III. Republika Czeska

1. Zasady ogólne

Regulacja odpowiedzialności za wypadki drogowe w nowym czeskim kodeksie cywilnym², obowiązującym od dnia 1 stycznia 2014 r., nie różni się istotnie od tej, występującej w czechosłowackim kodeksie z 1964 r.³ i – w konsekwencji – także w prawie słowackim. Jest ona bardziej obszerna, jednak posługuje się tyki samymi pojęciami.

Odpowiedzialność za szkody wyrządzone ruchem pojazdów komunikacyjnych jest niezależna od winy i ma charakter obiektywny⁴.

Zgodnie § 2927 ust. 1 czes. k.c.⁵, przewoźnik (*provozovatel*) jest zobowiązany naprawić szkodę wynikającą ze szczególnego charakteru tej operacji. Ten sam obowiązek spoczywa na innej osobie kierującej samochodem, statkiem lub samolotem, chyba że pojazd taki napędzany jest siłą ludzką. Kierujący nie może zostać zwolniony z obowiązku naprawienia szkody, jeżeli szkoda została spowodowana okolicznościami związanymi z przewozem. W myśl ust. 2 tego artykułu⁶ zostanie jednak zwolniony z odpowiedzialności, jeśli udowodni, że nie mógł zapobiec szkodzie, nawet podejmując wszelkie konieczne starania.

Odpowiedzialność za szkody wyrządzone ruchem pojazdów jest niezależna nie tylko od winy, ale i od bezprawności lub zgodności z prawem zachowania osoby odpowiedzialnej⁷ (z wyjątkiem odpowiedzialności za zderzenie się pojazdów – o czym niżej). Podstawą odpowiedzialności jest wspomniany „szczególny charakter” przewozu, a zatem fakt ruchu pojazdu, jego prędkość i waga, ograniczenia kontroli nad pojazdem, ewentualne wady i usterki pojazdu⁸.

Przepisy § 2927–2932 czes. k.c. mają charakter dyspozytywny i mogą być przez strony ustalone inaczej⁹. Granicą tych umownych modyfikacji odpowiedzialności jest § 2898 czes. k.c., zgodnie z którym niedopuszczalne jest wyłączenie z góry odpowiedzialności za uszczerbki spowodowane naruszeniem przyrodzonych praw człowieka, spowodowane umyślnie albo z rażącego niedbalstwa albo wyłączające lub ograniczające prawo słabszej strony do odszkodowania¹⁰.

² Občanský zákoník (z. č. 89/2012 Sb.), dalej: czes. k.c.

³ L. Tichý, J. Hrádek, *Delikt ní právo*, Praha 2017, s. 399.

⁴ M. Pasek [w:] J. Perov, M. Výtisk, V. Beran i in., *Občanský zákoník. Komentář*, Praha 2019, s. 3058.

⁵ *Kdo provozuje dopravu, nahradí škodu vyvolanou zvláštní povahou tohoto provozu. Stejnou povinnost má i jiný provozovatel vozidla, plavidla nebo letadla, ledaže je takový dopravní prostředek poháněn lidskou silou. Povinnosti nahradit škodu se nemůže provozovatel zprostit, byla-li škoda způsobena okolnostmi, které mají původ v provozu.*

⁶ *Jinak se zprostit, prokáže-li, že škodě nemohl zabránit ani při vynaložení veškerého úsilí, které lze požadovat.*

⁷ M. Pasek [w:] J. Perov, M. Výtisk, V. Beran i in., *Občanský...*, s. 3058.

⁸ M. Pasek [w:] J. Perov, M. Výtisk, V. Beran i in., *Občanský...*, s. 3060.

⁹ M. Pasek [w:] J. Perov, M. Výtisk, V. Beran i in., *Občanský...*, s. 3061.

