UNIWERSYTET MIKOŁAJA KOPERNIKA W TORUNIU

WYDZIAŁ PRAWA I ADMINISTRACJI

Aleksandra Wasielewicz

Prawo właściwe dla transgranicznych wypadków drogowych

Rozprawa doktorska

Napisana pod kierunkiem promotora

dr. hab. Moniki Wałachowskiej, prof. UMK

oraz promotora pomocniczego

dr. Krzysztofa Pacuły

Toruń 2025

SPIS TREŚCI

WYKAZ SKRÓTÓW 13

WSTĘP 17

ROZDZIAŁ I. GENEZA OBOWIĄZUJĄCEGO SYSTEMU NORM KOLIZYJNYCH WSKAZUJĄCYCH PRAWO WŁAŚCIWE DLA ODPOWIEDZIALNOŚCI POZAUMOWNEJ WYNIKAJĄCEJ Z WYPADKÓW DROGOWYCH 24

§ 1. KSZTAŁTOWANIE SIĘ NORM KOLIZYJNYCH WSKAZUJĄCYCH PRAWO WŁAŚCIWE DLA ODPOWIEDZIALNOŚCI DELIKTOWEJ 24

1. Uwagi wstępne 24

2. Łącznik miejsca deliktu jako tradycyjne rozwiązanie 25

2.1. Pochodzenie i uzasadnienie obowiązywania „reguły klasycznej" 25

2.2. Zagadnienie umiejscowienia deliktu 26

2.3. Rygoryzm łącznika miejsca deliktu na przykładzie systemu francuskiego 27

2.4. Właściwość prawa sądu orzekającego 28

3. Zmiany we wskazaniu prawa właściwego dla deliktów 29

3.1. Kryzys łącznika miejsca deliktu 29

3.2. Kształtowanie się nowych rozwiązań w doktrynie amerykańskiej 29

3.3. Przyjęcie nowych rozwiązań w orzecznictwie amerykańskim 30

3.4. Zmiany w kolizyjnym prawie deliktów w Europie 33

3.4.1. Poglądy doktryny 33

3.4.2. Zmiany w orzecznictwie i ustawodawstwie państw europejskich 34

4. Rewizja poglądów w kwestii kolizyjnego prawa deliktów a prace Haskiej Konferencji Prawa Prywatnego 36

5. Zagadnienie materializacji prawa prywatnego międzynarodowego 38

§ 2. DWA GŁÓWNE REŻIMY UNIFIKACJI NORM KOLIZYJNYCH W PRZEDMIOCIE TRANSGRANICZNYCH WYPADKÓW DROGOWYCH 41

1. Uwagi wstępne 41

2. Konwencja haska o prawie właściwym dla wypadków drogowych z 4 maja 1971 r. 41

2.1. Haska Konferencja Prawa Prywatnego Międzynarodowego i prace nad konwencją 41

2.2. Charakterystyka ogólna konwencji 44

2.2.1. Podstawy teoretyczne konwencji 44

2.2.2. Państwa strony konwencji 44

2.3. Model konwencyjny unifikacji prawa prywatnego międzynarodowego 45

3. Rozporządzenie z 11 lipca 2007 r. o prawie właściwym dla zobowiązań pozaumownych „Rzym II" 48

3.1. Europejskie prawo prywatne międzynarodowe – nowa dziedzina prawa.....48
3.2. Prace nad unifikacją przepisów kolizyjnych dla zobowiązań pozaumownych.....50
3.3. Charakterystyka ogólna i podstawy teoretyczne rozp. Rzym II.....52
3.4. Unijny model unifikacji prawa kolizyjnego.....53
§ 3. WNIOSKI.....57
ROZDZIAŁ II. SYSTEM OBOWIĄZUJĄCYCH NORM KOLIZYJNYCH WSKAZUJĄCYCH PRAWO WŁAŚCIWE DLA TRANSGRANICZNYCH WYPADKÓW DROGOWYCH.....59
§ 1. NORMY JURYSDYKCYJNE W SPRAWACH DOTYCZĄCYCH TRANSGRANICZNYCH WYPADKÓW DROGOWYCH.....59
1. Uwagi wstępne.....59
2. Źródła prawa międzynarodowego postępowania cywilnego.....61
3. Treść obowiązujących przepisów jurysdykcyjnych.....62
3.1. Uwagi o charakterze ogólnym.....62
3.2. Roszczenie skierowane przeciwko sprawcy szkody.....63
3.2.1. Uwagi o charakterze ogólnym.....63
3.2.2. Jurysdykcja sądów miejsca zamieszkania pozwanego.....63
3.2.3. Jurysdykcja sądu miejsca wypadku.....64
3.2.4. Jurysdykcja sądu, w którym toczy się postępowanie karne.....65
3.3. Roszczenie skierowane przeciwko ubezpieczycielowi sprawcy szkody.....66
3.3.1. Uwagi o charakterze ogólnym.....66
3.3.2. Jurysdykcja sądów miejsca zamieszkania ubezpieczyciela.....68
3.3.3. Jurysdykcja sądu miejsca wypadku.....68
3.3.4. Jurysdykcja sądu miejsca, w którym zawisło powództwo poszkodowanego przeciwko ubezpieczonemu.....68
3.3.5. Jurysdykcja sądów miejsca zamieszkania poszkodowanego.....69
§ 2. GENEZA WSPÓŁISTNIENIA DWÓCH GŁÓWNYCH REŻIMÓW KOLIZYJNYCH. POBLEMATYKA RELACJI MIĘDZY ŹRÓDŁAMI PRAWA.....74
1. Zagadnienie fragmentaryzacji źródeł prawa kolizyjnego.....74
2. Przepisy odsyłające przewidziane w ustawie krajowej.....76
3. Zbieg norm kolizyjnych prawa prywatnego międzynarodowego.....77
4. Problematyka tzw. klauzul zgodności w umowach międzynarodowych.....78
5. Stosunek konw. haskiej z 1971 r. do innych źródeł prawa kolizyjnego.....80
6. Stosunek rozp. Rzym II do innych źródeł prawa kolizyjnego.....81
6.1. Stosunek rozp. Rzym II do norm prawa unijnego.....81
6.2. Stosunek rozp. Rzym II do istniejących konwencji międzynarodowych.....82

7. Problematyka konwencji bilateralnych....86
7.1. Uwagi o charakterze ogólnym....86
7.2. Stosunek rozp. Rzym II do konwencji bilateralnych....87
7.2.1. Umowy bilateralne zawarte z państwami członkowskimi UE....87
7.2.2. Umowy bilateralne zawarte z państwami spoza UE....88
7.3. Stosunek konw. haskiej z 1971 r. do konwencji bilateralnych....90
7.3.1. Uwagi o charakterze ogólnym....90
7.3.2. Umowy bilateralne zawarte z państwami członkowskimi UE....90
7.3.3. Umowy bilateralne zawarte z państwami sygnatariuszami konw. haskiej z 1971 r. 92
7.3.4. Umowy bilateralne zawarte z państwami trzecimi....93
7.4. Orzecznictwo sądów polskich w zakresie stosowania umów bilateralnych 94
§ 3. PROBLEMATYKA ZAKRESU ZASTOSOWANIA REGULACJI WSKAZUJĄCYCH PRAWO WŁAŚCIWE DLA TRANSGRANICZNYCH WYPADKÓW DROGOWYCH 96
1. Uwagi wstępne....96
2. Zakres zastosowania konw. haskiej z 1971 r....96
2.1. Zakres czasowy....96
2.2. Zakres terytorialny....97
2.3. Zakres przedmiotowy....98
2.3.1. Zakres przedmiotowy w ujęciu pozytywnym....98
2.3.1.1. Metoda kwalifikacji....98
2.3.1.2. Preambuła konwencji....100
2.3.1.3. Artykuł 1 konwencji....100
2.3.1.4. Pojęcie pozaumownej odpowiedzialności cywilnej....102
2.3.1.5. Problematyka zbiegu roszczeń....103
2.3.1.6. Pojęcie wypadku drogowego w rozumieniu konwencji....104
2.3.1.6.1. Uwagi o charakterze ogólnym....104
2.3.1.6.2. Podmioty uczestniczące w wypadku....105
2.3.1.6.3. Pojęcie „pojazdu”....105
2.3.1.6.4. Pojęcie „związania z ruchem” 107
2.3.1.6.5. Pojęcie „miejsca”....108
2.3.1.6.6. Wnioski 109
2.3.2. Zakres przedmiotowy w ujęciu negatywnym....110
2.3.2.1. Uwagi o charakterze ogólnym 110

2.3.2.2. Odpowiedzialność producentów, sprzedawców i naprawiających pojazdy 110
2.3.2.3. Odpowiedzialność osoby zobowiązanej do utrzymania drogi 111
2.3.2.4. Odpowiedzialność za cudze czyny 111
2.3.2.5. Roszczenia regresowe, subrogacje oraz roszczenia skierowane do instytucji publicznych 112
3. Zakres zastosowania rozp. Rzym II 114
3.1. Zakres czasowy 114
3.2. Zakres terytorialny 115
3.3. Zakres przedmiotowy 116
3.3.1. Zakres przedmiotowy w ujęciu pozytywnym 116
3.3.1.1. Uwagi o charakterze ogólnym 116
3.3.1.2. Zobowiązania pozaumowne 116
3.3.1.3. Sprawy cywilne i handlowe 117
3.3.1.4. Powiązanie z prawem różnych państw 118
3.3.2. Zakres przedmiotowy w ujęciu negatywnym 119
4. Wybrane zagadnienia szczegółowe dotyczące problematyki zakresu zastosowania konw. haskiej z 1971 r. i rozp. Rzym II 120
4.1. Wypadki z udziałem pojazdów używanych w związku z wykonywaniem władzy publicznej 120
4.1.1. Uwagi o charakterze ogólnym 120
4.1.2. Wypadki z udziałem podmiotów publicznych na tle rozp. Rzym II 121
4.1.3. Wypadki z udziałem podmiotów publicznych na tle konw. haskiej z 1971 r. 123
4.1.4. Odpowiedzialność cywilna za działania organów wykonujących władzę publiczną na tle ustawy p.p.m. z 2011 r. 125
4.1.5. Wypadki z udziałem pojazdów wojskowych 126
4.2. Wypadki z udziałem pojazdów autonomicznych 126
4.2.1. Uwagi o charakterze ogólnym 126
4.2.2. Wypadki z udziałem pojazdów autonomicznych a problematyka odpowiedzialności za produkt 129
4.2.3. Wypadki z udziałem pojazdów autonomicznych a zagadnienie unifikacji norm kolizyjnych 131
§ 4. WNIOSKI 133
ROZDZIAŁ III. POSZUKIWANIE PRAWA WŁAŚCIWEGO DLA POZAUMOWNEJ ODPOWIEDZIALNOŚCI CYWILNOPRAWNEJ WYNIKAJĄCEJ Z WYPADKÓW DROGOWYCH 136
§ 1. UWAGI WSTĘPNE 136

§ 2. POSZUKIWANIE PRAWA WŁAŚCIWEGO POPRZEZ ŁĄCZNIK SUBIEKTYWNY 139
1. Uwagi wstępne 139
2. Wybór prawa na tle konw. haskiej z 1971 r. 141
3. Wybór prawa na tle rozp. Rzym II 145
3.1. Uwagi o charakterze ogólnym 145
3.2. Pojęcie stron na tle art. 14 rozp. Rzym II 146
3.3. Wybór *ex ante* a wybór *ex post* 147
3.4. Wybór wyraźny lub w sposób dostatecznie pewny wynikający z okoliczności sprawy 149
3.5. Wymóg nienaruszania praw osób trzecich 151
3.6. Przedmiot wyboru prawa na tle rozp. Rzym II 153
3.7. Ograniczenia wynikające z art. 14 ust. 2 i ust. 3 rozp. Rzym II 155
4. Znaczenie wyboru prawa dla odpowiedzialności pozaumownej wynikającej z wypadku drogowego 157
§ 3. POSZUKIWANIE PRAWA WŁAŚCIWEGO POPRZEZ ŁĄCZNIKI OBIEKTYWNE 160
1. Uwagi wstępne 160
2. Normy kolizyjne oparte na łącznikach obiektywnych w konw. haskiej z 1971 r. 160
2.1. Uwagi o charakterze ogólnym 160
2.2. Reguła ogólna wskazania prawa właściwego 160
2.3. Wyjątki od reguły ogólnej 162
2.3.1. Uwagi o charakterze ogólnym 162
2.3.2. Łącznik miejsca rejestracji pojazdu i łącznik miejsca stałego stacjonowania pojazdu 162
2.3.3. Znaczenie powiązania w postaci miejsca zwykłego pobytu 164
2.3.4. Złożone kombinacje podmiotowe a poszukiwanie prawa właściwego 165
2.3.5. Pojęcie „uczestnictwa w wypadku” 167
2.3.6. Prawo właściwe w przypadku uczestnictwa jednego pojazdu 170
2.3.6.1. Uwagi o charakterze ogólnym 170
2.3.6.2. Tiret pierwsze 171
2.3.6.3. Tiret drugie 172
2.3.6.4. Tiret trzecie 174
2.3.7. Prawo właściwe w przypadku uczestnictwa wielu pojazdów 174
2.3.8. Wypadki z udziałem wielu osób znajdujących się poza pojazdem, które mogą być odpowiedzialne 176
2.3.9. Właściwość prawa państwa, w którym pojazdy stale stacjonują 178

2.4. Prawo właściwe dla odpowiedzialności za uszkodzenie rzeczy 179
3. Normy kolizyjne oparte na łącznikach obiektywnych w rozp. Rzym II 182
3.1. Uwagi o charakterze ogólnym 182
3.2. Łącznik miejsca szkody 183
3.3. Wyjątek na rzecz państwa wspólnego miejsca pobytu stron 184
3.3.1. Uwagi o charakterze ogólnym 184
3.3.2. Uzasadnienie przyjęcia wyjątku na rzecz wspólnego miejsca zwykłego pobytu stron 185
3.3.3. Pojęcie „miejsca zwykłego pobytu" 186
3.3.4. Pojęcie „stron" 187
3.3.5. Problem złożonych konfiguracji podmiotowych 188
3.4. Wyjątek w postaci klauzuli najściślejszego związku (klauzuli korekcyjnej) 190
3.4.1. Uwagi o charakterze ogólnym 190
3.4.2. Przykłady powiązań uzasadniających przyjęcie istnienia znacznie ściślejszego związku 192
3.4.3. Klauzula najściślejszego związku a transgraniczne wypadki drogowe 195
4. Prawo właściwe dla roszczeń osób pośrednio poszkodowanych 197
4.1. Uwagi o charakterze ogólnym 197
4.2. Pośrednio poszkodowani z perspektywy rozp. Rzym II 197
4.3. Pośrednio poszkodowani z perspektywy konw. haskiej z 1971 r. 200
§ 4. PROBLEMATYKA ZAKRESU STATUTU 202
1. Uwagi wstępne 202
2. Omówienie poszczególnych kwestii wchodzących w skład statutu wypadkowego 204
2.1. Przesłanki i zakres odpowiedzialności 204
2.2. Podstawy zwolnienia od odpowiedzialności, ograniczenie odpowiedzialności oraz podział odpowiedzialności 205
2.3. Problematyka istnienia, charakteru oraz oceny szkody lub dochodzonego sposobu jej naprawienia 207
2.3.1. Uwagi o charakterze ogólnym 207
2.3.2. Taryfy sądowe określające kryteria ustalania wysokości odszkodowania 208
2.3.3. Prace legislacyjne nad rozp. Rzym II 209
2.3.3.1. Uwagi o charakterze ogólnym 209
2.3.3.2. Pierwotny projekt Komisji Europejskiej z 2003 r. 210
2.3.3.3. Projekt Parlamentu Europejskiego z 2005 r. 211
2.3.3.4. Ocena propozycji Parlamentu w doktrynie 213
2.3.3.5. Propozycja Parlamentu a wpływy amerykańskiego prawa kolizyjnego 216

2.3.4. Rozwiązanie przyjęte w rozp. Rzym II 217
2.4. Kwestia zbywalności roszczenia 220
2.5. Osoby uprawnione do odszkodowania 221
2.6. Odpowiedzialność za czyny innych osób 222
2.7. Przedawnienie 224
§ 5. WNIOSKI 226
ROZDZIAŁ IV. TRANSGRANICZNE WYPADKI DROGOWE A WYBRANE ZAGANIENIA CZĘŚCI OGÓLNEJ PRAWA PRYWATNEGO MIĘDZYNARODOWEGO 233
§ 1. UWAGI WSTĘPNE 233
§ 2. UWZGLĘDNIANIE PRZEPISÓW MIEJSCA WYPADKU DROGOWEGO 235
1. Założenia teoretyczne i kształt normatywny 235
2. Stosowanie a uwzględnianie przepisów 237
3. Pojęcie „przepisów” 240
4. Rola dyskrecjonalności sędziowskiej przy uwzględnianiu przepisów 241
4.1. Uwagi o charakterze ogólnym 241
4.2. Uwzględnianie przepisów spoza miejsca zdarzenia 242
4.3. Ocena zachowania poszkodowanego 245
§ 3. PRZEPISY WYMUSZAJĄCE SWOJE ZASTOSOWANIE 247
1. Charakterystyka ogólna przepisów wymuszających swoje zastosowanie 247
1.1. Pojęcie przepisów wymuszających swoje zastosowanie 247
1.2. Kształt normatywny 248
1.2.1. Brak odniesienia do przepisów wymuszających w haskich konwencjach deliktowych 248
1.2.2. Regulacja dotycząca przepisów wymuszających w rozp. Rzym II 249
1.3. Pojęcie przepisów, których nie można wyłączyć w drodze umowy 251
2. Stosowanie przepisów wymuszających swoje zastosowanie 251
2.1. Uwagi o charakterze ogólnym 251
2.2. Konieczność istnienia wystarczająco ścisłego związku z państwem *fori* 252
2.3. Kryteria wyróżniające przepisy wymuszające swoje zastosowanie 253
2.4. Rodzaje przepisów wymuszających 255
2.4.1. Przepisy wymuszające sądu orzekającego i państwa trzeciego 255
2.4.2. Przepisy chroniące interesy publiczne i prywatne 257
2.4.2.1. Uwagi o charakterze ogólnym 257
2.4.2.2. Ochrona interesów indywidualnych na tle art. 16 rozp. Rzym II 258

3. Przykłady przepisów wymuszających w sprawach dotyczących transgranicznych wypadków drogowych....260
4. Unijne dyrektywy komunikacyjne a przepisy wymuszające swoje zastosowanie....261
4.1. Uwagi o charakterze ogólnym....261
4.2. Kryteria wskazujące na wymuszający charakter przepisu dyrektywy....262
4.3. Charakter przepisów przyjmowanych na podstawie art. 28 dyr. 2009/103/WE...263
§ 4. KLAUZULA PORZĄDKU PUBLICZNEGO....268
1. Pojęcie klauzuli porządku publicznego....268
2. Kształt normatywny klauzuli porządku publicznego....269
3. Stosowanie klauzuli porządku publicznego....271
3.1. Klauzula porządku publicznego jako podstawa odmowy zastosowania prawa obcego....271
3.2. Skutki zastosowania klauzuli porządku publicznego....272
3.3. Pojęcie i źródła porządku publicznego....273
3.4. Klauzula porządku publicznego jako podstawa odmowy wykonania lub uznania orzeczenia....275
3.5. Klauzula porządku publicznego a przepisy wymuszające swoje zastosowanie...277
4. Przykłady zastosowania klauzuli porządku publicznego w sprawach dotyczących transgranicznych wypadków drogowych....277
4.1. Uwagi o charakterze ogólnym....277
4.2. Przykłady z doktryny i orzecznictwa....278
4.3. Problematyka odszkodowań karnych (tzw. *punitive damages*)....281
§ 5. WNIOSKI....285
ROZDZIAŁ V. PROBLEMATYKA OBOWIĄZKOWYCH UBEZPIECZEŃ ODPOWIEDZIALNOŚCI CYWILNEJ POSIADACZY POJAZDÓW MECHANICZNYCH. WYBRANE ZAGADNIENIA KOLIZYJNOPRAWNE....287
§ 1. KSZTAŁTOWANIE SIĘ SYSTEMU OBOWIĄZKOWYCH UBEZPIECZEŃ KOMUNIKACYJNYCH W EUROPIE....287
1. Uwagi wstępne....287
2. Obowiązkowe ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej posiadaczy pojazdów mechanicznych....288
3. Umiędzynarodowienie obowiązkowych ubezpieczeń komunikacyjnych....289
4. System Zielonej Karty....293
5. System unijnych dyrektyw komunikacyjnych....297
5.1. Rozwój unijnego mechanizmu ochrony poszkodowanych w wypadkach drogowych....297
5.2. Pierwsza dyrektywa komunikacyjna....299

5.3. Druga dyrektywa komunikacyjna 300
5.4. Trzecia dyrektywa komunikacyjna 301
5.5. Czwarta dyrektywa komunikacyjna oraz tzw. *the protection of visitors system* 302
5.6. Piąta dyrektywa komunikacyjna 306
5.7. Unifikacja dyrektyw z 2009 r. i nowelizacja z 2021 r. 307
§ 2. PRAWO WŁAŚCIWE DLA DOPUSZCZALNOŚCI ROSZCZENIA BEZPOŚREDNIEGO (*ACTIO DIRECTA*) 308
1. Uwagi wstępne 308
2. Kształt normatywny przepisów 309
3. Prawo właściwe dla *actionis directae* na tle konw. haskiej z 1971 r. 310
4. Prawo właściwe dla *actionis directae* na tle rozp. Rzym II 312
5. Porównanie obu uregulowań 313
6. Zakres normy kolizyjnej 314
§ 3. KOLIZYJNOPRAWNE ASPEKTY DOCHODZENIA ROSZCZEŃ W RAMACH SYSTEMU ZIELONEJ KARTY ORAZ UNIJNYCH DYREKTYW KOMUNIKACYJNYCH 318
1. Uwagi wstępne 318
2. Zagadnienie odpowiedzialności ubezpieczyciela wobec poszkodowanego 319
2.1. Rozgraniczenie zakresu statutów 319
2.2. Kwalifikacja roszczenia bezpośredniego 322
2.3. Prawo właściwe do oceny odpowiedzialności ubezpieczyciela w stosunku do poszkodowanego 325
3. Koordynacja prawa właściwego dla odpowiedzialności i prawa właściwego dla umowy ubezpieczenia w ramach Systemu Zielonej Karty i systemu unijnych dyrektyw komunikacyjnych 326
4. Prawo właściwe dla roszczeń wynikających z wypadku drogowego, który miał miejsce w państwie zamieszkania poszkodowanego spowodowanego przez pojazd zagraniczny (System Zielonej Karty) 328
5. Prawo właściwe dla roszczeń wynikających z wypadku drogowego mającego miejsce poza państwem zamieszkania poszkodowanego (System Czwartej Dyrektywy Komunikacyjnej) 330
5.1. Uwagi o charakterze ogólnym 330
5.2. Prawo właściwe w przypadku skierowania roszczenia do reprezentanta ds. roszczeń 331
5.3. Prawo właściwe w przypadku skierowania roszczenia do organu odszkodowawczego 332
6. Prawo właściwe w przypadku skierowania roszczenia do funduszu gwarancyjnego 337

7. Stosunek unijnych dyrektyw komunikacyjnych oraz Systemu Zielonej Karty do regulacji kolizyjnoprawnych....341
7.1. Wątpliwości na tle charakteru prawnego niektórych przepisów dyrektyw komunikacyjnych....341
7.2. Kwestia norm kolizyjnych w dyrektywach komunikacyjnych w orzecznictwie TS 343
7.3. Kontraktowy charakter zakresu ochrony ubezpieczeniowej 346
§ 4. WNIOSKI....348
ROZDZIAŁ VI. OCENA OBOWIĄZUJĄCEGO SYSTEMU NORM KOLIZYJNYCH ORAZ JEGO FUNKCJONOWANIE W PRAKTYCE. UWAGI *DE LEGE FERENDA* 349
§ 1. OCENA OBOWIĄZUJĄCYCH REGULACJI KOLIZYJNOPRAWNYCH W KWESTII WSKAZANIA PRAWA WŁAŚCIWEGO DLA ODPOWIEDZIALNOŚCI POZAUMOWNEJ WYNIKAJĄCEJ Z WYPADKÓW DROGOWYCH 349
1. Uwagi wstępne 349
2. Ocena konw. haskiej z 1971 r.....349
2.1. Kontekst historyczny – konwencja jako kompromis 349
2.2. Konwencja jako regulacja „sprzyjająca ubezpieczycielom” 353
2.3. Recepcja konwencji w innych państwach 354
3. Ocena rozp. Rzym II....356
3.1. Rozporządzenie jako regulacja oparta na paradygmacie Savigny’ego 356
3.2. Rozporządzenie w sprawach dotyczących wypadków drogowych 359
4. Porównanie konw. haskiej z 1971 r. i rozp. Rzym II....360
4.1. Umiejscowienie w źródłach prawa 360
4.2. Wpływ amerykańskiego prawa kolizyjnego na treść obu regulacji....361
4.3. Główne różnice zachodzące na tle postanowień obu regulacji 363
4.3.1. Uwagi o charakterze ogólnym....363
4.3.2. Zakres przedmiotowy....364
4.3.3. Treść norm kolizyjnych....364
4.3.4. Wybór prawa właściwego oraz przepisy wymuszające swoje zastosowanie.365
4.3.5. Wnioski 365
4.4. Problem jednoczesnego obowiązywania obu regulacji....367
§ 2. PROBLEMY PRAKTYCZNE ZWIĄZANE Z JEDNOCZESNYM OBOWIĄZYWANIEM KONW. HASKIEJ Z 1971 R. ORAZ ROZP. RZYM II.....369
1. Uwagi wstępne 369
2. Próba oceny rozp. Rzym II przez unijnego ustawodawcę 369

2.1. Klauzula przeglądowa zawarta w rozp. Rzym II i oświadczenie Komisji Europejskiej w sprawie wypadków drogowych 369
2.2. Raport dotyczący kompensacji szkód wynikających z transgranicznych wypadków drogowych z 2008 r. 370
2.3. Inne raporty odnoszące się do wypadków drogowych 373
3. Funkcjonowanie reżimów kolizyjnych w praktyce 376
3.1. Uwagi o charakterze ogólnym 376
3.2. Orzecznictwo sądów polskich 378
3.2.1. Wyroki, w których pominięto konw. haską z 1971 r. i zastosowano rozp. Rzym II 378
3.2.2. Wyroki, w których prawidłowo zastosowano konw. haską z 1971 r. 383
3.3. Orzecznictwo sądów innych państw członkowskich UE 383
4. Wnioski 386
§ 3. PROPOZYCJE UDOSKONALENIA OBOWIĄZUJĄCEGO SYSTEMU KOLIZYJNOPRAWNEGO 389
1. Uwagi wstępne 389
2. Dotychczasowe propozycje doktryny w kwestii rozwiązania problemu jednoczesnego obowiązywania konw. haskiej z 1971 r. i rozp. Rzym II 391
2.1. Uwagi o charakterze ogólnym 391
2.2. Uzupełniające stosowanie rozp. Rzym II oraz interpretacja konw. haskiej z 1971 r. zgodnie z celami rozp. Rzym II 391
2.3. Wprowadzenie wzmianki o konw. haskiej z 1971 r. w rozp. Rzym II 392
2.4. Przystąpienie UE do konw. haskiej z 1971 r. 393
2.5. Zmiana rozp. Rzym II 394
2.6. Wypowiedzenie konw. haskiej z 1971 r. 395
3. Propozycja udoskonalenia obowiązującego systemu kolizyjnoprawnego 396
3.1. Konieczność wypracowania spójnej wizji unifikacji przepisów kolizyjnych 396
3.2. Rozporządzenie Rzym II jako inspiracja dla nowej haskiej konwencji deliktowej? 398
3.2.1. Dotychczasowe propozycje w kwestii koordynacji obu metod unifikacji 398
3.2.2. Wpływ rozp. Rzym II na rozwój prawa kolizyjnego w państwach spoza UE 399
3.2.3. Prace prowadzone w ramach Haskiej Konferencji Prawa Prywatnego Międzynarodowego 400
3.2.4. Propozycja nowej konwencji deliktowej a unifikacja na szczeblu regionalnym 403
3.3. Propozycja modyfikacji postanowień rozp. Rzym II 403
3.3.1. Uwagi o charakterze ogólnym 403

3.3.2. Uzasadnienie wprowadzenia odrębnej normy kolizyjnej dla odpowiedzialności pozaumownej wynikającej z wypadków drogowych 404
3.3.3. Wpływ treści przepisów jurysdykcyjnych i związane z nim dotychczasowe postulaty *de lege ferenda* 406
3.3.4. Uzasadnienie przyjęcia łącznika miejsca zwykłego pobytu poszkodowanego jako głównego powiązania w sprawach dotyczących wypadków drogowych 408
3.3.4.1. Uwagi o charakterze ogólnym 408
3.3.4.2. Zharmonizowanie *forum* i *ius* 408
3.3.4.3. Perspektywa poszkodowanego 410
3.3.4.4. Perspektywa ubezpieczyciela 412
3.3.4.5. Zagadnienie materializacji norm kolizyjnych 414
3.3.4.6. Propozycja normy kolizyjnej w projekcie Parlamentu Europejskiego z 2005 r. 416
3.3.4.7. Konieczność wprowadzenia reguł sprzyjających praktyce rozpatrywania roszczeń 417
UWAGI PODSUMOWUJĄCE 419
BIBLIOGRAFIA 427
WYKAZ ORZECZEŃ 459
WYKAZ AKTÓW PRAWNYCH 468

WYKAZ SKRÓTÓW

Czasopisma i serie wydawnicze

Am.J.Comp.L.	- The American Journal of Comparative Law
Am.J.Int'l.L.	- The American Journal of International Law
EPS	- Europejski Przegląd Sądowy
EuLF	- The European Legal Forum
EuLR	- European Law Review
Gaz. Pal.	- Gazette du Palais
Gd. Stud. Pr.	- Gdańskie Studia Prawnicze
HLRev.	- Harvard Law Review
ICLQ	- International & Comparative Law Quarterly
IPRax	- Praxis des Internationalen Privat- und Verfahrensrechts
IPRspr	- Die deutsche Rechtsprechung auf dem Gebiete des Internationalen Privatrechts
JDI	- Journal du droit international (Clunet)
JPIL	- Journal of Private International Law
KPP	- Kwartalnik Prawa Prywatnego
NILR	- Netherlands International Law Review
NIPR	- Nederlands Internationaal Privaatrecht
PIP	- Państwo i Prawo
PPHZ	- Problemy Prawne Handlu Zagranicznego
PPPM	- Problemy Prawa Prywatnego Międzynarodowego
Pr. As.	- Prawo Asekuracyjne
PS	- Przegląd Sądowy
PWPM	- Problemy Współczesnego Prawa Międzynarodowego, Europejskiego i Porównawczego
RabelsZ	- Rabels Zeitschrift für ausländisches und internationales Privatrecht
RCDIP	- Revue critique de droit international privé

RDIPP	- Rivista di diritto internazionale privato e processuale
Rec. Dalloz	- Recueil Dalloz
Rec. des cours	- Recueil des cours de l'Académie de droit international de la Haye
RPEiS	- Ruch Prawniczy Ekonomiczny i Społeczny
St. Cyw.	- Studia Cywilistyczne
St. Doc.	- Studia et Documenta
St. Iur.	- Studia Iuridica
St. Iur. Sil.	- Studia Iuridica Silesiana
Tul. L. Rev.	- Tulane Law Review
Wiad. Ubezp.	- Wiadomości Ubezpieczeniowe
WLR	- The Weekly Law Reports
YPIL	- Yearbook of Private International Law
ZfRV	- Zeitschrift für Europarecht, Internationales Privatrecht und Rechtsvergleichung

Organy władzy i instytucje

BGH	- niemiecki Federalny Trybunał Sprawiedliwości (*Bundesgerichtshof*)
OGH	- austriacki Sąd Najwyższy (*Oberster Gerichtshof*)
OLG	- niemiecki/austriacki Wyższy Sąd Krajowy (*Oberlandesgericht*)
PBUK	- Polskie Biuro Ubezpieczycieli Komunikacyjnych
SA	- Sąd Apelacyjny
SN	- Sąd Najwyższy
SO	- Sąd Okręgowy
SR	- Sąd Rejonowy
TS	- Trybunał Sprawiedliwości (organ sądowy w ramach Trybunału Sprawiedliwości Unii Europejskiej, do 1.12.2009 – w ramach Trybunału Sprawiedliwości Wspólnot Europejskich)

UFG	- Ubezpieczeniowy Fundusz Gwarancyjny

Publikatory

Dz. U.	- Dziennik Ustaw Rzeczypospolitej Polskiej
Dz. Urz. UE	- Dziennik Urzędowy Unii Europejskiej (od 1.02.2003 r.)
Dz. Urz. WE	- Dziennik Urzędowy Wspólnot Europejskich
Legalis	- System informacji prawnej Legalis
LEX	- System informacji prawnej LEX

Pozostałe

ang.	- angielski
art.	- artykuł
dyr.	- dyrektywa
EFTA	- Europejskie Stowarzyszenie Wolnego Handlu
fr.	- francuski
konw.	- konwencja
niderl.	- niderlandzki
niem.	- niemiecki
niepubl.	- niepublikowany
post.	- postanowienie
poz.	- pozycja
rozp.	- rozporządzenie
SZK	- System Zielonej Karty
t.	- tom
t.j.	- tekst jednolity
UE	- Unia Europejska
vol.	- volume
WE	- Wspólnota Europejska
ws.	- w sprawie

wyr.	- wyrok
z.	- zeszyt
ze zm.	- ze zmianami

WSTĘP

Wypadek drogowy niesie za sobą szereg konsekwencji. Z perspektywy prawa prywatnego kluczowe jest to, że stanowić on może źródło zobowiązania pozaumownego. Wzrost transgranicznej mobilności sprawił, że zdarzenia te coraz częściej charakteryzują się występowaniem elementu obcego, który, w zależności od złożoności stanu faktycznego, przybierać może rozmaitą postać. Umiędzynarodowienie stosunku prawnego może przykładowo wynikać z tego, że wypadek miał miejsce za granicą, poszkodowany lub sprawca zdarzenia byli cudzoziemcami, pojazd uczestniczący był zarejestrowany w innym państwie etc.

Istotne jest również to, że zdarzenia te charakteryzują się szczególną konfiguracją podmiotową. Angażują one nie tylko poszkodowanego i sprawcę zdarzenia, ale również ubezpieczyciela odpowiedzialności cywilnej udzielającego ochrony sprawcy lub inne podmioty zobowiązane do wypłaty odszkodowania, takie jak np. fundusze gwarancyjne. W wymiarze kolizyjnoprawnym przekłada się to na złożoną kombinację wchodzących w grę statutów oraz konieczność ich rozgraniczenia. Centralnym punktem jest ustalenie prawa właściwego, na podstawie którego oceniana będzie odpowiedzialność sprawcy wypadku drogowego. Ma to kluczowe znaczenie, gdyż prawo deliktowe obowiązujące w poszczególnych systemach prawnych może się zdecydowanie różnić.

Zagadnienie jurysdykcji międzynarodowej sądów w sprawach z elementem zagranicznym jest silnie powiązane z kwestią poszukiwania prawa właściwego. Właściwość międzynarodowa sądów danego państwa prowadzi bowiem zasadniczo do zastosowania norm kolizyjnych *fori*. Treść obowiązujących norm jurysdykcyjnych umożliwia poszkodowanemu wytoczenie powództwa przeciwko sprawcy lub jego ubezpieczycielowi w przynajmniej kilku różnych państwach. Powyższe nabiera szczególnego znaczenia w przypadku, gdy normy wskazujące prawo właściwe nie są w pełni zunifikowane, tak jak ma to miejsce w na tle odpowiedzialności wynikającej z wypadków drogowych. Biorąc pod uwagę wszystkie te czynniki realnym staje się zagrożenie *forum shopping*. Ogólnie rzecz biorąc, jest to sytuacja, w której powód wybiera sąd właściwy pod kątem sprzyjających mu czynników, do których z pewnością zaliczyć należy korzystniejsze z jego punktu widzenia prawo właściwe.

