

Uchwała składu siedmiu sędziów z dnia 22 kwietnia 2005 r., III CZP 99/04

Sędzia SN Tadeusz Wiśniewski (przewodniczący)

Sędzia SN Mirosław Bączyk

Sędzia SN Gerard Bieniek

Sędzia SN Helena Ciepla

Sędzia SN Stanisław Dąbrowski

Sędzia SN Zbigniew Kwaśniewski (sprawozdawca)

Sędzia SN Henryk Pietrkowski

Sąd Najwyższy po rozstrzygnięciu w Izbie Cywilnej na posiedzeniu jawnym w dniu 22 kwietnia 2005 r., przy udziale prokuratora Prokuratury Krajowej Piotra Wiśniewskiego, zagadnienia prawnego przedstawionego przez Rzecznika Ubezpieczonych we wniosku z dnia 20 grudnia 2004 r.:

"Czy na podstawie art. 38 pkt 1 ustawy z dnia 22 maja 2003 r. o ubezpieczeniach obowiązkowych, Ubezpieczeniowym Funduszu Gwarancyjnym i Polskim Biurze Ubezpieczycieli Komunikacyjnych (Dz.U. Nr 124 poz. 1152) zakład ubezpieczeń nie odpowiada za szkodę, gdy posiadaczem pojazdu mechanicznego, w którym wyrządzono szkodę i którym szkodę wyrządzono jest bank, będący kredytodawcą, na którego przeniesiono własność obu pojazdów w drodze umowy przewłaszczenia na zabezpieczenie lub też leasingodawca, będący właścicielem obu pojazdów?"

podjął uchwałę:

Przepis art. 38 pkt 1 ustawy z dnia 22 maja 2003 r. o ubezpieczeniach obowiązkowych, Ubezpieczeniowym Funduszu Gwarancyjnym i Polskim Biurze Ubezpieczycieli Komunikacyjnych (Dz.U. Nr 124, poz. 1152 ze zm.) nie ma zastosowania, jeżeli właścicielem uszkodzonego lub zniszczonego pojazdu mechanicznego i pojazdu mechanicznego kierowanego przez sprawcę szkody jest bank kredytujący, na którego przewłaszczone własność tych pojazdów, lub finansujący na podstawie umowy leasingu, którzy oddali je w posiadanie zależne.

Uzasadnienie

Rzecznik Ubezpieczonych, działając na podstawie art. 28 ustawy z dnia 22 maja 2003 r. o nadzorze ubezpieczeniowym i emerytalnym oraz Rzeczniku Ubezpieczonych (Dz.U. Nr 124, poz. 1153 ze zm.), wystąpił z wnioskiem o podjęcie przez Sąd Najwyższy uchwały rozstrzygającej zagadnienie prawne przedstawione na wstępie. (...)

Prokurator Prokuratury Krajowej wnosił o udzielenie odpowiedzi, że odpowiedzialność ubezpieczyciela z umowy obowiązkowego ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej posiadaczy pojazdów mechanicznych nie jest wyłączona na podstawie art. 38 pkt 1 ustawy z dnia 22 maja 2003 r. o ubezpieczeniach obowiązkowych, Ubezpieczeniowym Funduszu Gwarancyjnym i Polskim Biurze Ubezpieczycieli Komunikacyjnych (Dz.U. Nr 124, poz. 1152 ze zm. – dalej „u.u.o.”).

Sąd Najwyższy zważył, co następuje:

Dopuszczalność przedstawiania przez Rzecznika Ubezpieczonych zagadnień prawnych celem podjęcia przez Sąd Najwyższy uchwały tzw. abstrakcyjnej przesądzone w uzasadnieniu postanowienia składu siedmiu sędziów Sądu Najwyższego z dnia 22 września 2004 r., III CZP 25/04 (OSNC 2005, nr 7-8, poz. 146), stwierdzając m.in., że art. 28 ustawy o nadzorze ubezpieczeniowym postrzegać należy jako przepis, który samodzielnie i odrębnie od art. 60 § 1 ustawy z dnia 23 listopada 2002 r. o Sądzie Najwyższym (Dz.U. Nr 240, poz. 2052 ze zm.) rozstrzyga o dopuszczalności podejmowania uchwał abstrakcyjnych na wniosek Rzecznika Ubezpieczonych. Powiększony skład Sądu Najwyższego stwierdził ponadto, że ustawodawca, uchwalając art. 28 ustawy o nadzorze

ubezpieczeniowym, uznał, iż uchwały te powinny być podejmowane przez Sąd Najwyższy także wtedy, gdy chodzi o wyjaśnienie wątpliwości dotyczących określonego przepisu prawa celem zapobieżenia jego naruszaniu oraz wytyczenie sposobu jego stosowania w przyszłości, a nie jedynie wtedy, gdy wątpliwości powstały w praktyce sądowej.

Zmiana stanu prawnego dokonana z dniem 1 stycznia 2004 r. przejawiała się w rozbudowaniu normy art. 38 pkt 1 u.u.o., w porównaniu do regulującego uprzednio tę samą materię przepisu § 13 pkt 1 rozporządzenia Ministra Finansów z dnia 24 marca 2000 r. w sprawie ogólnych warunków obowiązkowego ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej posiadaczy pojazdów mechanicznych za szkody powstałe w związku z ruchem tych pojazdów (Dz.U. Nr 26, poz. 310 ze zm.). Zmiana ta polegała na zwolnieniu zakładu ubezpieczeń od odpowiedzialności za szkody, gdy posiadacz pojazdu mechanicznego, który spowodował szkodę, jest zarazem posiadaczem lub współposiadaczem pojazdu mechanicznego, w którym szkoda została wyrządzona. Powołując się na tę nową regulację, niektóre zakłady ubezpieczeń uznały ją za podstawę ustawowego wyłączenia swojej odpowiedzialności za szkodę powstałą w mieniu, wyrządzoną w związku z ruchem pojazdu mechanicznego w sytuacji, w której pojazd wyrządzający szkodę i pojazd, w którym szkoda została wyrządzona są przedmiotem własności tego samego banku w następstwie dokonanych na jego rzecz przewłaszczeń na zabezpieczenie w celu zabezpieczenia spłaty kredytów udzielonych kredytobiorcom na zakup każdego z pojazdów uczestniczących w zdarzeniu komunikacyjnym, w wyniku którego wyrządzono szkodę. Z uzasadnienia wniosku Rzecznika Ubezpieczonych wynika, że identyczne stanowisko prezentowane jest także w sytuacji, w której uczestniczące w zdarzeniu komunikacyjnym pojazdy używane przez różnych korzystających (leasingobiorców) są przedmiotem własności tego samego finansującego (leasingodawcy). Stanowisko to wywołało sprzeciw Rzecznika Ubezpieczonych, a przede wszystkim kredytobiorców używających pojazdów mechanicznych oraz korzystających z pojazdów w ramach umowy leasingu, którzy w wykonaniu ustawowego obowiązku (art. 23 ust. 1 u.u.o.) zawarli umowy obowiązkowego ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej posiadaczy pojazdów mechanicznych za szkody powstałe w związku z ruchem posiadanego przez nich pojazdu, a następnie spotykają się z odmową udzielenia im ochrony przewidzianej w umowie ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej.