¹⁰ *Nepřihlíží se k ujednání, které předem vylučuje nebo omezuje povinnost k náhradě újmy způsobené člověku na jeho přirozených právech, anebo způsobené úmyslně nebo z hrubé nedbalosti; nepřihlíží se ani k ujednání, které předem vylučuje nebo omezuje právo slabší strany na náhradu jakékoli újmy. V těchto případech se práva na náhradu nelze ani platně vzdát.*

2. Pojęcie środka transportu i jego ruchu

Środki transportu, o których mowa w tym przepisie, obejmują m.in. samochody, motocykle, autobusy, tramwaje, samoloty, statki czy skutery. W doktrynie wskazuje się także na sanie i rowery¹¹. W orzecznictwie uznano za środek transportu również windę czy schody ruchome¹². Ustawodawca czeski zdecydował się nie rozróżniać komunikacji indywidualnej od zbiorowej¹³, ale – o czym będzie mowa niżej – zróżnicował odpowiedzialność osób trudniących się przewozem zawodowo od odpowiedzialności innych osób. Nie ma przy tym znaczenia, czy pojazd ma kierowcę i omawiane regulacje odnoszą się będą także do pojazdów autonomicznych¹⁴.

Pojęcie ruchu środków transportu (*provoz dopravních prostředku*) nie zostało zdefiniowane ustawowo. Rozumie się przez nie rzeczywiste poruszanie się środka komunikacji albo jego zdolność do ruchu i posiadanie wyposażenia technicznego służącego komunikacji¹⁵. Odpowiedzialność objęta omawianą regulacją uwzględnia także szkody spowodowane tą częścią wyposażenia, która nie służy bezpośrednio przewozowi podróżnych lub towarów, takie jak elementy trakcji elektrycznej, tory, semafony itp.¹⁶. Pojazd znajduje się w ruchu, jeżeli porusza się o własnych siłach, ale także jeśli pojazd mechaniczny porusza się bez włączonego silnika albo kiedy jest holowany, a także jeśli się zatrzymuje w celu pobrania towarów albo umożliwienia wsiadania lub wysiadania przez pasażerów, ale nie jeśli jest zaparkowany¹⁷.

3. Osoby odpowiedzialne za szkodę

Osobą odpowiedzialną za szkodę jest podmiot nazywany *provozovatel*. Nie jest proste znalezienie polskiego odpowiednika tego słowa. Pochodzi ono od słowa *provoz*, co oznacza m.in. „ruch, komunikację samochodową”¹⁸. Z kolei czasownik *provozovati* oznacza „zajmować się, trudnić się czymś, prowadzić, wykonywać coś”¹⁹, „uprawiać”²⁰. Nie jest to jednak zawsze „kierujący pojazdem”, skoro *provozovatelem* pojazdu jest jego posiadacz, choć niekoniecznie jego właściciel²¹. Jednak posiadacz zależny (np. najemca) może być uznany za przewoźnika

¹¹ L. Tichý, J. Hrádek, *Deliktní...*, s. 390.

¹² M. Pasek [w:] J. Perov, M. Výtisk, V. Beran i in., *Občanský...*, s. 3059.

¹³ L. Tichý, J. Hrádek, *Deliktní...*, s. 400.

¹⁴ M. Pasek [w:] J. Perov, M. Výtisk, V. Beran i in., *Občanský...*, s. 3059.

¹⁵ L. Tichý, J. Hrádek, *Deliktní...*, s. 391.

¹⁶ L. Tichý, J. Hrádek, *Deliktní...*, s. 391. To, czy na podstawie omawianych przepisów odpowiada posiadacz infrastruktury komunikacyjnej, jest jednak sporne. Por. M. Pasek [w:] J. Perov, M. Výtisk, V. Beran i in., *Občanský...*, s. 3059.

¹⁷ L. Tichý, J. Hrádek, *Deliktní...*, s. 391.

¹⁸ B. Vydra, *Česko-polský slovník*, Praha 1958, s. 393.

¹⁹ B. Vydra, *Česko...*, s. 393.

²⁰ K. Bajger, *Česko-polský a polsko-český slovník*, Ostrava 2003, s. 181.

²¹ L. Tichý, J. Hrádek, *Deliktní...*, s. 395.

tylko jeśli ma pełną swobodę dysponowania pojazdem. Za przewoźnika nie może być uznany np. leasingobiorca uprawniony do zwykłego korzystania z pojazdu bez możliwości dokonywania w nim zmian technicznych, który pokrywał jedynie koszty eksploatacji pojazdu i nie był zobowiązany do ubezpieczenia pojazdu²².

Należy przy tym rozróżnić organizatora komunikacji (*provozovatel dopravy*), co oznacza osobę trudniącą się przewozem dla zysku i posiadającą odpowiednie zezwolenia publiczno-prawne, od osoby władającej środkiem komunikacyjnym (*provozovatel dopravního prostředka*). Ten pierwszy będzie odpowiedzialny także za szkody wyrządzone pojazdem wprowadzonym w ruch siłami człowieka²³.