Analizując omawiany problem z perspektywy państw europejskich, wskazać należy, że zagadnienie poszukiwania prawa właściwego dla odpowiedzialności pozaumownej wynikającej z wypadku drogowego było przedmiotem wysiłków unifikacyjnych, których jednak wciąż nie można uznać za ukończone. Wiąże się to z obowiązywaniem kilku konkurujących ze sobą reżimów kolizyjnoprawnych. Omawiane zagadnienie zostało

uregulowane w powstałej pod auspicjami Haskiej Konferencji Prawa Prywatnego Międzynarodowego konwencji haskiej o prawie właściwym dla wypadków drogowych z 4 maja 1971 r.[1] Konwencja wiąże 21 państw, a trzynaście z nich to państwa członkowskie UE. Z kolei na poziomie unijnym normy kolizyjne w zakresie odpowiedzialności pozaumownej zostały w dużym stopniu ujednolicone rozporządzeniem (WE) nr 864/2007 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 11 lipca 2007 r. (Rzym II)[2]. Na podstawie art. 28 ust. 1 rozp. Rzym II nie uchybia ono stosowaniu konw. haskiej z 1971 r. Powyższe sprawia, że w państwach członkowskich będącymi sygnatariuszami konwencji, w zakresie jej obowiązywania, ma ona pierwszeństwo zastosowania wskazując prawo właściwe dla zagadnienia odpowiedzialności pozaumownej wynikającej z wypadków drogowych. Natomiast w pozostałych państwach UE zastosowanie mają normy kolizyjne rozp. Rzym II, które obejmuje swoim zakresem przedmiotowym również to zagadnienie. Rozporządzenie Rzym II i konw. haska z 1971 r. wykazują szereg różnic, w szczególności w kwestii przewidzianych w nich łączników. Powyższe sprawia, że rezultat wskazania prawa właściwego na tle tego samego stanu faktycznego może być odmienny w przypadku wytoczenia powództwa w państwie, w którym prawo właściwe określa konw. haska z 1971 r., od tego, w którym zastosowanie mają normy rozp. Rzym II.

Dodatkowych komplikacji w kwestii poszukiwania miarodajnych norm kolizyjnych przysparza również obowiązywanie szeregu konwencji bilateralnych, które będą miały zastosowanie w określonych sytuacjach. Nie należy również tracić z pola widzenia przepisów krajowych, które w pewnych państwach wskażą prawo właściwe. Oznacza to, że mówienie o „dwóch reżimach" kolizyjnoprawnych stanowi pewne uproszczenie, niemniej jednak to współistnienie konw. haskiej z 1971 r. oraz rozp. Rzym II sprawia najwięcej problemów praktycznych.

Zagadnienie poszukiwania prawa właściwego dla odpowiedzialności pozaumownej wynikającej z wypadków drogowych, z uwagi na swoją doniosłość praktyczną, spotyka się ze stałym zainteresowaniem przedstawicieli nauki prawa kolizyjnego. Niemniej jednak w polskiej literaturze przedmiotu, mimo atrakcyjności teoretycznej i niekwestionowanej przydatności praktycznej brak jest jego kompleksowego zbadania. Tytułowy temat nie doczekał się bowiem

[1] Konwencja haska o prawie właściwym dla wypadków drogowych sporządzona 4 maja 1971 r. (Dz. U. z 2003 r. Nr 63, poz. 585), cytowana dalej jako: konw. haska z 1971 r. W dalszej części pracy, gdy mowa jest o konwencji bez dokładnego określenia, wówczas również chodzi o konw. haską z 1971 r.

[2] Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) Nr 864/2007 z dnia 11 lipca 2007 r. dotyczące prawa właściwego dla zobowiązań pozaumownych (Rzym II) (Dz. Urz. UE L z 2007 r. Nr 199, s. 40), cytowane dalej jako: rozp. Rzym II. W dalszej części pracy, gdy mowa jest o rozporządzeniu bez dokładnego określenia, wówczas również chodzi o rozp. Rzym II.

do tej pory opracowania monograficznego, będąc jedynie przedmiotem artykułów o charakterze przyczynkarskim oraz uwag komentatorskich zawartych w komentarzach. Podkreślić należy, że na potrzebę powstania odrębnego studium w tym zakresie M. Sośniak wskazywał już ponad pół wieku temu[3]. Taki stan rzeczy stwarza możliwość przeprowadzenia oryginalnych badań, które będą mogły uzupełnić istniejącą lukę.

Niniejsza rozprawa ma cztery cele badawcze. Po pierwsze, w obliczu przedstawionej fragmentaryzacji źródeł prawa zachodzi konieczność zbadania jak przedstawiają się między nimi relacje. Problem ten należy rozpatrywać w kontekście zagadnienia konkurujących reżimów unifikacyjnych w Europie. Zaliczyć do nich należy konwencyjną metodę unifikacji realizowaną głównie poprzez dorobek Haskiej Konferencji Prawa Prywatnego Międzynarodowego. W świetle omawianego zagadnienia przejawia się ona przede wszystkim w obowiązywaniu konw. haskiej z 1971 r. Pewną rolę odgrywają również konwencje bilateralne. Kolejną z nich jest metoda stosowaną przez ustawodawcę unijnego, która na tle omawianego zagadnienia realizuje się w postaci rozp. Rzym II. Zagadnienie prawa właściwego dla transgranicznych wypadków drogowych, będące częścią szerszej problematyki kolizyjnego prawa deliktowego, stanowi jeden z naczelnych przykładów braku koordynacji między tymi ośrodkami unifikacyjnymi. W tym zakresie oparto się więc na założeniu, że obecny stan prawny jest nieprzejrzysty. Współistnienie kliku regulacji odnoszących się do tego samego zagadnienia jest bowiem wysoce niekorzystne z punktu widzenia pewności i przewidywalności ustalenia prawa właściwego oraz międzynarodowej harmonii rozstrzygnięć kolizyjnych. Taki stan rzeczy wydaje się nie być również bez wpływu na praktykę orzeczniczą.

Po drugie, próbując rozwiązać problem współistnienia konw. haskiej z 1971 r. oraz rozp. Rzym II ustalić należy, w jaki sposób należałoby skoordynować obie metody unifikacji prawa kolizyjnego na płaszczyźnie zobowiązań pozaumownych, tak aby współistniały one z większą korzyścią dla praktyki stosowania prawa w obrocie międzynarodowym.

Po trzecie, w ramach całościowego omówienia badanej problematyki konieczne staje określenie kryteriów decydujących o tym, czy dany reżim kolizyjnoprawny jest przystający do potrzeb współczesnego międzynarodowego obrotu prawnego. W tym kontekście szczególnego znaczenia nabiera to, że obecnie na tle prawa merytorycznego coraz wyraźniej akcentuje się potrzebę ochrony słabszej strony stosunku prawnego, do której to kategorii bez wątpienia zaliczyć należy poszkodowanych w transgranicznych wypadkach drogowych. Należy więc podjąć refleksję nad zasadnością i ewentualną formą realizacji tej ochrony na płaszczyźnie

[3] M. Sośniak, *Zobowiązania nie wynikające z czynności prawnych w prawie prywatnym międzynarodowym*, Katowice 1971, s. 80.

prawa prywatnego międzynarodowego. Istotne jest również, że normy kolizyjne wskazujące prawo właściwe dla wypadków drogowych powinny uwzględniać specyfikę tego typu spraw, przede wszystkim częstotliwość tych zdarzeń, zasady wynagradzania wynikających z nich szkód, a także ich charakterystyczny układ podmiotowy związany ze szczególną rolą obowiązkowych ubezpieczeń komunikacyjnych. Współcześnie dużym wyzwaniem jest także rozwój technologiczny, przejawiający się w dynamicznym rozwoju sztucznej inteligencji i postępującej automatyzacji. Procesy te wpływają również na sposoby korzystania z transportu drogowego, w szczególności poprzez rozwój pojazdów autonomicznych, które wykorzystując technologie cyfrowe, nie są już w pełni kontrolowane przez człowieka lub nawet działają bez jego interwencji. Powyższe zagadnienie ma również implikacje kolizyjnoprawne.

Po czwarte, w oparciu o uprzednio określone parametry, trzeba przez ich pryzmat ocenić kształt obowiązujących reżimów kolizyjnoprawnych. Pozwoli to na ustalenie, czy obecny system wymaga ulepszenia, które przykładowo mogłoby sprowadzać się do unowocześnienia norm kolizyjnych. Jeżeli ocena ich treści doprowadzi do wniosku o ich dezaktualizacji i niedostosowaniu do aktualnych wyzwań, trzeba będzie ustalić kierunek ewentualnych zmian. W tej kwestii należy mieć na względzie potrzebę osiągnięcia większej efektywności systemu ochrony poszkodowanych w transgranicznych wypadkach drogowych oraz uwzględnienie przemian, jakie dokonały się w ostatnich dziesięcioleciach na tle prawa kolizyjnego, prawa międzynarodowego postępowania cywilnego, materialnego prawa deliktowego oraz prawa ubezpieczeniowego. Pracę wieńczy sformułowanie uwag *de lege ferenda*.

W celu osiągnięcia wyżej wymienionych celów badawczych dokonano przedstawienia i usystematyzowania w ramach jednego opracowania naukowego problematyki prawa właściwego dla pozaumownej odpowiedzialności wynikającej z transgranicznych wypadków drogowych. Przeprowadzono również analizę porównawczą dwóch głównych regulacji obowiązujących w państwach europejskich: konw. haskiej z 1971 r. oraz rozp. Rzym II, co pozwoliło na wykazanie różnic między nimi. Analizie zostały również poddane inne relewantne przepisy zawarte w pozostałych aktach prawnych, w szczególności dotyczące podstaw jurysdykcyjnych, prawa ubezpieczeniowego oraz zasad funkcjonowania porozumień między krajowymi organizacjami ubezpieczycieli komunikacyjnych.

Przedstawione cele rozprawy doktorskiej miały wpływ na wybór metod badawczych. Kluczowe znaczenie dla niniejszej rozprawy ma metoda analizy dogmatycznej. W pewnym zakresie posłużono się również metodą prawnoporównawczą oraz metodą historyczną. Przyjęcie metody analizy dogmatycznej jest niezbędne z uwagi na przedmiot prowadzonych rozważań, które skupiają się przede wszystkim na regulacjach kolizyjnoprawnych

wskazujących prawo właściwe dla odpowiedzialności pozaumownej wynikającej z transgranicznych wypadków drogowych. Zastosowanie metody prawnoporównawczej jest natomiast konieczne, ponieważ obecnie obowiązujące regulacje międzynarodowe inspirowane były niekiedy uregulowaniami krajowymi, stąd wnioski płynące z badań komparatystycznych były pomocne przy ich analizie. Sięgnięcie po metodę historyczną jest uzasadnione ze względu na konieczność przedstawienia ewolucji norm kolizyjnych wskazujących prawo właściwe dla odpowiedzialności deliktowej. Szczególnie istotne jest to, że problematyka transgranicznych wypadków drogowych była doniosła dla tzw. amerykańskiej rewolucji kolizyjnej, która wywierała wpływ na europejskie prawo prywatne międzynarodowe. Niejednokrotnie również dorobek Haskiej Konferencji Prawa Prywatnego Międzynarodowego stanowił również inspirację dla unijnego prawodawcy.

Przedmiot rozważań ograniczony został do problematyki prawa właściwego dla pozaumownej odpowiedzialności wynikającej z wypadku drogowego. Trzon pracy stanowi w zasadniczej mierze analiza porównawcza dwóch głównych aktów prawnych obowiązujących w państwach europejskich, które wskazują prawo właściwe dla tego zagadnienia: konw. haskiej z 1971 r. oraz rozp. Rzym II. Należało także poruszyć problematykę relacji między źródłami prawa, norm jurysdykcyjnych oraz zasad funkcjonowania międzynarodowych systemów ochrony poszkodowanych w transgranicznych wypadkach drogowych: Systemu Zielonej Karty oraz systemu ustanowionego na podstawie unijnych dyrektyw komunikacyjnych. Kwestie te nie pozostają bowiem bez wpływu na zagadnienia kolizyjnoprawne. Co do zasady poza zakresem niniejszej rozprawy pozostawiono natomiast problematykę prawa kolizyjnego dla rozliczeń między sprawcami szkód, ubezpieczycielami lub innymi organami zobowiązanymi do wypłaty odszkodowania, gdyż są to kwestie o wysokim stopniu skomplikowania, które z powodzeniem mogłyby stanowić przedmiot odrębnego opracowania. Zagadnienia te były więc poruszane jedynie w ograniczonym zakresie. Podkreślić należy, że przedmiotem dalszych rozważań nie jest również co do zasady prawo deliktowe, prawo ubezpieczeniowe ani regulacje dotyczące procesu dochodzenia roszczeń. Wszelkie odniesienia do prawa merytorycznego mają na celu osadzenie prowadzonych rozważań w szerszym kontekście, co służy przedstawieniu obowiązującego systemu ochrony poszkodowanych w transgranicznych wypadkach drogowych.

W celu zrealizowania przedstawionych wyżej założeń badawczych praca została podzielona na sześć rozdziałów. Każdy z nich stanowi pewną zamkniętą całość i ma za przedmiot odrębny aspekt badanej problematyki. Poszczególne rozdziały zakończono wnioskami szczegółowymi wynikającymi z analizy poszczególnych obszarów badawczych.

Rozdział pierwszy odnosi się do genezy obowiązującego systemu przepisów kolizyjnych wskazujących prawo właściwe dla odpowiedzialności pozaumownej wynikającej z wypadków drogowych. W ramach tej części pracy scharakteryzowany został proces kształtowania się norm kolizyjnych wskazujących prawo właściwe dla odpowiedzialności deliktowej. Przedstawienie tej kwestii miało na celu osadzenie dalszych rozważań w szerszym kontekście. Było to konieczne szczególnie z tego względu, że problem poszukiwania prawa właściwego dla odpowiedzialności wynikającej z wypadków drogowych stanowił przyczynek do zmian, które oddziaływały na całość problematyki kolizyjnego prawa deliktów. W dalszej części rozdziału omówione zostały podstawowe kwestie odnoszące się metod ujednolicana prawa prywatnego międzynarodowego, które nadają kierunek unifikacji prawa w Europie: metody konwencyjnej (haskiej) oraz metody stosowanej przez prawodawcę unijnego. Wykazują one bowiem istotne różnice, które bezpośrednio wpływają na stosowanie konw. haskiej z 1971 r. oraz rozp. Rzym II.

Rozważania w rozdziale drugim koncentrują się na przedstawieniu systemu obowiązujących przepisów wskazujących prawo właściwe dla transgranicznych wypadków drogowych. W pierwszej kolejności należało poruszyć problematykę podstaw jurysdykcyjnych w tego typu sprawach, gdyż od tego, przed sąd, którego państwa wniesiona zostanie sprawa uzależnione jest to, na podstawie których norm kolizyjnych odszukane zostanie prawo właściwe dla omawianych kwestii. Ma to istotne znaczenie, zwłaszcza gdy normy prawa kolizyjnego nie są w pełni zunifikowane. Kolejna część rozdziału dotyczy problematyki relacji między źródłami prawa, która jest szczególnie istotna z uwagi na rozproszenie norm kolizyjnych odnoszących się do problemu wypadków drogowych w poszczególnych regulacjach. W efekcie, współczesne prawo kolizyjne określić można jako mozaikę źródeł prawa krajowego, konwencyjnego i unijnego. W tej części pracy zawarto również rozważania odnoszące się do wiążących Polskę konwencji bilateralnych, w których również można znaleźć normy wskazujące prawo właściwe dla odpowiedzialności pozaumownej. W dalszej kolejności omówiono problematykę zakresu zastosowania konw. haskiej z 1971 r. oraz rozp. Rzym II w aspekcie czasowym, terytorialnym i przedmiotowym. W tym miejscu poruszono również wybrane zagadnienia sytuujące się na styku zakresów przedmiotowych poszczególnych regulacji w postaci wypadków z udziałem pojazdów używanych w związku z wykonywaniem władzy publicznej oraz wypadków z udziałem pojazdów autonomicznych.

W rozdziale trzecim przedstawiono zagadnienie poszukiwania prawa właściwego dla pozaumownej odpowiedzialności wynikającej z wypadków drogowych. W pierwszej kolejności badaniu poddano rolę łącznika subiektywnego na tle omawianego zagadnienia.

Następnie scharakteryzowane i porównane zostały użyte konw. haskiej z 1971 r. oraz rozp. Rzym II łączniki obiektywne. Jest to szczególnie istotne, gdyż omawiane regulacje wykazują pod tym względem zasadnicze różnice. Następnie odniesiono się do problematyki zakresu statutu, który określany będzie w ramach tego opracowania jako „statut wypadkowy".

Na rozdział czwarty składają się rozważania obejmujące trzy instytucje części ogólnej prawa prywatnego międzynarodowego, które mają znaczenie z punktu widzenia spraw dotyczących transgranicznych wypadków drogowych. W pierwszej kolejności poruszono problematykę uwzględniania przepisów *loci accidentii*. Dalsza część rozważań dotyczy mechanizmów korygujących stosowanie prawa właściwego: przepisów wymuszających swoje zastosowanie oraz klauzuli porządku publicznego i ich roli na tle spraw dotyczących transgranicznych wypadków drogowych.

Rozdział piąty koncentruje się na wybranych aspektach problematyki obowiązkowych ubezpieczeń komunikacyjnych, roli ubezpieczycieli w procesie zaspokajania roszczeń wynikających z wypadków drogowych, a także zasad działania paneuropejskich systemów ochrony poszkodowanych w wypadkach drogowych, tj. Systemu Zielonej Karty oraz systemu unijnych dyrektyw komunikacyjnych. W dalszej kolejności omówiono również problematykę prawa właściwego dla roszczenia bezpośredniego skierowanego do ubezpieczyciela sprawcy wypadku drogowego (*actio directa*). Rozdział piąty zamyka analiza kolizyjnoprawnych aspektów dochodzenia roszczeń w ramach wskazanych powyżej systemów ochrony poszkodowanych w transgranicznych wypadkach drogowych.

W rozdziale szóstym podjęto próbę oceny obowiązujących regulacji zawierających normy kolizyjne w kwestii wskazania prawa właściwego dla odpowiedzialności pozaumownej wynikającej z wypadków drogowych. W dalszej kolejności przedstawiono funkcjonowanie obecnego systemu w praktyce w świetle orzecznictwa sądów polskich oraz innych państw europejskich z punktu widzenia trudności związanych z jednoczesnym obowiązywaniem konw. haskiej z 1971 r. oraz rozp. Rzym II. Następnie zaprezentowano wyrażane dotychczas w doktrynie propozycje odnoszące się do rozwiązania zagadnienia ich współistnienia. Rozważania zakończono przedstawieniem uwag *de lege ferenda* w kwestii udoskonalenia obowiązującego systemu kolizyjnoprawnego.

Rozprawa uwzględnia stan prawny na dzień 28 kwietnia 2025 r.

ROZDZIAŁ I.
GENEZA OBOWIĄZUJĄCEGO SYSTEMU NORM KOLIZYJNYCH WSKAZUJĄCYCH PRAWO WŁAŚCIWE DLA ODPOWIEDZIALNOŚCI POZAUMOWNEJ WYNIKAJĄCEJ Z WYPADKÓW DROGOWYCH

§ 1. KSZTAŁTOWANIE SIĘ NORM KOLIZYJNYCH WSKAZUJĄCYCH PRAWO WŁAŚCIWE DLA ODPOWIEDZIALNOŚCI DELIKTOWEJ

1. Uwagi wstępne

Wskazanie prawa właściwego dla cywilnej odpowiedzialności pozaumownej wynikającej z wypadku drogowego może następować zarówno na podstawie ogólnych norm kolizyjnych odnoszących się do odpowiedzialności deliktowej, jak również na podstawie norm szczególnych dotyczących jedynie wypadków drogowych. Specjalizacja norm kolizyjnych jest jednak procesem, który w historii prawa prywatnego międzynarodowego zaczął się względnie niedawno. Zasadniczo prawo właściwe dla omawianego zagadnienia wskazywane było podstawie norm kolizyjnych odnoszących się do odpowiedzialności deliktowej[4].

Problem odpowiedzialności deliktowej został dostrzeżony w doktrynie prawa prywatnego międzynarodowego stosunkowo późno, gdyż pierwsi nowożytni autorzy poświęcali mu niewiele uwagi. Nie bez powodu w doktrynie stwierdza się, że deliktowe prawo kolizyjne zawsze było „kilka kroków za" prawem kolizyjnym odnoszącym się do zobowiązań umownych[5]. Dopiero z czasem, wraz z rozwojem technologicznym i wzrostem mobilności transgranicznej, wzrosło znaczenie tego zagadnienia[6]. W tym kontekście szczególną rolę odgrywała problematyka poszukiwania prawa właściwego dla odpowiedzialności pozaumownej wynikającej z wypadków drogowych. W doktrynie prawa kolizyjnego ostatnich dziesięcioleci nabrała ona szczególnego znaczenia, gdyż z uwagi na swoją praktyczną doniosłość stanowiła podstawę toczącej się dyskusji skutkującej wprowadzeniem nowych rozwiązań w kolizyjnym prawie deliktowym. Istnieją zatem powody, aby przedstawić te

[4] P. Bourel, *Du rattachement de quelques délits spéciaux en droit international privé*, Rec. des cours 1989, Vol. 214, s. 284; P. Vonken, *Justice in international tort law. Evaluation of the Hague Traffic Accidents Convention from a methodological perspective* [w:] R.-N. Schütz, D. Breillat, A. Giudicelli (red.), *Aspects nouveaux du droit de la responsabilité aux Pays-Bas et en France. Journées d'études des 22 et 23 mai 2003 à Poitiers*, Paris 2005, s. 19-21.
[5] M. Hellner, *Tort: Applicable Law* [w:] P. Beaumont, J. Holliday (red.), *A Guide to Global Private International Law*, Oxford 2022, s. 247.
[6] M.C. Pryles, *Tort and Related Obligations in Private International Law*, Rec. des cours 1991, Vol. 227, s. 22-23.

przemiany. Szkic historycznoprawny pomoże również zrozumieć kształt obecnie obowiązujących regulacji. Ponadto, niektóre z prezentowanych zagadnień, mimo swojego historycznego charakteru, wciąż odgrywają istotną rolę, zaś wiele dawniej prezentowanych poglądów doktryny w dużej mierze nie straciło na aktualności. Oznacza to, że niniejsza część pracy nie ma jedynie charakteru historycznej refleksji. Dotyczyć ona będzie jednak jedynie ewolucji łączników, nie zaś całości problematyki odpowiedzialności deliktowej w prawie kolizyjnym. Ma ona zarysować ogólne ramy, na których osadzone będą dalsze rozważania.

2. Łącznik miejsca deliktu jako tradycyjne rozwiązanie

2.1. Pochodzenie i uzasadnienie obowiązywania „reguły klasycznej"

Tradycyjnie w przypadku zobowiązań deliktowych za łącznik podstawowy uważano łącznik miejsca deliktu *(*łac. *locus delicti comissi)*, zwany również łącznikiem prawa lokalnego (fr. *la loi locale*)[7]. O jego rozpowszechnieniu świadczyć może również to, że nazywano go regułą ogólną, regułą klasyczną[8]. Właściwość *legis loci delicti* ukształtowała się jako konsekwencja zasady terytorializmu[9]. Wywodzono ją z publicznoprawnej zasady suwerenności terytorialnej państwa zakładającej, że to do suwerena należy decyzja, czy dane zdarzenie mające miejsce na jego terytorium rodzi jakiekolwiek skutki prawne, stąd czyny dokonane w określonym państwie powinny jednocześnie podlegać obowiązującemu tam prawu[10]. Nie bez znaczenia było również łączenie odpowiedzialności deliktowej z odpowiedzialnością karną, która ma przecież ściśle terytorialny charakter[11]. Omawianą regułę uzasadniano więc również szczególnym nacechowaniem przepisów dotyczących odpowiedzialności deliktowej[12]. Było to zwłaszcza widoczne w systemie francuskim, w którym normy dotyczące odpowiedzialności cywilnej wiązano z przepisami dotyczącymi bezpieczeństwa, tak więc właściwość prawa miejsca deliktu uzasadniano względami porządku publicznego[13]. Dostrzegano konieczność powiązania prawa miejsca deliktu z jego otoczeniem geograficznym i społecznym. Przemawiały za tym również względy praktyczne, gdyż twierdzono, że łącznik ten, bazując na

[7] R. Kuratowski, *Torts in Private International Law*, The International Law Quarterly 1947, Vol. 1, No. 2, s. 174-178; P. Bourel, *Les conflits de lois en matière d'obligations extracontractuelles*, Paris 1961, s. 17; G. Beitzke, *Les obligations délictuelles en droit international privé*, Rec. des cours 1965, Vol. 115, s. 79.
[8] L. Forget, *Les conflits de lois en matière d'accidents de la circulation routière*, Paris 1973, s. 17.
[9] M. Sośniak, *Lex loci delicti commissi w prawie międzynarodowym prywatnym*, St. Cyw. 1963, t. IV, s. 138; M. Zhang, *Party Autonomy in Non-Contractual Obligations: Rome II and Its Impacts on Choice of Law*, Seton Hall Law Review 2009, Vol. 39, s. 867-868.
[10] O. Kahn-Freund, *Delictual liability and the conflict of laws*, Rec. des cours 1968, Vol. 124, s. 37-38; T. Pajor, *Odpowiedzialność deliktowa w prawie prywatnym międzynarodowym*, Warszawa 1989, s. 31-33.
[11] M. Sośniak, *Zobowiązania…*, s. 21.
[12] T. Pajor, *Odpowiedzialność deliktowa…*, s. 34.
[13] L. Forget, *op. cit.*, s. 18; H. Batiffol, *Traité élémentaire de droit international privé*, wyd. 3, Paris 1959, s. 605.

łatwo sprawdzalnych faktach, zapewnia prostotę i pewność prawa[14]. Uważano również, że jego stosowanie zapewnia ochronę interesu zarówno poszkodowanego jak i sprawcy, który odpowiada na podstawie przepisów obowiązujących w miejscu, w którym działał, a dokonując określonego działania powinien on liczyć się z konsekwencjami[15]. W nieco odmienny sposób przyjęcie zasady właściwości prawa miejsca deliktu argumentowano w doktrynie amerykańskiej, gdzie omawiany łącznik również odgrywał kluczową rolę[16].

2.2. Zagadnienie umiejscowienia deliktu

Przyjęcie łącznika *loci delicti* niosło jednak za sobą trudności co do tego, jak należy interpretować pojęcie deliktu oraz jego miejsca. Niejednoznaczność tegoż zagadnienia doprowadziła do ukształtowania się różnych poglądów w tej kwestii[17]. Przyjąć można, że miejscem deliktu może być zarówno miejsce czynu (faktu, z którym ustawa łączy odpowiedzialność), jak i miejsce jego skutku (w postaci szkody). Wątpliwości pojawiały się przede wszystkim w przypadku deliktów wielomiejscowych czy też deliktów z zaniechania. Zagadnienie który z elementów powinien być stanowić kryterium decydujące o jego umiejscowieniu było przez długi czas nierozstrzygnięte. Proponowano również kompromisowe ujęcie miejsca deliktu takie jak system kumulatywny, system dystrybutywny i system wyboru[18].

Dyskusja nad tym problemem ma znaczenie również współcześnie, gdyż ostateczny kształt obowiązujących regulacji zawdzięcza się przecież przychyleniu się ich autorów do konkretnej koncepcji. W przypadku obowiązujących przepisów wskazujących prawo właściwe dla odpowiedzialności pozaumownej wynikającej z wypadków drogowych, na tym tle rysuje się dość widoczne zróżnicowanie. Rozporządzenie Rzym II jako zasadę wskazania prawa właściwego przyjmuje bowiem miejsce szkody bezpośredniej (*locus damni*), zaś konw. haska z 1971 r. miejsce wypadku tj. miejsce zdarzenia (*locus delicti*). W przypadku zdarzeń, jakimi są wypadki drogowe obie reguły ogólne doprowadzą zazwyczaj do wskazania tego samego prawa właściwego, gdyż najczęściej miejsce wypadku drogowego (miejsce zdarzenia) będzie tożsame z miejscem skutku (szkody). Nie należy przy tym zapominać, że rozp. Rzym II jest regulacją o charakterze ogólnym. W kwestii transgranicznych wypadków drogowych problem

[14] G. Beitzke, *op. cit.*, s. 81; M. Sośniak, *Zobowiązania…*, s. 24, T. Pajor, *Odpowiedzialność deliktowa…*, s. 35-37.
[15] W kwestii argumentów doktryny europejskiej uzasadniających przyjęcie łącznika *loci delicti* – zob. np. M. Sośniak, *Lex loci delicti commissi…*, s. 144-147.
[16] Przyjęcie omawianej zasady wywodzono m.in. z doktryny *vested rights*, *comity*, a także *obligation theory* – zob. S.C. Symeonides, W. Collins Perdue, A.T. von Mehren, *Conflict of Laws: American, Comparative, International Cases and Materials*, Saint Paul 1998, s. 17-29; M. Wolff, *Private International Law*, Oxford 1945, s. 499.
[17] G. Beitzke, *op. cit.,* s. 82.
[18] M.C. Pryles, *op. cit.*, s. 37-51; M. Sośniak, *Zobowiązania…*, s. 43-45; T. Pajor, *Odpowiedzialność deliktowa…*, s. 190-195.

oznaczenia miejsca deliktu ma więc marginalne znaczenie, gdyż niemal w każdym przypadku miejsce zdarzenia zbiega się z miejscem szkody. Nadmienić jednak należy, że problem lokalizacji deliktu to jedno z najbardziej złożonych zagadnień prawa kolizyjnego, które współcześnie nabrało szczególnego znaczenia, m.in. na tle tzw. deliktów internetowych czy szkód w środowisku naturalnym[19].

2.3. Rygoryzm łącznika miejsca deliktu na przykładzie systemu francuskiego

Mimo, że argumenty na uzasadnienie właściwości prawa miejsca deliktu budziły niekiedy wątpliwości, w historii deliktowego prawa kolizyjnego do pewnego momentu zasada ta dominowała niemal niepodzielnie[20].

Jako przykład rygorystycznego trzymania się zasady *legis loci delicti commissi*, mimo niekiedy wątpliwych rezultatów jej stosowania, wskazać należy system francuski[21]. Powyższe doskonale obrazuje wyrok francuskiego *Cour de cassation* z 1948 r. w sprawie *Lautour v. Guiraud*[22]. Stan faktyczny sprawy był następujący. W Hiszpanii, w czasie wojny domowej, doszło do eksplozji ciężarówki, wynikłej ze zderzenia z pociągiem. Siła uderzenia była tak duża, że w jej wyniku śmierć poniósł francuski kierowca innej ciężarówki jadący za nią w konwoju. Oba pojazdy należały do francuskich spółek. W związku z tym, żona zmarłego kierowcy wystąpiła z powództwem przeciwko spółce zatrudniającej jej męża domagając się odszkodowania z tytułu jego śmierci. W sprawie występowało więc relatywnie słabe powiązanie z miejscem wypadku drogowego, bowiem prawem personalnym wszystkich występujących w sprawie osób było prawo francuskie. Mogło to więc uzasadniać właściwość wspólnego *legis patriae* stron. Niemniej jednak Sąd Kasacyjny zastosował łącznik miejsca wypadku i przyjął właściwość prawa hiszpańskiego, co spowodowało oddalenie powództwa[23]. Było to szczególnie niekorzystne z punktu widzenia powódki, gdyż w przypadku zastosowania

[19] Szerzej na temat tych kwestii – zob. np. O. Boskovic, *La localisation du dommage en matière d'atteinte à l'environnement*, Revue de Droit des Affaires Internationales 2022, no. 6, s. 697-705; M. Świerczyński, *Delikty „elektroniczne" w świetle rozporządzenia Rzym II*, PPPM 2008, t. 3, s. 91-105; J. Carrascosa González, *The Internet – Privacy and Rights relating to Personality*, Rec. des cours 2016, Vol. 378, s. 390-462.
[20] T. Pajor, *Odpowiedzialność deliktowa…*, s. 30-31.
[21] M. Sośniak, *Zobowiązania…*, s. 28.
[22] Wyrok Cour de cassation z 25.05.1948, RCDIP 1949, s. 89 z glosą H. Batiffola. Zob. również B. Ancel, Y. Lequette, *Les grands arrêts de la jurisprudence française de droit international privé*, wyd. 5, Paris 2006, s. 164-176.
[23] Sąd mógł zdecydować inaczej, bowiem francuskie prawo kolizyjne w tamtym czasie składało się głównie z nieskodyfikowanych reguł bazujących na orzecznictwie – zob. B. Audit, L. d'Avout, *Droit international privé*, wyd. 8, Paris 2018, s. 28, nb 22; D. Bureau, H. Muir Watt, *Droit international privé. Tome 1. Partie Générale*, wyd. 5, Paris 2021, s. 50-51, nb 31.

prawa francuskiego zadośćuczynienie zostałoby zasądzone[24]. Przyjęta zasada przez długi czas utrzymywała się we francuskim orzecznictwie[25].

2.4. Właściwość prawa sądu orzekającego

W początkach nowożytnego prawa kolizyjnego obecny był również pogląd o wyłącznej właściwości prawa sądu orzekającego dla deliktów, co miało wynikać ze szczególnego charakteru przepisów prawa deliktowego i analogii odpowiedzialności deliktowej do odpowiedzialności karnej[26]. W miarę rozwoju prawa kolizyjnego pogląd uznający wyłączną właściwość *legis fori* stawał się coraz bardziej odosobniony[27].

W dziedzinie kolizyjnej odpowiedzialności deliktowej omawiany łącznik odgrywał więc nieco mniejszą rolę. W większości systemów prawnych stanowił on dopełnienie dla dominującej zasady właściwości *legis loci delicti commissi*. Stosowanie prawa miejsca sądu orzekającego ujawniało się przede wszystkim w tym, że zasada ogólna przewidywała pewne zastrzeżenia na rzecz *legis fori,* co przejawiało się w „kombinowanym" zastosowaniu tych łączników[28]. W niektórych systemach uznawano, że odpowiedzialność zgodnie z ustalonym prawem miejsca deliktu „nie mogła sięgać dalej" niż przewidywało to *lex fori*[29]. Zastrzeżenia nakładane przez prawo miejsca sądu najczęściej przybierały formę ograniczeń w kwestii powstania, zakresu oraz skutków odpowiedzialności. Drugim rodzajem było rozwiązanie, w którym kontrola *legis fori* odnosiła się do kwestii bezprawności czynu sprawcy szkody. Polegało to na tym, że zasada właściwości prawa miejsca deliktu nie miała zastosowania w przypadku, gdy zdarzenie zaistniałe za granicą nie było uważane za bezprawne według prawa miejsca sądu, mimo bezprawności w świetle prawa obcego[30]. *Lex fori* odgrywało szczególną rolę w angielskim prawie kolizyjnym, gdzie przez długi czas obowiązywała tzw. *double actionability rule*, zakładająca stosowanie prawa angielskiego dla deliktów transgranicznych w przypadku spełnienia odpowiednich przesłanek[31].

---

[24] L. Forget, *op. cit.*, s. 20.
[25] B. Ancel, Y. Lequette, *Les grands arrêts…*, s. 168-169. Jako przykłady wskazać można wyroki Cour de cassation: z 3.01.1963, RCDIP 1963, s. 547; 2.10.1963, RCDIP 1964, s. 332; 30.05.1967, RCDIP 1967, s. 728; cyt. za: M. Sośniak, *Zobowiązania…*, s. 29.
[26] Powyższy pogląd przyjmowali np. C.G. von Wächter oraz F.C. von Savigny – zob. M. Wolff, *Private International Law*, s. 492.
[27] M. Sośniak, *Zobowiązania…*, s. 65-66.
[28] P. Bourel, *Les conflits de lois…*, s. 23-25; M. Wolff, *Private International Law*, s. 492.
[29] Jak określił T. Pajor „rozwiązania własnego prawa materialnego zostają uznane za standard maksymalny" – zob. T. Pajor, *Odpowiedzialność deliktowa…*, s. 21.
[30] G. Beitzke, *op. cit.*, s. 77-78; T. Pajor, *Odpowiedzialność deliktowa…*, s. 21-24; M. Sośniak, *Zobowiązania…*, s. 67-68.
[31] L. Collins (red.), *Dicey, Morris & Collins On The Conflict of Laws*, Vol. 2, wyd. 15, London 2012, s. 2196-2204, nb 35-004-35-012. Szczegółowa analiza ewolucji prawa angielskiego w tym zakresie – zob. np. M. Wolff, *Private International Law*, s. 493-504, M. Zhang, *op. cit.*, s. 873, L. Forget, *op. cit.*, s. 51-56.