Zawarcie umowy obowiązkowego ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej jest zgodnie z art. 23 ust. 1 u.u.o. obowiązkiem każdego posiadacza pojazdu mechanicznego, a więc zarówno posiadacza samoistnego, jak i zależnego. Ponieważ przedmiotem takiego ubezpieczenia jest odpowiedzialność cywilna za szkody powstałe w związku z ruchem posiadanego pojazdu mechanicznego, ustawowy obowiązek zawarcia umowy aktualizuje się w razie istnienia co najmniej stanu potencjalnego zagrożenia odpowiedzialnością odszkodowawczą, a ten wystąpi w razie wykonywania takiego władztwa nad pojazdem mechanicznym, które umożliwi jego posiadaczowi wprowadzenie go w ruch w rozumieniu prawa o ruchu drogowym. Jeśli więc posiadacz samoistny odda pojazd mechaniczny w posiadanie zależne, to tylko posiadacz zależny może wyrządzić szkody związane z ruchem posiadanego pojazdu.

Celem umowy ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej, której istotę określają przepisy art. 822 § 1-4 k.c., jest – z jednej strony – udzielenie ochrony ubezpieczeniowej odpowiedzialnemu za szkodę przez przejęcie przez ubezpieczyciela ciężaru negatywnych konsekwencji majątkowych wyrządzonej szkody, spoczywających bezpośrednio na jej sprawcy i będących skutkiem ponoszenia przez niego odpowiedzialności cywilnej za tę szkodę, oraz – z drugiej strony – wzmocnienie ochrony interesów osoby trzeciej, poszkodowanej w wyniku kolizji. Na podstawie art. 822 § 4 k.c. uprawniony do odszkodowania może dochodzić roszczenia bezpośrednio od zakładu ubezpieczeń (*actio directa*), co chroni go przed skutkami ewentualnego braku możliwości uzyskania pełnego zaspokojenia ze względu na sytuację majątkową podmiotu bezpośrednio odpowiedzialnego za szkodę.

Bardziej szczegółowe regulacje zawierają przepisy rozdziału 2 ustawy z dnia 22 maja 2003 r. o ubezpieczeniach obowiązkowych, z tytułuwanego „Ubezpieczenie odpowiedzialności cywilnej posiadaczy pojazdów mechanicznych”. Z art. 34 ust. 1 u.u.o. wynika, że uprawnienie osoby trzeciej do żądania od ubezpieczyciela odszkodowania z tytułu ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej posiadacza pojazdu mechanicznego powstaje wówczas, gdy posiadacz lub kierujący pojazdem są zobowiązani do odszkodowania za szkodę wyrządzoną w związku z ruchem tego pojazdu, a zatem gdy o powstaniu ich odpowiedzialności cywilnej przesądzą przepisy kodeksu cywilnego. Przepis ten określa szkodę jako następstwo pozostające w związku z ruchem pojazdu mechanicznego, obejmując

tym pojęciem zarówno szkody na osobie (śmierć, uszkodzenie ciała, rozstrój zdrowia), jak i szkody w mieniu, polegające na jego utracie, zniszczeniu lub uszkodzeniu. Regulacja ta jest wyrazem woli ustawodawcy zapewnienia poszkodowanej osobie trzeciej możliwie pełnej kompensaty następstw zdarzenia komunikacyjnego. Jest oczywiste, że obowiązek spełnienia przez ubezpieczyciela świadczenia wynikającego z każdej umowy ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej ma charakter akcesoryjny, powstaje bowiem dopiero po uprzednim pozytywnym przesądzeniu, że ubezpieczający albo osoba, na rzecz której umowa ta została zawarta, ponoszą odpowiedzialność cywilną za wyrządzoną szkodę.

Przedmiotem każdej umowy ubezpieczenia jest określone ryzyko, którego wystąpienia, a zwłaszcza ponoszenia jego negatywnych konsekwencji, chce uniknąć sam ubezpieczający, zmierzając do obciążenia nimi ubezpieczyciela, w następstwie zawarcia umowy ubezpieczenia – za cenę zapłaconej składki. Ryzykiem będącym przedmiotem ubezpieczenia w umowie ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej jest więc odpowiedzialność cywilna podmiotu odpowiedzialnego za szkodę, której skutki ponoszenia ma przejąć na siebie właśnie ubezpieczyciel, jeśli powstanie odpowiedzialność cywilna podmiotu bezpośrednio zobowiązanego do naprawienia szkody. Tę oczywistą konstatację potwierdza art. 35 u.u.o., formułujący zasadę, że ubezpieczeniem odpowiedzialności cywilnej posiadaczy pojazdów mechanicznych jest objęta odpowiedzialność cywilna każdej osoby, która kierując pojazdem mechanicznym w okresie związania umową wyrządziła szkodę w związku z ruchem tego pojazdu. Przepis ten przesądza więc, że nawet jeśli posiadacz pojazdu mechanicznego jedynie udostępni go innej osobie, która kierując nim wyrządziła osobie trzeciej szkodę, za którą kierujący ponosi cywilną odpowiedzialność sprawczą, to jej naprawienie jest obowiązkiem ubezpieczyciela, wynikającym z umowy ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej, gdyż odpowiedzialność cywilna kierującego pojazdem sprawcy szkody objęta jest również ubezpieczeniem odpowiedzialności cywilnej posiadacza pojazdu mechanicznego. Ustawodawca nie ograniczył w art. 35 u.u.o. zakresu ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej posiadacza pojazdu tylko do niektórych postaci szkody możliwych do wyrządzenia przez kierującego. Obowiązkiem odszkodowawczym ubezpieczyciela wobec poszkodowanej osoby trzeciej są objęte wszelkie postacie szkody wyrządzonej takiej osobie, a więc zarówno szkody na osobie, jak i szkody w mieniu wymienione w art. 34 ust. 1 u.u.o.