Zgodnie z § 2928 czes. k.c.²⁴ w przypadku oddania pojazdu do naprawy, jego posiadaczem (przewoźnikiem) staje się osoba, która pojazd ten przyjęła do naprawy.

W myśl zaś § 2929 czes. k.c.²⁵ w przypadku użycia pojazdu przez osobę nieuprawnioną bez wiedzy lub wbrew woli jego *provozovatele*, jego *provozovatel* jest wolny od odpowiedzialności, chyba że umożliwił to swoim zawinionym działaniem. W tym ostatnim przypadku odpowiada on solidarnie ze sprawcą²⁶.

Jeżeli nie da się ustalić *provozovatele*, odpowiedzialny za szkodę jest właściciel pojazdu (§ 2930 czes. k.c.²⁷). Odpowiedzialność ta ma charakter subsydiarny i opiera się na nieobalonym domniemaniu, że w przypadku, gdy nie da się ustalić innego *provozovatele*, jest nim sam właściciel pojazdu²⁸.

4. Zakres kompensacji

Naprawnieniu podlega w całości szkoda na osobie. Naprawienie szkody na mieniu podlega ograniczeniom, jako że zgodnie z § 2931 czes. k.c.²⁹ szkoda wynikająca ze zniszczenia lub kradzieży rzeczy poszkodowanego obciąża *provozovatele* odpowiedzialnego za zdarzenie tylko, jeśli poszkodowany nie miał możliwości zadbania o te rzeczy. Sytuacja taka występuje np. jeśli poszkodowany w wyniku wypadku utracił przytomność, doznał szkody czy

²² L. Tichý, J. Hrádek, *Deliktní...*, s. 395–396. Por. też M. Pasek [w:] J. Perov, M. Výtisk, V. Beran i in., *Občanský...*, s. 3059.

²³ M. Pasek [w:] J. Perov, M. Výtisk, V. Beran i in., *Občanský...*, s. 3059.

²⁴ *Je-li dopravní prostředek v opravě, považuje se za jeho provozovatele osoba, která dopravní prostředek převzala k opravě.*

²⁵ *Místo provozovatele nahradí škodu ten, kdo použije dopravního prostředku bez vědomí nebo proti vůli provozovatele. Provozovatel nahradí škodu společně a nerozdílně s ním, pokud mu takové užití dopravního prostředku z nedbalosti umožnil.*

²⁶ L. Tichý, J. Hrádek, *Deliktní...*, s. 399.

²⁷ *Nelze-li provozovatele určit, platí, že jím je vlastník dopravního prostředku.*

²⁸ M. Pasek [w:] J. Perov, M. Výtisk, V. Beran i in., *Občanský...*, s. 3064.

²⁹ *Vznikla-li škoda na věci jejím odcizením nebo ztrátou, nahradí provozovatel tuto škodu, jen pokud poškozený neměl možnost věc opatrovat.*

dezorientacji albo został odwieziony do szpitala³⁰. Należy jednak zauważyć, że przepis ten nie wyłącza odpowiedzialności przewoźnika za bagaż podróżnego na podstawie umowy przewozu (§ 2554 czes. k.c.).

5. Związek przyczynowy

Pomiędzy ruchem środka transportu a szkodą musi występować normalny związek przyczynowy (*adekvatní kauzalita*)³¹.

6. Okoliczności wyłączające odpowiedzialność

Odpowiedzialność kierującego pojazdem jest wyłączona w przypadku tzw. nieuniknionego zdarzenia (*nevyhnutelná událost*). Pojęcie to obejmuje wszystkie przypadki wyrządzenia szkody w sytuacji, w której kierujący pojazdem nie mógł uniknąć zdarzenia nawet przy podjęciu wszelkich koniecznych starań. Chodzi tu przy tym wyłącznie o przyczynę pochodzącą z zewnątrz, taką jak wichura, powódź, zachowanie się osoby trzeciej albo zwierzęcia³². Chodzi o najwyższy poziom staranności, jakiego można było w danych okolicznościach od kierującego pojazdem wymagać, ustalany w oparciu o obiektywny miernik staranności³³. Nieuniknionym zdarzeniem nie są wada albo awaria środka transportu, gdyż stanowi to okoliczność związaną z przewozem³⁴.