Obecnie szczególny wpływ prawa sądu orzekającego przejawia się najczęściej w zastosowaniu klauzuli porządku publicznego[32]. Określając rzeczywistą rolę prawa sądu w sprawach deliktowych, pamiętać również należy, że sądy stosują często swoje własne prawo, jednak nie jako *lex fori*, ale jako prawo miejsca deliktu lub wspólne prawo personalne stron[33].

3. Zmiany we wskazaniu prawa właściwego dla deliktów

3.1. Kryzys łącznika miejsca deliktu

W początkach lat pięćdziesiątych XX w. w doktrynie zaczęto dostrzegać niedostatki sztywnego trzymania się reguły *loci delicti* coraz częściej poddając w wątpliwość kluczowe dotąd argumenty uzasadniające stosowanie tego łącznika[34]. W niektórych stanach faktycznych związek miejsca deliktu z terytorium danego państwa ma charakter incydentalny. Dzieje się tak w szczególności, gdy zarówno poszkodowany jak i sprawca mieszkali na obszarze tego samego kraju, zaś wypadek nastąpił za granicą, a jego miejsce było po prostu przypadkowe. W tamtym czasie nową tendencją rozwoju prawa kolizyjnego było dążenie do unikania schematyczności wynikającej ze stosowania klasycznej reguły dla deliktów. Zaczęto akcentować potrzebę powiązania deliktu z innymi okolicznościami, a przede wszystkim z jego tzw. „środowiskiem społecznym", czyli obszarem, z którym okoliczności danego zdarzenia są nierozerwalnie połączone[35].

3.2. Kształtowanie się nowych rozwiązań w doktrynie amerykańskiej

Poglądy kwestionujące wyłączność reguły klasycznej najwcześniej zauważyć można w doktrynie i orzecznictwie amerykańskim[36]. Szczególny charakter tamtejszego systemu prawnego i bezprecedensową w skali świata częstotliwość występowania problematyki kolizyjnoprawnej, sprawia, że Stany Zjednoczone odegrały rolę „poligonu doświadczalnego współczesnej nauki prawa kolizyjnego"[37]. Początkowo przyjmowano tam wyłączną właściwość prawa miejsca deliktu, choć jej stosowanie uzasadniano w nieco inny sposób niż w Europie[38]. Zasadą tą kierowano się również przy redakcji *Restatement I* z 1934 r.[39], który mimo

[32] R. Kuratowski, *Torts in Private International Law*, s. 178-179.
[33] T. Pajor, *Odpowiedzialność deliktowa…*, s. 30.
[34] O. Kahn-Freund, *op. cit.,* s. 45-48.
[35] M. Sośniak, *Zobowiązania…*, s. 49-50.
[36] *Ibidem*; M. Zhang, *op. cit.*, s. 877-879. Wszelkie odniesienia do doktryny i orzecznictwa „amerykańskiego" dotyczą USA.
[37] M. Sokołowski, *Współczesne koncepcje amerykańskie w dziedzinie wyboru prawa właściwego na przykładzie zobowiązań deliktowych (przegląd doktryny i orzecznictwa)*, RPEiS 1980, z. 3, s. 98.
[38] *Ibidem*, s. 84-86; S. Sołtysiński, *Lex maximi in hac causa momenti: oczekiwana rewolucja czy niepożądany przyczynek w teorii prawa kolizyjnego?*, RPEiS 1974, z. 3, s. 255.
[39] Zob. § 377 *Restatement of the Law: Conflict of Laws* z 1934 r.

charakteru niewiążącej regulacji odgrywał kluczową rolę w orzecznictwie amerykańskim m.in. z powodu braku unifikacji prawa kolizyjnego na poziomie federalnym[40].

Właściwość prawa miejsca deliktu powszechnie stosowana była mniej więcej do lat pięćdziesiątych XX w., jednakże już wtedy rozwiązanie to poddawane było krytyce[41]. Druga połowa XX w. w doktrynie amerykańskiego prawa kolizyjnego charakteryzuje się poszukiwaniem nowych rozwiązań, mających na celu uelastycznienie metod wskazania prawa właściwego[42]. Tomasz Pajor wskazywał, że mimo, iż nowe teorie odnosiły się formalne do całej dziedziny prawa kolizyjnego to „snuto je głównie wokół zobowiązań deliktowych", więc „w ten sposób dziedzina odpowiedzialności cywilnej staje się głównym polem bitwy o nowe metody"[43].

Nie sposób w tym miejscu przytoczyć nawet w skrócie poglądów amerykańskich kolizjonistów. Wskazać należy, że nowe idee nie kończyły się jedynie na pewnych drobnych ulepszeniach dotychczasowych rozwiązań, gdyż najbardziej radykalni autorzy odrzucali całe dotychczasowe prawo kolizyjne, proponując nowe ujęcie kolizji praw[44]. Prezentowane stanowiska były tak liczne i proponowały daleko idące zmiany w kwestii metod wskazania prawa właściwego, że zyskały miano „amerykańskiej rewolucji kolizyjnej"[45].

3.3. Przyjęcie nowych rozwiązań w orzecznictwie amerykańskim

Nowe poglądy w doktrynie amerykańskiej nie pozostały bez wpływu na tamtejszą judykaturę. Począwszy od lat sześćdziesiątych XX w. zaczęły one wywierać wpływ na orzecznictwo amerykańskie oraz kanadyjskie[46]. Wskazać należy, że kształtujące się w tamtym okresie zmiany nie skutkowały wyłonieniem się spójnego systemu reguł[47]. Jednym z poglądów, który wywarł zasadniczy wpływ na formowanie się nowych zapatrywań była teoria J.H.C.

---

[40] *Restatements of the Law* są wydawane dla wielu dziedzin prawa przez *American Law Institute*, prywatną organizację zrzeszającą teoretyków oraz praktyków prawa. W *Restatements* dokonuje się usystematyzowania amerykańskiego orzecznictwa oraz stosowanych reguł. Nie są one oficjalnymi źródłami prawa mającymi moc powszechnie obowiązującą oraz nie mają na względzie tworzenia nowych reguł. Niemniej jednak mają one duży wpływ na rozwój prawa amerykańskiego.

[41] T. Pajor, *Odpowiedzialność deliktowa…*, s. 47-51.

[42] S. Sołtysiński, *op. cit.*, s. 255-257; O. Kahn-Freund, *op. cit.*, s. 6-7.

[43] T. Pajor, *Odpowiedzialność deliktowa…*, s. 51; L. de Lima Pinheiro, *Choice of Law on Non-Contractual Obligations between Communitarization and Globalization – A first assessment of EC Regulation Rome II*, RDIPP 2008, No. 1, s. 39.

[44] S.C. Symeonides, W. Collins Perdue, A.T. von Mehren, *Conflict of Laws…*, s. 109-113; T. Pajor, *Odpowiedzialność deliktowa…*, s. 52; M. Sokołowski, *op. cit.*, s. 83

[45] M. Zhang, *op. cit.*, s. 879. Przegląd ówczesnych poglądów doktryny amerykańskiej – zob. np. S.C. Symeonides, *The American Choice-of-law Revolution Past, Present and Future*, Leiden-Boston 2006, s. 9-35. M. Sokołowski, *op. cit.*, z. 3, s. 94-97; M.-A. Zachariasiewicz, *Wpływ nowych tendencji amerykańskiego prawa kolizyjnego na rozwój prawa prywatnego międzynarodowego w Europie*, St. Iur. Sil. 1979, t. V, s. 269-270.

[46] L. Forget, *op. cit.*, s. 39-40.

[47] T. Pajor, *Odpowiedzialność deliktowa…*, s. 73.

Morrisa *the proper law of a tort*[48]. Proponował on, aby nie ustalać żadnego sztywnego łącznika dla deliktów, akcentując potrzebę poszukiwania prawa właściwego w oparciu o inne, ale równie kluczowe, elementy danego stanu faktycznego. Celem takiego zabiegu miało być znalezienie prawa właściwego, które charakteryzowałoby się najściślejszym i najdonioślejszym powiązaniem ze stanem faktycznym (ang. *the most significant connexion*)[49].

Za przełomowy w dziedzinie amerykańskiego kolizyjnego prawa deliktów uznać należy wyrok w sprawie *Babcock v. Jackson* z 1963 r.[50], który zapadł na tle sprawy dotyczącej transgranicznego wypadku drogowego charakteryzującej się następującym stanem faktycznym. W kanadyjskiej prowincji Ontario doszło do wypadku samochodowego, w którym uczestniczyło dwóch mieszkańców stanu Nowy York – kierowca i przewożony z grzeczności pasażer. Powództwo przewożonego z grzeczności poszkodowanego pasażera zostało wytoczone przed sądem w Nowym Jorku przeciwko pozwanemu będącym właścicielem i kierowcą pojazdu. Samochód, którym poruszali się uczestnicy wypadku zarejestrowano na terenie stanu Nowy Jork. Tamtejsze przepisy kolizyjne przewidywały jako właściwe prawo miejsca wypadku, czyli prawo prowincji Ontario. Wskazane prawo przewidywano jednak, że właściciel i kierowca pojazdu używanego dla celów niekomercyjnych, nie ponosi odpowiedzialności wobec pasażerów przewożonych z grzeczności z tytułu szkód na osobie wynikłych w związku z ruchem pojazdu. W przeciwieństwie do prawa nowojorskiego, prawo miejsca wypadku odmawiało więc możliwości dochodzenia roszczeń odszkodowawczych od kierowcy w takich przypadkach. Orzekając w sprawie sąd nowojorski odrzucił regułę *loci delicti* wskazując, że prawem właściwym powinno być prawo stanu Nowy York, gdyż tamtejszy system prawny mający najdonioślejszy związek ze sprawą. W ocenie sądu związek ten przejawiał się w tym, że w stanie Nowy Jork zamieszkiwały strony, tam też był zarejestrowany i ubezpieczony samochód pozwanego, tam również rozpoczęła się i miała się zakończyć zaplanowana wspólnie podróż. Czynniki te wskazywały na nikłe powiązanie sprawy z prawem prowincji Ontario.

W literaturze podkreśla się jednak, że przełomowość omawianego orzeczenia nie polega na wskazaniu prawa właściwego na podstawie wspólnego statutu personalnego stron, ale na

[48] J.H.C. Morris, *The Proper Law of a Tort*, HLRev. 1951, Vol. 64, No. 6, s. 881-895.

[49] Oczywiście, w wielu przypadkach prawem właściwym okazałoby się prawo miejsca deliktu, nie chodziło bowiem o „wywracanie" obowiązującej zasady, jednakże dla Morrisa istotnym było znalezienie takiej reguły, która będzie wystarczająco elastyczna, aby wskazać prawo właściwe zarówno dla klasycznych i „oczywistych" stanów faktycznych, jak również dla tych bardziej nietypowych, o zróżnicowanym stanie faktycznym – zob. J.H.C. Morris, *op. cit.*, s. 883-888; S.C. Symeonides, *The American Choice-of-law Revolution…*, s. 35.

[50] Wyrok Sądu Apelacyjnego w Nowym Jorku z 9.05.1963 *ws. Babcock v. Jackson*, 191 N.E.2d 279, 12 N.Y.2d 473 (N.Y. 1963).

zastosowanej metodzie, która doprowadziła do właściwości tego prawa. Sąd postanowił odejść od schematyzmu na rzecz „niczym nieskrępowanego poszukiwania prawa najsilniej związanego z danym stanem faktycznym”[51]. W uzasadnieniu wyroku odwołano się do pojęcia *the most significant relationship* wywodzącej się ze wspomnianej teorii *the proper law of a tort*. Posługując się analogią do prawa lotniczego, wskazywano również na przypadkowość miejsca wypadku w stanie faktycznym sprawy[52].

Powyższe orzeczenie było szeroko omawiane w doktrynie, spotykając się z przychylnym przyjęciem[53]. Niemniej jednak odejście od sztywnego trzymania się klasycznej reguły na rzecz dążenia do bardziej elastycznych rozwiązań utrwaliło się dopiero w późniejszym orzecznictwie amerykańskim[54]. Stosowanie nowych metod doprowadziło do odejścia od wyłącznego stosowania prawa miejsca deliktu. Mimo to, reguła klasyczna w dalszym ciągu odgrywała ważną rolę. Zdarzały się bowiem również wyroki, w których mimo istnienia *legis communis* stron zastosowano prawo miejsca wypadku, gdyż właśnie to prawo było korzystniejsze dla poszkodowanego przewidując pełną odpowiedzialność sprawcy[55], ale również takie, w których zastosowano prawo mniej korzystne, ale bardziej powiązane ze sprawą[56].

Inną charakterystyczną tendencją na gruncie amerykańskim była materializacja prawa kolizyjnego przejawiająca się w uwzględnianiu treści konkurujących praw właściwych i ocenie materialnoprawnych rezultatów ich zastosowania, co miało na celu dążenie do zastosowania prawa zapewniającego rozstrzygnięcie najkorzystniejsze dla poszkodowanego[57]. Uprzywilejowanie interesów poszkodowanego uzasadniano na ogół interesem państwa, który przejawiał się w dążeniu do zapewnienia pełnej ochrony poszkodowanych pasażerów oraz ochronie obywateli przed niesłusznym ograniczeniem odpowiedzialności[58].

Należy mieć na uwadze, że wszelkie odniesienia do „amerykańskiego prawa kolizyjnego” stanowią pewne uproszczenie. Nie chodzi przy tym jednak o to, że każdy stan ma własne przepisy prawa prywatnego międzynarodowego, gdyż nie różniłoby to USA od innych państw o niejednolitym systemie prawnym. Szczególna odmienność amerykańskiego prawa

---

[51] M. Sośniak, *Zobowiązania…*, s. 51-52.
[52] S.C. Symeonides, W. Collins Perdue, A.T. von Mehren, *Conflict of Laws…*, s. 121-133.
[53] Zob. również: D.F. Cavers, E.E. Cheatham, B. Currie, A.A. Ehrenzweig, R.A. Leflar, W.L.M. Reese, *Comments on Babcock v. Jackson. A Recent Development in Conflict of Laws*, Columbia Law Review, 1963, Vol. 63, No. 7, s. 1212-1257; M. Sokołowski, *op. cit.*, s. 87-88; S. Sołtysiński, *op. cit.*, s. 261.
[54] S.C. Symeonides, *The American Choice-of-law Revolution…*, s. 37-43; M. Sośniak, *Zobowiązania…*, s. 52.
[55] T. Pajor, *Odpowiedzialność deliktowa…*, s. 75.
[56] S. Sołtysiński, *op. cit.*, s. 262.
[57] Zob. rozdział I, § 1, pkt 5 niniejszego opracowania.
[58] M. Sokołowski, *op. cit.*, s. 88-93; T. Pajor, *Odpowiedzialność deliktowa…*, s. 76.

kolizyjnego przejawia się w tym, że nie stanowi ono zbioru wielostronnych norm kolizyjnych traktujących wszystkie systemy prawne w równy sposób wyznaczając prawo właściwe poprzez wybór odpowiedniego łącznika (tzw. *jurisdiction-selecting rules*). Tamtejsze prawo kolizyjne stanowi raczej zbiór „metod" (ang. *approaches*) mających na celu określenie czynnika lub czynników, które powinny być brane pod uwagę przy wskazywaniu prawa właściwego[59]. Dodać należy, że nowe koncepcje w doktrynie i orzecznictwie znalazły odzwierciedlenie w kolejnym zbiorze *Restatement II*[60]. Przejawiały one szereg różnic w porównaniu z wciąż niepodzielnie panującym na kontynencie europejskim klasycznym prawem prywatnym międzynarodowym opartym na podejściu sawiniańskim[61].

3.4. Zmiany w kolizyjnym prawie deliktów w Europie

3.4.1. Poglądy doktryny

Nowe poglądy amerykańskiej doktryny zaczęły następnie oddziaływać na prawo kolizyjne w Europie. Głosy nauki europejskiej, głęboko zakorzenionej w sawiniańskiej tradycji, były jednak na ogół bardziej powściągliwe, dalekie od radykalności charakterystycznej dla niektórych teorii amerykańskich. Nowe metody wskazania prawa właściwego głoszone przez amerykańskich autorów wzbudziły co prawda zainteresowanie doktryny europejskiej, ale na ogół były one przedmiotem krytyki. Zarzucano im przede wszystkim podważanie pewności prawa poprzez stosowanie nadmiernej swobody rozstrzygnięć. Ponadto, doktryna europejska była sceptyczna wobec przenoszenia na stary kontynent metod wykształconych na gruncie stosunków międzystanowych i systemu *common law*[62].

---

[59] Jako przykłady najważniejszych z nich wskazać można wspomnianą już metodę stosowania prawa które ma najsilniejszy związek ze sprawą (*the most significant relationship*); metodę interesów autorstwa Brainarda Currie'ego (*governmental interest analysis*) zakładającą stosowanie prawa państwa, którego władze mają największy interes w objęciu właściwością danej kwestii; teorię stworzoną przez Roberta Leflara polegającą na stosowaniu prawa „lepszego" pod względem określonych kryteriów społeczno-ekonomicznych (*better law apprach*); metodę porównawczą Wiliama Baxtera zakładającą stosowanie prawa państwa, którego interesy zostałyby bardziej naruszone, gdyby jego polityka została podporządkowana polityce drugiego państwa (*comparative impairment approach*) – zob. T. Einhorn, *American vs. European Private International Law – The Case for a Model Conflict of Laws Act (MCLA)* [w:] K. Boele-Woelki, T. Einhorn, D. Girsberger, S.C. Symeonides (red.), *Convergence and Divergence in Private International Law*, Zürich 2010, s. 4-6; E. Korkmaz, *Growing Convergence, Continuing Divergence: Comparative Remarks on the American and European Private International Law of Torts*, Comparative Law Review 2022, Vol. 22, s. 206-211.

[60] S.C. Symeonides, *The American Choice-of-law Revolution…*, s. 31-35; E. Korkmaz, *op. cit.*, s. 212-214. Omówienie postanowień *Restatement II* w zakresie deliktów – zob. np. M. Sokołowski, *op. cit.*, s. 93-95; P. Hay, *Contemporary Approaches to Non-Contractual Obligations in Private International Law (Conflict of Laws) and the European Community's "Rome II" Regulation*, EuLF 2007, No. 3, s. 140-141.

[61] W tej kwestii – zob. np. G. Kegel, *Paternal Home and Dream Home: Traditional Conflict of Laws & the American Reformers*, Am.J.Comp.L. 1979, Vol. 27, No. 4, s. 615-633.

[62] M. Świerczyński, *Łączniki w normach kolizyjnych* [w:] M. Pazdan (red.), *System Prawa Prywatnego, t. 20A, Prawo prywatne międzynarodowe*, Warszawa 2014, dostęp Legalis/el., s. 248-249, nb 162-164. W kwestii odziaływania poglądów amerykańskich kolizjonistów w Europie – zob. np. M.-A. Zachariasiewicz, *Wpływ nowych tendencji…*, s. 270-279.

Mimo tego, wciąż próbowano w jakimś stopniu wykorzystać doświadczenia amerykańskie w odmiennych warunkach europejskich. Postulowano m.in. uelastycznienie klasycznej reguły poprzez ocenę czynu w powiązaniu z jego środowiskiem społeczno-gospodarczym, co miało być podstawą do ustalenia katalogu wyjątków od zasady prawa miejsca deliktu, konstruowanych jednak w taki sposób, aby nie podważać pewności prawa[63]. Odstępstwa od reguły klasycznej uwzględniać miały powiązania personalne stron w przypadku istnienia szczególnego związku nimi (np. umownego, rodzinnego) związanego z innym państwem niż państwo miejsca deliktu[64]. Postulowano nawet odsunięcie prawa miejsca deliktu na dalszy plan poprzez zaproponowanie systemu innych reguł wskazywania prawa właściwego i uznanie go jako łącznika subsydiarnego, który dochodziłby do głosu, gdyby brak byłoby silniejszego powiązania[65].

3.4.2. Zmiany w orzecznictwie i ustawodawstwie państw europejskich

Nowe prądy w doktrynie wpływały następnie na orzecznictwo, a w dalszej kolejności na ustawodawstwo. Analizując ówczesne regulacje zauważyć można, że od połowy lat sześćdziesiątych XX w. dąży się do ustawowego zróżnicowania reguł kolizyjnych w przypadku zobowiązań deliktowych, co przejawiało się we wzroście regulacji uznających co prawda miejsce deliktu jako zasadę, jednak przewidujących równocześnie od niej zastrzeżenia i wyjątki np. na rzecz wspólnego prawa personalnego stron[66]. W literaturze wskazuje się, że pierwszym tego przykładem był projekt kodyfikacji prawa prywatnego międzynarodowego dla państw Beneluksu z 1951 r. Mimo, że nie wszedł on w życie, to odegrał istotny wpływ na orzecznictwo[67].

W poszczególnych ustawodawstwach stosowano rozmaite kryteria ustalenia wspólności prawa personalnego. Z czasem nastąpiło stopniowe odchodzenie od stosowania jedynie łącznika wspólnego obywatelstwa stron, który to zaczęto uzupełniać łącznikiem ich wspólnego miejsca zamieszkania. Niektóre z ustawodawstw zupełnie odeszły od stosowania łącznika obywatelstwa i ograniczyły wspólność do miejsca zamieszkania lub zwykłego pobytu. Inne

[63] Tak np. P. Bourel, *Les conflits de lois…*, s. 55-56.
[64] O. Kahn-Freund, *op. cit.*, s. 63-64.
[65] T. Pajor, *Odpowiedzialność deliktowa…*, s. 87-94.
[66] Szczegółowy przegląd ówcześnie obowiązujących regulacji – zob. *ibidem*, s. 106-111.
[67] Wskazać należy, że była to pierwsza próba skodyfikowania norm kolizyjnych dla czynów niedozwolonych na poziomie międzynarodowym w Europie – zob. S.C. Symeonides, *Rome II and Tort Conflicts: A Missed Opportunity*, Am.J.Comp.L. 2008, Vol. 56, No. 1, s. 175, O. Kahn-Freund, *op. cit.*, s. 52-53; T. Pajor, *Odpowiedzialność deliktowa…*, s. 92.

rozwiązania przewidywały dalsze stosowanie kryterium obywatelstwa alternatywnie z domicylem lub pobytem zwykłym[68].

Wyrazem nowych przemian w kolizyjnym prawie deliktowym była również przyjęta na sesji w Edynburgu rezolucja Instytutu Prawa Międzynarodowego (fr. *Institut de Droit International)* z 11 września 1969 r., w której uznano istotność klasycznej reguły wskazując jednocześnie, że konieczne jest dopuszczenie od niej wyjątków, co pozwoli na uniknięcie przypadkowych rozwiązań. Akcentowano, że w tym celu należy uwzględniać również inne powiązania faktycznie i prawne[69].

Podobnie, uelastycznienie klasycznej reguły przewidziano w projekcie konwencji o prawie właściwym dla zobowiązań umownych i pozaumownych opracowanym w ramach Europejskiej Wspólnoty Gospodarczej z 1972 r.[70] Przede wszystkim jednak wyrazem tych zmian jest kształt haskich konwencji deliktowych: konwencji o prawie właściwym dla wypadków drogowych z 1971 r. i konwencji o prawie właściwym dla odpowiedzialności za produkt z 1973 r.[71]

Niektóre z europejskich systemów prawnych wciąż były jednak szczególnie przywiązane do wyłącznej właściwości prawa miejsca deliktu. Przykładem tradycyjnego stanowiska w tej kwestii jest system francuski, co doskonale ilustruje wyrok w sprawie *Krieger v. Amigues* z 1967 r.[72] Sprawa dotyczyła wypadku drogowego mającego miejsce terenie RFN, w wyniku którego śmierć poniósł syn powoda. W związku z tym powód domagał się zadośćuczynienia. Wskazać należy, że powód i jego syn byli obywatelami Francji i tam zamieszkiwali. Kluczowym było również to, że w przeciwieństwie do prawa francuskiego, w prawie niemieckim zadośćuczynienie za śmierć osoby bliskiej w tamtym czasie nie przysługiwało. Mając to na uwadze, sąd pierwszej instancji oraz sąd apelacyjny odstąpiły od sztywnej reguły *legis loci delicti*. Decyzję w tym zakresie uzasadniono co prawda niezgodnością prawa niemieckiego odmawiającego zadośćuczynienia z francuskim międzynarodowym porządkiem publicznym (fr. *ordre public international*), a nie formułowaniem nowego łącznika. Stwierdzono, że pełna kompensacja szkody niemajątkowej

[68] Szczegółowo w tej kwestii – zob. M. Sośniak, *Zobowiązania…*, s. 63-65.
[69] Institute of International Law, *Resolution of 11 September 1969, Delictual Obligations in Private International Law*, Edinburgh 1969; M.C. Pryles, op. cit., s. 104.
[70] S.C. Symeonides, *Rome II and Tort Conflicts…*, s. 176. Na temat projektu konwencji – zob. np. K.H. Nadelmann, *Impressionism and Unification of Law: The EEC Draft Convention on the Law Applicable to Contractual and Non-Contractual Obligations*, Am.J.Comp.L. 1976, Vol. 24, No. 1, s. 584-592.
[71] Konwencja haska z 2 października 1973 r. o prawie właściwym dla odpowiedzialności za produkt, cytowana dalej jako: konw. haska z 1973 r. Tekst konwencji dostępny na stronie Haskiej Konferencji Prawa Prywatnego Międzynarodowego: https://www.hcch.net/en/instruments/conventions/full-text/?cid=84 (dostęp: 14.04.2025).
[72] Wyrok Cour de cassation z 30.05.1967, RCDIP 1967, s. 728-733 z glosą P. Bourela; L. Forget, *op. cit.*, s. 56-57.

jest częścią francuskiego porządku publicznego. Sąd Kasacyjny przyjął jednak odmienne stanowisko, uznając, że w okolicznościach sprawy odstępstwo od właściwości prawa miejsca deliktu jest nieuzasadnione, zaś ograniczenia kompensacji szkody niemajątkowej przewidziane w prawie obcym nie są sprzeczne z francuskim porządkiem publicznym[73]. Wyłączna właściwość prawa miejsca deliktu została dopiero nieco przełamana wskutek przystąpienia Francji do haskich konwencji deliktowych[74].

Innym wyrazem postępującej tendencji uelastyczniania rozwiązań kolizyjnych było poszukiwanie prawa najściślej związanego poprzez wprowadzanie odpowiednich klauzul. Wyróżniano dwie metody w tym zakresie. Pierwsza z nich, stosowana na kontynencie północnoamerykańskim, sprowadzała się do nadania jej postaci klauzuli ogólnej, która wskazywała jako właściwe prawo najściślej związane z daną sprawą, rezygnując jednocześnie ze stosowania innych reguł kolizyjnych takich, jak np. łącznik *loci delicti commissi*. Metoda ta cechowała się dużą swobodą w orzekaniu i brakiem pewności rozstrzygnięć, co było powodem krytyki na kontynencie europejskim. Stąd w unormowaniach europejskich decydowano się na przyjęcie innego rozwiązania. Formuła klauzuli najściślejszego związku była więc przyjmowana nie jako samodzielna klauzula ogólna, ale jako uzupełnienie reguł kolizyjnych. Przyjmowała ona formę klauzuli korekcyjnej umożliwiającej odstąpienie od stosowania reguł kolizyjnych w przypadku, gdy inne prawo przejawia ściślejszy związek z daną sprawą[75].

4. Rewizja poglądów w kwestii kolizyjnego prawa deliktów a prace Haskiej Konferencji Prawa Prywatnego

W literaturze przedmiotu wskazuje się, że szczególne zainteresowanie poglądami amerykańskich kolizjonistów zbiega się w czasie z przystąpieniem USA w 1964 r. do Haskiej Konferencji Prawa Prywatnego Międzynarodowego[76]. Podczas prac nad konwencją o prawie właściwym dla wypadków drogowych prowadzonych koniec lat sześćdziesiątych XX w.

[73] T. Pajor, *Odpowiedzialność deliktowa…*, s. 40-41.
[74] L. Forget, *op. cit.*, s. 20.
[75] P. Vonken, *op. cit.*, s. 21-23. W doktrynie wskazuje się, że pierwszym w Europie rozwiązaniem przewidującym klauzulę najściślejszego związku był art. 14 wspomnianego powyżej projektu prawa kolizyjnego dla państw Beneluksu z 1951 r. Nie zawierał on jednak klauzuli wyrażonej *expresis verbis*. Przewidywał natomiast, że skutki czynu niedozwolonego mogą przynależeć do sfery prawnej innego kraju niż kraj miejsca deliktu, w czym doszukiwano się podstawy do poszukiwania najściślej związanego. Konieczność poszukiwania prawa najściślej związanego akcentowała również wspomniana już rezolucja Instytutu Prawa Międzynarodowego z 1969 r. przyjęta w Edynburgu (art. 3). W doktrynie wskazuje się, że klauzulę najściślejszego związku w kształcie, w jakim funkcjonuje obecnie przewidywał art. 10 projektu konwencji o prawie właściwym dla zobowiązań umownych i pozaumownych z 1972 r. opracowywany w ramach Europejskiej Wspólnoty Gospodarczej. Z kolei pierwszą obowiązującą ustawą kolizyjną w Europie wprowadzającą klauzulę najściślejszego związku była austriacka ustawa z 1978 r. – zob. T. Pajor, *Odpowiedzialność deliktowa…*, s. 131-133.
[76] M.-A. Zachariasiewicz, *Wpływ nowych tendencji…*, s. 269.

szczególną uwagę budziły nowe rozwiązania płynące z kontynentu amerykańskiego, o czym świadczą protokoły z prac komisji opracowującej jej tekst[77]. Należy jednak zaznaczyć, że w tamtym czasie propozycje postulujące odejście od wyłączności właściwości *legis loci delicti commissi* były trudne do zaakceptowania dla niektórych przedstawicieli doktryny państw europejskich, tak więc delegaci europejscy byli na ogół krytycznie nastawieni do radykalnych rozwiązań amerykańskich. Szczególny sprzeciw budziła teoria *the proper law of a tort*[78]. Natomiast autorzy amerykańscy zarzucali Europejczykom zbytnie przywiązywanie się do terminologii charakterystycznej dla systemu prawa kontynentalnego[79].

Zwolennicy klasycznej reguły właściwości miejsca deliktu podkreślali konieczność wprowadzenia przewidywalnych rozwiązań, których zbyt ogólnikowa zasada najściślejszego powiązania nie będzie w stanie zapewnić. Metoda poszukiwania prawa najściślej związanego była krytykowana ze względu na brak precyzji i zbyt dużą sędziowską dyskrecjonalność. Na tym tle szczególne silne głosy sprzeciwu płynęły ze strony prawników francuskich, zwolenników klasycznego rozwiązania[80]. Uznając jednak niedostatki klasycznej reguły, dostrzegano potrzebę odejścia od schematyczności rozwiązań. Proponowano więc łagodzić rygoryzm metody klasycznej sprecyzowanym systemem wyjątków od zasady ogólnej, co znalazło wyraz w nowej konwencji haskiej. Z racji dbałości o zapewnienie pewności prawa, mają one jednak ściśle określony, a wręcz kazuistyczny charakter. Było to wyrazem kompromisu między koniecznością zapewnienia przewidywalności rozwiązań a potrzebą ich uelastycznienia[81].

---

[77] Zob. np. *Procès-verbal No 3. Séance du vendredi 11 octobre 1968* oraz *Procès-verbal de la Séance plénière des 25 et 26 octobre 1968* [w:] *Conférence de La Haye de droit international privé, Actes et documents de la Onzième session 7 au 26 octobre 1968, t. III, Accidents de la circulation routière*, La Haye 1970, s. 103-109, 189-190. Zob. również B. Dutoit, P. Mercier, *La onzième session de la Conférence de La Haye de droit international privé*, RDIPP 1969, no. 1, s. 408-409.

[78] Powyższe najlepiej oddadzą słowa jednego z głównych autorów konwencji: „La convention est au surplus susceptible d'avoir un profond retentissement sur le plan doctrinal en calmant l'effervescence qui s'est manifestée depuis une vingtaine d'années. A cet égard, ceux des délègues à la conférence de La Haye qui font, chacun dans leur pays, partie de ce qu'il est communément convenu d'appeler la « doctrine », ont pu retirer des discussions un enseignement précieux : une chose est de construire un système doctrinal séduisant pour l'esprit, en partant par une analyse subtile à la conquête de la loi la plus appropriée ; autre chose est d'élaborer un texte de portée générale accessible aux non-initiés et facilement utilisable par eux. Il faut alors se garder des toute propension à un raffinement excessif. Et l'on ne doit point chercher ailleurs les raisons qui ont déterminé le triomphe de la lex loci delicti et les coupes de semonce adressé à la the « proper law of the tort »" – zob. Y. Loussouarn, *La convention de La Haye sur la loi applicable en matière d'accidents de la circulation routière*, JDI 1969, no. 1, s. 21.

[79] H. Fischer, *The Convention on the Law Applicable to Traffic Accidents*, Canadian Yearbook of International Law 1971, Vol. 9, s. 195 – „The French version of Article 1 speaks of «responsabilité civile extracontractuelle». While this wording is appropriate for the civil law, it is submitted that for the common law provinces a reference to tortious liability would be more appropriate".

[80] H. Batiffol, *La onzième session de la Conférence de La Haye de droit international privé*, RCDIP 1969, s. 230-231; Y. Loussouarn, *La convention de La Haye…*, s. 7-9.

[81] P. Vonken, *op. cit.*, s. 28-29.

5. Zagadnienie materializacji prawa prywatnego międzynarodowego

Proces kształtowania się norm kolizyjnych wskazujących prawo właściwe dla odpowiedzialności deliktowej jest również powiązany z ewolucją prawa prywatnego międzynarodowego polegającą na jego przekształceniu z neutralnego systemu norm w system norm konstruowanych z uwzględnieniem konkretnych celów politycznych, społecznych i ekonomicznych poszczególnych państw.

Prawo prywatne międzynarodowe w swoim klasycznym ujęciu opierało się na paradygmacie Savigny'ego, zgodnie z którym rozstrzyganie kolizji między poszczególnymi systemami prawnymi powinno odbywać się w oparciu o ustalenie siedziby stosunku prawnego. Owa siedziba wynikać ma z natury danego stosunku prawnego (niem. *Sitz des Rechtsverhältnisses*). Jej umiejscowienie decydowało zaś o najściślejszym związku tego stosunku z określonym obszarem prawnym, czyniąc prawo tego państwa najbardziej odpowiednim do regulowania określonej sytuacji życiowej. Związek ten określano więc w kategoriach przestrzennych[82].

Zgodnie z powyższym zapatrywaniem rozgraniczenie dokonywane przez normy kolizyjne miało być obojętne z punktu widzenia ostatecznego rezultatu poszukiwania prawa właściwego. Wskazanie prawa uznawano za „skok w nieznane", co znajdowało wyraz w sposobie konstruowania norm kolizyjnych. Poszukiwanie prawa właściwego odbywało się w oparciu o neutralne aksjologicznie i abstrakcyjne kryteria, które w żadnym stopniu nie uwzględniały treści właściwego prawa merytorycznego ani rozwiązania, które przyniesie jego zastosowanie. Znaczenia pozbawione było więc to, czy jego zastosowanie doprowadziłoby do „dobrego" lub „sprawiedliwego" rozstrzygnięcia[83].

Powyższa prawidłowość wiąże się z tym, że prawo prywatne międzynarodowe zaczęło być uwzględniane jako środek do celu w postaci osiągnięcia tzw. „sprawiedliwości kolizyjnoprawnej" (ang. *the conflicts justice*)[84]. Pojęcie sprawiedliwości w ujęciu

---

[82] G. Kegel, *Paternal Home…*, s. 616-617; J. Poczobut, *Interes w prawie prywatnym międzynarodowym. Zagadnienia węzłowe*, PPPM 2019, t. 24, s. 5-6.

[83] F. Pocar, *Le rôle du droit international privé dans la protection des parties faibles*, Rec. des cours 1984, Vol. 188, s. 353; S.C. Symeonides, *Material Justice and Conflicts Justice in Choice of Law* [w:] P. Borchers, J. Zekoll (red.), *Conflict of Laws for the Third Millennium: Essays in Honor of Friedrich K. Juenger*, Ardsley 2001, s. 126; M.G. Martinek, *Look Back before You Leap – Fateful Tendencies of Materialization and of Parallelism in Modern Private International Law Theory*, Journal of South African Law 2007, No. 2, s. 277-279; M. Bogdan, *Private International Law as Component of the Law of the Forum. General Course on Private International Law*, Rec. des cours 2010, Vol. 348, s. 71-73.