Przedstawiona regulacja jest wyrazem tendencji, aby umowa ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej stwarzała możliwie szeroki zakres ochrony ubezpieczeniowej, zarówno ubezpieczonemu sprawcy szkody przed konsekwencjami osobistego ponoszenia przez odpowiedzialności cywilnej, jak i poszkodowanemu w wyniku zapewnienia mu pełnej kompensaty przez ubezpieczyciela szkody wyrządzonej przez ponoszącą odpowiedzialność cywilną sprawcę, który ubezpieczył się od ryzyka skutków jej samodzielnego ponoszenia. Upoważnia to do wniosku, że wszelkie ustawowe ograniczenia, a zwłaszcza wyłączenia odpowiedzialności zakładu ubezpieczeń z tytułu umowy obowiązkowego ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej wymagają ścisłej i ostrożnej interpretacji, uwzględniającej reguły wykładni gramatycznej, celowościowej oraz systemowej. Dotyczy to także wykładni art. 38 pkt 1 u.u.o.

Przepis art. 38 pkt 1 u.u.o. wyłącza odpowiedzialność zakładu ubezpieczeń za szkodę, za którą ponosiłby odpowiedzialność w wykonaniu swego zobowiązania wynikającego z umowy obowiązkowego ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej posiadaczy pojazdów mechanicznych. Ponieważ art. 35 u.u.o. przewiduje, że ubezpieczeniem odpowiedzialności cywilnej wymienionej w nim kategorii podmiotów (posiadaczy pojazdów mechanicznych) objęta jest odpowiedzialność cywilna każdego kierującego, wyrządzającego szkodę w związku z ruchem kierowanego pojazdu mechanicznego, należy przyjąć, że odpowiedzialność ta, także w razie kolizji dwóch takich pojazdów, związana jest z ruchem (w rozumieniu przepisów prawa o ruchu drogowym) co najmniej jednego pojazdu mechanicznego, tj. kierowanego przez sprawcę szkody. Kwestia istnienia lub braku dynamiki drugiego z pojazdów mechanicznych uczestniczących w zdarzeniu komunikacyjnym jest, z punktu widzenia przepisu art. 35 u.u.o., okolicznością indyferentną. Przesłanka wyłączenia odpowiedzialności ubezpieczyciela, określona w art. 38 pkt 1 in fine u.u.o., wyraźnie wskazuje na uczestnictwo w kolizji dwóch pojazdów mechanicznych. Należy zatem przyjąć, że kolizja ta może mieć zarówno postać zderzenia się pojazdów mechanicznych, a więc zetknięcia się ich w sytuacji, w której oba pojazdy pozostają wobec siebie w ruchu w rozumieniu prawa o ruchu drogowym (wyrok Sądu Najwyższego z dnia 3 lutego 2002 r., V CKN 644/00, OSNC 2002 nr 12 poz. 156), jak również może powodować szkodę pozostającą w związku z ruchem pojazdu mechanicznego, powstałą w okolicznościach wymienionych w art. 34 ust. 2 pkt 1-3 u.u.o.

Nie można jednak wykluczyć, że tylko jeden z uczestniczących w kolizji pojazdów mechanicznych, którym kierował sprawca szkody, pozostawał w ruchu w wyżej wskazanym znaczeniu, natomiast drugi pojazd, „w którym szkoda została wyrządzona”, nie pozostawał w tak rozumianym ruchu, a zatem zdarzenie takie należy wówczas zakwalifikować jako „najechanie”, a nie „zderzenie”. Rodzaj kolizji mógłby jedynie przesądzać konkretną, odmienną zasadę odpowiedzialności sprawcy szkody (zasada ryzyka przy najechaniu i zasada winy przy zderzeniu). Zasada odpowiedzialności, będąca podstawą odpowiedzialności cywilnej sprawcy szkody, jest jednak obojętna dla oceny istnienia odpowiedzialności ubezpieczyciela na podstawie umowy obowiązkowego ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej posiadaczy pojazdów mechanicznych, zakład ubezpieczeń ponosi bowiem odpowiedzialność z takiej umowy ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej zarówno wówczas, gdy odpowiedzialność posiadacza lub kierującego pojazdem oparta jest na zasadzie ryzyka, jak i na zasadzie winy.

Wyłączenie na podstawie art. 38 pkt 1 u.u.o. odpowiedzialności ubezpieczyciela z tytułu umowy obowiązkowego ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej posiadacza pojazdu mechanicznego za szkody wyrządzone przez posiadacza lub przez kierującego takim pojazdem odnosi się tylko do szkód w mieniu. Wniosek taki uzasadnia wynik jednoznacznej wykładni językowej wymienionego przepisu, który wyraźnie stanowi o zwolnieniu z odpowiedzialności zakładu ubezpieczeń za szkody polegające na uszkodzeniu, zniszczeniu lub utracie mienia, wyrządzone przez kierującego posiadaczowi pojazdu mechanicznego, a ponadto za szkody wyrządzone w pojeździe przez inny pojazd tego samego posiadacza. Takie unormowanie oznacza więc, że odpowiedzialność zakładu ubezpieczeń z tytułu umowy obowiązkowego ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej, za szkodę określoną w art. 34 ust. 1 *in fine* u.u.o., nie jest na podstawie art. 38 pkt 1 u.u.o. wyłączona w odniesieniu do odpowiedzialności za szkodę powstałą na osobie.

Ustawową przesłanką wyłączającą odpowiedzialność ubezpieczyciela za szkody wyrządzone przez kierującego jednym pojazdem mechanicznym w drugim pojeździe mechanicznym jest, na podstawie art. 38 pkt 1 *in fine* u.u.o., tożsamość posiadacza pojazdu mechanicznego kierowanego przez bezpośredniego sprawcę szkody (posiadacza pojazdu, „którym szkoda została wyrządzona”) z osobą posiadacza (współposiadacza) pojazdu mechanicznego zniszczonego lub

uszkodzonego, a więc „pojazdu, w którym szkoda została wyrządzona”. Posłużenie się przez ustawodawcę w tym przepisie pojęciem „posiadacz”, mającym znaczenie jurydyczne określone przepisami tytułu IV księgi drugiej k.c., zobowiązuje do jego interpretacji w sposób zgodny z tymi przepisami.