7. Odpowiedzialność za zderzenie się pojazdów

Powyższej regulacji nie podlega naprawienie szkody wyrządzonej *provozovatelom* pojazdów, które uległy zderzeniu (ale już podlega tym przepisom naprawienie szkody wyrządzonej w wyniku tego zderzenia innym osobom³⁵). W takim przypadku, zgodnie z § 2932 czes. k.c.³⁶, *provozovatele* są zobowiązani do naprawienia szkody stosownie do swojego udziału w wyrządzeniu szkody. Odpowiedzialność ta nie opiera się na zbiegu winy *culpa concurrens*),

³⁰ M. Pasek [w:] J. Perov, M. Výtisk, V. Beran i in., *Občanský...*, s. 3065.

³¹ L. Tichý, J. Hrádek, *Deliktní...*, s. 392.

³² M. Pasek [w:] J. Perov, M. Výtisk, V. Beran i in., *Občanský...*, s. 3061.

³³ L. Tichý, J. Hrádek, *Deliktní...*, s. 394, 399, M. Pasek [w:] J. Perov, M. Výtisk, V. Beran i in., *Občanský...*, s. 3061.

³⁴ L. Tichý, J. Hrádek, *Deliktní...*, s. 395.

³⁵ M. Pasek [w:] J. Perov, M. Výtisk, V. Beran i in., *Občanský...*, s. 3065.

³⁶ *Střetnou-li se provozu dvou nebo více provozovatelů a jedná-li se o vypořádání mezi těmito provozovateli, vypořádají se provozovatelé podle své účasti na způsobení vzniklé škody.*

lecz wyłącznie na zbiegu przyczyn (*causa concurrens*). Stopień winy osób odpowiedzialnych za szkodę może być brany pod uwagę jako jedna z wielu okoliczności decydujących o udziale każdej z nich w spowodowaniu szkody. Istotne znaczenie dla ustalenia przyczyn szkody ma natomiast kwestia bezprawności zachowania kierujących pojazdami, a zatem przede wszystkim to, który i w jakim zakresie naruszył zasady ruchu drogowego³⁷. Odpowiedzialność za szkodę wywołaną zderzeniem się pojazdów mechanicznych jest wyłączona w sytuacji wskazanej w § 2927 ust. 2 czes. k.c., tzn. w sytuacji, w której niemożliwe było zapobieżenie szkodzie nawet przy dołożeniu najwyższej staranności³⁸.

IV. Słowacja

1. Zasady ogólne

Zgodnie z § 427 ust. 1 słowackiego kodeksu cywilnego³⁹, osoby fizyczne i prawne wykonujące transport odpowiadają za szkody wyrządzone w związku ze szczególnym charakterem tego przewozu⁴⁰. Zgodnie zaś z ust. 2 tego paragrafu, na takiej samej zasadzie odpowiada władający pojazdem silnikowym, łodzią silnikową albo samolotem⁴¹.

Odpowiedzialność ta jest niezależna od bezprawności czy zawinienia osoby odpowiedzialnej i opiera się wyłącznie na zasadzie ryzyka wynikającego z używania środków transportu⁴².

Szczególny charakter przewozu (albo też ruchu pojazdu) to okoliczność, która ze względu na swoje zewnętrzne działanie wywołała szkodę, czyli np. prędkość pojazdu, jazda pod prąd, wady pojazdu itp.⁴³.

2. Osoba odpowiedzialna

Paragraf 427 słow. k.c. rozróżnia dwie kategorie osób odpowiedzialnych. Ustęp 1 tego przepisu dotyczy osób, które zawodowo trudnią się przewozem. W takim wypadku odpowiadają one za szkodę niezależnie od tego, jakimi środkami lokomocji się posługują, a zatem przepis

³⁷ M. Pasek [w:] J. Perov, M. Výtisk, V. Beran i in., *Občanský...*, s. 3066–3067.

³⁸ M. Pasek [w:] J. Perov, M. Výtisk, V. Beran i in., *Občanský...*, s. 3067.

³⁹ Ustawa nr 40/1964 Kodeks cywilny (*Občiansky zákonník*), dalej: słow. k.c. Precyzyjniej rzecz ujmując, mamy tu do czynienia z czechosłowackim kodeksem cywilnym z 1964 r., który obowiązuje na Słowacji, w związku z czym zasadne jest uwzględnienie także dorobku nauki czechosłowackiej i czeskiej sprzed roku 2012.