[84] Na temat pojęcia „sprawiedliwości" na tle prawa prywatnego międzynarodowego – zob. np. A. Mills, *The Confluence of Public and Private International Law: Justice, Pluralism and Subsidiarity in the International Constitutional Ordering of Private Law*, Cambridge 2009, s. 3-20.

kolizyjnoprawnym należy więc odróżnić od ujęcia sprawiedliwości na tle prawa materialnego (tzw. „sprawiedliwości materialnoprawnej", ang. *material justice*), nawet jeżeli niekiedy uznaje się je za dwa aspekty tej samej i niepodzielnej sprawiedliwości[85].

Wraz z rozwojem prawa kolizyjnego zaczęto dostrzegać braki klasycznego ujęcia wskazania prawa właściwego. Akcentowano, że cel jakim jest rozstrzygnięcie sprawy w sposób „materialnie sprawiedliwy" powinien być wspólny zarówno dla prawa wewnętrznego, jak i prawa prywatnego międzynarodowego[86]. Realizacja tych dążeń wiązała się z koniecznością poszukiwania prawa właściwego poprzez bezpośrednią analizę treści prawa merytorycznego, co pozwalało na ustalenie, czy jego zastosowanie dawałoby „właściwy" rezultat[87]. Początków tych tendencji szukać należy w amerykańskim prawie kolizyjnym z czasów rewolucji kolizyjnej. Niektórzy autorzy wskazywali, że dążenie do sprawiedliwości materialnej stanowić powinno główne kryterium poszukiwania prawa właściwego. Twierdzono więc, że ochrona wartości, celów oraz interesów powinna być uwzględniana w dążeniach do osiągnięcia sprawiedliwości kolizyjnoprawnej[88].

Prawo prywatne międzynarodowe zyskało więc swój „wymiar społeczny". W doktrynie wskazuje się więc na postępujący proces jego „socjalizacji" czy też „upolitycznia nia"[89]. Wiąże się on z wpływem idei politycznych, społecznych czy ekonomicznych na proces wskazania prawa właściwego. Przejawia się to przede wszystkim w poszukiwaniu prawa właściwego poprzez pryzmat rezultatu materialnoprawnego[90]. Proces wskazania prawa właściwego przestał być „skokiem w nieznane" na rzecz koncepcji „spójrz zanim skoczysz" (ang. *look-before-you-leap*). Prawo merytoryczne, które dąży do urzeczywistnienia pewnych zamierzeń w wymiarze politycznym, społecznym i ekonomicznym, w coraz większym stopniu zaczęło wpływać na treść prawa prywatnego międzynarodowego, czyniąc je zorientowanym na osiągnięcie celów wynikających z prawa merytorycznego[91].

---

[85] G. Kegel, *The Crisis of Conflict of Laws*, Rec. des cours 1964, Vol. 112, s. 184-185; M. Bogdan, *op. cit.*, s. 78–81. Zob. również K. Pacuła, *Wybór prawa a ochrona osób trzecich na tle rozporządzenia Rzym II*, Warszawa 2024, s. 160-161 i cytowana tam literatura.

[86] M. Jagielska, *Ewolucja ochrony konsumenta w prawie kolizyjnym Unii Europejskiej w zakresie zobowiązań umownych*, Warszawa 2010, s. 3-4.

[87] S.C. Symeonides, *Material Justice…* [w:] P. Borchers, J. Zekoll (red.), *Conflict of Laws…*, s. 127.

[88] M.-A. Zachariasiewicz, *Wpływ nowych tendencji…*, s. 271-274.

[89] L. Carballo Piñeiro, X.E. Kramer, *The Role of Private International Law in Contemporary Society: Global Governance as a Challenge*, Erasmus Law Review 2014, No. 3, s. 109-112; Ch.A. Whytock, *Politics and private international law* [w:] L. Carballo Piñeiro, X.E. Kramer (red.), *Research methods in private international law: a handbook on regulation, research and teaching*, Cheltenham-Northampton 2024, s. 37-54.

[90] F. Pocar, *op. cit.*, s. 355-356.

[91] M. Jagielska, *Ewolucja ochrony…*, s. 5; M.G. Martinek, *op. cit.*, s. 280; F. Pocar, *op. cit.*, s. 353.

Dążenie do sprawiedliwości materialnej w procesie wskazania prawa właściwego nie zawsze przejawiać się będzie w uwzględnianiu treści prawa merytorycznego w procesie wskazania prawa właściwego, tak jak postulowano w ramach amerykańskiej rewolucji kolizyjnej. Zjawisko to przejawia się również w konstruowaniu norm kolizyjnych w taki sposób, aby zorientowane były one na osiągnięcie określonego rezultatu materialnoprawnego, który jest uważany *a priori* za pożądany (ang. *result-oriented statutory choice-of-law rules*)[92]. Normy kolizyjne przestają więc być aksjologicznie neutralne i są tworzone z uwzględnieniem określonych wartości, celów oraz interesów, które wyrażane są również w prawie merytorycznym poszczególnych państw. To właśnie ta postać dążenia do sprawiedliwości materialnej w procesie poszukiwania prawa właściwego zyskała podatniejszy grunt w na kontynencie europejskim. Normy zorientowane na osiągnięcie określonego rezultatu materialnoprawnego tworzone są również przez ustawodawcę unijnego[93].

Jedną z postaci tego typu norm jest dążenie do uprzywilejowania pozycji określonej strony stosunku prawnego, którą porządek prawny uznaje za słabą lub której interesy uznaje się za wymagające ochrony[94]. Powyższe ma na względzie zrównoważenie pozycji stron również w stosunkach międzynarodowych. Do podmiotów wymagających ochrony zaliczyć należy konsumenta, pracownika, dłużnika alimentacyjnego, a także – co istotne w kontekście prowadzonych rozważań – poszkodowanego wskutek czynu niedozwolonego[95].

[92] S.C. Symeonides, *Material Justice…* [w:] P. Borchers, J. Zekoll (red.), *Conflict of Laws…*, s. 128.
[93] A. Mills, *The Application of Multiple Laws Under the Rome II Regulation* [w:] J. Ahern, W. Binchy (red.), *The Rome II Regulation on the Law Applicable to Non-Contractual Obligations. A New International Litigation Regime*, Leiden-Boston 2009, s. 139.
[94] F. Pocar, *op. cit.*, s. 356-357; M.G. Martinek, *op. cit.*, s. 287-288.
[95] S.C. Symeonides, *Material Justice…* [w:] P. Borchers, J. Zekoll (red.), *Conflict of Laws…*, s. 128.

§ 2. DWA GŁÓWNE REŻIMY UNIFIKACJI NORM KOLIZYJNYCH W PRZEDMIOCIE TRANSGRANICZNYCH WYPADKÓW DROGOWYCH

1. Uwagi wstępne

Normy kolizyjne wskazujące prawo właściwe w zakresie odpowiedzialności pozaumownej wynikającej z wypadków drogowych odnaleźć można w krajowych, konwencyjnych oraz unijnych źródłach prawa. W państwach europejskich przepisy w tym zakresie charakteryzuje wielość jednocześnie obowiązujących źródeł prawa.

Początkowo ujednolicone normy opracowano pod auspicjami Haskiej Konferencji Prawa Prywatnego Międzynarodowego. Rezultatem tych prac było zredagowanie konw. haskiej z 1971 r. Została ona ratyfikowana przez kilkanaście państw, w tym również przez te, które są państwami członkowskimi UE. Jednocześnie zagadnienie wypadków drogowych wchodzi w zakres przedmiotowy rozp. Rzym II, które stosuje się w państwach należących do UE. Dodatkowych komplikacji przysparza obowiązywanie szeregu konwencji bilateralnych zawartych między poszczególnymi państwami. Nie należy również tracić z pola widzenia przepisów krajowych, które w przypadku Danii – państwa niebędącego sygnatariuszem konwencji haskiej oraz niestosującego rozp. Rzym II – wskażą prawo właściwe. Przepisy krajowe mają znacznie mniej doniosłe znacznie praktycznie, tak więc dalsza część rozważań ograniczona będzie do dwóch głównych reżimów unifikacji norm kolizyjnych w przedmiocie odpowiedzialności wynikającej z wypadków drogowych. Zasadne wydaje się rozpoczęcie od przedstawienia metod ujednolicana prawa prywatnego międzynarodowego, które nadają główny kierunek unifikacji prawa w Europie: metody konwencyjnej (haskiej) oraz metody unijnej (wspólnotowej/brukselskiej)[96]. Wykazują one istotne różnice, które bezpośrednio wpływają na stosowanie konw. haskiej z 1971 r. oraz rozp. Rzym II.

2. Konwencja haska o prawie właściwym dla wypadków drogowych z 4 maja 1971 r.

2.1. Haska Konferencja Prawa Prywatnego Międzynarodowego i prace nad konwencją

Haska Konferencja Prawa Prywatnego Międzynarodowego od dziesięcioleci odgrywa szczególnie doniosłą rolę w procesie unifikacji przepisów prawa prywatnego

[96] Powyższe metody ujednolicania prawa prywatnego międzynarodowego wyróżnia M. Czepelak – zob. M. Czepelak, *Między Hagą a Brukselą – w poszukiwaniu współczesnej wizji unifikacji prawa prywatnego międzynarodowego*, Prace poświęcone pamięci Adama Uruszczaka, Prace Instytutu Prawa Własności Intelektualnej Uniwersytetu Jagiellońskiego 2006, z. 96, s. 298-299.

międzynarodowego[97]. To właśnie pod auspicjami tej organizacji sporządzono liczne konwencje z zakresu prawa kolizyjnego, międzynarodowego postępowania cywilnego oraz międzynarodowej współpracy sądowej[98]. Z całą pewnością można już więc mówić o „haskiej tradycji" unifikacji, co jak wskazuje M. Czepelak stanowi „nie tylko konkretne rozwiązania kolizyjnoprawne, ale swoiste *know-how* międzynarodowej unifikacji prawa"[99]. Unifikacja prawa w ramach tej organizacji odbywa się poprzez umowy międzynarodowe, w których zawarte są jednolite normy dotyczące określonych zagadnień[100]. Prace nad daną konwencją oparte są na ankietach, na które odpowiedzi dostarczają państwa członkowskie organizacji. Następnie zaś ma miejsce konferencja dyplomatyczna, w trakcie której ustalane są szczegółowo postanowienia nowej konwencji[101]. Współcześnie jest to organizacja o zasięgu globalnym zrzeszająca państwa położone na niemal wszystkich kontynentach[102]. Zrzeszenie państw o różnych tradycjach prawnych wpływa na specyfikę prowadzonych prac, które wymagają poszukiwania wspólnych rozwiązań w celu osiągnięcia porozumienia[103].

Pomysł rozpoczęcia prac nad konwencją mającą za przedmiot unifikację norm kolizyjnych w zakresie odpowiedzialności wynikającej z czynów niedozwolonych zrodził się podczas X Sesji Haskiej Konferencji, która miała miejsce w 1964 r. Początkowo, z inicjatywy delegacji brytyjskiej, planowano zająć się zredagowaniem konwencji, która miała obejmować całość problematyki czynów niedozwolonych i to zarówno w kwestii jurysdykcji, jak i wskazania prawa właściwego. W celu przygotowania projektu konwencji powołana została komisja specjalna. W październiku 1967 r. uznano jednak, że wspólne uregulowanie zagadnień

---

[97] W kwestii roli Haskiej Konferencji Prawa Prywatnego Międzynarodowego – zob. np. M. Pertegás, *Hague Conference on Private International Law* [w:] J. Basedow, G. Rühl, F. Ferrari, P. de Miguel Asensio (red.), *Encyclopedia of Private International Law*, Cheltenham-Northampton, s. 870-875; T.M.C. Asser Instituut, *The Influence of the Hague Conference on Private International Law. Selected Essays to Celebrate the 100th Anniversary of the Hague Conference on Private International Law*, NILR 1993, Vol. XL, No. 1; J.H.A. van Loon, *The Hague Conference on Private International Law: An Introduction* [w:] P.J. van Krieken, D. McKay, *The Hague: Legal Capital of the World*, The Hague 2005, s. 518-526; K. Lipstein, *One hundred years of Hague Conferences on Private International Law*, ICLQ 1993, Vol. 42, No. 3, s. 553-653; J.H.A. van Loon, *The Hague Conventions on Private International Law* [w:] F.G. Jacobs, S. Roberts (red.), *The effect of treaties in domestic law. United Kingom National Committee of Comparative Law*, Vol. 7, London 1987, s. 221-243.

[98] M. Pertegás, *Hague Conference on Private International Law* [w:] J. Basedow, G. Rühl, F. Ferrari, P. de Miguel Asensio (red.), *Encyclopedia of Private International Law*, s. 871-873.

[99] M. Czepelak, *Między Hagą a Brukselą…*, s. 303.

[100] J.H.A. van Loon, *The Hague Conventions on Private International Law*, s. 223-224; M. Czepelak, *Między Hagą a Brukselą…*, s. 303.

[101] J.H.A. van Loon, *The Hague Conventions on Private International Law*, s. 222; W kwestii trybu pracy organizacji – zob. np. M. Pertegás, *Hague Conference on Private International Law* [w:] J. Basedow, G. Rühl, F. Ferrari, P. de Miguel Asensio (red.), *Encyclopedia of Private International Law*, s. 870.

[102] Lista państw członkowskich Haskiej Konferencji Prawa Prywatnego Międzynarodowego: https://www.hcch.net/en/states/hcch-members (dostęp: 14.04.2025).

[103] J.H.A. van Loon, *The Hague Conference on Private International Law…*, s. 520; M. Czepelak, *Między Hagą a Brukselą…*, s. 303.

zarówno jurysdykcji oraz prawa właściwego dla czynów niedozwolonych jest zadaniem zbyt obszernym, gdyż są to kwestie nadmiernie zróżnicowane, aby mogły być przedmiotem jednej konwencji[104]. W związku z tym, postanowiono zająć się jedynie wycinkiem tej problematyki.

Jako przedmiot pierwszej konwencji w tym zakresie wybrano zagadnienie prawa właściwego dla cywilnoprawnej odpowiedzialności pozaumownej wynikającej z wypadków drogowych[105]. W dalszej kolejności planowano zająć się unifikacją norm kolizyjnych w zakresie odpowiedzialności za produkt[106]. Wybór zakresu regulacji pierwszej konwencji argumentowano tym, że wypadki drogowe stanowią najczęstsze źródło pozaumownej odpowiedzialności z uwagi na powszechność transportu samochodowego i wzrost mobilności międzynarodowej. Kluczowe były również względy praktyczne, gdyż wyznaczenie zakresu przedmiotowego przyszłej konwencji nie powodowało większych problemów, przez co zagadnienie to uznano za relatywnie łatwe do zunifikowania[107].

Prace nad konwencją kontynuowane były podczas XI Sesji Haskiej Konferencji Prawa Prywatnego Międzynarodowego. Projekt konwencji ukończono w maju 1968 r. i przedstawiono następnie wraz z raportem wyjaśniającym zainteresowanym państwom, których uwagi stanowiły punkt wyjścia do dalszych prac[108]. W obradach XI Sesji Haskiej Konferencji Prawa Prywatnego Międzynarodowego, które miały miejsce w październiku 1968 r. uczestniczyło 25 delegacji państwowych[109]. Prace przebiegały w czterech komisjach, z których komisja numer dwa odpowiedzialna była za przygotowanie ostatecznej wersji konwencji o prawie właściwym dla wypadków drogowych[110].

---

[104] Y. Loussouarn, *La convention de La Haye…*, s. 6.

[105] *Conclusions de la Commission spéciale en matière d'actes illicites* [w:] *Actes et documents de la Onzième session…*, s. 57-60.

[106] Planowano również w przyszłości zająć się zagadnieniem prawa właściwego dla deliktów wynikających ze zniesławienia oraz naruszenia prywatności – zob. K. Newman, *Commission II. The law applicable to traffic accidents* [w:] *The Eleventh Session of the Hague Conference of Private International Law*, ICLQ 1969, Vol. 18, No. 3, s. 643.

[107] H. Batiffol, *La onzième session…*, s. 226-227.

[108] *Avant-projet de Convention adopté par la Commission spéciale et Rapport de M. E. Essén* [w:] *Actes et documents de la Onzième session…*, s. 61-80. Na temat projektu konwencji – zob. B. Dutoit, P. Mercier, *La onzième session…*, s. 404-405

[109] Ch.S. Armstrong, *The Hague Convention on the Law Applicable to Traffic Accidents: Search for Uniformity Amidst Doctrinal Diversity*, Columbia Journal of Transnational Law 1972, Vol. 11, No. 1, s. 74. Do państw uczestniczących w obradach XI Sesji należały: Republika Federalna Niemiec, Austria, Belgia, Kanada, Dania, Hiszpania, USA, Finlandia, Francja, Grecja, Irlandia, Izrael, Włochy, Japonia, Luksemburg, Norwegia, Holandia, Portugalia, Zjednoczona Republika Arabska, Szwecja, Szwajcaria, Turcja, Wielka Brytania. Z państw tzw. bloku wschodniego w obradach uczestniczyły jedynie Czechosłowacja oraz Jugosławia. Ponadto Indonezja, Rada Europy oraz Komisja Wspólnot Europejskich wysłały obserwatorów.

[110] K. Newman, *Commission II. The law applicable to traffic accidents*, s. 643.

2.2. Charakterystyka ogólna konwencji

2.2.1. Podstawy teoretyczne konwencji

Prace nad konw. haską z 1971 r. zbiegały się w czasie z istotnymi przeobrażeniami w prawie kolizyjnym, które, mówiąc w uproszczeniu, zmierzały do uelastycznienia łączników kolizyjnych. W tworzeniu konwencji brali udział delegaci z kilkunastu państw, często o odległych od siebie tradycjach prawnych, co wpływało na różnice zdań w kwestii podstaw teoretycznych, na których oparta powinna być przyszła regulacja. W składzie komisji specjalnej, której celem było opracowanie projektu, szczególną rolę odgrywali prawnicy francuscy oraz amerykańscy, których poglądy na treść prawa kolizyjnego znacznie się różniły. Inne delegacje zajmowały na ogół stanowisko pośrednie lub bliższe jednej z tych dwóch koncepcji[111]. Prace nad konwencją można więc określić jako „starcie" dwóch odległych od siebie zapatrywań w kwestii treści przepisów kolizyjnych. Ich rezultatem było stworzenie regulacji kompromisowej, co ujawnia się w przyjętym kształcie przepisów kolizyjnych. W ówczesnej literaturze przedmiotu wyrażano jednak nadzieję, iż współpraca ta zaowocuje regulacją możliwą do zaakceptowania przez szerokie grono państw, co doprowadzi do unifikacji prawa w tym zakresie[112].

2.2.2. Państwa strony konwencji

Obecnie konw. haska z 1971 r. ma zastosowanie w 21 państwach[113]. Polska do przystąpiła do niej 31 grudnia 2001 r. Moc obowiązującą w Polsce konwencja uzyskała 28 maja 2002 r.[114] Oznacza to, że wraz z wejściem jej w życie dotychczasowe normy kolizyjne zawarte w art. 31 ustawy p.p.m. z 1965 r.[115] zostały zastąpione postanowieniami konwencji w zakresie jej obowiązywania, tj. w stosunku do wypadków drogowych. Konwencja największą popularność zdobyła na kontynencie europejskim. Stosowana jest niemal w połowie państw

[111] Rolę przewodniczącego komisji pełnił Francuz Y. Loussouarn, wiceprzewodniczącego Amerykanin W.L.M. Reese (który był również sprawozdawcą amerykańskiego *Restatement II* dotyczącego prawa kolizyjnego), zaś sprawozdawcą Szwed E. Essén – zob. J. von Hein, *Something Old and Something Borrowed, but Nothing New? Rome II and the European Choice-of-law Evolution*, Tul. L. Rev. 2007, Vol. 82, s. 1680. Zob. rówież *Composition de la Deuxième commission* [w:] *Actes et documents de la Onzième session…*, s. 87-88.
[112] Ch.S. Armstrong, *op. cit.*, s. 75.
[113] Należą do nich: Austria, Białoruś, Belgia, Bośnia i Hercegowina, Chorwacja, Czechy, Francja, Litwa, Łotwa, Luksemburg, Czarnogóra, Maroko, Hiszpania, Holandia, Macedonia Północna, Polska, Serbia, Słowacja, Słowenia, Szwajcaria, Ukraina. Portugalia jest sygnatariuszem konwencji, jednakże nie została ona tam ratyfikowana i w związku z tym nie ma ona tam zastosowania. Lista państw sygnatariuszy konw. haskiej z 1971 r.: https://www.hcch.net/en/instruments/conventions/status-table/?cid=81(dostęp: 14.04.2025).
[114] Ustawa z 5 lipca 2001 r. o ratyfikowaniu Konwencji o prawie właściwym dla wypadków drogowych (Dz. U. z 2001 r. Nr 90, poz. 993). Tekst konwencji w tłumaczeniu na język polski (Dz. U. z 2003 r. Nr 63, poz. 585).
[115] Ustawa z dnia 12 listopada 1965 r. – Prawo prywatne międzynarodowe (Dz. U. z 1965 r. Nr 46, poz. 290 ze zm.), cytowane dalej jako: polska ustawa p.p.m. z 1965 r.

członkowskich UE[116]. Mniejsze sukcesy święciła wśród państw położonych poza Europą. Brak jest bowiem sygnatariuszy z Ameryki Północnej, Ameryki Południowej czy Azji. Jedynym państwem położonym na kontynencie afrykańskim, które ratyfikowało konwencję jest Maroko.

2.3. Model konwencyjny unifikacji prawa prywatnego międzynarodowego

Niemal od początku istnienia nowożytnego prawa prywatnego międzynarodowego jego kodyfikacja przebiegała jednocześnie z unifikacją. Proces ten odbywał się poprzez zawieranie umów międzynarodowych, które wciąż pozostają zasadniczym instrumentem unifikacji tej dziedziny prawa[117]. Model konwencyjny umożliwia państwom zachowanie swobody w kwestii przyjęcia danej konwencji do swojego porządku prawnego, nawet jeśli zaakceptowały jej treść w toku konferencji dyplomatycznej. Ratyfikacja konwencji odbywa się poprzez uruchomienie procedury przewidzianej w prawie konstytucyjnym danego państwa, co niekiedy stanowi stosunkowo powolny proces[118].

W literaturze dostrzega się również słabe strony konwencyjnej metody unifikacji prawa. Problematyczne jest w szczególności to, że unifikacją prawa prywatnego międzynarodowego zajmuje się wiele organizacji międzynarodowych o zróżnicowanym profilu działania, między którymi brak jest często koordynacji w tej kwestii. Stanowi to przyczynę wielości umów międzynarodowych w obrocie, co z kolei sprzyja zjawisku konfliktu konwencji, zagrażając osiągnięciu celu w postaci kolizyjnoprawnej harmonii rozstrzygnięć[119]. Jak wskazuje M. Czepelak konflikt konwencji ma miejsce, gdy dana sytuacja „objęta jest jednocześnie zakresem zastosowania dwóch norm kolizyjnych wskazujących *in casu* właściwość praw różnych państw"[120]. Problemem jest również czasochłonny proces przygotowywania oraz ewentualnej zmiany umów unifikacyjnych[121].

Szczególnym wyzwaniem na etapie stosowania postanowień umów międzynarodowych przez sądy państw sygnatariuszy danej konwencji jest brak ponadpaństwowego organu sądowego, który miałaby jurysdykcję w zakresie ich interpretacji, stojąc na straży jednolitej wykładni[122]. Stosując postanowienia umów międzynarodowych, sądy nie mogą interpretować

---

[116] Państwa sygnatariusze konwencji będący jednocześnie członkami UE to: Austria, Belgia, Chorwacja, Czechy, Francja, Hiszpania, Holandia, Litwa, Łotwa, Luksemburg, Polska, Słowacja, Słowenia. Do krajów europejskich niebędących państwami członkowskimi UE, które stosują konwencję należą: Bośnia i Hercegowina, Czarnogóra, Macedonia Północna, Serbia, Szwajcaria, Ukraina i Białoruś.
[117] M. Czepelak, *Między Hagą a Brukselą…*, s. 303-304.
[118] J.H.A. van Loon, *The Hague Conference on Private International Law…*, s. 523.
[119] *Idem*, *The Hague Conventions on Private International Law*, s. 240.
[120] M. Czepelak, *Między Hagą a Brukselą…*, s. 304-305.
[121] *Ibidem*, s. 305.
[122] A.V.M. Struycken, *Interpretation of Private Law Treaties: Introductory Remarks* [w:] W.P. Heere (red.), *International Law and The Hague's 750th Anniversary*, The Hague 1999, s. 136.

postanowień traktatowych w kontekście systemu ich prawa krajowego, pamiętając o „autonomii" reguł traktatowych względem prawa krajowego. Oznacza to, że organy stosujące postanowienia konwencji powinny interpretować je w taki w taki sam sposób, w jaki mógłby to robić istniejący lub wyimaginowany sąd ponadnarodowy odpowiedzialny za wydawanie wiążących opinii dla wspólnoty umawiających się państw. Jeżeli jednak brak jest takiego organu, w procesie interpretacji sądy krajowe powinny mieć na względzie orzecznictwo sądów innych umawiających się państw sygnatariuszy danej konwencji[123]. Sędzia krajowy jest zobowiązany wziąć je pod uwagę, jednak to na nim spoczywa decyzja, czy przedstawioną w nich interpretację należy podzielić[124].

Przyjęcie konwencyjnego modelu unifikacji prawa kolizyjnego przekłada się również na stosowane reguły wykładni[125]. Szczególne znaczenie w tej kwestii mają postanowienia zawarte w art. 31-33 konwencji wiedeńskiej o prawie traktatów z 23 maja 1969 r.[126], w której zawarto reguły o charakterze ogólnym w kwestii ich interpretacji, które mają również zastosowanie do umów z zakresu prawa kolizyjnego[127]. W tym kontekście wskazuje się, że również zabiegi kwalifikacyjne w odniesieniu do pojęć określających zakres konwencyjnych norm kolizyjnych muszą być przeprowadzane z uwzględnieniem postanowień konw. wiedeńskiej z 1969 r.[128]

Na tle interpretacji traktatów zawierających normy prawa kolizyjnego szczególną doniosłość praktyczną ma zagadnienie wykładni językowej. W przypadku, gdy umowa międzynarodowa sporządzona jest w kilku autentycznych wersjach językowych dopiero wszystkie jej teksty razem wzięte stanowią uzewnętrznienie całości woli umawiających państw,

---

[123] *Ibidem*, s. 135; J.H.A. van Loon, *The Hague Conventions on Private International Law*, s. 239-240; M. Krvavac, *The Hague Convention on the Law Applicable to traffic accident and Rome II Regulation*, Zbornik radova Pravnog fakulteta Nis 2018, No. 57, s. 145. Szczególną rolę w ujednolicaniu praktyki sądowej odgrywają wydawane zbiory orzeczeń sądów krajowych stosujących konwencje haskie, jak np. seria pod redakcją M. Sumampouw: *Les Nouvelles Conventions de la Haye. Leur applcation par les juges nationaux* wydawanej przez T.M.C. Asser Instituut w pięciu tomach, obejmujących orzeczenia zapadłe w okresie od 1974 r. do 1996 r. Niestety po tym czasie zaprzestano kontynuowania wydawania publikacji. Nowsze orzeczenia z Belgii, Francji oraz Luksemburga znaleźć można w opracowaniu G. Payan (red.), *Conventions et protocoles de La Haye annotés: recueil annoté avec les jurisprudences des juridictions belges, françaises, luxembourgeoises et suisses ainsi que des juridictions européennes (CEDH et CJUE)*, Bruxelles 2020.

[124] M. Czepelak, *Umowa międzynarodowa jako źródło prawa prywatnego międzynarodowego*, Warszawa 2008, s. 414.

[125] Zagadnienie interpretacji traktatów unifikujących prawo kolizyjne zostało już szeroko omówione w literaturze – zob. np. M. Czepelak, *Umowa międzynarodowa…*, s. 385-431; C. Bernasconi, *Rules of Interpretation Applicable to Private International Law Treaties: an Overview*, [w:] W.P. Heere (red.), *International Law…*, s. 140-147.

[126] Konwencja wiedeńska o prawie traktatów z dnia 23 maja 1969 r. (Dz. U. z 1990 r. Nr 74, poz. 439), cytowana dalej jako: konw. wiedeńska z 1969 r.

[127] A.E. von Overbeck, *L'application par le juge interne des conventions de droit international privé*, Rec. des cours 1971, Vol. 132, s. 40; M. Czepelak, *Umowa międzynarodowa…*, s. 386

[128] Na ten temat – zob. K. Paculа, *O „zakresie przedmiotowym" i „zakresie sytuacyjnym" konwencyjnych norm kolizyjnych Rozważania na tle art. 35 umowy polsko-ukraińskiej z 1993 r.*, PPPM 2023, t. 32, s. 63-67.

tworząc łącznie tekst konwencji, mimo że w praktyce mamy do czynienia z kilkoma jednakowo autentycznymi, ale technicznie odrębnymi tekstami. Jedynie w oparciu o tekst wszystkich autentycznych wersji językowych konwencji możliwa jest rekonstrukcja norm zawartych w danej umowie międzynarodowej. Nie można więc traktować jednego z autentycznych tekstów konwencji jedynie jako uzupełniającego środka interpretacji. Stąd też, do prawidłowej interpretacji konwencji sporządzonej w kilku autentycznych wersjach językowych konieczne jest ich wspólne zestawienie i porównanie[129]. Haska Konferencja Prawa Prywatnego Międzynarodowego od 1964 r. pracuje używając trzech języków roboczych: angielskiego, francuskiego, a od 1 lipca 2024 r. również hiszpańskiego[130]. Zgodnie z art. 21 konw. haskiej z 1971 r. jej językami autentycznymi są angielski i francuski.

Podkreślić należy, że rola przekładu urzędowego tekstu konwencji jest więc nieco inna. Polskojęzyczne oficjalnie tłumaczenia publikowane w Dzienniku Ustaw mają doniosłe znaczenie praktyczne, ponieważ są podstawową formę zapoznawania się z treścią umowy międzynarodowej. Stanowią one jednak jedynie instrument pomocniczy ułatwiający zastosowanie konwencji w jednym z języków oryginalnych. Nie mają one mocy wiążącej i z całą pewnością nie zyskują charakteru normatywnego poprzez ogłoszenie w Dzienniku Ustaw, z uwagi na to, że język tłumaczenia nie jest autentycznym językiem konwencji. Oznacza to, że przy korzystaniu z urzędowego przekładu konsultować należy również autentyczny tekst umowy[131].

W doktrynie akcentuje się również konieczność zapewnienia jednolitej wykładni postanowień konwencji haskich. Stosowane reguły interpretacyjne muszą uwzględniać charakter oraz cel konwencji, tj. ujednolicenie przepisów kolizyjnych. Może być on zrealizowany dopiero wtedy, gdy sądy państw stron konwencji będą interpretować jej postanowienia w sposób jednolity[132]. Rozbieżne interpretacje w poszczególnych państwach, szczególnie gdy stają się utrwaloną praktyką, nie służą osiągnięciu celu unifikacyjnego[133].

---

[129] M. Czepelak, *Umowa międzynarodowa…*, s. 417-419; E. Lis, *Reguły interpretacyjne w świetle konwencji o prawie traktatów* [w:] L. Leszczyński (red.), *Wykładnia Prawa. Odrębności w wybranych gałęziach prawa*, Lublin 2006, s. 106-107.

[130] P. Amram, *Report on the Eleventh Session of the Hague Conference on Private International Law*, Am.J.Int'l.L. 1969, Vol. 63, No. 3, s. 521; R. Michaels, *Revolución! Hague Conference Adopts Spanish as Third Official Language*, ConflictofLaws.net, 9.03.2023, https://conflictoflaws.net/2023/revolucion-hague-conference-adopts-spanish-as-third-official-language/ (dostęp: 14.04.2025)

[131] M. Czepelak, *Umowa międzynarodowa…*, s. 423-424; W. Klyta, *Prawo właściwe dla zobowiązań wynikających z wypadków drogowych* [w:] M. Pazdan (red.), *System Prawa Prywatnego, t. 20B, Prawo prywatne międzynarodowe*, Warszawa 2014, dostęp Legalis/el., s. 883, nb 303.

[132] A.E. von Overbeck, *op. cit.*, s. 71.

[133] J.H.A. van Loon, *The Hague Conventions on Private International Law*, s. 238; C. Bernasconi, *op. cit.*, s. 139-143.

W przypadku haskiej tradycji opracowywania konwencji szczególnie pomocnym źródłem w procesie interpretacji ich postanowień są dokumenty z prac przygotowawczych (fr. *travaux préparatoires*), które są publikowane w zbiorze *Actes et documents* danej sesji[134]. Zaliczyć je należy do „uzupełniających środków interpretacji" w rozumieniu art. 32 konwencji wiedeńskiej o prawie traktatów[135]. Zbiór *Actes et documents* ma ułatwić stosowanie konwencji haskich dokumentując przebieg negocjacji i redagowania tekstu danej konwencji[136]. Szczególną rolę mają zawarte tam raporty wyjaśniające postanowienia konwencji (ang. *explanatory report*, fr. *rapport explicatif*) napisane przez eksperta wybranego spośród delegatów danej sesji, który podczas konferencji pełnił rolę sprawozdawcy[137]. Zawierają wiele niezbędnych materiałów pomocniczych w kwestii interpretacji konkretnych postanowień danej konwencji[138]. W doktrynie wskazuje się jednak, że sądy niechętnie sięgają do *travaux préparatoires* i zawartych w nich raportów wyjaśniających. Twierdzi się również, że gdyby praktyka ta była powszechniejsza udałoby się uniknąć wielu problemów interpretacyjnych[139].

3. Rozporządzenie z 11 lipca 2007 r. o prawie właściwym dla zobowiązań pozaumownych „Rzym II"

3.1. Europejskie prawo prywatne międzynarodowe – nowa dziedzina prawa

Uzyskanie kompetencji do wydawania aktów normatywnych w dziedzinie przepisów prawa kolizyjnego przez Wspólnotę Europejską (poprzedniczkę Unii Europejskiej) określa się jako przełomowy moment w historii europejskiego prawa prywatnego międzynarodowego i międzynarodowego postępowania cywilnego[140]. Od tego momentu mówić można o

---

[134] W przypadku konwencji haskiej o prawie właściwym dla wypadków drogowych jest to cytowany już zbiór *Conférence de la Haye de droit international privé, Actes et documents de la Onzième session 7 au 26 octobre 1968, t. III, Accidents de la circulation routière,* La Haye 1970.

[135] C. Bernasconi, *op. cit.*, s. 145-146; A.V.M. Struycken, *Interpretation of Private Law Treaties…*, s. 136.

[136] M. Czepelak, *Umowa międzynarodowa…*, s. 411.

[137] J.H.A. van Loon, *The Hague Conventions on Private International Law*, s. 239; C. Bernasconi, *op. cit.*, s. 146. Z racji tego, że dokumenty te powstają dopiero po zawarciu danej umowy, powstały wątpliwości w kwestii możliwości ich sklasyfikowania jako uzupełniających środków interpretacji w rozumieniu art. 32 konwencji wiedeńskiej o prawie traktatów. Niemniej jednak przyjmuje się, że mają one taki charakter – zob. M. Czepelak, *Umowa międzynarodowa…*, s. 411-412.

[138] Jeżeli chodzi o konwencję haską o prawie właściwym dla wypadków drogowych z 1971 r. jest to raport przygotowany przez E. Esséna pełniącego rolę sprawozdawcy komisji – zob. E. Essén, *Rapport explicatif* [w:] *Actes et documents de la Onzième session…*, s. 200-218. W niniejszej rozprawie odwoływano się głównie do angielskiego tłumaczenia raportu (cytowany dalej jako: E. Essén, *Raport wyjaśniający*), które dostępne jest online na stronie Haskiej Konferencji Prawa Prywatnego Międzynarodowego – zob. https://assets.hcch.net/docs/826ac363-4725-484a-9435-0f10802ba2b3.pdf (dostęp: 14.04.2025). Jeżeli w danej części tekstu odwołano się do wersji francuskiej zostało to wyraźnie zaznaczone.

[139] J.H.A. van Loon, *The Hague Conventions on Private International Law*, s. 239.