Posiadanie jest stanem faktycznym polegającym na faktycznym władztwie, przez które rozumie się samą możliwość władania rzeczą. Dla istnienia posiadania nie jest jednak konieczne rzeczywiste, a więc efektywne w sensie gospodarczym korzystanie z rzeczy, lecz sama możliwość takiego korzystania (wyroki Sądu Najwyższego z dnia 3 czerwca 1966 r., III CR 108/66, OSPiKA 1967, nr 10, poz. 234 oraz z dnia 16 czerwca 1972 r., III CRN 121/72, nie publ.). W odniesieniu do jednej i tej samej rzeczy może więc istnieć dwojakiemu rodzaju posiadanie, a mianowicie posiadanie rzeczy, które jest w istocie posiadaniem prawa własności, i posiadanie prawa majątkowego na tej rzeczy lub do tej rzeczy (uzasadnienie uchwały Sądu Najwyższego z dnia 27 stycznia 1981 r., III UZP 11/80, OSNCP 1981, nr 9, poz. 165).

Zakres władztwa nad rzeczą decyduje o rodzaju posiadania, którym zgodnie z art. 336 k.c. może być posiadanie samoistne lub posiadanie zależne. Posiadaczem samoistnym pojazdu mechanicznego jest zazwyczaj jego właściciel lub współwłaściciel (współposiadacz samoistny), natomiast posiadanie zależne powstaje na ogół w wyniku wydania rzeczy stronie umowy zobowiązującej do przeniesienia posiadania rzeczy. Posiadaczem zależnym pojazdu mechanicznego jest więc ten, komu władztwo nad nim zostało przekazane mocą umowy przenoszącej władztwo nad cudzą rzeczą, lub ten, kto faktycznie włada pojazdem jakby taką umowę zawarł (wyrok Sądu Najwyższego z dnia 9 września 1977 r., II CR 304/77, OSNCP 1978, nr 7, poz. 111). Istotą posiadania zależnego w rozumieniu art. 336 k.c. jest określone władztwo nad cudzą rzeczą zależne od treści prawa podmiotowego, które posiadacz wykonuje, przejawiające się w swobodzie dysponowania pojazdem co do sposobu, czasu i miejsca jego użycia, w określonym lub nieokreślonym czasie. Przyzwolenie jedynie na kierowanie pojazdem mechanicznym w czasie, gdy jego posiadacz znajduje się w jego wnętrzu, nie przenosi władztwa nad tym pojazdem na osobę kierującą i dlatego osoba taka nie staje się posiadaczem pojazdu upoważnionym do dysponowania nim chociażby w ograniczonym zakresie (wyrok Sądu Najwyższego z dnia 12 grudnia 1977 r., II CR 463/77, OSPiKA 1978, nr 6, poz. 112). Innymi słowy, posiadaczem zależnym

pojazdu mechanicznego jest osoba, która włada nim w wykonywaniu innego prawa niż prawo własności (uchwały Sądu Najwyższego z dnia 8 czerwca 1977 r., III CZP 45/77, OSNCP 1978, nr 3, poz. 42 i z dnia 9 listopada 1977 r., III CZP 87/77, nie publ.).

Odnosząc powyższe rozważania do rozstrzyganego zagadnienia stwierdzić należy, że bank będący kredytodawcą, na którego, mocą umowy przewłaszczenia na zabezpieczenie, przeniesiono własność obu pojazdów mechanicznych celem zabezpieczenia spłaty udzielonych na ich zakup kredytów, jest nie tylko właścicielem pojazdów, ale również ich posiadaczem samoistnym. Jednakże na mocy stosunków umownych łączących bank z kredytobiorcami, nabywają oni uprawnienie do korzystania w określonym czasie i na określonych zasadach z pojazdów mechanicznych będących przedmiotem własności banku. Kredytobiorcy stają się więc posiadaczami zależnymi pojazdów mechanicznych, nie będąc ich właścicielami w okresie spłaty kredytów i trwającego stanu przewłaszczenia.

Podobnie przedstawia się problematyka określenia charakteru posiadania w razie korzystania z pojazdu mechanicznego, będącego przedmiotem umowy leasingu. Na podstawie tej umowy finansujący (leasingodawca) zobowiązuje się oddać rzecz korzystającemu (leasingobiorcy) do używania albo użytkowania i pobierania pożytków przez czas oznaczony (art. 709¹ k.c.) i wydać mu tę rzecz (art. 709⁴ § 1 k.c.). W umowie leasingu można zastrzec, że korzystający obowiązany jest ponosić koszty ubezpieczenia rzeczy od ryzyka jej utraty w czasie trwania leasingu (art. 709⁶ k.c.). Ustawodawca obciąża więc korzystającego obowiązkiem zawarcia umowy ubezpieczenia autocasco, jeśli przedmiotem leasingu jest samochód. Na podstawie art. 709⁹ k.c. korzystający powinien używać rzeczy w sposób określony w umowie leasingu, a w braku takiego określenia w sposób odpowiadający właściwościom i przeznaczeniu rzeczy. Umowa leasingu może przewidywać tzw. opcję przeniesienia własności, a mianowicie zobowiązanie się finansującego do przeniesienia na korzystającego własności rzeczy po upływie oznaczonego w umowie czasu trwania leasingu, co uprawnia korzystającego do żądania od finansującego przeniesienia na jego rzecz własności rzeczy (art. 709¹⁶ k.c.). Do czasu ewentualnego wykonania tzw. opcji przeniesienia własności finansujący jest właścicielem rzeczy i zarazem jej samoistnym posiadaczem, natomiast korzystający jest jej posiadaczem zależnym, dla którego źródłem uprawnienia do używania rzeczy w określony sposób jest właśnie umowa leasingu.