⁴⁰ *Fyzické a právnické osoby vykonávajúce dopravu zodpovedajú za škodu vyvolanú osobitnou povahou tejto prevádzky.*

⁴¹ *Rovnako zodpovedá aj iný prevádzateľ motorového vozidla, motorového plavidla, ako aj prevádzateľ lietadla.*

⁴² J. Švestka [w:] M. Knappová, J. Švestka, J. Dvořák (red.), *Občanské právo hmotné*, t. 2, Praha 2006, s. 538.

⁴³ A. Dulak [w:] J. Lazar (red.), *Občianske právo hmotné*, t. 2, Bratislava 2006, s. 335, J. Švestka [w:] M. Knappová, J. Švestka, J. Dvořák (red.), *Občanské...*, s. 542.

ten dotyczyć będzie nie tylko odpowiedzialności za ruch pojazdów mechanicznych, ale także np. wozów konnych)⁴⁴. Ustęp 2 dotyczy zaś wszystkich, którzy mają prawną albo faktyczną możliwość korzystania z pojazdu, a zatem niekonieczne jego właściciela, kierującego pojazdem czy sprawcy szkody⁴⁵.

Odpowiedzialność ta ma charakter obiektywny i dotyczy także szkód powstałych na skutek użycia pojazdu przez osobę nieuprawnioną, do czego jednak doszło na skutek niedbalstwa władającego pojazdem⁴⁶. Odpowiedzialność władającego pojazdem jest bowiem wyłączona, jedynie jeżeli szkoda została spowodowana działaniem osoby, która posłużyła się środkiem transportu bez wiedzy przewoźnika. W takim przypadku odpowiedzialność osoby nieuprawnionej także opiera się na zasadzie ryzyka⁴⁷. Jeżeli jednak użycie pojazdu było skutkiem zaniedbania osoby władającej pojazdem, odpowiedzialność obu tych osób jest solidarna (§ 430 ust. 1 słow. k.c.⁴⁸).

W przypadku naprawy środka transportu, odpowiedzialność spoczywa na osobie, która tej naprawy dokonuje, w takim samym zakresie jak na przewoźniku (§ 430 ust. 2 słow. k.c.⁴⁹).

3. Wyłączenie odpowiedzialności

W myśl § 428 słow. k.c.⁵⁰ osoba odpowiedzialna nie może zwolnić się ze swojej odpowiedzialności, jeśli szkoda została wyrządzona okolicznościami mającymi swoją przyczynę w ruchu pojazdu (lecz nie np. organizacją przewozu⁵¹, albo okolicznościami zewnętrznymi, np. warunkami atmosferycznymi), w przeciwnym razie do wyłączenia odpowiedzialności konieczne jest dochowanie najwyższej staranności, jakiej można było od osoby odpowiedzialnej oczekiwać. Drugą okolicznością wyłączającą odpowiedzialność jest powstanie szkody z winy poszkodowanego (art. 441 słow. k.c.)⁵².

⁴⁴ A. Dulak [w:] J. Lazar (red.), *Občianske...*, s. 334.

⁴⁵ A. Dulak [w:] J. Lazar (red.), *Občianske...*, s. 334, J. Švestka [w:] M. Knappová, J. Švestka, J. Dvořák (red.), *Občianské...*, s. 539.

⁴⁶ A. Dulak [w:] J. Lazar (red.), *Občianske...*, s. 334.

⁴⁷ J. Švestka [w:] M. Knappová, J. Švestka, J. Dvořák (red.), *Občianské...*, s. 542.

⁴⁸ *Namiesto prevádzateľa zodpovedá ten, kto použije dopravný prostriedok bez vedomia alebo proti vôli prevádzateľa. Prevádzateľ zodpovedá spoločne s ním, ak takéto použitie dopravného prostriedku svojou nedbalosťou umožnil.*

⁴⁹ *Ak je dopravný prostriedok v oprave, zodpovedá po čas opravy prevádzateľ podniku, v ktorom sa oprava vykonáva, a to rovnako ako prevádzateľ dopravného prostriedku.*

⁵⁰ *Svojej zodpovednosti sa nemôže prevádzateľ zbaviť, ak bola škoda spôsobená okolnosťami, ktoré majú pôvod v prevádzke. Inak sa zodpovednosti zbaví, len ak preukáže, že sa škode nemohlo zabrániť ani pri vynaložení všetkého úsilia, ktoré možno požadovať.*

⁵¹ J. Švestka [w:] M. Knappová, J. Švestka, J. Dvořák (red.), *Občianské...*, s. 544.