[140] Zagadnienie kształtowania się kompetencji UE w tym zakresie było wielokrotnie omawiane w literaturze przedmiotu – zob. np. P. Mostowik, *Międzynarodowe prawo prywatne i postępowanie cywilne w dekadę po wejściu*

„uwspólnotowieniu" tej dziedziny prawa[141]. Odbywało się ono w procesie polegającym na stopniowym wprowadzaniu zmian w prawie pierwotnym. Już Traktat z Maastricht tworzył pierwsze podstawy do współpracy sądowej w sprawach cywilnych, jednak kluczowe znaczenie w tym zakresie miały postanowienia Traktatu z Amsterdamu, który wszedł w życie w 1999 r. Stworzył on nowe możliwości w kwestii współpracy sądowej w sprawach cywilnych poprzez przekazanie tego zagadnienia do kompetencji wspólnotowych. Umożliwiło to stanowienie przez instytucje unijne w drodze rozporządzeń obowiązujących bezpośrednio w państwach członkowskich przepisów regulujących jurysdykcję, uznawanie orzeczeń, a także wskazujących prawo właściwe[142].

Rozpatrując to zagadnienie nieco szerzej wskazać należy, że stanowienie tychże przepisów stanowi część unijnej polityki współpracy sądowej w sprawach cywilnych, która została uregulowana w art. 81 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej[143]. Jej głównym celem jest rozwój europejskiej przestrzeni sprawiedliwości w sprawach cywilnych w oparciu o zasady wzajemnego zaufania i wzajemnego uznawania orzeczeń sądowych, w tym poprzez stanowienie ujednoliconych przepisów unijnych, co przyczynić się ma do sprawniejszego funkcjonowania rynku wewnętrznego poprzez umożliwienie szybszego załatwiania sporów[144].

Unifikacja prawa kolizyjnego stanowiła przedmiot zainteresowania Wspólnoty Europejskiej również przed 1999 r. W tym celu wykorzystywano konwencje międzynarodowe, do których przystąpić mogły jedynie państwa członkowskie[145]. Z czasem, w obliczu uzyskania przez Wspólnotę nowych kompetencji uznano, że ich zawieranie nowych umów jest niecelowe, zaś rezultaty dotychczas przeprowadzonych prac wykorzystano następnie do redagowania rozporządzeń w przyszłości[146].

---

w życie Traktatu Amsterdamskiego, PS 2010, no. 2, s. 33-60; S. Szabo, *Brief Summary of the Evolution of the EU Regulation on Private International Law*, Iustum Aequum Salutare 2011, Vol. 7, No. 2, s. 143-151; P. Stone, *EU Private International Law*, wyd. 3, London 2014, s. 4-6.

[141] M. Czepelak, *Między Hagą a Brukselą…*, s. 298; J. von Hein, *Of Older Siblings and Distant Cousins: The Contribution of the Rome II Regulation to the Communitarisation of Private International Law*, RabelsZ 2009, Vol. 73, No. 3, s. 466.

[142] S. Szabo, *Brief Summary…*, s. 144-145; Na temat dokładnych wprowadzonych zmian – zob. zamiast wielu G. van Calster, *European Private International Law*, wyd. 2, Oxford-Portland 2016, s. 12-20.

[143] Traktat o funkcjonowaniu Unii Europejskiej, wersja skonsolidowana (Dz. Urz. UE C 326 z 2012 r., s. 47), cytowany dalej jako: TFUE.

[144] A. Frąckowiak-Adamska, *Współpraca sądowa w sprawach cywilnych w Unii Europejskiej* [w:] J. Barcz (red.), *System Prawa Unii Europejskiej, t. 8, Współpraca sądowa w sprawach cywilnych, karnych i współpraca policyjna*, Warszawa 2021, dostęp Legalis/el., s. 8, nb 1. Obowiązywanie regulacji prawnych przyjętych w ramach tej polityki charakteryzuje się zróżnicowaniem, gdyż istnieje możliwość wyłączenia danego państwa z integracji w tym obszarze, z czego skorzystała Dania. Oznacza to, że państwo to nie jest związane m.in. rozp. Rzym II i stosuje krajowe przepisy kolizyjne. W kwestii szczególnego statusu Danii – zob. *Ibidem*, s. 44-46, nb 87-90.

[145] P. Stone, *EU Private International Law*, s. 6; S. Szabo, *Brief Summary…*, s. 144.

[146] P. Mostowik, *Międzynarodowe prawo prywatne…*, s. 37-38.

Nadmienić należy, że nim UE uzyskała kompetencje do stanowienia jednolitych regulacji w zakresie prawa prywatnego międzynarodowego, pojedyncze normy kolizyjne zawierały również niektóre dyrektywy sektorowe dotyczące m.in. ubezpieczeń, usług finansowych oraz ochrony konsumentów. Były to rozwiązania fragmentaryczne odnoszące się do zakresów zastosowania dyrektyw i służące harmonizacji krajowego prawa kolizyjnego[147].

Wykorzystując nowe kompetencje, w celu zapewnienia przestrzeni wolności, bezpieczeństwa i sprawiedliwości w sprawach cywilnych, prawodawca unijny przyjął jak dotąd sporo aktów prawnych regulujących kwestię wskazania prawa właściwego, jurysdykcji oraz uznawania i wykonywania wyroków zagranicznych[148]. Unifikacja przepisów dotyczących wskazania prawa właściwego dla zobowiązań pozaumownych nastąpiła w wyniku przyjęcia Rozporządzenia nr 864/2007 Parlamentu Europejskiego i Rady, (WE) z 11 lipca 2007 r. o prawie właściwym dla zobowiązań pozaumownych. Wbrew swojej nazwie jest to pierwsze z rozporządzeń unifikujących normy kolizyjne, gdyż zostało przyjęte przed rozp. Rzym I w sprawie prawa właściwego dla zobowiązań umownych[149].

Aktywność ustawodawcy unijnego spowodowała wyodrębnienie się nowej dziedziny prawa powszechnie określaną jako europejskie prawo prywatne międzynarodowe. Zdaniem niektórych autorów zmiany są tak ogromne, iż mówić można nawet o „europejskiej rewolucji kolizyjnej”[150]. Choć niekiedy ustawodawcy unijnemu zarzucać można zbyt duże rozdrobnienie norm kolizyjnych w poszczególnych aktach prawnych, to z pewnością europejskie prawo prywatne międzynarodowe podlegać będzie dalszemu rozwojowi wskutek działalności orzeczniczej TS, a także w wyniku kolejnych planowanych regulacji innych obszarów prawa kolizyjnego[151].

3.2. Prace nad unifikacją przepisów kolizyjnych dla zobowiązań pozaumownych

Zagadnienie prawa właściwego dla zobowiązań pozaumownych było przedmiotem prób unifikacji w ramach Europejskiej Wspólnoty Gospodarczej już pod koniec lat 60 XX w., czego

---

[147] Na ten temat – zob. np. A. Frąckowiak-Adamska, *Współpraca sądowa w sprawach cywilnych…* [w:] J. Barcz (red.), *System Prawa Unii Europejskiej...*, s. 192-193, nb 461; P. Mostowik, *Międzynarodowe prawo prywatne…*, s. 38.

[148] Wymienia je np. E. Kamarad, *Wpływ Traktatu Lizbońskiego na unijne prawo prywatne międzynarodowe*, Politeja 2018, vol. 15, no. 3, s. 221-222.

[149] Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 593/2008 z dnia 17 czerwca 2008 r. w sprawie prawa właściwego dla zobowiązań umownych (Rzym I) (Dz. Urz. UE L z 2008 r. Nr 177, s. 6).

[150] R. Michaels, *The New European Choice-of-law Revolution*, Tul. L. Rev. 2008, Vol. 82, No. 5, s. 1607-1643; Przeciwnie: Ph. Kozirys, *Rome II: Tort Conflicts on the Right Track! A Postscript to Symeon Symeonides' "Missed Opportunity"*, Am.J.Comp.L. 2008, Vol. 56, No. 2, s. 479-480; X.E. Kramer, *The Rome II Regulation on the law applicable to non-contractual obligations: the European private international law tradition continued*, NIPR 2008, No. 4, s. 415.

[151] G. Rühl, J. von Hein, *Towards a European Code on Private International Law?*, RabelsZ 2015, Vol. 79, No. 4, s. 721-725.

rezultatem było przygotowanie projektu konwencji przyjętego w 1972 r. Ostatecznie jednak pomysł prowadzenia dalszych prac został porzucony[152]. Do tematu unifikacji prawa właściwego dla zobowiązań pozaumownych powrócono pod koniec lat dziewięćdziesiątych XX w.[153], co zaowocowało opracowaniem rozp. Rzym II[154]. Zanim to nastąpiło, jako „nowy początek" prac nad nową regulacją uznać można opracowanie przez Komisję Europejską w 2003 r. wniosku w sprawie rozporządzenia mającego regulować właściwość prawa dla zobowiązań pozaumownych przyjętego wraz z uzasadnieniem i raportem wyjaśniającym[155].

Propozycja Komisji Europejskiej w dużej mierze była silnie zakorzeniona w tradycji europejskiego prawa prywatnego międzynarodowego. Trudno jest więc mówić o jej rewolucyjnym charakterze, gdyż można scharakteryzować jako „wyważoną rekonstrukcję ówczesnego europejskiego prawa kolizyjnego dotyczącego czynów niedozwolonych"[156]. Wraz z ukazaniem się projektu Komisji rozpoczęła się dyskusja w doktrynie nad treścią przyszłego rozporządzenia[157]. Propozycja Komisji spotkała się również z głosami krytycznymi, zwłaszcza ze strony Parlamentu Europejskiego, który w pierwszym czytaniu zaproponował wiele poprawek, głównie promujących większą elastyczność przepisów kolizyjnych[158]. Zmiany zaproponowane przez Parlament znacznie modyfikowały propozycję Komisji Europejskiej. Odbiegały one od europejskiej tradycji prawa kolizyjnego i w zauważalny sposób inspirowane były rozwiązaniami amerykańskimi[159]. Poprawki zaproponowane przez Parlament spotkały się

---

[152] W kwestii prac nad konwencją o prawie właściwym dla zobowiązań pozaumownych – zob. np. X.E. Kramer, *The Rome II Regulation…*, s. 415; G. van Calster, *European Private International Law*, s. 237; M. Illmer, *Introduction* [w:] P. Huber (red.), *Rome II Regulation. Pocket Commentary*, Munich 2011, s. 26, nb 3-4; A. Dickinson, *The Rome II Regulation. The Law Applicable to Non-Contractual Obligations*, Oxford-New York 2008, s. 23-34, nb 1.44-1.58. Pierwotnie projekt konwencji powstającej w ramach Europejskiej Wspólnoty Gospodarczej obejmował problematykę prawa właściwego zarówno dla zobowiązań umownych, jak i pozaumownych. Po przystąpieniu Wielkiej Brytanii do Wspólnoty, państwa, które wyjątkowo sceptycznie odnosiło się do pomysłu unifikacji norm kolizyjnych dla zobowiązań pozaumownych, projekt ten zmodyfikowano oddzielając zagadnienie zobowiązań pozaumownych od zobowiązań umownych. Rezultatem tych prac było opracowanie konwencji rzymskiej z 19 czerwca 1980 r. o prawie właściwym dla zobowiązań umownych (Dz. Urz. UE. C. z 2005 r. Nr 169, s. 10 ze. zm..), cytowana dalej jako: konw. rzymska z 1980 r. – zob. P. Bourel, *Du rattachement…*, s. 269.

[153] D. Wallis, *Introduction: Rome II – A Parliamentary Tale* [w:] J. Ahern, W. Binchy (red.), *The Rome II Regulation…*, s. 1; C. Brière, *Le règlement (CE) n° 864/2007 du 11 juillet 2007 sur la loi applicable aux obligations non contractuelles (« Rome II »)*, JDI 2008, no. 1, nb 1.

[154] W kwestii prac legislacyjnych – zob. zamiast wielu A. Dickinson, *The Rome II Regulation…*, s. 35-61, nb 1.59-1.97.

[155] Wniosek Komisji Europejskiej z dnia 22.07.2003: *Proposal for a Regulation of the European Parliament and the Council on the Law Applicable to Non-Contractual Obligations*, COM(2003) 427 (Dz. Urz. UE C 96 z 2004 r.), cytowany dalej jako: *Wniosek Komisji z 2003 r.*

[156] J. von Hein, *Something Old and Something Borrowed…*, s. 1675.

[157] Zamiast wielu – zob. P. Stone, *The Rome II Proposal on the Law Applicable to Non-Contractual Obligations*, EuLF 2004, No. 4, s. 213-272.

[158] Raport Parlamentu Europejskiego z dnia 27.06.2005: *Report on the Proposal for a Regulation of the European Parliament and of the Council on the Law Applicable to Non-Contractual Obligations ("Rome II"),* A6-0211/2005 final (Dz. Urz. UE C 157 E z 2006 r.), cytowany dalej jako: *Projekt Parlamentu z 2005 r.*

[159] Zob. rozdział VI, § 1, pkt 4.2 niniejszego opracowania.

z mieszaną, w większości krytyczną reakcją ze strony doktryny europejskiej[160]. W lutym 2006 r. Komisja przedstawiła zmieniony wniosek, który tylko w niewielkim stopniu uwzględniał propozycje Parlamentu[161]. Nadto Rada i Komisja nie poparły większości poprawek Parlamentu prezentowanych w drugim czytaniu. Dopiero po serii rozmów trójstronnych komitet pojednawczy zdołał osiągnąć porozumienie zatwierdzając wspólny tekst. Nowe rozporządzenie zostało przyjęte 11 lipca 2007 r. Proces negocjacji uznać więc należy jako trudny[162]. Z punktu widzenia przedmiotu niniejszej pracy szczególnie istotne jest to, że jednym z najbardziej spornych zagadnień dotyczyło wskazania prawa właściwego dla wypadków drogowych[163], o czym w szczegółach będzie mowa w dalszej części rozprawy. Należy również wskazać, że dokumenty z prowadzonych prac legislacyjnych są szczególnie istotne w procesie interpretacji przyjętych przepisów, tak więc wielokrotnie odwoływano się do nich w niniejszej pracy.

3.3. Charakterystyka ogólna i podstawy teoretyczne rozp. Rzym II

Rozporządzenie Rzym II jest regulacją o charakterze ogólnym wskazującym prawo właściwe nie tylko dla deliktów, ale również dla zobowiązań pozaumownych wynikających z innych źródeł, np. z bezpodstawnego wzbogacenia[164]. Nie zawarto w nim jednak przepisu szczególnego odnoszącego się do zagadnienia prawa właściwego dla odpowiedzialności wynikającej z wypadków drogowych, tak więc wskazywane jest ono na podstawie przepisów ogólnych. Rozporządzenie zakorzenione jest w europejskiej tradycji prawa prywatnego międzynarodowego, stąd też wraz z jego przyjęciem w państwach członkowskich nie nastąpiły rewolucyjne zmiany. Postanowienia rozporządzenia często były zbieżne z tymi dotychczas stosowanymi przynajmniej w niektórych z państw członkowskich UE. Przełomowe zaś było to,

---

[160] J. von Hein, *Something Old and Something Borrowed…*, s. 1688. Tytułem przykładu wskazać można konferencję zorganizowaną w Castellanza we Włoszech w grudniu 2004 r., podczas której prawnicy europejscy dyskutowali nad projektem raportu przedstawionym przez Dianę Wallis. Ich spostrzeżenia zawarto w monografii pokonferencyjnej – zob. A. Malatesta (red.), *The Unification of Choice of Law Rules on Torts and Other Non-Contractual Obligations in Europe*, Padova 2006.

[161] Zmieniony Projekt Komisji Europejskiej z dnia 21.02.2006: *Amended Proposal for a European Parliament and Council Regulation on the Law Applicable To Non-Contractual Obligations ("Rome II")*, COM(2006) 83 final, (Dz. Urz. UE C 67 z 2006 r.), cytowany dalej jako: *Zmieniony Projekt Komisji z 2006 r*.

[162] X.E. Kramer, *The Rome II Regulation…*, s. 415; A. Nowicka, *Art. 33* [w:] J. Poczobut (red.), *Prawo Prywatne Międzynarodowe. Komentarz*, Warszawa 2017, s. 572-573, nb 1-2.

[163] N. Joubert, *Les règles de conflit spéciales en matière de délits dans le Règlement du 11 juillet 2007* (Rome II) [w:] N. Joubert, S. Corneloup (red.), *Le règlement communautaire « Rome II » sur la loi applicable aux obligations non contractuelles. Actes du colloque du 20 septembre 2007 – Dijon*, Paris 2008, s. 61-62.

[164] Charakterystyka ogólna rozporządzenia – zob. np. X.E. Kramer, *The Rome II Regulation…*, s. 414-424; P. Stone, *The Rome II Regulation on choice of law in tort*, Ankara Law Review 2007, Vol. 4, No. 2, s. 95-130; L. de Lima Pinheiro, *Choice of Law on Non-Contractual Obligations…*, s. 5-42; J. Pazdan, *Rozporządzenie Rzym II – nowe wspólnotowe unormowanie właściwości prawa dla zobowiązań pozaumownych*, PPPM 2009, t. 4 , s. 13-35; C. Brière, *Le règlement…*, s. 31-74; T. Kadner Graziano, *Le nouveau droit international privé communautaire en matière de responsabilité extracontractuelle*, RCDIP 2008, s. 445-511, dostęp Dalloz/el.

że od momentu jego przyjęcia krajowe przepisy zastąpione zostały zunifikowanym prawem unijnym wpływając zasadniczo na proces jego stosowania i interpretacji.

Przepisy zawarte w unijnych rozporządzeniach interpretować należy w świetle ich celów, które prawodawca unijny wyraża w tzw. motywach rozporządzenia[165]. Stanowią one istotny punkt odniesienia w procesie interpretacji przepisów i mogą być szczególnie pomocne podczas rozpatrywania złożonych stanów faktycznych.

Cele rozp. Rzym II odnoszą się przede wszystkim do: zwiększenia przewidywalności wyników sporów oraz pewności w zakresie prawa właściwego bez względu na to, do sądu jakiego państwa wniesiono sprawę (motyw 6); potrzeby zapewnienia sprawiedliwości w indywidualnych przypadkach (motyw 14) oraz osiągnięcia rozsądnej równowagi między interesami zaangażowanych stron (motyw 16)[166]. Szczególnie istotny jest również postulat spójności zakresu przedmiotowego i wykładni przepisów rozp. Rzym II z innymi rozporządzeniami unijnymi dotyczącymi jurysdykcji i prawa właściwego w sprawach cywilnych i handlowych, tj. rozp. Bruksela I oraz rozp. Rzym I (motyw 7). Regulacje te opierają się na wspólnych zasadach[167] i stanowią zintegrowany system będąc komplementarne względem siebie, co powoduje z kolei „konieczność uwzględnienia systemowego kontekstu interpretacji"[168]. Oznacza to, że pojęcia użyte w tych regulacjach należy intepretować co do zasady w sposób spójny[169].

3.4. Unijny model unifikacji prawa kolizyjnego

Początkowo, zgodnie z brzmieniem unijnych traktatów, przyjmowanie środków z zakresu współpracy sądowej w sprawach cywilnych, a więc również tworzenie aktów prawa unijnego unifikujących prawo kolizyjne, musiało być niezbędne do zapewnienia należytego funkcjonowania rynku wewnętrznego[170]. Wraz z wejściem w życie Traktatu z Lizbony nastąpiła jednak emancypacja polityki współpracy sądów w sprawach cywilnych[171]. Zrezygnowano

---

[165] T.M. De Boer, *The purpose of uniform choice-of law rules: the Rome II Regulation*, NILR 2009, Vol. 56, No. 3, s. 296-299; *J. von Hein, Of Older Siblings and Distant Cousins…*, s. 466.

[166] P. Stone, *The Rome II Regulation on choice of law in tort…*, s. 96-97; G. van Calster, *European Private International Law*, s. 238; X.E. Kramer, *The Rome II Regulation…*, s. 415; T.M. De Boer, *The purpose…*, s. 300-301.

[167] E. Lein, *The New Rome I/Rome II/Brussels I Synergy*, YPIL 2008, Vol. 10, s. 179.

[168] M. Czepelak, *Międzynarodowe prawo zobowiązań…*, s. 40.

[169] M. Szpunar, *Droit international privé de l'Union : cohérence des champs d'application et/ou des solutions ?*, RCDIP 2018, s. 573, dostęp Dalloz/el.; M. Illmer, *Introduction* [w:] P. Huber (red.), *Rome II Regulation…*, s. 24, nb 1; P. Mankowski, *Introduction* [w:] U. Mangus, P. Mankowski (red.), *European Commentaries on Private International Law, Vol. III, Rome II Regulation*, Köln 2019, s. 13, nb 26.

[170] Zob. art. 65 Traktatu ustanawiającego Wspólnotę Europejską z 25 maja 1957 r. w wersji po nowelizacji z 1 maja 1999 r. (Dz. U. z 2004 r. Nr 90, poz. 864/2 ze zm.), cytowany dalej jako: TWE.

[171] A. Frąckowiak-Adamska, *Współpraca sądowa w sprawach cywilnych…* [w:] J. Barcz (red.), *System Prawa Unii Europejskiej...*, s. 19-20, nb 33.

bowiem z wymogu, aby przyjmowanie środków dotyczących współpracy sądowej w sprawach cywilnych odbywało się jedynie w zakresie niezbędnym do zapewnienia należytego funkcjonowania rynku wewnętrznego[172]. Dokonana zmiana skutkuje więc tym, że rozpoczęcie procedury legislacyjnej nie jest uzależnione od dotychczasowego kryterium niezbędności przyjmowanych środków do właściwego funkcjonowania rynku wewnętrznego[173], tak więc „konstrukcja europejskiej przestrzeni sądowej może być już celem samym w sobie"[174].

Unifikacja przepisów kolizyjnych w formie unijnego aktu prawa pochodnego, jakim jest rozporządzenie cechuje się pewnymi odrębnościami w porównaniu z zaprezentowaną powyżej metodą konwencyjną. Odrębności te mają szczególne znaczenie z punktu widzenia stosowania oraz wykładni tego typu aktów prawnych.

Przede wszystkim rozporządzenia unijne ogłaszane są we wszystkich oficjalnych językach UE. Jak zostało wskazane, dla umów międzynarodowych wskazuje się wprost, które wersje językowe mają charakter rozstrzygający. Inaczej jest w przypadku aktów prawa unijnego. Wszystkie języki unijne są tak samo ważne, co sprawia, że wykładnia językowa pozbawiona jest charakteru rozstrzygającego. Przyjmuje się również, że podobnie jak ma to miejsce przy interpretacji umów międzynarodowych sporządzonych w kilku wersjach autentycznych, mimo istnienia kilkunastu wersji językowych danego rozporządzenia, to wszystkie z nich składają się na „jeden i ten sam akt normatywny", z którego wynika „jedna i ta sama wola unijnego prawodawcy"[175].

W interpretacji prawa unijnego szczególne znaczenia ma również wykładnia systemowa, która w omawianym kontekście polega na wspomnianej już konieczności traktowania unijnych regulacji z zakresu prawa prywatnego międzynarodowego oraz międzynarodowego postępowania cywilnego jako elementów składowych systemu unijnego prawa prywatnego międzynarodowego *sensu largo*. Natomiast wykładnia funkcjonalna nakazuje, aby przepisy rozp. Rzym II były interpretowane w świetle celów wymienionych nie tylko we wspomnianych już motywach rozporządzenia, ale również celu określonego z

[172] Przyjęcie tego aktu skutkowało również zmianą nazwy „Traktat o Wspólnocie Europejskiej" na „Traktat o funkcjonowaniu Unii Europejskiej" oraz wprowadzeniem nowej numeracji przepisów, tak więc art. 65 TWE stał się art. 81 TFUE. W kontekście prowadzonych rozważań istotne jest to, że art. 81 ust. 2 TFUE stanowi, iż środki mogą być przyjmowane „w szczególności, jeżeli jest to niezbędne do prawidłowego funkcjonowania rynku wewnętrznego".
[173] E. Kamarad, *Wpływ Traktatu Lizbońskiego…*, s. 218.
[174] A. Frąckowiak-Adamska, *Współpraca sądowa w sprawach cywilnych…* [w:] J. Barcz (red.), *System Prawa Unii Europejskiej...*, s. 19-20, nb 33.
[175] M. Czepelak, *Międzynarodowe prawo zobowiązań…*, s. 51-52.

uwzględnieniem całego systemu. W tym kontekście szczególnie istotne będzie uwzględnianie ich funkcji unifikacyjnej[176].

Szczególną cechą prawa unijnego jest również konieczność dokonywania autonomicznej interpretacji zawartych w nim pojęć, która wynika z autonomii tej dziedziny prawa względem systemów prawnych państw członkowskich. Powoduje to, że sądy krajowe stosujące rozporządzenie nie mogą przyjmować takiego samego znaczenia pojęć zawartych w unijnych źródłach prawa, jakie mają w prawie krajowym. Przyjęcie wykładni autonomicznej jest konieczne dla realizacji celów norm unijnego prawa kolizyjnego, jakim jest zapewnienie jednolitości rozstrzygnięć w kwestii prawa właściwego. Konieczna jest więc spójna interpretacja rozporządzenia w całej UE. W przeciwnym razie niemożliwe byłoby osiągnięcie celu unifikacyjnego unijnych przepisów kolizyjnych[177]. Interpretacja autonomiczna ma więc na celu uniknięcie „renacjonalizacji" europejskiego prawa prywatnego międzynarodowego przez sędziów krajowych[178]. Sądy państw członkowskich powinny więc rozstrzygać omawiane kwestie w taki sam sposób kierując się ujednolicającą funkcją rozporządzeń kolizyjnych[179].

Kwestią niewątpliwie odrębną, jednak ściśle powiązaną z autonomiczną interpretacją prawa unijnego, jest autonomiczna metoda kwalifikacji norm prawa prywatnego międzynarodowego. Kwalifikacja odnosi się do wykładni norm kolizyjnych, a jednym z jej aspektów jest wyjaśnienie pojęć określających zakres normy kolizyjnej w celu ustalenia przesłanek jej stosowania[180]. Autonomiczna metoda kwalifikacji to metoda przyjmowana w unijnym prawie prywatnym międzynarodowym, której koncepcja na przestrzeni lat ulegała jednak pewnym przeobrażeniom[181].

Szczególną rolę w procesie zapewniania jednolitego stosowania unijnych aktów prawnych odgrywa Trybunał Sprawiedliwości Unii Europejskiej, który ma jurysdykcję do wydawania orzeczeń prejudycjalnych w kwestii stosowania unijnych przepisów dotyczących współpracy sądowej w sprawach cywilnych, w tym unijnych przepisów kolizyjnych. Sądy państw członkowskich mogą kierować pytania prejudycjalne przepisów w kwestii ich

---

[176] *Ibidem*, s. 52-54, A. Dickinson, *The Rome II Regulation…,* s. 124-125, nb 3.13-3.15.
[177] M. Czepelak, *Międzynarodowe prawo zobowiązań…*, s. 55; M. Illmer, *Introduction* [w:] P. Huber (red.), *Rome II Regulation…*, s. 25, nb 2; zob. również motyw 11 rozp. Rzym II.
[178] H. Rösler, *Interpretation, autonomous* [w:] J. Basedow, G. Rühl, F. Ferrari, P. de Miguel Asensio (red.), *Encyclopedia of Private International Law*, s. 1014.
[179] M. Czepelak, *Międzynarodowe prawo zobowiązań…*, s. 38.
[180] M. Szpunar, *Wykładnia autonomiczna europejskiego prawa prywatnego międzynarodowego* [w:] M. Jagielska, E. Rott-Pietrzyk, M. Szpunar (red.), *Rozprawy z prawa prywatnego: księga jubileuszowa dedykowana Profesorowi Wojciechowi Popiołkowi*, Warszawa 2017, s. 187-189.
[181] Na ten temat zob. – K. Pacuła, *Kwalifikacja w prawie prywatnym międzynarodowym Unii Europejskiej. Od kwalifikacji autonomicznej ku… kwalifikacji według kolizyjnej legis fori?,* PPPM 2019, t. 25, s. 111-122.

wykładni. TS stoi więc na straży interpretacji jako organ, którego zadaniem jest zapewnić jednolitą wykładnię norm unijnych przepisów kolizyjnych[182].

[182] J.-C. Bonichot, *La Cour de justice de l'Union européenne*, Paris 2021, s. 118-124.

§ 3. WNIOSKI

Ewolucja norm kolizyjnych dotyczących odpowiedzialności deliktowej stanowi niezwykle rozbudowany temat badawczy. Mimo, że w początkach nowożytnego prawa prywatnego międzynarodowego nie było ono przedmiotem większej uwagi, z czasem stało się szczególnie istotnym źródłem nowych wizji prawa kolizyjnego, które swoją nowatorskością mogły niekiedy budzić kontrowersje[183].

Warto więc przytoczyć słowa M. Sośniaka, który wskazywał, że przemiany w deliktowym prawie kolizyjnym zapoczątkowane w drugiej połowie XX w. to „nowoczesny refleks starej myśli Savigny'ego, który również przeciwstawiał się schematyzmowi statutystów". Za najbardziej istotne osiągnięcie nowych tendencji w prawie kolizyjnym uznawał to, że „rezultaty te wspierają się o poszukiwanie wolne od skostnienia i sztywności"[184]. Na tym tle uwidacznia się jednak szczególna rola spraw dotyczących wypadków drogowych. Słusznie konkluduje P. Mankowski, że to właśnie problemy wynikające ze spraw dotyczących wypadków drogowych stanowiły zalążek do przemian skutkujących ukształtowaniem się nowoczesnych norm kolizyjnych dla odpowiedzialności deliktowej[185]. Zmiany w kolizyjnym prawie deliktowym wynikały z przemian zachodzących na gruncie prawa merytorycznego[186]. Szczególnie trafne są również obserwacje T. Pajora, który wskazywał, że „w ujęciu najogólniejszym można powiedzieć, że następuje przesunięcie uwagi z czynu sprawcy na powstałą szkodę i mechanizmy prawne jej naprawienia"[187].

Przeprowadzona refleksja historycznoprawna stanowi punkt wyjścia do dalszej analizy norm zawartych w obecnie obowiązujących regulacjach: konw. haskiej z 1971 r. oraz rozp. Rzym II, wszak ich treść doskonale obrazuje ewolucję, jaką przeszło kolizyjne prawo deliktowe. Może być ona również inspiracją do podjęcia rozważań nad dalszym możliwym kierunkiem rozwoju tej dziedziny prawa.

W tym kontekście istotne jest również, że we współczesnym prawie prywatnym międzynarodowym doniosłość zjawiska materializacji norm kolizyjnych nie budzi już wątpliwości. Na tle europejskiego prawa prywatnego międzynarodowego proces ten przejawia się w konstruowaniu norm kolizyjnych w taki sposób, aby zorientowane były one na osiągnięcie określonych celów wyrażonych w prawie merytorycznym. Jednym z takich celów jest

[183] M.C. Pryles, *op. cit.*, s. 202.
[184] M. Sośniak, *Zobowiązania…*, s. 57.
[185] P. Mankowski, *Art. 28* [w:] U. Mangus, P. Mankowski (red.), *Rome II Regulation…*, s. 697, nb 24.
[186] L. Forget, *op. cit.*, s. 185; M. Krvavac, *Tortious Liability and Conflict of Laws*, Acta Universitatis Danubius. Juridica 2010, No. 2, s. 109.
[187] T. Pajor, *Odpowiedzialność deliktowa…*, s. 7.

zapewnienie ochrony słabszej stronie obrotu. Do podmiotów wymagających ochrony z pewnością zaliczyć należy poszkodowanych w transgranicznych wypadkach drogowych. Mając to na względzie należy podjąć refleksję, czy obowiązujące normy kolizyjne wskazujące prawo właściwe dla odpowiedzialności wynikającej z wypadku drogowego uwzględniają cele wyrażone w prawie merytorycznym i stanowią wystarczającą odpowiedź na aktualne wyzwania związane z problematyką transgranicznych wypadków drogowych.

Współcześnie obowiązujące w Europie regulacje kolizyjnoprawne w kwestii prawa właściwego dla transgranicznych wypadków drogowych wyraźnie świadczą o odmienności konwencyjnej oraz unijnej metod unifikacji. Analizując zawarte w nich normy należy więc mieć na uwadze wywodzące się stąd różnice, ponieważ mają one wpływ na stosowanie tych regulacji.

Szczególnie problematyczne jest konkurowanie ze sobą aktów normatywnych zawierających normy kolizyjne w zakresie odpowiedzialności pozaumownej wynikającej z wypadków drogowych, bowiem stan prawny w tym zakresie jest wyjątkowo nieprzejrzysty. Można jednak odnieść wrażenie, że problemu tego nie należy sprowadzać jedynie „kolizji" konw. haskiej z 1971 r. i rozp. Rzym II. Ma on szerszy charakter, gdyż obejmuje ścieranie się dwóch wizji unifikacji. Obecność organizacji o zasięgu regionalnym takich, jak UE wśród podmiotów unifikujących normy kolizyjne rodzi konieczność pogodzenia wizji unijnej z haską tradycją unifikacji o globalnej aspiracji, która w przeszłości odgrywała wiodącą rolę w tym zakresie[188].

Należy przy tym mieć na uwadze szczególny charakter UE, gdyż jest to organizacja zapewniająca wysoki stopień integracji, zaś unifikacja prawa prywatnego międzynarodowego nie należy do jej głównych aktywności. Pierwotnie przyjmowanie środków z zakresu współpracy sądowej w sprawach cywilnych musiało być niezbędne do zapewnienia należytego funkcjonowania rynku wewnętrznego. Działalność w tym zakresie miała więc za zadanie „jedynie" zapewnienie poprawnego funkcjonowania rynku wewnętrznego. Obecnie jednak wymóg nie ma charakteru koniecznego, co wskazywać może na zamiar intensyfikacji aktywności prawodawczej o bardziej uniwersalnym charakterze.

[188] F. Paulino Pereira, *Les ponts entre la Conférence de La Haye de droit international privé et les instruments conclus dans le cadre de l'Union européenne* [w:] J. Forner Delaygua, C. González Beilfuss, R. Viñas Farré (red.), *Entre Bruselas y La Haya. Estudios sobre la unificación internacional y regional del Derecho internacional privado. Liber Amicorum Alegría Borrás*, Madrid 2013, s. 697-698 ; E. Pataut, *De Bruxelles à La Haye, Droit international privé communautaire et Droit international conventionnel* [w:] *Mélanges en l'honneur de Paul Lagarde ; le droit international privé : esprit et méthodes*, Paris 2005, s. 661-664.

ROZDZIAŁ II.
SYSTEM OBOWIĄZUJĄCYCH NORM KOLIZYJNYCH WSKAZUJĄCYCH PRAWO WŁAŚCIWE DLA TRANSGRANICZNYCH WYPADKÓW DROGOWYCH

§ 1. NORMY JURYSDYKCYJNE W SPRAWACH DOTYCZĄCYCH TRANSGRANICZNYCH WYPADKÓW DROGOWYCH

1. Uwagi wstępne

Omówienie obowiązujących norm kolizyjnych wskazujących prawo właściwe dla odpowiedzialności pozaumownej wynikającej z transgranicznego wypadku drogowego rozpocząć należy od przedstawienia norm jurysdykcyjnych. Międzynarodowa właściwość sądów jest silnie powiązana z poszukiwaniem prawa właściwego. Od tego, przed sąd którego państwa wniesiona zostanie sprawa zależy bowiem to, na podstawie jakich norm kolizyjnych zostanie odszukane prawo właściwe dla danych kwestii. Nabiera to szczególnego znaczenia w przypadku, gdy normy prawa kolizyjnego nie są w pełni zunifikowane tak, jak ma to miejsce w sprawach dotyczących odpowiedzialności wynikającej z wypadków drogowych. Treść obowiązujących norm jurysdykcyjnych umożliwia poszkodowanemu wytoczenie powództwa przeciwko sprawcy lub jego ubezpieczycielowi przed sądami nawet kilku różnych państw. Biorąc pod uwagę wszystkie te czynniki realnym w państwach członkowskich UE staje się zjawisko *forum shopping*, czyli sytuacja, w której powód poprzez wybór *fori* może w sposób świadomy wpływać m.in. na prawo właściwe dla danej sprawy[189].

Dalsze rozważania poprzedzić należy kilkoma uwagami terminologicznymi. W odniesieniu do problematyki stanowiącej przedmiot niniejszego fragmentu pracy, dla polskiego języka prawnego i prawniczego charakterystyczne jest używanie pojęcia „jurysdykcji krajowej". Termin ten jest szeroko stosowany w polskiej literaturze przedmiotu[190]. Posługuje

[189] J. Gołaczyński, *Prawo prywatne międzynarodowe*, wyd. 5, Warszawa 2017, s. 70. Pojęcie *forum shopping* funkcjonuje w literaturze przedmiotu od dziesięcioleci, co najmniej od lat pięćdziesiątych XX w. W najszerszym znaczeniu obejmuje czynności podejmowane przez powoda, który mając możliwość wniesienia pozwu w kilku różnych sądach, wybiera miejsce prowadzenia sporu tak, aby w korzystny dla siebie sposób wpłynąć na wynik postępowania – zob. F.K. Juenger, *Forum Shopping, Domestic and International*, Tul. L. Rev. 1988-1989, Vol. 63, No. 3, s. 553-554.