W okolicznościach wskazanych w uzasadnieniu wniosku Rzecznika Ubezpieczonych przedmiotem używania zarówno przez kredytobiorców, jak i przez leasingobiorców są pojazdy mechaniczne (samochody), a źródłem uprawnień do korzystania z nich są umowy łączące te podmioty odpowiednio z bankiem (kredytodawcą) i z leasingodawcą. Kredytobiorcy i leasingobiorcy są więc posiadaczami zależnymi pojazdów mechanicznych, będących przedmiotem własności odpowiednio banku i leasingodawcy, przy czym obaj są zarazem posiadaczami samoistnymi tych pojazdów.

Przedmiotem ubezpieczenia w umowie obowiązkowego ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej posiadaczy pojazdów mechanicznych jest, na podstawie art. 23 u.u.o., ryzyko ponoszenia odpowiedzialności cywilnej za szkody powstałe w związku z ruchem posiadanego pojazdu. Ponieważ ruch pojazdu jest przejawem używania go w postaci korzystania z jego właściwości trakcyjnych, a takie korzystanie jest wykonywaniem uprawnień przez posiadaczy zależnych, które może spowodować powstanie szkody, to wynikający z art. 23 u.u.o. obowiązek zawarcia umowy ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej spoczywa w praktyce przede wszystkim na posiadaczach zależnych pojazdów. Ich zachowania w czasie kierowania pojazdem pozostającym w ich posiadaniu zależnym mogą być sprawcą przyczyną szkody wyrządzonej w związku z ruchem tego pojazdu, za którą posiadacze zależni ponoszą odpowiedzialność na podstawie art. 436 § 1 zdanie drugie k.c. na zasadzie ryzyka. Okoliczność, czy kolizja pojazdów miała postać zderzenia się pojazdów mechanicznych czy inną postać (np. najechania) może decydować jedynie o innej zasadzie odpowiedzialności posiadacza zależnego, co wynika z porównania art. 436 § 2 zdanie pierwsze z art. 436 § 1 zdanie drugie k.c.

Jeśli posiadacz zależny pojazdu mechanicznego powierzył kierowanie nim innej osobie, która wyrządziła szkodę w związku z jego ruchem, to jej odpowiedzialność za wyrządzoną szkodę opiera się na zasadzie winy (art. 415 k.c.). W takiej sytuacji ponoszenie deliktowej odpowiedzialności przez posiadacza zależnego pojazdu mechanicznego oraz przez kierującego pojazdem bezpośredniego sprawcę szkody ma ten skutek, że odpowiedzialność obu tych podmiotów jest solidarna (art. 441 § 1 k.c.).

Przesądzenie odpowiedzialności cywilnej obu wymienionych podmiotów na określonej zasadzie nie ma jednak wpływu na istnienie odpowiedzialności zakładu ubezpieczeń z tytułu umowy obowiązkowego ubezpieczenia odpowiedzialności

cywilnej posiadacza pojazdu mechanicznego. Konstrukcja art. 23, a także art. 35 u.u.o., obejmującego przedmiotem ubezpieczenia ryzyko odpowiedzialności cywilnej posiadacza pojazdu mechanicznego i kierującego nim za szkody powstałe w związku z ruchem tego pojazdu, skłania więc do wniosku, że podmiotem obciążonym ustawowym obowiązkiem zawarcia umowy ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej, wynikającym z art. 23 u.u.o., jest głównie posiadacz zależny pojazdu mechanicznego, gdyż to jego zachowanie lub zachowanie osoby, której powierzył kierowanie pojazdem, może być przyczyną szkody wyrządzonej w mieniu poszkodowanej osoby trzeciej.

Potwierdzeniem tezy, że za kontrahenta zakładu ubezpieczeń w umowie obowiązkowego ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej posiadaczy pojazdów mechanicznych ustawodawca uważa posiadacza zależnego pojazdu mechanicznego, któremu posiadacz samoistny oddał pojazd w posiadanie zależne, świadczy zwłaszcza regulacja zawarta w art. 31 ust. 4 u.u.o. Z przepisu tego wynika, że w razie zawarcia omawianej umowy przez posiadacza pojazdu mechanicznego niebędącego jego właścicielem, prawa i obowiązki tego posiadacza, wynikające z zawartej umowy ubezpieczenia, przechodzą na właściciela pojazdu mechanicznego z chwilą, gdy posiadacz utracił posiadanie tego pojazdu na rzecz właściciela. Jeśli więc nie doszło do utraty posiadania pojazdu przez posiadacza, niebędącego jego właścicielem (a więc przez posiadacza zależnego), to jemu właśnie jako stronie umowy i kontrahentowi zakładu ubezpieczeń przysługują prawa i obowiązki wynikające z zawartej umowy obowiązkowego ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej. O wystąpieniu przesłanki utraty posiadania pojazdu przez posiadacza zależnego na rzecz jego właściciela nie może zatem być mowy w sytuacji, w której szkoda powstała w związku z ruchem pojazdu w czasie faktycznego władztwa nad nim posiadacza, niebędącego właścicielem, a więc posiadacza zależnego, który jako podmiot uprawniony z umowy obowiązkowego ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej i zarazem zobowiązany do naprawienia wyrządzonej poszkodowanemu szkody, może żądać od ubezpieczyciela zaspokojenia roszczenia poszkodowanej osoby trzeciej. Osoba ta, jako uprawniona do otrzymania odszkodowania, może także dochodzić roszczenia bezpośrednio od zakładu ubezpieczeń na podstawie art. 822 § 4 k.c.

Uwzględniając okoliczności wskazane w uzasadnieniu wniosku Rzecznika Ubezpieczonych, stwierdzić więc należy, że w razie wyrządzenia szkody wskutek kolizji dwóch pojazdów mechanicznych stanowiących przedmiot własności tego samego podmiotu (banku, finansującego), ale będących w posiadaniu zależnym dwóch różnych kontrahentów tego samego właściciela (i zarazem posiadacza samoistnego), poszkodowanym jest zawsze właściciel obu pojazdów. To w jego majątku powstaje uszczerbek spowodowany uszkodzeniem lub zniszczeniem pojazdów. Możliwe byłoby też wykazanie powstania szkody po stronie posiadacza zależnego pojazdu, niemającej jednak postaci zmniejszenia wartości zniszczonego lub uszkodzonego pojazdu, lecz utraty korzyści wskutek braku możliwości korzystania z niego przez określony czas.