⁵² A. Dulak [w:] J. Lazar (red.), *Občianske...*, s. 335., J. Švestka [w:] M. Knappová, J. Švestka, J. Dvořák (red.), *Občianské...*, s. 543.

4. Zakres kompensacji

Odpowiedzialność dotyczy zarówno szkód na osobie, jak i na mieniu (§ 429 słow. k.c.).

5. Odpowiedzialność za zderzenie się pojazdów

W przypadku zbiegu odpowiedzialności kilku władających pojazdem, w czym mieści się także zderzenie dwóch lub więcej pojazdów⁵³, odpowiadają oni między sobą w zależności od ich udziału w wyrządzeniu szkody (§ 431 słow. k.c.⁵⁴), to znaczy, w stopniu, w jakim okoliczności (zarówno o charakterze obiektywnym, jak i subiektywnym) wyrządzenia szkody można przypisać każdemu z władających pojazdem⁵⁵. Względem innych osób odpowiadają oni solidarnie⁵⁶.

V. Włochy

1. Zasady ogólne

Zgodnie z art. 2054 ust. 1 włoskiego kodeksu cywilnego⁵⁷, kierujący pojazdem innym niż szynowy jest zobowiązany naprawić szkodę na osobie lub rzeczy spowodowaną ruchem tego pojazdu, chyba że wykaze, iż zrobił wszystko co było możliwe w celu uniknięcia szkody⁵⁸.

Omawiany przepis dotyczy zatem wszystkich pojazdów, które nie poruszają się po szynach, niekoniecznie pojazdów mechanicznych, ale także pojazdów napędzanych siłą zwierząt pociągowych albo mięśni samego kierującego⁵⁹. Musi to być jednak pojazd służący przemieszczaniu się po lądzie, co wyklucza z tego katalogu wózki czy taczki⁶⁰.

Obowiązek naprawienia szkody dotyczy szkody wyrządzonej jakimkolwiek poszkodowanemu, także przewożonemu w pojeździe, którego ruch spowodował szkodę, chociażby nawet był przewożony za darmo albo z grzeczności⁶¹. Pogląd przeciwny, który dominował początkowo, uzasadniano działaniem osoby przewożonej na własne ryzyko, która – godząc

⁵³ A. Dulak [w:] J. Lazar (red.), *Občianske...*, s. 336.

⁵⁴ *Ak sa stretnú prevádzky dvoch alebo viacerých prevádzateľov a ak ide o vypořádanie medzi týmito prevádzateľmi, zodpovedajú podľa účasti na spôsobe vzniku škody.*

⁵⁵ J. Švestka [w:] M. Knappová, J. Švestka, J. Dvořák (red.), *Občanské...*, s. 547.

⁵⁶ A. Dulak [w:] J. Lazar (red.), *Občianske...*, s. 337.

⁵⁷ *Codice civile* z dnia 16 marca 1942 r., dalej: wł. k.c.

⁵⁸ *Il conducente di un veicolo senza guida di rotaie è obbligato a risarcire il danno prodotto a persone o a cose dalla circolazione del veicolo, se non prova di aver fatto tutto il possibile per evitare il danno.*

⁵⁹ A. Torrente, P. Schlesinger, *Manuale di diritto privato*, Milano 2017, s. 940.

⁶⁰ F. Gazzoni, *Manuale di diritto privato*, Napoli 1998, s. 688.

⁶¹ M. Riario Sforza [w:] R. Carleo, S. Martuccelli, S. Ruperto (red.), *Istituzioni di diritto privato*, Roma 2015, s. 1034.

się na przewóz – miała akceptować ryzyko związane z ruchem drogowym – pogląd ten ma jednak obecnie walor wyłącznie historyczny⁶². Kierującym jest nie tylko osoba, która w chwili zdarzenia kieruje pojazdem, ale także ta, która kierowała nim bezpośrednio wcześniej (np. osoba, która zaparkowała pojazd nie zaciągając następnie hamulca ręcznego)⁶³.