[190] W tej kwestii – zob. np. K. Weitz, *Jurysdykcja krajowa w postępowaniu cywilnym*, Warszawa 2005, s. 35-38; T. Ereciński, J. Ciszewski, *Międzynarodowe postępowanie cywilne*, Warszawa 2000, s. 61-65.

się nim również polski ustawodawca w Kodeksie postępowania cywilnego[191]. Natomiast prawodawca unijny odwołuje się zwykle do pojęcia „jurysdykcji", któremu nie towarzyszy dookreślenie, że chodzi o jurysdykcję krajową. Z racji tego, że przedmiotem dalszych rozważań niemal w całości będą akty prawa unijnego regulujące problematykę europejskiego postępowania cywilnego, uzasadnione wydaje się być odwołanie do przyjętej tam terminologii. W toku dalszych rozważań posługiwano się więc pojęciem „jurysdykcji". Podkreślić przy tym należy, iż pojęcie „jurysdykcji" przewidziane w rozporządzeniach unijnych uznaje się za tożsame z pojęciem „jurysdykcji krajowej" w rozumieniu polskiego prawa procesowego[192].

Z racji tego, że przedmiotem niniejszej pracy jest kwestia prawa właściwego dla roszczeń poszkodowanego w wypadku drogowym, dalsze rozważania dotyczyć będą podstaw jurysdykcyjnych w sytuacji skierowania przez ten podmiot roszczenia przeciwko sprawcy szkody[193] oraz w przypadku skierowania roszczenia bezpośrednio do ubezpieczyciela udzielającego ochrony sprawcy. Zasadniczo bowiem poszkodowanemu przysługiwać będą obie te możliwości[194]. Rozróżnienie to jest również istotne z tego względu, że w zależności od tego, kto będzie adresatem roszczenia, zastosowanie będą miały inne normy jurysdykcyjne.

Należy również zwrócić uwagę na szczególną rolę ubezpieczycieli odpowiedzialności cywilnej posiadaczy pojazdów mechanicznych w procesie dochodzenia roszczeń wynikających z transgranicznych wypadków drogowych. Ze względu na treść obowiązujących przepisów dotyczących obowiązkowego ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej, w praktyce zasadnicza większość roszczeń odszkodowawczych wynikających z wypadków drogowych kierowana będzie bezpośrednio do ubezpieczyciela sprawcy szkody wypadku komunikacyjnego[195]. Nadmienić również należy, że dalsze rozważania nie mają na celu

---

[191] Ustawa z dnia 17 listopada 1964 r. Kodeks postępowania cywilnego (t.j. Dz. U. z 2023 r., poz. 1550 ze zm.), cytowana dalej jako: k.p.c.

[192] B. Wołodkiewicz, *Ustanowienie jurysdykcji krajowej przez wdanie się w spór na podstawie rozporządzenia Bruksela I bis*, Warszawa 2020, s. 38; Z. Kubicka-Grupa, *Miejsce zwykłego pobytu dziecka jako podstawa jurysdykcji krajowej w rozporządzeniu Bruksela II ter*, Warszawa 2024, s. 45.

[193] Za K. Ludwichowską przyjęto szerokie rozumienie pojęcia „sprawca", które oznacza podmiot ponoszący odpowiedzialność cywilną za wypadek samochodowy – zob. K. Ludwichowska, *Problematyka kolizyjna roszczeń odszkodowawczych poszkodowanego w wypadku samochodowym*, PPPM 2008, t. 3, s. 123.

[194] Nadmienić należy, że istnieją również dodatkowe (odrębne od drogi sądowej, choć jej niewykluczające) możliwości dochodzenia roszczeń przez poszkodowanego w transgranicznym wypadku drogowym. Poszkodowany może skierować je w miejscu swojego zamieszkania zgłaszając je np. do Biura Narodowego lub do reprezentanta ds. roszczeń zagranicznego ubezpieczyciela, co sprawia, że odgrywają one istotną rolę z punktu widzenia praktycznego. Możliwości te wynikają z międzynarodowych mechanizmów współpracy w zakresie ochrony poszkodowanych: Systemu Zielonej Karty oraz systemu unijnych dyrektyw komunikacyjnych. Zagadnienie to zostało poruszone szczegółowo w rozdziale V niniejszego opracowania.

[195] Możliwość dochodzenia roszczeń bezpośrednio od ubezpieczyciela w sytuacji szkód powstałych na skutek wypadków drogowych wynika obecnie z wtórnego prawa unijnego. W sytuacji wypadku drogowego, który miał miejsce na terenie państw Europejskiego Obszaru Gospodarczego, poszkodowany ma prawo do dochodzenia roszczenia bezpośrednio od ubezpieczyciela sprawcy, który spowodował wypadek. Zagadnienie to zostało szczegółowo omówione w rozdziale V niniejszego opracowania.

wyczerpującego omówienia tejże problematyki, a jedynie wskazanie głównych podstaw jurysdykcyjnych przysługujących poszkodowanemu w wypadku drogowym.

2. Źródła prawa międzynarodowego postępowania cywilnego

W państwach członkowskich UE zagadnienie jurysdykcji regulowane jest tzw. brukselskim reżimem przepisów[196]. W obrębie UE przepisów jurysdykcyjnych dla roszczeń wynikających z wypadków drogowych poszukiwać należy w rozp. Bruksela I bis[197]. Jest ono ściśle powiązane z poprzedzającymi go regulacjami, co wpływa interpretacje używanych w nim pojęć[198]. Dla obrotu z państwami Europejskiego Stowarzyszenia Wolnego Handlu znaczenie ma konw. z Lugano z 2007 r., będąca częścią tzw. reżimu lugańskiego[199]. Obie regulacje tworzą tzw. reżim brukselsko-lugański (ang. *Brussels-Lugano regime*) tworzący co do zasady jednolity system przepisów międzynarodowego postępowania cywilnego dla państw UE i niektórych

[196] Pierwszym aktem normatywnym przyjętym w tym zakresie w ramach współpracy w sprawach cywilnych przez ówczesną Wspólnotę Europejską była konwencja o jurysdykcji i wykonywaniu orzeczeń sądowych w sprawach cywilnych i handlowych sporządzona w Brukseli 27.09.1968 r. (t.j. Dz. Urz. WE z 1998 r., C 27, s. 1), cytowana dalej jako: konw. brukselska z 1968 r. Miała ona formę umowy międzynarodowej zawartej na podstawie art. 220 Traktatu Rzymskiego przez sześć ówczesnych państw członkowskich. Po uzyskaniu przez WE kompetencji do wydawania aktów normatywnych regulujących jurysdykcję, uznawanie orzeczeń i prawo właściwe, konw. brukselska z 1968 r. została zastąpiona w stosunkach między państwami członkowskimi rozporządzeniem Rady (WE) nr 44/2001 z dnia 22 grudnia 2000 r. w sprawie jurysdykcji i uznawania orzeczeń sądowych oraz ich wykonywania w sprawach cywilnych i handlowych (Dz. Urz. WE L 12 z 2001 r., s. 1), cytowane dalej jako: rozp. Bruksela I. Z kolei 12 grudnia 2012 r. przyjęto zastępujące rozporządzenie Bruksela I rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 1215/2012 z dnia 12 grudnia 2012 r. w sprawie jurysdykcji i uznawania orzeczeń sądowych oraz ich wykonywania w sprawach cywilnych i handlowych – przekształcenie (Dz. Urz. UE L 351 z 2012 r., s. 1), cytowane dalej jako: rozp. Bruksela I bis. Szczegółowo nt. ewolucji unijnego prawa procesowego – zob. np. A. Frąckowiak-Adamska, *Uznawanie i wykonywanie orzeczeń w sprawach cywilnych w Unii Europejskiej. Ujęcie systemowe*, Warszawa 2018, s. 39-76. W kwestii wprowadzonych zmian w rozporządzeniem Bruksela I bis – zob. np. A. Dickinson, *Background and Introduction to the Regulation* [w:] A. Dickinson, E. Lein (red.), *The Brussels I Regulation Recast*, Oxford 2015, s. 4-9, nb 1.08-1.22, L. Vogel, P. Vogel, *Compétence judiciaire et reconnaissance des décisions*, wyd. 2, Paris 2020, s. 11-12.

[197] Rozporządzenie ma zastosowanie wyłącznie do postępowań sądowych wszczętych w dniu 10 stycznia 2015 r. lub po tej dacie (art. 66 rozp. Bruksela I bis). W jego przyjęciu nie uczestniczy Dania (zob. motyw 41 rozp. Bruksela I bis).

[198] Zostały one oparte są na tych samych zasadach, a większość zawartych w nich przepisów ma zbliżoną treść. W związku z powyższym, w zakresie w jakim regulacje te wzajemnie się zastępują, wykładnia dokonana przez TS, jak również uwagi zawarte w literaturze przedmiotu w odniesieniu do konwencji brukselskiej zachowują aktualność dla wykładni rozp. Bruksela I oraz rozp. Bruksela I bis (zob. motyw 34 rozp. Bruksela I bis); A. Dickinson, *Background and Introduction to the Regulation* [w:] A. Dickinson, E. Lein (red.), *The Brussels I Regulation Recast*, s. 1, nb 1.02.

[199] W celu rozszerzenia współpracy na państwa niebędące członkami Wspólnoty Europejskiej, w 1988 r. zawarto konwencję o jurysdykcji i wykonywaniu orzeczeń sądowych w sprawach cywilnych i handlowych sporządzoną w Lugano 16.09.1988 (Dz. U. z 2000 r. nr 10, poz. 132), cytowana dalej jako: konw. Lugano I, która obowiązywała w stosunkach z niektórymi z państw członkowskich Europejskiego Stowarzyszenia Wolnego Handlu. Chcąc dostosować konw. Lugano I do rozp. Bruksela I w 2007 r. zawarto konwencję o jurysdykcji i uznawaniu oraz wykonywaniu orzeczeń sądowych w sprawach cywilnych i handlowych sporządzona w Lugano 30.10.2007 (Dz. Urz. UE L 147 z 2009 r., s. 5), cytowana dalej jako konw. Lugano II. Konwencje z Lugano są w doktrynie określana mianem konwencji równoległej, gdyż zawiera postanowienia analogiczne do postanowień konwencji brukselskiej – zob. A. Frąckowiak-Adamska, *Współpraca sądowa w sprawach cywilnych…* [w:] J. Barcz (red.), *System Prawa Unii Europejskiej…*, s. 11, nb 10.

państw EFTA[200]. Przepisy zawarte w rozp. Bruksela I bis mają zastosowanie, wtedy, gdy pozwany ma miejsce zamieszkania w jednym z państw członkowskich z wyjątkiem Danii, która nie uczestniczy w przyjęciu rozporządzenia.

W przypadku pozwanych niemających miejsca zamieszkania na terytorium państwa członkowskiego zastosowanie mają co do zasady krajowe przepisy o jurysdykcji, obowiązujące na terytorium siedziby sądu państwa, przed którym wytoczono powództwo[201].

Kluczowe znaczenie dla omawianej kwestii będą więc miały przepisy unijne zawarte w rozp. Bruksela I bis, dopiero potem przepisy uregulowane w umowach międzynarodowych. Natomiast w braku zawartego w nich uregulowania sięgnąć należy do przepisów krajowych. Oznacza to, że przepisy polskiego Kodeksu postępowania cywilnego dotyczące jurysdykcji krajowej znajdą zastosowanie tylko wtedy, gdy brak będzie uregulowania o charakterze unijnym lub międzynarodowym[202].

3. Treść obowiązujących przepisów jurysdykcyjnych

3.1. Uwagi o charakterze ogólnym

Zastosowanie konkretnych przepisów jurysdykcyjnych zależy od podmiotu, który ma zostać pozwany w procesie. W sprawach dotyczących wypadków drogowych, w przeważającej liczbie przypadków, poszkodowany skieruje swoje roszczenie bezpośrednio do ubezpieczyciela jako podmiotu zobowiązanego na mocy umowy ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej do wypłaty odszkodowania i dysponującego do tego odpowiednimi środkami. Poszkodowany ma również możliwość dochodzenia roszczenia wobec sprawcy wypadku. W sporze z zakładem ubezpieczeń poszkodowany dysponuje jednak większym katalogiem podstaw jurysdykcyjnych, podczas gdy z tej możliwości nie korzysta ubezpieczyciel. Asymetryczność jurysdykcji w sprawach ubezpieczeniowych wynika z dążenia do ochrony słabszej strony: ubezpieczonego, ubezpieczającego, uposażonego z tytułu ubezpieczenia, a także, co jest kluczowe dla dalszych rozważań – poszkodowanego.

---

[200] U. Mangus, *Introduction* [w:] U. Mangus, P. Mankowski (red.), *European Commentaries on Private International Law, Vol. I, Brussels Ibis Regulation, Köln 2016*, s. 16-17, nb 13.
[201] D. Maśniak, *Transgraniczny system ochrony ofiar wypadków drogowych. Studium Prawnofinansowe*, Warszawa 2010, s. 368.
[202] J. Kudła, *Komentarz do art. 1103* [w:] P. Rylski, A. Olaś (red.), *Kodeks postępowania cywilnego. Komentarz*, wyd. 3, Warszawa 2024, dostęp Legalis/el., pkt 7.

3.2. Roszczenie skierowane przeciwko sprawcy szkody

3.2.1. Uwagi o charakterze ogólnym

W art. 4 rozp. Bruksela I bis uregulowano jurysdykcję ogólną, zaś w art. 7 rozp. Bruksela I bis jurysdykcję szczególną, która stanowi jej uzupełnienie[203]. Oznacza to, że gdy zachodzą przesłanki do zastosowania przepisów wskazujących jurysdykcję szczególną, powód może dokonać wyboru podstaw jurysdykcji, zaś pozwany musi się temu podporządkować[204]. W przypadku, gdy poszkodowany zdecyduje się dochodzić roszczeń bezpośrednio od podmiotu ponoszącego odpowiedzialność cywilną za wypadek samochodowy ma on do dyspozycji dwie główne podstawy jurysdykcyjne: właściwość sądu miejsca zamieszkania pozwanego (art. 4 ust. 1 rozp. Bruksela I bis) oraz właściwość sądu miejsca, w którym nastąpił wypadek drogowy (art. 7 pkt 2 rozp. Bruksela I bis). Niekiedy przysługiwać mu będzie również możliwość skierowania roszczenia cywilnoprawnego o odszkodowanie przed sąd, w którym toczy się postępowanie karne, w zakresie, w jakim sąd ten jest właściwy na mocy własnego prawa do prowadzenia postępowania cywilnego (art. 7 pkt 3 rozp. Bruksela I bis).

3.2.2. Jurysdykcja sądów miejsca zamieszkania pozwanego

Zgodnie z zasadą ogólną z art. 4 ust. 1 rozp. Bruksela I bis osoby mające miejsce zamieszkania na terytorium państwa członkowskiego mogą być pozywane, niezależnie od ich obywatelstwa, przed sądy tego państwa członkowskiego. Łącznikiem podstawowym w omawianym przepisie jest więc miejsce zamieszkania pozwanego (domicyl pozwanego) na terytorium państwa członkowskiego, co stanowi wyrażenie zasady *actor sequitur forum rei*[205]. Kluczowym kryterium koniecznym do zastosowania omawianej regulacji jest to, aby pozwany miał miejsce zamieszkania na terenie jednego z państw członkowskich UE[206]. Miejsce zamieszkania powoda nie ma znaczenia dla zastosowania przepisu[207].

---

[203] J. Gołaczyński, *Komentarz do art. 7* [w:] J. Gołaczyński (red.), *Jurysdykcja, uznawanie orzeczeń sądowych oraz ich wykonywanie w sprawach cywilnych i handlowych. Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) Nr 1215/2012. Komentarz*, Warszawa 2015, dostęp Legalis/el., nb 1.

[204] J. Zatorska, *Komentarz do rozporządzenia nr 1215/2012 w sprawie jurysdykcji i uznawania orzeczeń sądowych oraz ich wykonywania w sprawach cywilnych i handlowych*, Warszawa 2015, dostęp LEX/el., art. 4, pkt 2; J. Gołaczyński, *Komentarz do art.* 7 [w:] J. Gołaczyński (red.), *Jurysdykcja…,* nb 3.

[205] P. Vlas, *Art. 4* [w:] U. Mangus, P. Mankowski (red.), *Brussels Ibis Regulation…*, s. 108, nb 3. Zob. również motyw 13 rozp. Bruksela I bis.

[206] H. van Lith, *Jurisdiction – General Provisions* [w:] A. Dickinson, E. Lein (red.), *The Brussels I Regulation Recast*, s. 114, nb 3.02.

[207] P. Vlas, *Art. 4* [w:] U. Mangus, P. Mankowski (red.), *Brussels Ibis Regulation…*, s. 108, nb 3.

W rozporządzeniu brak jest autonomicznej definicji pojęcia „miejsce zamieszkania osoby fizycznej", gdyż art. 62 rozp. Bruksela I bis odsyła w tym względzie prawa krajowego[208]. Przepis stanowi, że w celu ustalenia czy pozwany ma miejsce zamieszkania na terytorium państwa członkowskiego, którego sądy rozpoznają sprawę, sąd stosuje swoje prawo merytoryczne. Jeżeli pozwany nie ma miejsca zamieszkania w państwie członkowskim, którego sądy rozpoznają sprawę, sąd w celu ustalenia, czy strona ma miejsce zamieszkania w innym państwie członkowskim, stosuje prawo tego państwa członkowskiego[209]. Przypisanie decydującej roli łącznikowi opartemu na domicylu pozwanego powoduje również, że obywatelstwo zarówno pozwanego, jak i powoda jest irrelewantne dla określenia jurysdykcji ogólnej[210]. Ponadto, art. 4 ust. 2 rozp. Bruksela I bis stanowi, że do osób, które nie są obywatelami państwa członkowskiego, w którym mają miejsce zamieszkania, stosuje się przepisy jurysdykcyjne właściwe dla obywateli tego państwa członkowskiego[211].

3.2.3. Jurysdykcja sądu miejsca wypadku

Drugą podstawą jurysdykcyjną przeciwko sprawcy wypadku jest przepis art. 7 pkt 2 rozp. Bruksela I bis regulujący jurysdykcję szczególną w sprawach dotyczących czynu niedozwolonego. Przepis stanowi, że osoba, która ma miejsce zamieszkania na terytorium państwa członkowskiego może być pozwana w innym państwie członkowskim w sprawach dotyczących czynu niedozwolonego przed sądy miejsca, w którym nastąpiło lub może nastąpić zdarzenie wywołujące szkodę. Omawiany przepis odnosi się nie tylko do jurysdykcji krajowej sądu powszechnego, ale także do właściwości miejscowej sądu w ramach konkretnego państwa członkowskiego[212]. Pojęcie czynu niedozwolonego podlega wykładni autonomicznej[213] i

---

[208] Kolejny artykuł rozp. Bruksela I bis dotyczy osób prawnych. W przeciwieństwie do art. 62, art. 63 w celu ustalenia miejsca zamieszkania osób prawnych nie odsyła do prawa krajowego tylko wprowadza własną autonomiczną definicję (z wyjątkiem ust. 3, który odsyła do krajowych norm kolizyjnych) – zob. P. Vlas, *Art. 4* [w:] U. Mangus, P. Mankowski (red.), *Brussels Ibis Regulation…*, s. 111, nb 11.

[209] Obrazując to przykładem: w przypadku, gdy twierdzi się, że pozwany ma miejsce zamieszkania w Polsce, polski sąd badając swoją jurysdykcję, dla ustalenia czy pozwany ma miejsce zamieszkania w Polsce, zastosuje polskie prawo materialne – art. 25 Kodeksu cywilnego (ustawa z dnia 23 kwietnia 1964 r. Kodeks cywilny (t.j. Dz. U. z 2023 r., poz. 1610 ze zm.), cytowana dalej jako: k.c.; W przypadku zaś, gdy sąd polski bada swoją jurysdykcję w sprawie, w której pozwanym jest obywatel Polski mieszkający w innym państwie, dla ustalenia czy pozwany ma tam miejsce zamieszkania, sąd polski stosować będzie prawo merytoryczne tego państwa. Przepis ten tworzy więc odrębną regułę kolizyjną dla ustalenia pojęcia miejsca zamieszkania – zob. J. Gołaczyński, *Komentarz do art. 4* [w:] J. Gołaczyński (red.), *Jurysdykcja…,* nb 4.

[210] P. Vlas, *Art. 4* [w:] U. Mangus, P. Mankowski (red.), *Brussels Ibis Regulation…*, s. 112, nb 14.

[211] Przepis jest powiązany z zasadą niedyskryminacji ze względu na przynależność państwową (art. 18 TFUE). Ustanawia on zasadę równego traktowania wszystkich osób mających miejsce zamieszkania na terenie UE niezależnie od posiadanego obywatelstwa – zob. H. van Lith, *Jurisdiction…* [w:] A. Dickinson, E. Lein (red.), *The Brussels I Regulation Recast…*, s. 116, nb 3.06.

[212] J. Gołaczyński, M. Zalisko, *Jurysdykcja krajowa szczególna w sprawach dotyczących czynu niedozwolonego lub czynu podobnego do czynu niedozwolonego w rozporządzeniu nr 1215/2012*, EPS 2019, nr 4, s. 24.

[213] L. Vogel, P. Vogel, *op. cit.*, s. 59.

niewątpliwie mieści w sobie zdarzenie jakim jest wypadek drogowy[214]. Co więcej, w literaturze przedmiotu wypadek drogowy uchodzi nawet za typowy przykład czynu niedozwolonego[215]. Również pojęcie miejsca, w którym nastąpiło lub może nastąpić zdarzenie wywołujące szkodę podlega wykładni autonomicznej[216]. Niemniej jednak w zakresie wypadków drogowych umiejscowienie zdarzenia powodującego szkodę nie powinno powodować większych problemów. Mają one z natury charakter lokalny (tzw. *single torts*), gdyż zazwyczaj wypadek materializuje się w jednym konkretnym państwie. Przyjmuje się więc, że ustalenie miejsca wypadku drogowego przysporzyć może jedynie problemów natury faktycznej, a nie prawnej[217]. Miejscem zaistnienia szkody dla wypadków drogowych będzie więc miejsce, gdzie nastąpiło zdarzenie wywołujące szkodę, czyli miejsce, w którym doszło do wypadku drogowego.

3.2.4. Jurysdykcja sądu, w którym toczy się postępowanie karne

W niektórych przypadkach, w sporze przeciwko sprawcy szkody, powód będzie mógł skorzystać z trzeciej podstawy jurysdykcyjnej. Rozporządzenie Bruksela I bis w art. 7 pkt 3 stanowi, że osoba, która ma miejsce zamieszkania na terytorium państwa członkowskiego może być pozwana w innym państwie członkowskim w sprawach dotyczących roszczeń cywilnoprawnych o odszkodowanie, które wynikają z czynu zagrożonego karą – przed sąd, do którego wniesiono akt oskarżenia, o ile sąd ten może według swojego prawa rozpoznawać roszczenia cywilnoprawne. Właściwość miejscowa sądu karnego istnieje, o ile możliwość jednoczesnego orzekania przez sąd karny w sprawach dotyczących roszczenia cywilnoprawnego o naprawienie szkody jest przewidziana w prawie procesowym danego państwa[218]. Praktyczna doniosłość omawianej podstawy jurysdykcyjnej jest więc zróżnicowana

[214] P. Mankowski, *Art. 7* [w:] U. Mangus, P. Mankowski (red.), *Brussels Ibis Regulation…*, s. 143, nb 248.
[215] E. Lein, *Special Jurisdiction* [w:] A. Dickinson, E. Lein (red.), *The Brussels I Regulation Recast*, s. 158, nb 4.77.
[216] W utrwalonym na przestrzeni dziesięcioleci orzecznictwie TS, które zostało zapoczątkowane orzeczeniem z 30.11.1976 r. ws. *Bier v. Mines de Potasse d'Alsace*, C-21/76, ECLI:EU:C:1976:166, miejsce to rozumiane jest dwojako. Obejmuje miejsce, w którym nastąpiło zdarzenie powodujące powstanie szkody oraz miejsce, w którym szkoda się zmaterializowała, przy czym oba z nich uważa się za równoważne. Oznacza to, że powód ma możliwość wyboru sądu mającego siedzibę w jednym z nich. Jest to tzw. *principle of ubiquity*, która ma na celu wzmocnienie pozycji poszkodowanego-powoda – zob. E. Lein, *Special Jurisdiction* [w:] A. Dickinson, E. Lein (red.), *The Brussels I Regulation Recast*, s. 156, nb 4.72; P. Mankowski, *Art. 7* [w:] U. Mangus, P. Mankowski (red.), *Brussels Ibis Regulation…*, s. 276-277, nb 251-252. Zob. również wyrok TS z 25.10.2011 r. w sprawach połączonych *eDate Advertising GmbH i in. v. X i Société MGN LIMITED*, C-509/09 i C-161/10, ECLI:EU:C:2011:685, pkt 41 i przytoczone tam orzecznictwo.
[217] P. Mankowski, *Art. 7* [w:] U. Mangus, P. Mankowski (red.), *Brussels Ibis Regulation…*, s. 293, nb 295.
[218] J. Gołaczyński, *Komentarz do art. 7* [w:] J. Gołaczyński (red.), *Jurysdykcja…,* nb 100-101; C.I. Nagy, *The Rome II Regulation and Traffic Accidents: Uniform Conflict Rules with some Room for Forum Shopping – How so?*, JPIL 2010, Vol. 6, No. 1, s. 94.

w zależności od państwa członkowskiego, z uwagi na odmienności w prawie karnym materialnym i procesowym[219].

3.3. Roszczenie skierowane przeciwko ubezpieczycielowi sprawcy szkody

3.3.1. Uwagi o charakterze ogólnym

Szczególne regulacje dotyczące jurysdykcji w sprawach ubezpieczeniowych przewidziano w sekcji 3 rozdziału II rozp. Bruksela I bis. Tworzą one autonomiczny i wyczerpując system, który nie wymaga uzupełnień i wyłącza stosowanie innych przepisów jurysdykcyjnych rozporządzenia, wyjąwszy te, do których zawarto odesłania[220].

Szczególna rola ubezpieczycieli odpowiedzialności cywilnej posiadaczy pojazdów mechanicznych w procesie dochodzenia roszczeń wynikających z wypadków drogowych nie budzi wątpliwości. Ubezpieczyciel to podmiot profesjonalny, który dysponuje większym zapleczem finansowo-organizacyjnym, stąd zakłada się, że w relacji z poszkodowanym ma on silniejszą pozycję.

Ze względu na ten szczególny układ podmiotowy zachodzi konieczność zapewnienia ochrony słabszej stronie stosunku prawnego, co wpływa na treść norm jurysdykcyjnych w sprawach ubezpieczeniowych[221]. Przejawia się ona przede wszystkim we wprowadzeniu tzw. asymetrycznej jurysdykcji, która oznacza, że ubezpieczyciel ma co do zasady do dyspozycji jedno *forum*, zaś słabsza strona sporu, tj. strona niebędąca uczestnikiem profesjonalnego obrotu ubezpieczeniowego może wnieść powództwo przeciwko ubezpieczycielowi w kilku jurysdykcjach[222].

Zakres zastosowania przepisów tej sekcji jest determinowany wykładnią autonomicznego pojęcia „sprawy ubezpieczeniowej", które obejmuje ogół spraw wynikających z ubezpieczeń gospodarczych, w tym ubezpieczeń transportowych i morskich[223]. Do wykładni pojęcia „sprawy ubezpieczeniowej" w swoich orzeczeniach wielokrotnie odnosił się TS, akcentując, że przepisy sekcji dotyczącej ubezpieczeń mają zastosowanie w przypadku

---

[219] Przykładowo, dochodzenie roszczeń cywilnoprawnych w postępowaniu karnym odgrywa istotną rolę w Belgii, krajach skandynawskich, Francji i Włoszech, podczas gdy w Niemczech i Austrii instytucja ta stosowana jest stosunkowo rzadko – zob. P. Mankowski, *Art. 7* [w:] U. Mangus, P. Mankowski (red.), *Brussels Ibis Regulation…*, s. 341, nb 399; E. Lein, *Special Jurisdiction* [w:] A. Dickinson, E. Lein (red.), *The Brussels I Regulation Recast*, s. 172, nb 4.122.

[220] K. Weitz, *Komentarz do art. 1103[5]* [w:] T. Ereciński (red.) *Kodeks postępowania cywilnego. Komentarz. Tom VI. Międzynarodowe postępowanie cywilne. Sąd polubowny (arbitrażowy)*, wyd. 5, Warszawa 2017, dostęp Legalis/el., pkt 1. Kwestia ta została również podkreślona w orzecznictwie Trybunału – zob. np. wyrok TS z 12.05.2005 r. ws. *Société financière et industrielle du Peloux*, C-112/03, EU:C:2005:280, pkt 29.

[221] Konieczność ochrony słabszej strony stosunku ubezpieczeniowego została zaakcentowana w motywie 18 rozp. Bruksela I bis.

[222] L. Vogel, P. Vogel, *op. cit.*, s. 89-90.

[223] J. Zatorska, *Komentarz do rozporządzenia nr 1215/2012…*, art. 10, pkt 2.

nierównowagi stron stosunku ubezpieczeniowego. Ich celem jest bowiem ochrona podmiotów, które mają mniejszą siłę przetargową, znajdują się w słabszej pozycji ekonomicznej i wykazują mniejsze doświadczenie w kwestiach prawnych. Przepisy te nie znajdą więc zastosowania w stosunkach pomiędzy profesjonalnymi uczestnikami obrotu w sektorze ubezpieczeń[224].

Przepisy dotyczące jurysdykcji w sprawach dotyczących ubezpieczenia znajdą zastosowanie, gdy pozwany ubezpieczyciel ma miejsce zamieszkania w państwie członkowskim UE. W drodze wyjątku, zgodnie z art. 11 ust. 2 rozp. Bruksela I bis przepisy będą stosowane również w przypadku, gdy pozwany ubezpieczyciel nie ma miejsca zamieszkania na terytorium państwa członkowskiego, ale posiada filię, agencję lub inny oddział w państwie członkowskim, a spór wynika z ich działalności. W takim przypadku jest traktowany tak, jak gdyby miał miejsce zamieszkania na terytorium tego państwa członkowskiego[225].

Z uwagi na obowiązywanie źródeł o charakterze międzynarodowym, stosowanie krajowych przepisów jest w praktyce ograniczone. W takim zakresie, w jakim zastosowanie znajdują normy rozp. Bruksela I bis, nie znajdują bowiem zastosowania krajowe normy jurysdykcyjne w sprawach ubezpieczeniowych przewidziane w art. 1103^5 k.p.c. Oznacza to, że stosowanie art. 1103^5 k.p.c. będzie sprowadzać się do sytuacji, w których pozwany ubezpieczyciel nie ma miejsca zamieszkania ani siedziby w państwie członkowskim, jak również nie ma w państwie członkowskim filii, agencji lub innego oddziału, którego działalności dotyczy sprawa[226].

Należy dodać, że art. 13 ust. 2 rozp. Bruksela I bis stanowi, że szczególne rozwiązania jurysdykcyjne dotyczące sytuacji ubezpieczonego, ubezpieczającego lub uposażonego (art. 10, 11, 12 rozp. Bruksela I bis) odnoszą się do powództw wytoczonych przez poszkodowanego bezpośrednio przeciwko ubezpieczycielowi, zaś zastosowanie omawianych przepisów

---

[224] Z uwagi brak potrzeby ochrony słabszej strony stosunku ubezpieczeniowego zakresem tego pojęcia nie są objęte np. ubezpieczenia reasekuracyjne i retrocesji, z wyjątkiem przypadku, gdy ubezpieczający występuje z roszczeniami bezpośrednio przeciwko ubezpieczycielowi reasekuracyjnemu (zob. wyrok TS z 13.07.2000 r. ws. *Group Josi Reinsurance Company SA*, C-412/98, ECLI:EU:C:2000:116, pkt 64-66) oraz powództwa gwarancyjne wniesione przez ubezpieczycieli w razie zbiegu ubezpieczeń przeciwko innemu ubezpieczycielowi (wyrok TS z 26.05.2005 r. ws. *GIE Réunion européenne*, C-77/04, ECLI:EU:C:2005:113, pkt 20-23). W przypadku tego rodzaju spraw należy sięgnąć do przepisów ogólnych rozp. Bruksela I bis. Na temat wykładni pojęcia sprawy ubezpieczeniowej – zob. np. D. Fuchs, *Jak rozporządzenie Bruksela I bis rozstrzyga o jurysdykcji w sporach z międzynarodowej gwarancji ubezpieczeniowej, czyli o pojęciu sprawy ubezpieczeniowej*, PPPM 2020, t. 27, s. 97-136.

[225] S. Bariatti, *Jurisdiction in Matters Relating to Insurance* [w:] A. Dickinson, E. Lein (red.), *The Brussels I Regulation Recast*, s. 203, nb 5.31; H. Heiss, *Art. 10* [w:] U. Mangus, P. Mankowski (red.), *Brussels Ibis Regulation…*, s. 410-411, nb 2-3.

[226] A. Hrycaj, *Komentarz do art. 1103^5* [w:] T. Wiśniewski (red.), *Kodeks postępowania cywilnego. Komentarz. Tom V. Art. 1096-1217*, Warszawa 2021, dostęp LEX/el., pkt 14; D. Fuchs, *Jak rozporządzenie Bruksela I bis…*, s. 102-103.

uwarunkowane jest dopuszczalnością powództwa bezpośredniego przeciwko ubezpieczycielowi sprawcy (*actio directa*). Dopuszczalność ta zależy zaś od prawa właściwego wskazanego na podstawie norm kolizyjnych państwa *fori*[227].

3.3.2. Jurysdykcja sądów miejsca zamieszkania ubezpieczyciela

Pierwszą z podstaw jurysdykcyjnych w przypadku dochodzenia roszczenia bezpośrednio przeciwko ubezpieczycielowi sprawcy szkody jest art. 11 ust. 1 lit. a) rozp. Bruksela I bis, w którym wskazano, że ubezpieczyciel mający miejsce zamieszkania na terytorium państwa członkowskiego może zostać pozwany przed sądy państwa członkowskiego, w którym ma miejsce zamieszkania. Jest to „ubezpieczeniowy" odpowiednik omawianego powyżej przepisu o jurysdykcji ogólnej z art. 4 rozp. Bruksela I bis.

3.3.3. Jurysdykcja sądu miejsca wypadku

Kolejną z podstaw jurysdykcyjnych w sporze z ubezpieczycielem jest art. 12 rozp. Bruksela I bis, stanowiący, że w odniesieniu do ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej ubezpieczyciel może być pozwany przed sąd miejsca, gdzie nastąpiło zdarzenie wywołujące szkodę. Podobnie jak swój odpowiednik z przepisów ogólnych (art. 7 pkt 2 rozp. Bruksela I bis) łącznik miejsca zdarzenia wywołującego szkodę obejmuje również miejsce powstania szkody. W doktrynie uważa się więc, że uzasadnia to przyjęcie w stosunku do niego analogicznych reguł kwalifikacji[228]. Przepis ten determinuje zarówno jurysdykcję krajową oraz właściwość miejscową[229].