Przyjęta w przepisach rozdziału drugiego ustawy z dnia 22 maja 2003 r. o ubezpieczeniach obowiązkowych konstrukcja ochrony osób trzecich, poszkodowanych ruchem pojazdu mechanicznego, zakłada zaspokojenie ich roszczeń odszkodowawczych bezpośrednio przez ubezpieczyciela, świadczącego w miejsce zobowiązanego do odszkodowania posiadacza lub kierującego pojazdem mechanicznym sprawcę szkody. Tę istotę umowy obowiązkowego ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej posiadaczy pojazdów mechanicznych wyrażają w szczególności art. 23 ust. 1, art. 31 ust. 4, art. 34 ust. 1 oraz art. 35 u.u.o. w związku z art. 822 § 1-4 k.c. Obowiązkiem ubezpieczyciela, wynikającym z umowy obowiązkowego ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej posiadacza pojazdu, jest więc wypłata odszkodowania poszkodowanej osobie trzeciej za wyrządzoną jej szkodę, za którą odpowiedzialność cywilną ponosi każda osoba, która – kierując pojazdem mechanicznym w okresie trwania odpowiedzialności ubezpieczyciela – wyrządziła szkodę pozostającą w związku z ruchem tego pojazdu. Obowiązek spełnienia świadczenia przez ubezpieczyciela obejmuje więc i taką sytuację, w której poszkodowanymi są bank bądź finansujący, jako właściciele pojazdów uczestniczących w kolizji, którym posiadacze zależni tych pojazdów bądź kierujący nimi wyrządzili szkodę, za którą ponoszą odpowiedzialność cywilną. Wskazane przepisy uzasadniają co do zasady obowiązek ubezpieczyciela, związanego umową obowiązkowego ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej z posiadaczem pojazdu, naprawienia szkód poniesionych także przez poszkodowanych właścicieli pojazdów w sytuacjach opisanych w uzasadnieniu wniosku Rzecznika Ubezpieczonych.

Przepis art. 38 pkt 1 u.u.o. wprowadza jeden z wyjątków od tego obowiązku, zwalniając zakład ubezpieczeń od odpowiedzialności za szkodę w wypadku tożsamości posiadacza pojazdu, którym szkodę wyrządzono (pojazdu „sprawczego”), i posiadacza pojazdu, w którym szkodę wyrządzono (pojazdu „poszkodowanego”). Przepis ten wyłącza więc ochronę ubezpieczeniową zarówno ubezpieczonego, jak i poszkodowanego, wynikającą tylko z umowy obowiązkowego ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej posiadacza pojazdu mechanicznego, nie czyni natomiast jakichkolwiek ograniczeń w płaszczyźnie odpowiedzialności cywilnej podmiotu bezpośrednio odpowiedzialnego za szkodę wobec poszkodowanego. Ochrona przez ustawodawcę zakładu ubezpieczeń, zobowiązanego do świadczenia z mocy umowy obowiązkowego ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej, musi więc zakładać istnienie racjonalnych przesłanek udzielenia ubezpieczycielowi zwiększonej ochrony, które należy uwzględnić w ramach celowościowej wykładni art. 38 pkt 1 u.u.o.

Ustawodawca uczynił przesłanką wyłączającą odpowiedzialność ubezpieczyciela za szkody tożsamość posiadacza pojazdu „sprawczego” i posiadacza pojazdu „poszkodowanego” bez bliższego wskazania, o jaki rodzaj posiadania chodzi. Nie zmierzał jednak do wyłączenia odpowiedzialności ubezpieczyciela w sytuacji, w której oba pojazdy uczestniczące w kolizji są przedmiotem posiadania samoistnego tego samego podmiotu, a takim właśnie posiadaczem samoistnym jest ich właściciel, który na mocy stosownych umów (kredytowych, przewłaszczenia, leasingu) oddał pojazdy w posiadanie zależne. Żadne racjonalne względy nie przemawiają za pozbawieniem ochrony ubezpieczeniowej poszkodowanego właściciela pojazdów tylko z tego powodu, że jest on zarazem samoistnym posiadaczem obu pojazdów mechanicznych uczestniczących w kolizji, skoro szkody powstałe w związku z ich ruchem były spowodowane zachowaniem jednego spośród różnych posiadaczy zależnych każdego z obu pojazdów, którzy ubezpieczyli swoją odpowiedzialność cywilną w ramach umowy obowiązkowego ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej posiadaczy pojazdów mechanicznych. Tożsamość samoistnego posiadacza, a zarazem poszkodowanego właściciela obu pojazdów uczestniczących w kolizji, nie uzasadnia wyłączenia odpowiedzialności ubezpieczyciela na podstawie art. 38 pkt 1, gdyż ochrona ubezpieczeniowa posiadacza zależnego, będącego stroną umowy obowiązkowego ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej posiadaczy

pojazdów mechanicznych, a pośrednio także i ochrona poszkodowanego, stałaby się wówczas iluzoryczna, bo zależna od przypadkowej okoliczności w postaci uczestnictwa w kolizji pojazdów będących przedmiotem własności i posiadania samoistnego tego samego podmiotu. Wynikająca z funkcji i celu ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej ochrona ubezpieczeniowa także poszkodowanego doznałaby – przy zastosowaniu odmiennej, jedynie gramatycznej wykładni – również znacznego uszczuplenia, poszkodowany mógłby wówczas bowiem liczyć tylko na nie zawsze efektywną kompensatę poniesionych szkód wyłącznie przez podmiot bezpośrednio odpowiedzialny za szkodę.

Jeśli więc tożsamość posiadacza obu pojazdów mechanicznych uczestniczących w kolizji jest – według art. 38 pkt 1 u.u.o. – przesłanką wyłączenia odpowiedzialności zakładu ubezpieczeń za szkodę, to nie ma racjonalnych powodów do uznania, że w przepisie tym chodzi o tożsamość posiadacza samoistnego. Należy zatem uznać, że zastosowanie tego przepisu przez ubezpieczyciela w celu wyłączenia jego odpowiedzialności znajdowałoby uzasadnienie w sytuacji, w której oba pojazdy mechaniczne uczestniczące w kolizji są przedmiotem posiadania tego samego posiadacza zależnego, który w wykonaniu obowiązku wynikającego z art. 23 ust. 1 u.u.o. zawarł z ubezpieczycielem umowy obowiązkowego ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej za szkody związane z ruchem każdego z obu pojazdów mechanicznych, będących przedmiotem jego posiadania zależnego.