Odpowiedzialność dotyczy szkody wyrządzonej na drodze publicznej albo otwartej dla publiczności, a nie np. na prywatnej drodze na czyjejś posiadłości⁶⁴. Wskazuje się, że decydującym kryterium pozwalającym na rozróżnienie drogi otwartej dla publiczności od drogi prywatnej jest to, czy ruch pojazdów i pieszych jest na niej zbliżony do tego, jaki występuje na drogach publicznych czy też nie⁶⁵.

W doktrynie włoskiej (w przeciwieństwie do orzecznictwa) uważa się, że omawiana odpowiedzialność nie jest oparta na zasadzie winy, lecz ma charakter obiektywny, a zatem że niewystarczające dla uwolnienia się od odpowiedzialności będzie wykazanie przez kierującego pojazdem, że dochował należytej staranności, lecz konieczne będzie wykazanie przez niego, że szkoda była rezultatem przypadku (*il caso fortuito*) albo zachowania poszkodowanego, które narusza związek przyczynowy pomiędzy ruchem pojazdu a szkodą⁶⁶.

2. Osoba odpowiedzialna za szkodę

Osobą odpowiedzialną w prawie włoskim jest kierujący pojazdem (*il conducente*).

Na podstawie ust. 3 art. 2054 wł. k.c.⁶⁷ solidarną odpowiedzialność z kierującym pojazdem ponosi właściciel pojazdu, a w jego miejsce – użytkownik lub nabywca z zastrzeżeniem prawa własności. Katalog ten jest zamknięty, w związku z czym odpowiedzialność solidarna nie rozciąga się np. na najemcę czy biorącego w użyczenie⁶⁸ (o ile oczywiście, nie byli oni kierującymi pojazdem). Omawiana odpowiedzialność ma charakter obiektywny i opiera się wyłącznie na władztwie nad pojazdem⁶⁹. Osoba odpowiedzialna solidarnie może się od niej uwolnić wykazując, że użycie pojazdu przez kierującego miało miejsce wbrew jej woli, przy czym owa wola powinna przybrać formę konkretnego zachowania, a nie wyłącznie samego oświadczenia o zakazie użycia pojazdu⁷⁰. Podnosi się, że odpowiedzialność ta jest również

⁶² Por. A. Torrente, P. Schlesinger, *Manuale...*, s. 941.

⁶³ A. Torrente, P. Schlesinger, *Manuale...*, s. 940.

⁶⁴ A. Torrente, P. Schlesinger, *Manuale...*, s. 940.

⁶⁵ F. Gazzoni, *Manuale...*, s. 688.

⁶⁶ M. Riario Sforza, [w:] R. Carleo, S. Martuccelli, S. Ruperto (red.), *Istituzioni...*, s. 1034; F. Gazzoni, *Manuale...*, s. 688–689.

⁶⁷ *Il proprietario del veicolo, o, in sua vece, l'usufruttuario o l'acquirente con patto di riservato dominio*[1523], è responsabile in solido col conducente, se non prova che la circolazione del veicolo è avvenuta contro la sua volontà.

⁶⁸ M. Riario Sforza, [w:] R. Carleo, S. Martuccelli, S. Ruperto (red.), *Istituzioni...*, s. 1035; F. Gazzoni, *Manuale...*, s. 688.

⁶⁹ M. Riario Sforza, [w:] R. Carleo, S. Martuccelli, S. Ruperto (red.), *Istituzioni...*, s. 1035.

⁷⁰ M. Riario Sforza, [w:] R. Carleo, S. Martuccelli, S. Ruperto (red.), *Istituzioni...*, s. 1035; F. Gazzoni, *Manuale...*, s. 688.

wyłączona, jeśli właściciel powierzył pojazd we władanie profesjonalście, takiemu jak pracownik parkingu czy mechanik samochodowy⁷¹.

3. Okoliczności wyłączające odpowiedzialność

W nauce włoskiej wskazuje się, że odpowiedzialność wyłącza jedynie taka przyczyna zewnętrzna (*la causa estranea*), która uniemożliwia jakikolwiek manewr w celu uniknięcia szkody⁷². Kwestia ta jednak jest sporna, jako że pojęcie „wykazanie uczynienia wszystkiego co możliwe” może również być rozumiane jako wykazanie braku winy w powstaniu szkody⁷³.