3.3.4. Jurysdykcja sądu miejsca, w którym zawisło powództwo poszkodowanego przeciwko ubezpieczonemu

Zgodnie z art. 13 ust. 1 rozp. Bruksela I bis w odniesieniu do ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej ubezpieczyciel może być również pozwany przed sąd, w którym zawisło powództwo poszkodowanego przeciwko ubezpieczonemu, o ile jest to dopuszczalne według prawa tego sądu. Innymi słowy, jeżeli *lex fori* dopuszcza taką możliwość ubezpieczyciel może wstąpić lub zostać przypozwany do każdego postępowania toczącego się w wyniku wytoczenia powództwa przeciwko ubezpieczonemu. W przypadku, gdy poszkodowany pozywa sprawcę, ten może przypozwać swojego ubezpieczyciela do udziału w sprawie, który odpowiada gwarancyjnie z tytułu umowy ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej. Przepis

[227] H. Heiss, *Art. 13* [w:] U. Mangus, P. Mankowski (red.), *Brussels Ibis Regulation…*, s. 423, nb 6. Szczegółowo na ten temat – zob. rozdział V, § 2 niniejszego opracowania
[228] J. Gołaczyński, *Komentarz do art. 11* [w:] J. Gołaczyński (red.), *Jurysdykcja…*, nb 3; H. Heiss, *Art. 12* [w:] U. Mangus, P. Mankowski (red.), *Brussels Ibis Regulation…*, s. 420, nb 2.
[229] H. Heiss, *Art. 12* [w:] U. Mangus, P. Mankowski (red.), *Brussels Ibis Regulation…*, s. 421, nb 5.

ma na celu zapobieganie konfliktom, które mogłyby powstać, gdyby ubezpieczyciel i ubezpieczony zostali pozwani przed sądy w różnych państwach, z uwagi na ścisły związek zachodzący między tymi powództwami, które dotyczą odpowiedzialności tych podmiotów[230].

3.3.5. Jurysdykcja sądów miejsca zamieszkania poszkodowanego

Zgodnie z art. 11 ust. 1 lit. b) rozp. Bruksela I bis ubezpieczyciel mający miejsce zamieszkania na terytorium państwa członkowskiego może być pozwany w innym państwie członkowskim w przypadku powództw ubezpieczającego, ubezpieczonego lub uposażonego z tytułu ubezpieczenia – przed sąd miejsca, w którym powód ma miejsce zamieszkania. Przepis odnosi się do miejsca zamieszkania powoda w chwili wnoszenia powództwa. Określa nie tylko jurysdykcję krajową, ale również właściwość miejscową[231].

Omawiany przepis nie stanowi jednak wprost o możliwości wystąpienia z roszczeniem bezpośrednio do ubezpieczyciela przed sąd państwa członkowskiego, w którym miejsce zamieszkania ma poszkodowany. Powyższa podstawa jurysdykcyjna wynika z interpretacji omawianych przepisów zapoczątkowanej wyrokiem w sprawie *Odenbreit*, który zapadł na tle stanu faktycznego dotyczącego wypadku drogowego[232]. Stwierdzono, że w świetle przepisów rozp. Bruksela I bis poszkodowany może wytoczyć powództwo bezpośrednio przeciwko ubezpieczycielowi przed sądem państwa członkowskiego, w którym poszkodowany ma miejsce zamieszkania z chwili wytaczania powództwa, o ile takie bezpośrednie powództwo jest dopuszczalne i ubezpieczyciel ma siedzibę na terytorium jednego z państw członkowskich[233]. Na poparcie tego stanowiska wskazano m.in. to, że odmówienie poszkodowanemu prawa do wytoczenia powództwa przed sądem miejsca, w którym ma on miejsce zamieszkania, pozbawiałoby go ochrony identycznej z tą, która została przyznana przez rozporządzenie innym podmiotom uznanym za słabsze w sporach dotyczących ubezpieczenia[234].

---

[230] M. Fras, *Właściwość sądu w zakresie roszczeń z tytułu odpowiedzialności cywilnej za wypadki komunikacyjne Glosa do wyroku Europejskiego Trybunału Sprawiedliwości z dnia 13 grudnia 2007 r. (C-463/06), FBTO Schadeversekeringen N.V./Jack Odenbreit*, PPPM 2009, t. 4, s. 170-171.

[231] H. Heiss, *Art. 11* [w:] U. Mangus, P. Mankowski (red.), *Brussels Ibis Regulation…*, s. 415, nb 6.

[232] Wyrok TS z 13.12.2007 r. ws. *FBTO Schadeverzekeringen NV v. Jack Odenbreit*, C-463/06, ECLI:EU:C:2007:792. Pytanie prejudycjalne w sprawie dotyczyło interpretacji art. 9 ust. 1 lit. b) w zw. z art. 11 ust. 2 rozp. Bruksela I. Ich odpowiednikami są art. 11 ust. 1 lit. b) w zw. z art. 13 ust. 2 rozp. Bruksela I bis.

[233] Wyrok ws. *Odenbreit*, pkt 32.

[234] *Ibidem*, pkt 28. Wykładnia wskazana przez Trybunał, która jest wiążąca dla sądów krajowych była wielokrotnie potwierdzana w polskim orzecznictwie – zob. np. postanowienie SA w Katowicach z 6.03.2012, I ACz 186/12, LEX nr 1129810, wyrok SR w Kłodzku z 8.08.2019, I C 821/18, LEX nr 2719651; wyrok SR w Zawierciu z 30.01.2019, I C 2095/17, LEX nr 3050328.

W literaturze przedmiotu wskazuje na trafność argumentacji Trybunału[235], choć pojawiły się również pewne głosy krytyczne[236]. Wskazywano przede wszystkim, że przyznanie kolejnej podstawy jurysdykcyjnej intensyfikuje zjawisko *forum shopping*[237]. Umożliwia ono również pośrednie poddanie tej jurysdykcji ubezpieczającego (ubezpieczonego) sprawcy szkody, gdyż z uwagi na brzmienie art. 14 ust. 1 w zw. z art. 13 ust. 3 rozp. Bruksela I bis istnieje możliwość przypozwania tych podmiotów przez ubezpieczyciela[238]. Wydaje się jednak, że takie sprawy należeć będą do rzadkości, gdyż dotyczą one np. przypadków ewentualnego regresu do sprawcy, któremu można zarzucić winę umyślną lub szkód o wysokości przekraczającej wysokość sumy gwarancyjnej[239].

Możliwość wniesienia powództwa w państwie miejsca zamieszkania poszkodowanego jest szczególnie korzystna dla tego podmiotu. W praktyce, w sytuacji uczestnictwa w wypadku drogowym za granicą, zrozumiałe jest, że poszkodowany będzie niemal zawsze preferował właściwość sądu miejsca swojego zamieszkania niż np. właściwość sądu miejsca wypadku[240].

W kolejnych orzeczeniach TS wracał do omawianej kwestii, badając które podmioty mogą korzystać z tej szczególnej ochrony. Katalog obejmuje te z nich, które mogą być uznane za stronę niebędącą uczestnikiem profesjonalnego obrotu ubezpieczeniowego[241]. Przyznanie jurysdykcji preferencyjnej w postaci możliwości wniesienia powództwa w miejscu zamieszkania powoda zależy więc od wykładni pojęcia „poszkodowanego" w rozumieniu art. 13 ust. 2 rozp. Bruksela I bis.

Szczególnie problematyczna jest kwestia, gdy poszkodowany nie wykonuje samodzielnie swojego uprawnienia, np. w przypadku, gdy powództwo kieruje cesjonariusz roszczenia. Konieczne jest wtedy rozważenie, czy dany podmiot może być uznawany za stronę słabszą w sporze z ubezpieczycielem. Zgodnie z orzecznictwem TS preferencyjne *forum actoris* przysługuje również spadkobiercom ubezpieczonego[242], a także pracodawcy, który

---

[235] M. Fras, *Właściwość sądu…*, s. 173; E. Pataut, *De la compétence internationale pour connaître de l'action directe de la victime contre l'assureur*, RCDIP 2009, s. 360, dostęp Dalloz/el.
[236] H. Heiss, *Art. 13* [w:] U. Mangus, P. Mankowski (red.), *Brussels Ibis Regulation…*, s. 425, nb 10 i cytowana tam literatura.
[237] D. Maśniak, *Transgraniczny system ochrony…*, s. 373.
[238] H. Heiss, *Art. 13* [w:] U. Mangus, P. Mankowski (red.), *Brussels Ibis Regulation…*, s. 425, nb 11; T. Kadner Graziano, *Traffic Accidents* [w:] J. Basedow, G. Rühl, F. Ferrari, P. de Miguel Asensio (red.), *Encyclopedia of Private International Law…*, s. 1723.
[239] D. Maśniak, *Transgraniczny system ochrony…*, s. 374.
[240] T. Kadner Graziano, *Traffic Accidents* [w:] J. Basedow, G. Rühl, F. Ferrari, P. de Miguel Asensio (red.), *Encyclopedia of Private International Law…*, s. 1723.
[241] M. Fras, K. Pacuła, *Umowa ubezpieczenia obowiązkowego w prawie prywatnym międzynarodowym* [w:] E. Kowalewski, W.W. Mogilski (red.), *System prawny ubezpieczeń obowiązkowych. Przesłanki i kierunki reform*, Toruń 2014, s. 186.
[242] Wyrok TS z 17.09.2009 r. ws. *Vorarlberger Gebietskrankenkasse*, C-347/08, ECLI:EU:C:2009:561, pkt 44.

kontynuował wypłatę wynagrodzenia pracownikowi w okresie spowodowanej przez wypadek drogowy niezdolności owego pracownika do pracy i który wstępuje w prawa tego pracownika wobec sprawcy wypadku[243]. Przyjmuje się również, że państwo członkowskie, działające jako pracodawca, który wstąpił w prawa swojego poszkodowanego w wypadku drogowym urzędnika, któremu w dalszym ciągu wypłacał on wynagrodzenie, może wytoczyć powództwo bezpośrednio przeciwko ubezpieczycielowi sprawcy przed sąd siedziby administracyjnej jednostki organizacyjnej, która zatrudnia tego urzędnika [244].

W orzecznictwie Trybunału wskazywano również na podmioty, które nie są uprawnione do korzystania z preferencyjnego *forum actoris*. Wyrok w sprawie *Vorarlberger Gebietskrankenkasse*[245] dotyczył dopuszczalności jurysdykcji preferencyjnej dla instytucji zabezpieczenia społecznego, która wypłaciła odszkodowanie poszkodowanemu w wypadku drogowym, więc z mocy cesji ustawowej nabyła roszczenia strony bezpośrednio poszkodowanej w wypadku drogowym. Trybunał wskazał, że instytucja zabezpieczenia społecznego będąc profesjonalnym uczestnikiem obrotu prawnoubezpieczeniowego nie może być uznana za stronę gospodarczo słabszą i prawnie mniej doświadczoną niż ubezpieczyciel odpowiedzialności cywilnej, zatem nie jest uzasadniona żadna szczególna ochrona w stosunkach pomiędzy owymi profesjonalnymi uczestnikami obrotu w sektorze ubezpieczeń[246]. Słusznie wskazuje się, że interpretacja ta obejmuje tylko uczestników profesjonalnego obrotu prawnoubezpieczeniowego i nie odnosi się do obrotu handlowego jako takiego, a z możliwości wytoczenia powództwa w miejscu zamieszkania może również skorzystać poszkodowany będący osobą prawną[247]. W wyroku w sprawie *Hofsoe*[248] wskazano, że jurysdykcja miejsca zamieszkania w sporze z ubezpieczycielem nie przysługuje osobie fizycznej, której działalność zawodowa polega m.in. na dochodzeniu roszczeń odszkodowawczych od ubezpieczycieli, przywołująca umowne nabycie wierzytelności od ofiary wypadku drogowego w celu

[243] Wyrok TS z 20.07.2017 r. ws. *Landeskrankenanstalten-Betriebsgesellschaft – KABEG v. Mutuelles du Mans assurances – MMA IARD SA*, C-340/16; ECLI:EU:C:2017:576, pkt 35.
[244] Opinia rzecznika generalnego Jeana Richarda de la Toura z 9.01.2025 r. ws. *Bundesrepublik Deutschland v. Mutua Madrileña Automovilista*, C-536/23, ECLI:EU:C:2025:7. Zob. również K. Pacuła, *Is an Eu Member state a weaker party in the context of the rules of jurisdiction in direct actions against insurers? Comments on the request for a preliminary ruling in the case Mutua Madrileña Automovilista, C-536/23*, Wiad. Ubezp. 2024, no. 1, s. 18.
[245] Wyrok TS z 17.09.2009 r. ws. *Vorarlberger Gebietskrankenkasse v. WGV-Schwäbische Allgemeine Versicherungs AG*, C-347/08, ECLI:EU:C:2009:561.
[246] *Ibidem*, pkt 41-43.
[247] K. Pacuła, *Roszczenie bezpośrednie poszkodowanego przeciwko ubezpieczycielowi (actio directa) w prawie prywatnym międzynarodowym*, Zeszyty Naukowe Instytutu Administracji AJD w Częstochowie 2015, no. 1, s. 122.
[248] Wyrok TS z 31.01.2018 r. ws. *Paweł Hofsoe v. LVM Landwirtschaftlicher Versicherungsverein Münster*, C-106/17, ECLI:EU:C:2018:50.

wytoczenia przed sąd państwa członkowskiego miejsca zamieszkania poszkodowanego powództwa z tytułu odpowiedzialności cywilnej przeciwko ubezpieczycielowi sprawcy wypadku drogowego, który to ubezpieczyciel ma siedzibę na terytorium innego państwa członkowskiego niż państwo miejsca zamieszkania poszkodowanego[249]. Tego typu działalność gospodarcza, polegająca na dochodzeniu roszczeń odszkodowawczych od ubezpieczycieli w charakterze cesjonariusza umownego owych roszczeń nie może korzystać ze szczególnej ochrony, jaką stanowi *forum actoris*, przy czym okoliczność, że działalność prowadzona jest w ramach małej struktury organizacyjnej, nie może prowadzić do uznania, że chodzi o stronę uznawaną za słabszą aniżeli ubezpieczyciel[250]. Następnie w wyroku w sprawach połączonych *T.B., D. sp. z o.o.*[251] wskazano, że jurysdykcja miejsca zamieszkania w sporze z ubezpieczycielem nie przysługuje spółce, która – w zamian za usługi świadczone na rzecz bezpośrednio poszkodowanego w wypadku drogowym w związku z wynikłą z niego szkodą – nabyła od niej roszczenie o wypłatę odszkodowania z tytułu ubezpieczenia w celu dochodzenia zaspokojenia owego roszczenia od ubezpieczyciela sprawcy rzeczonego wypadku, nie prowadząc przy tym działalności związanej z profesjonalnym obrotem w zakresie dochodzenia takich roszczeń[252].

Trybunał konsekwentnie stoi na stanowisku, że szczególna ochrona w postaci jurysdykcji preferencyjnej nie przysługuje w stosunkach między profesjonalnymi uczestnikami obrotu ubezpieczeniowego wówczas, gdy żadnego z tych podmiotów nie można uznać za znajdującego się w słabszej pozycji w stosunku do drugiego[253]. Pozbawione znaczenia są również argumenty odnoszące się do ubocznego charakteru działalności związanej z dochodzeniem roszczeń odszkodowawczych, małej struktury organizacyjnej oraz dysponowania przez taki podmiot ograniczonymi zasobami finansowymi. Zdaniem TS nakładanie na sądy krajowe obowiązku dokonywania każdorazowo zindywidualizowanej oceny w kwestii, czy taki profesjonalista może zostać uznany za stronę słabszą rodziłoby ryzyko podważenia pewności prawa i byłoby sprzeczne z celem ustanowionym rozporządzenia, zgodnie z którym przepisy o jurysdykcji powinny być w wysokim stopniu przewidywalne[254].

---

[249] *Ibidem,* pkt 47.
[250] *Ibidem*, pkt 42-45. Na temat wyroku – zob. np. S. Dominelli, *Direct Actions of 'Injured Parties' in the Brussels Ia Regulation: The Pawel Hofsoe Case of the Court of Justice of the European Union as an expression of legal Pragmatism*, EuLF 2018, No. 2, 29-33. Jeszcze przed wydaniem wyroku w sprawie sceptyczny w kwestii objęcia jurysdykcją preferencyjną tego typu podmiotów był K. Pacuła – zob. K. Pacuła, *Roszczenie bezpośrednie…*, s. 122- 125.
[251] Wyrok TS z 21.10.2021 r. w sprawach połączonych *T.B. i D. sp. z. o. o. v G. I. A/S*, C-393/20, ECLI:EU:C:2021:871.
[252] *Ibidem,* pkt 43.
[253] C. Danda, *The concept of the weaker party in direct actions against the insurer*, IPRax 2023, No. 1, s. 28.
[254] Wyrok TS ws. *MMA IARD*, pkt 34, wyrok TS ws. *Hofsoe*, pkt 45, wyrok TS ws. *T.B. i D.*, pkt 40.

W oparciu o wskazane orzecznictwo TS, M. Szpunar oraz K. Pacuła sformułowali kilka kryteriów ogólnych, które służą ustaleniu dopuszczalności jurysdykcji preferencyjnej w sprawach ubezpieczeniowych. Po pierwsze, wskazują, że przysługuje ona niezależnie od tego, czy powód jest osobą fizyczną czy prawną. Po drugie, za „poszkodowanego" uznać można wyłącznie podmiot, którego scharakteryzować można jednocześnie jako „stronę słabszą". Po trzecie, aby dany podmiot mógł zostać scharakteryzowany jako „strona słabsza" nie może on być profesjonalnym uczestnikiem obrotu ubezpieczeniowego. Przyznania mu tej cechy nie wyklucza natomiast to, że on profesjonalnym uczestnikiem obrotu handlowego. Po czwarte, w celu ustalenia czy *forum actoris* przysługuje określonym podmiotom w danej sprawie, brak jest konieczności dokonywania każdorazowo zindywidualizowanej oceny w kwestii, czy dany profesjonalista może zostać uznany za podmiot słabszy w porównaniu z ubezpieczycielem uwzględniając możliwości ekonomicznych lub znajomość obrotu prawnego. Po piąte, w pojęciu „poszkodowanego" mieści się nie tylko osoba bezpośrednio poszkodowana, ale również, w niektórych przypadkach także jej następcy prawni[255].

[255] M. Szpunar, K. Pacuła, *Pojęcie „poszkodowanego" na tle norm rozporządzenia 1215/2012 (Bruksela I bis) określających jurysdykcję w sprawach dotyczących ubezpieczenia* [w:] E. Bagińska, W.W. Mogilski, M. Wałachowska (red.), *O dobre prawo dla ubezpieczeń. Księga jubileuszowa Profesora Eugeniusza Kowalewskiego*, Toruń 2019, s. 609-611.

§ 2. GENEZA WSPÓŁISTNIENIA DWÓCH GŁÓWNYCH REŻIMÓW KOLIZYJNYCH. POBLEMATYKA RELACJI MIĘDZY ŹRÓDŁAMI PRAWA

1. Zagadnienie fragmentaryzacji źródeł prawa kolizyjnego

Historycznie rzecz biorąc zasadniczym źródłem norm prawa prywatnego międzynarodowego były krajowe kodyfikacje oraz normy kolizyjne przyjmowane w umowach międzynarodowych. Wielość regulacji rodziła wyzwania w kwestii rozstrzygania zachodzących między nimi relacji. Ujednolicenie prawa kolizyjnego w ramach UE sprawiło, że to zagadnienie stało się jeszcze bardziej skomplikowane wskutek dodania nowego „komponentu" do tej układanki[256]. Współczesne prawo kolizyjne określić należy więc jako mozaikę źródeł prawa krajowego, konwencyjnego i unijnego.

Zagadnienie stosunków pomiędzy umowami międzynarodowymi należy tradycyjnie do domeny prawa międzynarodowego publicznego. Wraz wzrostem liczby konwencji w dziedzinie prawa kolizyjnego, kwestia ta zaczęła być istotna także z perspektywy prawa prywatnego międzynarodowego. Jednoczesne obowiązywanie konwencji wielostronnych oraz konwencji bilateralnych mających zbliżony zakres przedmiotowy powoduje ryzyko wystąpienia konfliktu norm konwencyjnych. Konflikt konwencji w rozważanym tu kontekście to sytuacja, w której w jednym państwie obowiązują co najmniej dwie normy traktatowe, które dla tego samego stanu faktycznego przewidują odmienne konsekwencje prawne, tj. właściwość innych praw, co sprawia, że nie jest możliwe jednoczesne zastosowanie obu tych norm. Kolejnym wyzwaniem jest skoordynowanie instrumentów prawa UE, będącego autonomicznym porządkiem prawnym, gdyż podobny konflikt zajść może na tle norm kolizyjnych prawa unijnego i norm konwencyjnych[257]. Przyjmuje się, że pozycja aktów normatywnych unijnego prawa wtórnego w kontekście rozstrzygania kolizji z normami konwencyjnymi jest równorzędna umowom międzynarodowym[258].

W przypadku państw położonych w Europie, przepisy wskazujące prawo właściwe dla odpowiedzialności pozaumownej wynikającej z transgranicznych wypadków drogowych

---

[256] Na powyższe zjawisko wskazuje wielu autorów – zob. np. G. Garriga, *Relationships Between "Rome II" and Other International Instruments. A Commentary on Article 28 of the Rome II Regulation*, YPIL 2007, Vol. IX, s. 137; M. Pauknerova, *EU Regulations and International Conventions – Shifts in Time* [w:] J. Forner Delaygua, C. González Beilfuss, R. Viñas Farré (red.), *Entre Bruselas y La Haya…*, s. 672; E. Pataut, *De Bruxelles à La Haye…*, s. 662-664.

[257] C. Brière, *Réflexions sur les interactions entre la proposition de règlement Rome II et les conventions internationales*, JDI 2005, no. 2, dostęp Lexis360/el., pkt 1; M. Czepelak, *Umowa międzynarodowa…*, s. 510-511.

[258] Ł. Dyrda, *Kilka uwag na temat kolizji rozporządzeń unijnych z konwencjami międzynarodowymi na przykładzie rozporządzenia Rzym II* [w:] E. Figura-Góralczyk, R. Flejszar, B. Gnela, P. Mostowik (red.), *Prawne zagadnienia międzynarodowego obrotu cywilnego i handlowego*, Warszawa 2023, s. 190.

stanowią niemal modelowy przykład zjawiska braku unifikacji, a wręcz fragmentaryzacji źródeł prawa kolizyjnego. Taki stan rzeczy wynika z obowiązywania w Europie dwóch głównych reżimów wskazujących prawo właściwe w tej kwestii – reżimu unijnego w postaci rozp. Rzym II i haskiego w postaci konw. haskiej z 1971 r. Dodatkowo w przypadku Danii, która nie jest ani sygnatariuszem konwencji ani nie stosuje rozporządzenia[259], zastosowanie mają przepisy krajowe. Ponadto, z perspektywy niektórych państw (w tym Polski), znaczenie będą miały zawarte konwencje bilateralne, które również zawierają normy kolizyjne wskazujące prawo właściwe dla odpowiedzialności pozaumownej.

Idąc więc za przykładem wskazanym w literaturze przez W. Klytę, który stwierdzając, że w uproszczeniu „transgraniczny ruch osobowy uzyskuje swoje apogeum w państwach bezpośrednio z sobą graniczącymi", wśród państw sąsiadującymi z Polską wyróżnić należy cztery podgrupy. Na pierwszą z nich składają się państwa UE niebędące stroną konw. haskiej z 1971 r. (Niemcy), do drugiej zaliczyć należy państwa UE związane konw. haską z 1971 r. (Czechy oraz Słowacja), do kolejnej zaś państwa trzecie nienależące do UE i niebędące stroną konw. haskiej z 1971 r. (Rosja). Czwartą grupę tworzą państwa spoza UE będące stronami konw. haskiej z 1971 r. (Białoruś oraz Ukraina)[260]. Przykład ten doskonale obrazuje złożoność sytuacji w kwestii źródeł prawa dla zagadnienia będącego przedmiotem niniejszej pracy. Szczególnie niekorzystnie omawiane zjawisko wypada w świetle celów rozp. Rzym II, do których zaliczyć należy m.in. zwiększenie przewidywalności wyników sporów i pewności w zakresie prawa właściwego poprzez unifikację norm kolizyjnych w zakresie zobowiązań pozaumownych[261].

Kluczowego znaczenia nabiera więc dokładne omówienie relacji między źródłami prawa kolizyjnego odnoszących się do odpowiedzialności cywilnej wynikającej z wypadków drogowych. Wielość w tym zakresie powoduje konieczność wzajemnego rozgraniczenia reżimu krajowego, konwencyjnego i unijnego. Pozwoli to przede wszystkim na prawidłowe zidentyfikowanie aktu prawnego zawierającego miarodajną normę kolizyjną dla danego stanu faktycznego. Ukazanie genezy współistnienia konkurujących ze sobą reżimów kolizyjnych pozwoli również spojrzeć szerzej na wyzwania w kwestii unifikacji norm kolizyjnych wskazujących prawo właściwe dla zobowiązań pozaumownych w Europie. Posłuży to do

[259] Zob. motyw 40 i art. 1 ust. 4 rozp. Rzym II.
[260] W. Klyta, *Prawo właściwe…* [w:] M. Pazdan (red.), *System*…, s. 883, nb 301.
[261] Cele te wyrażono w motywie 6 rozp. Rzym II. W tej kwestii – zob. również C.I. Nagy, *The Rome II Regulation…,* s. 93; T. Kadner Graziano, *The Rome II Regulation and the Hague Conventions on Traffic Accidents and Product Liability – Interaction, conflicts and future perspectives*, NIPR 2008, No. 4, s. 425-426.

ustalenia możliwego sposobu koordynacji obu głównych metod unifikacji prawa kolizyjnego, tak aby współistniały one z korzyścią dla międzynarodowego obrotu prawnego.

Należy dodać, że niniejszy fragment rozprawy poświęcony jest relacji między źródłami prawa jedynie w takim zakresie, w jakim konieczne jest ukazanie genezy współistnienia obowiązujących reżimów kolizyjnych wskazujących prawo właściwe dla odpowiedzialności wynikającej z wypadków drogowych, czyli jak określa się to w literaturze „normatywnego labiryntu"[262]. Współistnienie kilku reżimów kolizyjnych nie pozostaje bez wpływu na zagadnienie poszukiwania prawa właściwego w praktyce[263].

2. Przepisy odsyłające przewidziane w ustawie krajowej

Polska jest obecnie stroną wielu umów z zakresu prawa prywatnego międzynarodowego, a także jako państwo członkowskie UE stosuje unijne normy kolizyjne. Powyższe sprawia, że kolizyjne prawo krajowe odgrywa coraz mniejsze znaczenie. W polskiej ustawie p.p.m. z 2011 r.[264] zamieszczono przepisy informujące o obowiązywaniu rozporządzeń unijnych (art. 28, art. 33, art. 63, art. 66a) i umów międzynarodowych (art. 34, art. 56, art. 59). Przykładowo, art. 34 informuje o związaniu RP konw. haską z 1971 r. stanowiąc, że prawo właściwe dla pozaumownej odpowiedzialności cywilnej wynikającej z wypadków drogowych określa konwencja.

Wskazane przepisy informujące nie są oczywiście podstawą obowiązywania oraz pierwszeństwa stosowania wymienionych w nich regulacji prawnych, gdyż pozycja prawa międzynarodowego i unijnego wynika bezpośrednio z Konstytucji RP[265]. Przepisy odsyłające odzwierciedlają postanowienia Ustawy Zasadniczej (art. 9 i art. 87 ust. 1 w zw. z art. 91 Konstytucji RP)[266]. Przyjmuje się jednak również, że pełnią one nie tylko funkcję informacyjną, ale również normatywną, poprzez rozciągnięcie stosowania norm kolizyjnych przewidzianych w tychże regulacjach na sytuacje nimi nieregulowane, w odniesieniu do których prawa właściwego należy poszukiwać na podstawie ustawy krajowej[267].

---

[262] M. Pauknerova, *op. cit.*, s. 672.
[263] Powyższe zagadnienie jest przedmiotem pogłębionej refleksji w dalszej części pracy – zob. rozdział VI, § 2, pkt 3 niniejszego opracowania.
[264] Ustawa z dnia 4 lutego 2011 r. – Prawo prywatne międzynarodowe (t.j. Dz. U. z 2023 r., poz. 503), cytowana dalej jako: polska ustawa p.p.m. z 2011 r.
[265] Konstytucja Rzeczypospolitej Polskiej z dnia 2 kwietnia 1997 r. (Dz. U. z 1997 r. Nr 78, poz. 483 ze zm.), cytowana dalej jako: Konstytucja RP.
[266] M. Czepelak, *Międzynarodowe prawo zobowiązań…*, s. 36; A. Nowicka, *Art. 34* [w:] J. Poczobut (red.), *Prawo prywatne międzynarodowe…*, s. 602, nb 2.
[267] Przykładowo tak K. Pacuła na tle art. 33 polskiej ustawy p.p.m. odsyłającej do rozp. Rzym II – zob. K. Pacuła, *Komentarz do art. 35* [w:] M. Pazdan (red.), *Prawo prywatne międzynarodowe. Komentarz* [w:] M. Pazdan (red.),

Mimo krytyki zawarcia przepisów informacyjnych w polskiej ustawie p.p.m.[268], wydaje się, że jest to rozwiązanie trafne z punktu widzenia praktycznego. Biorąc pod uwagę stosunkowo niską świadomość obowiązywania konwencji i aktów prawa unijnego zawierających ujednolicone normy prawa prywatnego międzynarodowego, stwierdzić należy, że sprzyja ono poszukiwaniu miarodajnej normy kolizyjnej[269]. To właśnie w polskiej ustawie krajowej wiele osób, szczególnie tych niezaznajomionych z meandrami prawa kolizyjnego, rozpocznie swoje poszukiwania. Wskazać przy tym należy, że w polskiej ustawie p.p.m. z 2011 r. nie wskazano wszystkich regulacji mogących mieć zastosowanie dla danego stanu faktycznego. Ustawa nie zawiera przepisów informujących o obowiązywaniu niektórych konwencji, w tym tych bilateralnych, co może być mylące w procesie poszukiwania miarodajnych norm kolizyjnych[270]. Niemiej jednak za sugestię ustawodawcy o konieczności poszukiwania prawa właściwego poza regulacją krajową w niektórych przypadkach uznać należy art. 67 ustawy p.p.m. z 2011 r.

3. Zbieg norm kolizyjnych prawa prywatnego międzynarodowego

Mnogość źródeł prawa zawierających normy kolizyjne o różnej proweniencji (krajowej, międzynarodowej, unijnej) sprawia, że mogą one pozostawać ze sobą w „kolizji". Powyższe sprawia, że na tym tle szczególnego znaczenia nabiera zagadnienie zbiegu norm prawa prywatnego międzynarodowego.

Należy jednak zauważyć, że normy prawa kolizyjnego różnią się od siebie zakresem sytuacyjnym zastosowania, który odnosi się do tego, czy dana sytuacja życiowa wykazuje konieczny związek z obszarem prawnym zaangażowanych państw[271]. Zarówno w konw. haskiej z 1971 r., jak i w rozp. Rzym II przewidziano normy kolizyjne o skutku uniwersalnym, co oznacza, że rozstrzygają one kolizje zachodzące między wszystkimi krajowymi porządkami prawnymi. Normy konw. haskiej z 1971 r. i rozp. Rzym II charakteryzują się również nieograniczonym zakresem sytuacyjnym zastosowania. Istotne jest, że państwo związane regulacją ustanawiającą normy kolizyjne o skutku uniwersalnym ma obowiązek stosowania

Prawo prywatne międzynarodowe. Komentarz. Część II. Krajowe prawo prywatne międzynarodowe, Warszawa 2018, dostęp Legalis/el., nb 31.

[268] Zob. np. A. Mączyński, *Ustawowe odesłania do umów międzynarodowych i rozporządzeń unijnych dotyczących prawa prywatnego międzynarodowego* [w:] J. Gołaczyński, P. Machnikowski (red.), *Współczesne problemy prawa prywatnego. Księga pamiątkowa ku czci Profesora Edwarda Gniewka*, Warszawa 2010, s. 378.

[269] Tak np. M. Pazdan, *Nowa krajowa regulacja prawa prywatnego międzynarodowego w Polsce*, PPPM 2011, t. 8, s. 15-16.

[270] A. Mączyński, *Ustawowe odesłania…*, s. 379.

[271] Na ten temat – zob. w szczególności K. Pacuła, *O „zakresie przedmiotowym" i „zakresie sytuacyjnym"…*, s. 49-93.

tychże norm za każdym razem, gdy sąd lub inny organ tego państwa jest właściwy do rozpatrzenia danej sprawy. Jeżeli więc konkretna kwestia prawna objęta jest zakresem zastosowania takiej regulacji należy na jej podstawie ustalić prawo właściwe[272].

Zagadnienie to przedstawia się odmiennie w przypadku umów bilateralnych. Wyrażone w nich normy znajdują bowiem zastosowanie jedynie do stanów faktycznych odpowiednio powiązanych z państwami będącymi stronami takiej umowy. Jeżeli więc zachodzi istotne prawnie powiązanie danego stanu faktycznego z jakimkolwiek państwem trzecim, umowa bilateralna nie znajdzie zastosowania. Ponadto przewidują one dwustronne normy kolizyjne, które zasadniczo jako właściwe wskażą prawo jednego z umawiających się państw[273].

Trafnie wskazuje się więc, że wielość źródeł prawa kolizyjnego powoduje konieczność ustalenia, czy w odniesieniu do określonej kwestii prawnej rzeczywiście zachodzi zbieg norm kolizyjnych pochodzących z różnych aktów prawnych czy uznać należy, że zbieg ten ma jedynie pozorny charakter. Identyczny lub częściowo pokrywający się zakres przedmiotowy dwóch norm kolizyjnych wcale nie oznacza, że pozostają one w zbiegu, gdyż mogą mieć one odmienne zakresy sytuacyjne zastosowania. Zbieg norm kolizyjnych o skutku uniwersalnym ma miejsce, jeśli możliwa jest sytuacja, w której jednocześnie spełniony zostanie zakres zastosowania obu norm, zarówno w ujęciu przedmiotowym, jak i temporalnym. Możliwość zbiegu dwustronnej normy kolizyjnej zawartej w umowie bilateralnej z normą kolizyjną o skutku uniwersalnym jest natomiast zasadniczo wyznaczana przez zakres sytuacyjny tej pierwszej[274].

4. Problematyka tzw. klauzul zgodności w umowach międzynarodowych

W kontekście wielości źródeł prawa prywatnego międzynarodowego szczególne znaczenie mają tzw. klauzule kolizyjne (*ang. conflict clause*, fr. *clause de conformité*), znane również w polskiej doktrynie jako klauzule uzgadniające, klauzule zgodności czy też klauzule spójności systemowej[275]. Służą one rozstrzyganiu przewidywanych przez umawiające się strony konfliktów postanowień danej konwencji z tymi, zawartymi w innych konwencjach

[272] Ł. Dyrda, *op. cit.*, s. 192-193.
[273] W doktrynie stwierdza się jednak, że ma przeszkód, aby umowa bilateralna wskazywała również jako właściwe prawo państwa trzeciego, tj. prawo państwa, które nie jest stroną danej konwencji – zob. K. Pacuła, *O „zakresie przedmiotowym" i „zakresie sytuacyjnym"…*, s. 72.
[274] Ł. Dyrda, *op. cit.*, s. 187-188. Zagadnienie zakresu zastosowania konw. haskiej z 1971 r. oraz rozp. Rzym II jest przedmiotem pogłębionej refleksji w dalszej części pracy – zob. rozdział II, § 3 niniejszego opracowania.
[275] W dalszej części pracy pojęcia te używane są zamiennie.

międzynarodowych[276]. Klauzule spójności systemowej znaleźć można również w umowach międzynarodowych odnoszących się do problematyki prawa prywatnego międzynarodowego. Wraz z pojawieniem się aktów prawa UE zaistniała również konieczność określenia stosunku tychże aktów do umów międzynarodowych. Specjalne przepisy w tej kwestii zawierają więc również akty prawne pochodzące od ustawodawcy unijnego, w tym rozporządzenia dotyczące prawa kolizyjnego[277]. Omawiane zagadnienie odnosi się zatem zarówno do kwestii rozstrzygania konfliktu norm konwencyjnych, jak i tych wynikających z uczestnictwa w organizacji międzynarodowej, a więc określania stosunku norm konwencyjnych do norm unijnych[278].

Na tle klauzul spójności systemowej w rodzimej doktrynie uwidaczniają się jednak pewne odmienności interpretacyjne, które nabierają dużej doniosłości praktycznej w kontekście liczby ratyfikowanych przez Polskę umów międzynarodowych (wielostronnych i bilateralnych) zawierających normy kolizyjne.

Część autorów stoi na stanowisku, że klauzule spójności systemowej odnoszą się nie tylko do zobowiązań państw będących stronami danej umowy międzynarodowej w momencie jej zawarcia. Zgodnie z tym zapatrywaniem klauzule mają mieć również znaczenie ukierunkowane „na przyszłość", co ma sprawiać, że wskutek ustanowienia klauzuli uzgadniającej normy konwencyjne ustępują pierwszeństwa również wobec przyszłych zobowiązań państwa będącego stroną danej umowy międzynarodowej[279].