Wniosek powyższy również nie zasługuje na aprobatę, zważyć bowiem należy, że specyficznym świadczeniem ubezpieczyciela z umowy ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej jest ponoszenie odpowiedzialności za szkody wyrządzone osobie trzeciej, którą – w okolicznościach przedstawionych we wniosku Rzecznika Ubezpieczonych – jest właściciel obu pojazdów (bank, leasingodawca), ponoszący szkodę w postaci uszczerbku majątkowego wyrażającego się obniżeniem wartości obu pojazdów w następstwie ich uszkodzenia lub zniszczenia oraz niezbędnymi kosztami ich naprawy. Następstwa kolizji obu pojazdów będących w posiadaniu zależnym tego samego podmiotu nie powodują więc powstania szkody w majątku posiadacza zależnego, gdyż oba te pojazdy nie są przedmiotem jego własności. Gdyby tak było, to istniałyby racje przemawiające za wyłączeniem odpowiedzialności ubezpieczyciela z umowy ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej, który nie może odpowiadać za szkodę wyrządzoną przez ubezpieczonego

samemu sobie i powstała w jego własnym majątku. (...) Szkada polegająca na uszkodzeniu lub zniszczeniu pojazdów mechanicznych, nawet będących przedmiotem posiadania zależnego tego samego posiadacza, jest szkodą wyrządzoną właścicielowi tych pojazdów, będącemu osobą trzecią. Za szkodę tę posiadacz zależny ponosi odpowiedzialność cywilną na podstawie art. 436 § 1 zdanie drugie k.c., a ryzyko jej poniesienia ubezpieczył w umowie obowiązkowego ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej. W takiej sytuacji nie ma podstaw do wyłączenia odpowiedzialności ubezpieczyciela, gdyż nie chodzi wówczas o szkodę, którą ubezpieczony posiadacz zależny wyrządził sam sobie we własnym mieniu, mimo że oba pojazdy uczestniczące w zdarzeniu są przedmiotem posiadania zależnego tego samego posiadacza.

Problem przedstawiony we wniosku Rzecznika Ubezpieczonych nie pojawił się dotychczas w orzecznictwie Sądu Najwyższego, jednakże przedmiotem obszernych rozważań była, podobna z teoretycznego punktu widzenia, kwestia odpowiedzialności zakładu ubezpieczeń na podstawie umowy obowiązkowego ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej posiadaczy pojazdów mechanicznych w przypadku, gdy szkodę wyrządzili sobie wzajemnie małżonkowie, kierujący pojazdami mechanicznymi uczestniczącymi w kolizji drogowej, które objęte były ustawową małżeńską wspólnością majątkową. Sąd Najwyższy, aprobując wyłączenie odpowiedzialności ubezpieczyciela z tytułu umowy ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej, stwierdził, że małżonek sprawcy szkody nie jest w takiej sytuacji osobą trzecią w rozumieniu art. 822 k.c. (uchwała Sądu Najwyższego z dnia 29 listopada 1996 r., III CZP 118/96, OSNC 1997, nr 3, poz. 26). Wyłączenie odpowiedzialności ubezpieczyciela z umowy ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej za szkodę wyrządzoną przez ruch pojazdu przyjął też Sąd Najwyższy w stosunkach między współnikami spółki cywilnej będącymi współposiadaczami pojazdu. W uzasadnieniu wyroku z dnia 14 września 2000 r., V CKN 113/00 (OSNC 2001, nr 6, poz. 85), stwierdzono, że współnik spółki cywilnej, który poniósł szkodę wyrządzoną przez ruch pojazdu mechanicznego kierowanego przez drugiego współnika – współposiadacza pojazdu, nie jest osobą trzecią w rozumieniu art. 822 k.c.

Elementem wspólnym obu powołanych orzeczeń jest to, że uczestniczące w kolizji pojazdy były przedmiotem współwłasności łącznej odpowiedzialnego sprawcy i poszkodowanego; w pierwszym przypadku – w ramach ustroju ustawowej

małżeńskiej wspólności majątkowej, natomiast w drugim – w ramach współwłasności współników spółki cywilnej. Tymczasem w sytuacji przedstawionej w uzasadnieniu wniosku Rzecznika Ubezpieczonych pojazdy mechaniczne uczestniczące w kolizji stanowiły przedmiot własności wyłącznie banku albo leasingodawcy, a jedynie pozostawały w posiadaniu zależnym umownych kontrahentów każdego z tych właścicieli.

W tej sytuacji nie ma więc uzasadnionych podstaw do kwestionowania statusu poszkodowanej osoby trzeciej po stronie właściciela tych pojazdów. Dodatkową okolicznością jest to, że oba pojazdy znajdowały się w posiadaniu zależnym dwóch różnych posiadaczy zależnych, co przesądza brak ustawowej przesłanki tożsamości posiadacza, wyłączającej na podstawie art. 38 pkt 1 *in fine* u.u.o. odpowiedzialność zakładu ubezpieczeń.

W razie istnienia tożsamości podmiotowej posiadacza zależnego obu pojazdów mechanicznych nie można uznać art. 38 pkt 1 u.u.o. za podstawę wyłączenia odpowiedzialności zakładu ubezpieczeń wynikającej z umowy obowiązkowego ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej, nawet bowiem w następstwie kolizji tych pojazdów nie dochodzi do wyrządzenia szkody we własnym mieniu podmiotu ponoszącego cywilną odpowiedzialność za tę szkodę. Racją przemawiającą za udzieleniem ubezpieczycielowi ochrony w postaci wyłączenia tym przepisem jego odpowiedzialności z tytułu umowy ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej jest wyrządzenie szkody samemu sobie we własnym mieniu przez posiadacza, który jedynie wówczas ponosiłby za nią cywilną odpowiedzialność, gdyby szkody tej doznała osoba trzecia. Innymi słowy, nie ma podstaw do wyłączenia odpowiedzialności ubezpieczyciela, określonej umową obowiązkowego ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej posiadaczy pojazdów mechanicznych, jeżeli ubezpieczony posiadacz pojazdu ponosi odpowiedzialność cywilną za szkodę wyrządzoną w cudzym mieniu (osobie trzeciej) w związku z ruchem tego pojazdu.