4. Wyłączenie odpowiedzialności

Zgodnie z art. 2054 ust. 4 wł. k.c., osoba odpowiedzialna za szkodę na podstawie omówionych wyżej przepisów, odpowiada zawsze za szkody wyrządzone wadami konstrukcyjnymi lub brakami w utrzymaniu pojazdu. Odpowiedzialność za szkody wyrządzone tymi przyczynami ma charakter obiektywny, jest niezależna w jakimkolwiek stopniu od winy sprawcy, jego niedbalstwa. Co do wyłączenia tej odpowiedzialności, to zarysowują się w prawie włoskim dwa stanowiska. Zgodnie z pierwszym, odpowiedzialność, o której mowa w art. 2054 ust. 4 wł. k.c., nie może być wyłączona poprzez jakąkolwiek okoliczność egzoneracyjną⁷⁴. Zgodnie zaś z drugim, do wyłączenia omawianej odpowiedzialności nie prowadzi dowód braku winy, ale że wyłącza ją przypadek, siła wyższa albo stan wyższej konieczności⁷⁵. W przypadku wad konstrukcyjnych, odpowiedzialność właściciela i kierującego pojazdem jest solidarna z odpowiedzialnością konstruktora pojazdu (art. 2043 wł. k.c.)⁷⁶.

5. Odpowiedzialność za zderzenie się pojazdów

W przypadku zderzenia się dwóch pojazdów, domniemywa się, że każdy z nich w równym stopniu przyczynił się do powstania szkody (art. 2054 ust. 2 wł. k.c.⁷⁷), przy czym jest to

⁷¹ F. Gazzoni, *Manuale...*, s. 688.

⁷² A. Torrente, P. Schlesinger, *Manuale...*, s. 940.

⁷³ Oba stanowiska omawia M. Riario Sforza, [w:] R. Carleo, S. Martuccelli, S. Ruperto (red.), *Istituzioni...*, s. 1036.

⁷⁴ M. Riario Sforza, [w:] R. Carleo, S. Martuccelli, S. Ruperto (red.), *Istituzioni...*, s. 1035; A. Torrente, P. Schlesinger, *Manuale...*, s. 939–40.

⁷⁵ F. Gazzoni, *Manuale...*, s. 689.

⁷⁶ F. Gazzoni, *Manuale...*, s. 689.

⁷⁷ *Nel caso di scontro tra veicoli si presume, fino a prova contraria, che ciascuno dei conducenti abbia concorso ugualmente a produrre il danno subito dai singoli veicoli.*

domniemanie obalalne (*praesumptio iuris tantum*)⁷⁸. Przepis ten postrzega się w nauce włoskiej albo jako domniemanie winy, albo jako domniemanie odpowiedzialności i obalić je można wyłącznie przez wykazanie określonych czynników sprawczych, tj. wyłącznej winy jednego z kierujących albo innej przyczyny wpływającej na związek przyczynowy pomiędzy ruchem pojazdów biorących udział w zdarzeniu a szkodą⁷⁹. W nauce włoskiej pojawił się pogląd, że domniemanie to nie znajduje zastosowania do szkód wyrządzonych osobom przewożonym z grzeczności⁸⁰.

Bibliografia

- Bajger K., *Česko-polský a polsko-český slovník*, Ostrava 2003.
 Carleo R., Martuccelli S., Ruperto S. (red.), *Istituzioni di diritto privato*, Roma 2015.
 Gazzoni F., *Manuale do diritto privato*, Napoli 1998.
 Knappová M., Švestka J., Dvořák J. (red.), *Občanské právo hmotné*, t. 2, Praha 2006.
 Lazar J. (red.), *Občianske právo hmotné*, t. 2, Bratislava 2006.
 Perov J., Výtisk M., Beran V. i in., *Občanský zákoník. Komentář*. Praha 2019.
 Tichý L., Hrádek J., *Deliktní právo*, Praha 2017.
 Torrente A., Schlesinger P., *Manuale di diritto privato*, Milano 2017.
 Vydra B., *Česko-polský slovník*, Praha 1958.

⁷⁸ A. Torrente, P. Schlesinger, *Manuale...*, s. 941.

⁷⁹ M. Riario Sforza, [w:] R. Carleo, S. Martuccelli, S. Ruperto (red.), *Istituzioni...*, s. 1035.

⁸⁰ F. Gazzoni, *Manuale...*, s. 688.