Przy interpretacji art. 38 pkt 1 u.u.o. należy uwzględnić przede wszystkim *rationem legis* wyłączenia odpowiedzialności ubezpieczyciela. Jedynym sensownym uzasadnieniem wprowadzenia tego wyłączenia wydaje się niedopuszczalność pokrycia w ramach ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej szkody, którą sprawca, a właściwie podmiot ponoszący odpowiedzialność cywilną, „wyrządził” w mieniu własnym. W ramach obowiązkowego ubezpieczenia

odpowiedzialności cywilnej ubezpieczyciel ma odpowiadać jedynie za taką szkodę, za którą odpowiedzialność ponosi posiadacz pojazdu mechanicznego. Taki jest właśnie cel tego ubezpieczenia. Jest oczywiste, że posiadacz pojazdu mechanicznego ponoszący odpowiedzialność cywilną za szkodę nie może odpowiadać wobec samego siebie, gdyż nie może być jednocześnie dłużnikiem i wierzycielem uprawnionym do żądania rekompensaty powstałej szkody. Interpretacja art. 38 pkt 1 u.u.o. uzasadnia więc stwierdzenie, że użyte w nim sformułowanie „posiadacz pojazdu, w którym szkoda została wyrządzona” oznacza posiadacza samoistnego. Wynika to z istoty szeroko pojmowanej odpowiedzialności odszkodowawczej, skoro to właśnie w jego majątku powstaje szkoda polegająca na zniszczeniu bądź uszkodzeniu pojazdu, którego właścicielem jest jego posiadacz samoistny; szkody w takiej postaci, a więc w zakresie *damnum emergens*, nie doznaje posiadacz zależny pojazdu. Użyte w omawianym przepisie sformułowanie „posiadacz pojazdu mechanicznego, którym szkoda została wyrządzona” może natomiast odnosić się tylko do takiego posiadacza (współposiadacza), który na podstawie art. 436 § 1 k.c. ponosi odpowiedzialność za szkodę wynikłą z ruchu pojazdu. Jest nim co do zasady posiadacz samoistny, chyba że oddał pojazd w posiadanie zależne. W tej sytuacji posiadaczem ponoszącym odpowiedzialność cywilną jest wyłącznie posiadacz zależny na podstawie art. 436 § 1 zdanie drugie k.c.

Przedstawiona interpretacja przepisu art. 38 pkt 1 u.u.o. jest zgodna ze wskazaną wyżej *ratione legis*, trudno bowiem zakładać, aby ustawodawca zmierzał do nieuzasadnionej ochrony ubezpieczycieli i pogorszenia ochrony ich kontrahentów umownych. Przyjęcie założenia racjonalnego ustawodawcy przesądzać musi dokonanie w art. 38 pkt 1 ustawy wyłączenia odpowiedzialności ubezpieczyciela.

Powstaje pytanie, w jakiej sytuacji znajdzie zastosowanie art. 38 pkt 1 *in fine* u.u.o. Może on znaleźć zastosowanie np. w sytuacji, w której „szkoda w pojazdach” zostanie wyrządzona przez ich właściciela, a zarazem samoistnego posiadacza obu pojazdów, pozostających w jego fizycznym władztwie, gdyż ich kolizja była skutkiem wadliwego wykonywania tego władztwa. Szkoda wyrządzona zostaje wówczas przez samego właściciela, a zarazem posiadacza samoistnego, w jego własnym mieniu, co uzasadnia wyłączenie odpowiedzialności ubezpieczyciela, nie ma

bowiem wówczas poszkodowanej osoby trzeciej w stosunku do sprawcy odpowiedzialnego za szkodę.

Zastosowanie art. 38 pkt 1 *in fine* u.u.o. możliwe jest również w sytuacji, w której posiadacz zależny jednego z pojazdów, oddanego mu w posiadanie zależne przez właściciela, wyrządza nim szkodę przez uszkodzenie lub zniszczenie drugiego pojazdu, będącego przedmiotem własności i samoistnego posiadania sprawcy szkody. Przesłanka tożsamości posiadacza obu pojazdów zostanie wówczas spełniona, odpowiedzialny bowiem za szkodę jej sprawca jest posiadaczem obu pojazdów uczestniczących w kolizji. (...)

Uwzględniając okoliczności faktyczne przedstawione w uzasadnieniu wniosku Rzecznika Ubezpieczonych stwierdzić należy, że bank, a także finansujący, będąc właścicielem, jest posiadaczem samoistnym pojazdu mechanicznego, „w którym szkoda powstała” w następstwie jego uszkodzenia lub zniszczenia. Pierwsza część hipotezy analizowanej normy wyłączającej odpowiedzialność zostaje więc spełniona, natomiast nie zostaje spełniona jej część druga. Zważyć należy, że bank, a także finansujący, oddający kredytobiorcy lub korzystającemu pojazd do korzystania nie może być zarazem jego posiadaczem ponoszącym odpowiedzialność cywilną za szkodę, bo nie on był sprawcą ruchu tego pojazdu, „którym szkoda została wyrządzona”. Bank, będąc niewątpliwie nadal posiadaczem samoistnym „pojazdu sprawczego” (bo jest jego właścicielem z mocy umowy przewłaszczenia na zabezpieczenie), nie jest więc posiadaczem ponoszącym cywilną odpowiedzialność, gdyż takim posiadaczem „odpowiedzialnym” jest na podstawie art. 436 § 1 zdanie drugie k.c. posiadacz zależny pojazdu, a więc używający go kredytobiorca (korzystający). „Posiadacz poszkodowany” oraz „posiadacz sprawczy” są zatem różnymi podmiotami. W tej sytuacji nie może być mowy o wyrządzeniu szkody we własnym mieniu tego samego posiadacza obu pojazdów, a co za tym idzie o wyłączeniu odpowiedzialności ubezpieczyciela z umowy obowiązkowego ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej względem poszkodowanego banku lub finansującego (leasingodawcy).

Okoliczności powstawania rozbieżności interpretacyjnych, przedstawione w uzasadnieniu wniosku Rzecznika Ubezpieczonych, oraz wnioski wynikające z poczynionych rozważań uzasadniały podjęcie uchwały, jak na wstępie (art. 1 pkt 1 lit. b w związku z art. 60 § 1 i art. 61 § 1 ustawy z dnia 23 listopada 2002 r. o Sądzie Najwyższym).