Za bardziej trafny uznać należy pogląd odmienny zakładający, że klauzule spójności systemowej odnoszą się jedynie do zobowiązań państw istniejących w chwili zawarcia danej umowy międzynarodowej, nie wywierając wpływu na zobowiązania, które podmiot ten zaciągnie w przyszłości[280]. Za zasadnością tego stanowiska przemawia przede wszystkim to, że z punktu widzenia stosowania konwencji bilateralnych, przyznanie klauzuli zgodności o

[276] M. Pilich, *Komentarz do art. 97* [w:] J. Turłukowski, M. Pilich, *Polsko-ukraińska umowa o pomocy prawnej i stosunkach prawnych w sprawach cywilnych i karnych. Komentarz do przepisów o sprawach cywilnych*, Warszawa 2023, dostęp LEX/el., pkt 1; M. Czepelak, *Umowa międzynarodowa...*, s. 348–350.
[277] M. Czepelak, *Europejskie przepisy o prawie właściwym dla zobowiązań umownych a umowy międzynarodowe*, EPS 2008, nr 10, s. 12.
[278] K. Pacuła, *O „zakresie przedmiotowym" i „zakresie sytuacyjnym"…*, s. 55.
[279] M. Czepelak, *Umowa międzynarodowa…*, s. 283, 377–378, M. Pilich, *Komentarz do art. 35* [w:] J. Turłukowski, M. Pilich, *Polsko-ukraińska umowa o pomocy prawnej…*, pkt 4; Ł. Dyrda, *op. cit.*, s. 193.
[280] Tak np. K. Pacuła, *O „zakresie przedmiotowym" i „zakresie sytuacyjnym"…*, s. 55-57; M. Szypniewski, *Dopuszczalność wyboru prawa właściwego dla stosunku pracy z obywatelem Ukrainy*, EPS 2019, nr 3, s. 13; F. Nowak, *Znaczenie bilateralnych konwencji międzynarodowych w polskim systemie źródeł prawa prywatnego międzynarodowego*, Monitor Prawniczy 2025, nr 2, dostęp Legalis/el.; M. Margoński, *Komentarz do art. 75* [w:] K. Osajda (red.), *Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) Nr 650/2012 z dnia 4 lipca 2012 r. w sprawie jurysdykcji, prawa właściwego, uznawania i wykonywania orzeczeń, przyjmowania i wykonywania dokumentów urzędowych dotyczących dziedziczenia oraz w sprawie ustanowienia europejskiego poświadczenia spadkowego. Komentarz*, wyd. 5, Warszawa 2024, dostęp Legalis/el., pkt 11-11.2.

skutku „na przyszłość" rodziłoby ryzyko jednostronnego stosowania tych umów, tj. tylko przez jedno z państw sygnatariuszy. Oznaczałoby to, że państwa zawierające umowę bilateralną wyrażałyby niejako blankietową zgodę na związanie się przez jedno z nich w późniejszym czasie inną umową, która „wypierałyby" postanowienia konwencji dwustronnej. Rodzi to uzasadnione pytanie o sens zaciągania tego typu zobowiązań. Ponadto, takie rozumienie klauzuli zgodności zdaje się podzielać strona polska na szczeblu rządowym, o czym świadczy wykaz notyfikowanych Komisji Europejskiej konwencji w rozumieniu art. 29 rozp. Rzym II[281].

5. Stosunek konw. haskiej z 1971 r. do innych źródeł prawa kolizyjnego

W art. 15 konw. haskiej z 1971 r. przewidziano klauzulę zgodności, która stanowi, że konwencji nie przysługuje pierwszeństwo (ang. *shall not prevail*, fr. *ne déroge pas*) przed innymi konwencjami dotyczącymi specjalnych dziedzin, których umawiające się państwa są lub staną się stronami, w zakresie, w jakim zawierają one postanowienia dotyczące cywilnej pozaumownej odpowiedzialności za wypadki drogowe. W raporcie wyjaśniającym do konwencji akcentowano podwójny cel tego artykułu. Po pierwsze chodziło o to, aby praktycznego znaczenia nie utraciły umowy obowiązujące w momencie prac nad konw. haską z 1971 r. Po drugie, miało to umożliwić umawiającym się państwom zawieranie w przyszłości zarówno wielostronnych, jak i dwustronnych umów mimo związania konw. haską z 1971 r.[282]

Klauzula uzgadniająca z art. 15 konw. haskiej z 1971 r. uzależnia pierwszeństwo danej umowy od spełnienia kryterium bardziej szczegółowego przedmiotu regulacji[283]. Priorytet mają więc konwencje, które zawierają regulacje szczegółowe w kwestii pozaumownej odpowiedzialności za wypadki drogowe. Jak wskazuje M. Czepelak, „nie chodzi przy tym o to, aby dana umowa międzynarodowa dotyczyła wypadków drogowych albo jakiegoś ich rodzaju, lecz o to, aby szczegółowo regulowała pewną grupę sytuacji życiowych, a przy tym zawierała postanowienia normujące przynajmniej częściowo odpowiedzialność za wypadki drogowe"[284]. W raporcie wyjaśniającym wskazano kilka umów, które mają pierwszeństwo przed konwencją haską[285]. Chodziło przede wszystkim o konwencję o umowie międzynarodowego przewozu drogowego towarów (CMR) z 1956 r.[286] oraz o umowy międzynarodowe regulujące

[281] K. Pacuła, *O „zakresie przedmiotowym" i „zakresie sytuacyjnym"…*, s. 56-57; M. Szypniewski, *op. cit.*, s. 13.
[282] E. Essén, *Raport wyjaśniający*, s. 38.
[283] M. Pilich, *Komentarz do art. 35* [w:] J. Turłukowski, M. Pilich, *Polsko-ukraińska umowa o pomocy prawnej…*, pkt 5.
[284] M. Czepelak, *Umowa międzynarodowa…*, s. 270-271.
[285] E. Essén, *Raport wyjaśniający*, s. 38.
[286] Konwencja o umowie międzynarodowego przewozu drogowego towarów (CMR) sporządzona w Genewie dnia 19 maja 1956 r. (Dz. U. z 1962 r. Nr 49), cytowana dalej jako: konwencja CMR.

zagadnienie odpowiedzialności za szkodę jądrową[287]. Niewątpliwie pierwsza z wymienionych odgrywa znacznie większe znaczenie praktyczne[288].

W drodze interpretacji *a contrario* art. 15 konw. haskiej z 1971 r. można sformułować tezę, że konwencja ma pierwszeństwo zastosowania względem regulacji odnoszących się do prawa prywatnego międzynarodowego, których zakres przedmiotowy pokrywa się z zakresem konwencji lub jest od niego szerszy, wykraczając poza problematykę wypadków drogowych. W raporcie wyjaśniającym wskazano, że w przypadku, gdy dwa spośród umawiających się państw zdecydują się zawrzeć między sobą umowę bilateralną w zakresie prawa właściwego dla wypadków drogowych, taka konwencja nie miałaby pierwszeństwa zastosowania przed konw. haską z 1971 r., gdyż miałaby dokładnie taki sam zakres przedmiotowy[289].

Mimo szerokiego przedmiotu regulacji omawianego kryterium nie spełnia jednak rozp. Rzym II. Regulacja nie stanowi umowy w rozumieniu art. 15, gdyż została przyjęta w formie rozporządzenia – aktu prawa pochodnego organizacji międzynarodowej. Stąd też przepis ten nie przyznaje rozp. Rzym II pierwszeństwa przed konw. haską z 1971 r.[290]

6. Stosunek rozp. Rzym II do innych źródeł prawa kolizyjnego

6.1. Stosunek rozp. Rzym II do norm prawa unijnego

Rozporządzenie Rzym II w art. 27 określa swój stosunek do innych przepisów prawa unijnego. Przepis ten wyraża zasadę szczegółowości (*lex specialis*), stanowiąc, że

---

[287] W doktrynie wskazywano na konwencję wiedeńską o odpowiedzialności cywilnej za szkodę jądrową, sporządzoną w Wiedniu dnia 21 maja 1963 r. i konwencję paryską dotyczącą odpowiedzialności względem osób trzecich w przedmiocie energii jądrowej, sporządzona w Paryżu dnia 29 lipca 1960 r. Na temat stosunku tych konwencji do konw. haskiej z 1971 r. – zob. M. Czepelak, *Umowa międzynarodowa…*, s. 271-272.

[288] W literaturze przedmiotu wskazywano, że istnieje możliwość łącznego stosowania postanowień konwencji unifikujących prawo kolizyjne (np. konw. haska z 1971 r.) i merytoryczne (konwencja CMR) do jednego stanu faktycznego. Konflikt tych regulacji pojawić się może jednak na tle art. 28 konwencji CMR. W ustępie pierwszym stanowi on, że jeżeli według prawa, które ma zastosowanie, zaginięcie, uszkodzenie lub opóźnienie dostawy, powstałe w trakcie przewozu podlegającego konwencji CMR, uprawnia do wystąpienia z reklamacją pozaumowną, przewoźnik może skorzystać z postanowień konwencji CMR, które wyłączają jego odpowiedzialność lub które określają albo ograniczają należne odszkodowanie. Oznacza to, że postanowieniom konwencji CMR przysługiwać będzie pierwszeństwo przed prawem właściwym wskazanym przepisami konw. haskiej z 1971 r. w zakresie, w jakim reguluje ona kwestie odpowiedzialności pozaumownej – zob. M. Czepelak, *Umowa międzynarodowa…*, s. 272; E. Essén, *Raport wyjaśniający*, s. 38. W kwestii stosunku konwencji CMR do innych źródeł prawa prywatnego międzynarodowego i międzynarodowego postępowania cywilnego – zob. A. Wysocka-Bar, *Relacja konwencji CMR i unijnego prawa prywatnego międzynarodowego*, PWPM 2020, vol. XVIII, s. 217-243; K. Wesołowski *Stosowanie przepisów prawa unijnego dotyczących jurysdykcji i wykonywania wyroków zagranicznych do spraw wynikających z konwencji szczególnej – CMR – glosa do wyroku TS z 4.05.2010 r. w sprawie C-533/08 TNT Express Nederland BV v. AXA Versicherung AG*, EPS 2011, nr 7, s. 34-39; M. Pauknerova, *op. cit.*, s. 674-675.

[289] E. Essén, *Raport wyjaśniający*, s. 38.

[290] M. Jagielska, *Komentarz do art. 15* [w:] M. Pazdan (red.), *Konwencja o prawie właściwym dla wypadków drogowych. Komentarz* [w:] M. Pazdan (red.), *Prawo prywatne międzynarodowe. Komentarz. Część III. Międzynarodowe prawo zobowiązań*, Warszawa 2018, dostęp Legalis/el., nb 1; J. von Hein, *Article 4 and Traffic Accidents* [w:] J. Ahern, W. Binchy (red.), *The Rome II Regulation…*, s. 158.

rozporządzenie nie uchybia stosowaniu przepisów prawa wspólnotowego, które w odniesieniu do kwestii szczególnych ustanawiają normy kolizyjne odnoszące się do zobowiązań pozaumownych. Ma to miejsce w przypadkach, gdy zakresy zastosowania innych aktów prawa UE, zawierających przepisy mające znaczenie kolizyjne, krzyżują się z zakresem rozp. Rzym II[291].

Powyższy artykuł odczytywać należy wraz z motywem 35 rozp. Rzym II, w którym wskazano m.in., że należy unikać rozproszenia norm kolizyjnych w ramach kilku instrumentów oraz różnic pomiędzy tymi normami. Jednakże nie wyklucza się możliwości włączenia norm kolizyjnych odnoszących się do zobowiązań pozaumownych do przepisów prawa wspólnotowego w odniesieniu do kwestii szczególnych. W omawianym przypadku zasada *lex posteriori derogat legi priori* nie ma zastosowania, gdyż art. 27 rozp. Rzym II odnosi się do obowiązujących i przyszłych przepisów. Ponadto regulacja, która na mocy omawianego artykułu ma mieć pierwszeństwo zastosowania nie musi wprost stanowić o swoim pierwszeństwie[292].

W kontekście art. 27 rozp. Rzym II i prawa właściwego dla odpowiedzialności pozaumownej wynikającej z wypadków drogowych istotna jest kwestia, czy przepisy zawarte w dyrektywach w sprawie ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej za szkody powstałe w związku z ruchem pojazdów mechanicznych (tzw. unijne dyrektywy komunikacyjne) przewidują przepisy kolizyjne, a jeżeli tak, to jaki powinien być ich stosunek do unijnych norm kolizyjnych zawartych w rozp. Rzym II. Powyższy problem jest szczególnie doniosły z punktu widzenia praktycznego, gdyż w przypadku przyjęcia, że dyrektywa zawiera normy kolizyjne istotnie wpłynęłoby to na stosowanie rozp. Rzym II. Zgodnie z orzecznictwem TS ani z treści, ani z celów dyrektywy komunikacyjnej nie wynika, aby miała ona ustanawiać jakiekolwiek normy kolizyjne. Zagadnienie to zostało omówione szczegółowo w innej części pracy[293].

6.2. Stosunek rozp. Rzym II do istniejących konwencji międzynarodowych

Stosunek rozp. Rzym II do umów międzynarodowych został uregulowany w art. 28. Odnosi się on zarówno do porozumień wielostronnych, jak i bilateralnych. Pierwszy ustęp artykułu stanowi, że rozporządzenie nie uchybia stosowaniu konwencji międzynarodowych, których stronami, w chwili przyjęcia rozporządzenia, jest jedno lub kilka państw

[291] K. Pacuła, M. Szpunar, *Komentarz do art. 27* [w:] M. Pazdan (red.), *Rozporządzenie (WE) Nr 864/2007 Parlamentu Europejskiego i Rady dotyczące prawa właściwego dla zobowiązań pozaumownych (Rzym II). Komentarz* [w:] M. Pazdan (red.), *Prawo prywatne międzynarodowe. Komentarz. Część III. Międzynarodowe prawo zobowiązań,* Warszawa 2018, dostęp Legalis/el., nb 1.
[292] P. Mankowski, *Art. 27* [w:] U. Mangus, P. Mankowski (red.), *Rome II Regulation…*, s. 676, nb 1.
[293] Zob. rozdział V, § 3, pkt 7 niniejszego opracowania.

członkowskich, a które ustanawiają normy kolizyjne odnoszące się do zobowiązań pozaumownych. Oznacza to, że zasadniczo, w przypadku zbiegu konwencyjnej normy kolizyjnej z normą kolizyjną z rozp. Rzym II, państwa UE zastosują normę konwencyjną. Ustęp drugi zawiera natomiast klauzulę nadrzędności wskazując, że rozporządzenie ma jednak w stosunkach pomiędzy państwami należącymi do UE pierwszeństwo przed konwencjami zawartymi wyłącznie pomiędzy dwoma lub więcej państwami członkowskimi, w zakresie, w jakim konwencje takie dotyczą kwestii uregulowanych rozporządzeniem.

Artykuł 28 rozp. Rzym II odczytywać należy w świetle motywu 36 rozp. Rzym II, zgodnie z którym rozporządzenie nie narusza umów międzynarodowych, których stroną, w chwili przyjęcia niniejszego rozporządzenia, jest jedno lub więcej państw członkowskich, co odbywa się ze względu na poszanowanie ich międzynarodowych zobowiązań. Jedną z podstawowych zasad prawa międzynarodowego publicznego jest bowiem zakaz zaciągania nowych zobowiązań, które naruszałyby te wcześniej zaciągnięte. Wynika to z art. 26 konw. wiedeńskiej z 1969 r., który stanowi, że każdy będący w mocy traktat wiąże jego strony i powinien być przez nie wykonywany w dobrej wierze. Z powyższą kwestią wiąże się art. 351 TFUE odnoszący się do umów uprzednio zawartych, który w akapicie pierwszym stanowi, że postanowienia traktatów, nie naruszają praw i obowiązków wynikających z umów zawartych przed 1 stycznia 1958 r. lub, wobec państw przystępujących, przed datą ich przystąpienia, między jednym lub większą liczbą państw członkowskich z jednej strony a jednym lub większą liczbą państw trzecich z drugiej strony[294].

W momencie rozpoczęcia prac legislacyjnych nad rozp. Rzym II część państw członkowskich była związana postanowieniami konw. haskiej z 1971 r. oraz konw. haskiej z 1973 r. Zakres regulacji obu umów krzyżował się z proponowanym zakresem przedmiotowym powstającego rozporządzenia. Z tego względu zagadnienie stosunku konwencji do rozporządzenia było szczególnie istotne z punktu widzenia praktycznego. Nie dziwi więc fakt, że podczas prac legislacyjnych nad przepisem regulującym ich wzajemny stosunek toczyła się wzmożona dyskusja[295]. Przed ustawodawcą unijnym stało bowiem wyzwanie w postaci pogodzenia dwóch, niekiedy przeciwstawnych, kierunków rozwoju prawa kolizyjnego.

Celem prowadzonych prac było przygotowanie rozporządzenia ujednolicającego prawo w zakresie zobowiązań pozaumownych w ramach regionalnej organizacji jaką jest UE.

[294] Ł. Dyrda, *op. cit.*, s. 190.
[295] W tej kwestii – zob. np. T. Kadner Graziano, *La Coordination des Règlements Européens et des Conventions Internationales en Matière de Droit International Privé*, Swiss Review of International and European Law 2006, Vol. 16, No. 3, s. 279-294; C. Brière, *Réflexions sur les interactions…*, s. 677-694; A. Malatesta, *The Law Applicable to Traffic Accidents* [w:] A. Malatesta (red.), *The Unification of Choice of Law Rules…*, s. 102-106.

Niemniej jednak konieczne było również poszanowanie dorobku unifikacyjnego Haskiej Konferencji Prawa Prywatnego Międzynarodowego oraz zobowiązań międzynarodowych państw członkowskich[296].

Ostatecznie przyjęty art. 28 ust. 1 rozp. Rzym II stanowi w pewnym stopniu odzwierciedlenie pierwotnej propozycji Komisji[297], zaś art. 28 ust. 2 rozp. Rzym II został wprowadzony na późniejszym etapie prac legislacyjnych[298]. Zaskakiwać może, że przyjęte rozwiązanie uzasadniano tym, że jest ono jasne i zgodne z głównym celem rozporządzenia, jakim jest zapewnienie pewności prawa. Ważnym argumentem było również to, że stosunek konwencji do rozporządzenia wspiera zasadę zakładającą poszanowanie międzynarodowych zobowiązań państw członkowskich wobec państw trzecich podjętych przed ich przystąpieniem do wspólnoty[299].

Przewidziana w art. 28 rozp. Rzym II klauzula spójności systemowej z umowami wcześniejszymi ma zastosowanie, gdy przedmiotowe zakresy zastosowania regulacji krzyżują się ze sobą[300]. Odnosi się ona jedynie do konwencji międzynarodowych istniejących w chwili przyjęcia rozporządzenia (tj. 11 lipca 2007 r.)[301]. W artykule wymieniono konwencje, których stronami, w chwili przyjęcia rozporządzenia były jedno lub więcej państw członkowskich i przynajmniej jedno państwo do niej nienależące oraz konwencje zawarte wyłącznie pomiędzy dwoma lub więcej państwami członkowskimi[302]. To rozróżnienie wpływa na rodzaj relacji, w jakiej dana konwencja pozostaje z rozporządzeniem. W pierwszym przypadku rozp. Rzym II ustępuje pierwszeństwa (ust. 1), zaś w drugim, tj. konwencji zawartych wyłącznie pomiędzy dwoma lub więcej państwami członkowskimi, rozp. Rzym II korzysta z pierwszeństwa, jednakże w zakresie, w jakim konwencje takie dotyczą kwestii uregulowanych rozporządzeniem (ust. 2)[303].

Oznacza to, że przepisy przewidziane w rozp. Rzym II nie mają pierwszeństwa zastosowania przed postanowieniami obu haskich konwencji deliktowych w państwach

---

[296] Bardziej szczegółowo na temat prac nad art. 28 rozp. Rzym II podczas procesu legislacyjnego i proponowanych rozwiązań – zob. np. G. Garriga, *op. cit.*, s. 139- 140; A. Dickinson, *The Rome II Regulation…*, s. 661-662, nb 16.42; M. Czepelak, *Umowa międzynarodowa…*, s. 374-376.

[297] Rozwiązanie proponowane przez Komisję było to jednak przedmiotem krytyki już na etapie prac legislacyjnych – zob. A. Staudinger, *Rome II and Traffic Accidents*, EuLF 2005, No. 2, s. 63-64.

[298] G. Garriga, *op. cit.*, s. 140.

[299] M. Illmer, *Art. 28* [w:] P. Huber (red.), *Rome II Regulation…*, s. 443, nb 3; A. Dickinson, *The Rome II Regulation…*, s. 661, nb 16.40.

[300] P. Mankowski, *Art. 28* [w:] U. Mangus, P. Mankowski (red.), *Rome II Regulation…*, s. 685, nb 1; K. Pacuła, M. Szpunar, *Komentarz do art 28* [w:] *M. Pazdan (red.), Rozporządzenie (WE) Nr 864/2007…*, nb 1.

[301] P. Mankowski, art. 28 [w:] U. Mangus, P. Mankowski (red.), *Rome II Regulation…*, s. 686, nb 4.

[302] Należy przypomnieć treść art. 1 ust. 4 rozp. Rzym II, zgodnie z którym termin „państwo członkowskie" dla celów rozporządzenia oznacza każde państwo członkowskie z wyjątkiem Danii.

[303] M. Illmer, *Art. 28* [w:] P. Huber (red.), *Rome II Regulation…*, s. 441, nb 6.

członkowskich będących ich stronami. Rezultatem tego stanu rzeczy jest fragmentaryzacja norm kolizyjnych dotyczących prawa właściwego dla wypadków drogowych oraz odpowiedzialności za produkt[304]. W konsekwencji w państwach UE w zakresie zobowiązań pozaumownych w zależności od państwa członkowskiego stosowane są cztery różne reżimy: normy kolizyjne określone w rozp. Rzym II, normy kolizyjne przewidziane we wspomnianych konwencjach haskich, normy kolizyjne określone w konwencjach bilateralnych oraz normy kolizyjne krajowego ustawodawstwa duńskiego. Ponadto powyższy „efekt" art. 28 ust. 1 rozp. Rzym II jest wzmocniony przez przewidziany w art. 24 rozp. Rzym II[305] zakaz odesłania[306].

W doktrynie wskazuje się, że przyjęte rozwiązanie jest „w pełni poprawne z punktu widzenia prawa traktatów, niemniej utrzymujące w zakresie odpowiedzialności deliktowej za wypadki drogowe odmienność uregulowań kolizyjnoprawnych w poszczególnych państwach członkowskich"[307]. Choć w okresie prac nad rozporządzeniem mogło się ono wydawać uzasadnione, trudno uznać je za korzystne. Mimo, że sprzyja ono poszanowaniu międzynarodowych zobowiązań państw członkowskich, nie wprowadza rozwiązań przejrzystych i sprzyjających pewności prawa. Relacja rozp. Rzym II i konw. haskiej z 1971 r. nie zawsze jest oczywista dla praktyki sądowej. W judykaturze państw europejskich spotkać można wiele orzeczeń, w których sądy błędnie przyjmowały pierwszeństwo rozporządzenia. Stopniowo jednak, często wskutek korygowania błędnych orzeczeń przez sądy wyższych instancji, relacja konw. haskiej z 1971 r. i rozp. Rzym II stawała się bardziej klarowna, choć obecna sytuacja w tym zakresie nadal budzi zastrzeżenia.

Niejako antycypując potencjalne problemy wynikające z tego stanu rzeczy oraz uznając kontrowersyjność przyjętego rozwiązania, prawodawca unijny zawarł w art. 30 rozp. Rzym II klauzulę przeglądową, która zobowiązywała Komisję Europejską do sporządzenia

[304] *Ibidem*, s. 443, nb 4.
[305] Art. 24. rozp. Rzym II stanowi, że za prawo danego państwa, wskazane jako właściwe na podstawie niniejszego rozporządzenia, uważa się normy prawne obowiązujące w tym państwie, z wyłączeniem norm prawa prywatnego międzynarodowego.
[306] Przykładowo w doktrynie niemieckiej podkreśla się, że przed wprowadzeniem przepisami rozporządzenia zakazu odesłania sądy niemieckie mogły stosować konw. haską z 1971 r., mimo że Republika Federalna Niemiec nie jest jej stroną. Podstawą do tego był art. 40(1) i art. 4 przepisów wprowadzających niemiecki kodeks cywilny z 18 sierpnia 1896 r. Einführungsgesetz zum Bürgerlichen Gesetzbuche, Reichsgesetzblatt 1896, s. 604 ze zm., cytowane dalej jako: EGBGB. Obecnie zaś państwo członkowskie, które nie jest stroną konwencji haskiej nie może stosować konwencji, nawet w przypadkach, gdy wypadek miał miejsce w państwie członkowskim będącym stroną konwencji – zob. A. Halfmeier, *Art. 28* [w:] G.-P. Calliess, M. Renner (red.), *Rome Regulations. Commentary*, wyd. 3, Alphen aan den Rijn 2020, s. 887, nb 13; J. von Hein, *Of Older Siblings and Distant Cousins…*, s. 474.
[307] M. Czepelak, *Umowa międzynarodowa…*, s. 376.

sprawozdania z jego stosowania, które obejmować miało m.in. opracowanie dotyczące skutków art. 28 rozp. Rzym II w odniesieniu do konw. haskiej z 1971 r.[308]

7. Problematyka konwencji bilateralnych

7.1. Uwagi o charakterze ogólnym

W stosunkach z niektórymi państwami miarodajnej normy kolizyjnej wskazującej prawo właściwe dla zobowiązań pozaumownych poszukiwać należy w jednej z wiążących Polskę konwencji bilateralnych. Normy te obejmują również zdarzenia jakimi są wypadki drogowe, do których równocześnie odnosi się konw. haska 1971 r. Powyższe rodzi pytanie o ich wzajemny stosunek. Sytuacja jest o tyle problematyczna, że w przypadku poszukiwania norm dotyczących zobowiązań pozaumownych w polskim porządku prawnym najpierw określić należy stosunek umów dwustronnych do rozp. Rzym II, a następnie do konw. haskiej z 1971 r., która, jak ustalono, korzysta z pierwszeństwa przed rozp. Rzym II. Przypomnieć należy, że normy kolizyjne wyrażone w konwencjach bilateralnych znajdują zastosowanie jedynie do stanów faktycznych odpowiednio powiązanych z państwami będącymi stronami takiej umowy[309].

Zawieranie konwencji bilateralnych o współpracy w sprawach cywilnych i karnych było częstą praktyką unifikacyjną w okresie Polski Ludowej. Takie umowy zazwyczaj zawierano z innymi państwami o ustroju socjalistycznym[310]. Niektóre z obowiązujących umów zawarto po przemianach ustrojowych, w początkach III RP. Choć znaczenie praktyczne konwencji bilateralnych zawierających normy kolizyjne znacznie spadło na przestrzeni ostatnich dziesięcioleci, m.in. wskutek przystępowania państw do umów wielostronnych oraz unifikacji prawa kolizyjnego przy wykorzystaniu mechanizmów prawa unijnego, nie należy jednak ignorować faktu ich obowiązywania. Sytuacja związana z inwazją Rosji na Ukrainę i masową migracją tamtejszej ludności na terytorium Polski pokazują, że dotychczas mniej doniosłe praktycznie konwencje bilateralne mogą nabrać kluczowego znaczenia. Te wydarzenia wymusiły znacznie częstszą konieczność sięgania do rozwiązań przewidzianych w polsko-ukraińskiej konwencji o pomocy prawnej i stosunkach prawnych w sprawach cywilnych i karnych[311].

---

[308] Zob. rozdział VI, § 2, pkt 2 niniejszego opracowania.
[309] Zob. rozdział II, § 2, pkt 3 niniejszego opracowania.
[310] S. Szászy, *Private International Law in Socialist Countries*, Rec. des cours 1964, Vol. 111, s. 19.
[311] Umowa między Rzecząpospolitą Polską a Ukrainą o pomocy prawnej i stosunkach prawnych w sprawach cywilnych i karnych sporządzona w Kijowie dnia 24 maja 1993 r. (Dz. U. z 1994 r. Nr 96, poz. 465). Umowa weszła w życie w stosunku do Polski 14 sierpnia 1994 r.

7.2. Stosunek rozp. Rzym II do konwencji bilateralnych

7.2.1. Umowy bilateralne zawarte z państwami członkowskimi UE

Art. 28 ust. 2 rozp. Rzym II stanowi, że w przypadku konwencji zawartych wyłącznie pomiędzy dwoma lub więcej państwami członkowskimi, rozporządzenie korzysta z pierwszeństwa, w zakresie, w jakim konwencje takie dotyczą kwestii uregulowanych rozporządzeniem.

W tym przypadku chodzi o zobowiązania międzynarodowe istniejące jedynie między państwami członkowskimi UE, dlatego brak było przeszkód do wprowadzenia pierwszeństwa prawa unijnego w tym zakresie[312]. Zgodnie z zasadami wynikającymi z prawa międzynarodowego publicznego, państwa mają bowiem możliwość modyfikowania zaciągniętych wobec siebie zobowiązań w sposób bezpośredni zarówno poprzez zawarcie nowej umowy międzynarodowej dotyczącej tych samych zagadnień (art. 30 konw. wiedeńskiej z 1969 r.), jak również zawarcie umowy zmieniającej wiążącą dotychczas konwencję (art. 39 konw. wiedeńskiej z 1969 r.), a nawet wypowiedzenie wiążącego ich traktatu (art. 56 konw. wiedeńskiej z 1969 r.). Tym bardziej mają więc możliwość ich zmiany w sposób pośredni, w wyniku ustanowienia norm w ramach organizacji międzynarodowej, do której należą i której przekazały kompetencje do stanowienia prawa w kwestiach będących przedmiotem dotychczas wiążącej ich umowy[313].

Rozporządzenie ma pierwszeństwo przed przepisami umów bilateralnych zawartych przez Polskę z państwami członkowskimi UE, które zawierają normy kolizyjne w kwestii zobowiązań pozaumownych[314]. Zaliczyć do nich należy: art. 45B ust. 1 umowy polsko-węgierskiej z 6 marca 1959 r.[315], art. 34 ust. 2 umowy polsko-jugosłowiańskiej z 6 lutego 1960 r.[316] (w stosunkach ze Słowenią i Chorwacją), art. 47 ust. 2 umowy polsko-bułgarskiej z 4

[312] M. Illmer, *Art. 28* [w:] P. Huber (red.), *Rome II Regulation…*, s. 444-445, nb 5; G. Garriga, *op. cit.*, s. 145; P. Mankowski, *Art. 28* [w:] U. Mangus, P. Mankowski (red.), *Rome II Regulation…*, s. 698, nb 27.
[313] Ł. Dyrda, *op. cit.*, s. 192.
[314] K. Pacuła, M. Szpunar, *Komentarz do art. 28*, [w:] *M. Pazdan (red.), Rozporządzenie (WE) Nr 864/2007…*, nb 11; M. Czepelak, *Międzynarodowe prawo zobowiązań…*, s. 96-98.
[315] Umowa między Polską Rzecząpospolitą Ludową a Węgierską Republiką Ludową o obrocie prawnym w sprawach cywilnych, rodzinnych i karnych z 6 marca 1959 r. (Dz. U. z 1960 r. Nr 8, poz. 54 ze zm.). Umowa weszła w życie w stosunku do Polski 27 lutego 1960 r.
[316] Umowa między Polską Rzecząpospolitą Ludową a Federacyjną Ludową Republiką Jugosławii o obrocie prawnym w sprawach cywilnych i karnych, podpisana w Warszawie 6 lutego 1960 r. (Dz. U. z 1963 r. Nr 27, poz. 162 i 163). Umowa weszła w życie w stosunku do Polski 6 czerwca 1963 r.

grudnia 1961 r.[317], art. 38 ust. 1 umowy polsko-czechosłowackiej z 21 grudnia 1987 r.[318] (w stosunkach z Czechami i Słowacją), art. 38 ust. 1 umowy polsko-litewskiej z 26 stycznia 1993 r.[319], art. 40 ust. 1 umowy polsko-łotewskiej z 23 lutego 1994 r.[320], art. 39 ust. 1 umowy polsko-estońskiej z 27 listopada 1998 r.[321], art. 42 ust. 1 umowy polsko-rumuńskiej z 15 maja 1999 r.[322]

7.2.2. Umowy bilateralne zawarte z państwami spoza UE

Rozpatrując relację norm ustanowionych w umowach dwustronnych zawartych przez Polskę z państwami niebędącymi członkami UE z normami rozp. Rzym II odnieść należy się do zasady ogólnej z art. 28 ust. 1 rozp. Rzym II.

W tym kontekście istotne jest również to, że w części tych umów zawarto klauzule spójności systemowej, część zaś ich nie zawiera. Umowy mające generalne klauzule uzgadniające mogą przyznać pierwszeństwo również zobowiązaniom międzynarodowym, które wynikają z członkostwa w organizacji międzynarodowej jaką jest UE[323]. Należy jednak przyjąć, że klauzule uzgadniające odnoszą się tylko do zobowiązań państw stron danej umowy międzynarodowej aktualnych w chwili jej zawarcia i nie wywierają one wpływu na przyszłe zobowiązania danego państwa[324]. Biorąc zaś pod uwagę, że wszystkie umowy bilateralne łączące Polskę z państwami trzecimi, które zawierają normy kolizyjne wskazujące prawo

[317] Umowa między Polską Rzecząpospolitą Ludową a Ludową Republiką Bułgarii o pomocy prawnej i stosunkach prawnych w sprawach cywilnych, rodzinnych i karnych, podpisana w Warszawie 4 grudnia 1961 r. (Dz. U. z 1963 r. Nr 17, poz. 88 ze zm.). Umowa weszła w życie w stosunku do Polski 20 kwietnia 1963 r.

[318] Umowa między Polską Rzecząpospolitą Ludową a Czechosłowacką Republiką Socjalistyczną o pomocy prawnej i stosunkach prawnych w sprawach cywilnych, rodzinnych, pracowniczych i karnych, podpisana w Warszawie 21 grudnia 1987 r. (Dz. U. z 1989 r. Nr 39, poz. 210 ze zm.). Umowa weszła w życie w stosunku do Polski 9 kwietnia 1989 r.

[319] Umowa między Rzecząpospolitą Polską a Republiką Litewską o pomocy prawnej i stosunkach prawnych w sprawach cywilnych, rodzinnych, pracowniczych i karnych, sporządzona w Warszawie 26 stycznia 1993 r. (Dz. U. z 1994 r. Nr 35, poz. 130 ze zm.). Umowa weszła w życie w stosunku do Polski 18 października 1993 r.

[320] Umowa między Rzecząpospolitą Polską a Republiką Łotewską o pomocy prawnej i stosunkach prawnych w sprawach cywilnych, rodzinnych, pracowniczych i karnych, sporządzona w Rydze 23 lutego 1994 r. (Dz. U. z 1995 r. Nr 110, poz. 534 ze zm.). Umowa weszła w życie w stosunku do Polski 5 września 1995 r.

[321] Umowa między Rzecząpospolitą Polską a Republiką Estońską o pomocy prawnej i stosunkach prawnych w sprawach cywilnych, pracowniczych i karnych, sporządzona w Tallinie 27 listopada 1998 r. (Dz. U. z 2000 r. Nr 5, poz. 49 ze zm.). Umowa weszła w życie w stosunku do Polski 8 lutego 2000 r.

[322] Umowa między Rzecząpospolitą Polską a Rumunią o pomocy prawnej i stosunkach prawnych w sprawach cywilnych, sporządzona w Bukareszcie 15 maja 1999 r. (Dz. U. z 2002 r. Nr 83, poz. 752). Umowa weszła w życie w stosunku do Polski 24 marca 2002 r.

[323] M. Czepelak, *Międzynarodowe prawo zobowiązań…*, s. 99.

[324] Zob. rozdział II, § 2, pkt 4 niniejszego opracowania. Pozbawiony znaczenia jest więc podział umów bilateralnych łączących Polskę z państwami trzecimi ze względu na to, czy umowy te przewidują klauzule zgodności czy nie. Niektórzy autorzy przyjmując, że klauzule uzgadniające wywierają również wpływ na zobowiązania, które państwo zaciągnie w przyszłości, wskazują, że normy przewidziane w umowach bilateralnych zawierających generalne klauzule zgodności ustępują pierwszeństwa rozp. Rzym II. Natomiast normy przewidziane w umowach bilateralnych niezawierających generalnych klauzul zgodności miałyby pierwszeństwo zastosowania przed rozp. Rzym II – tak M. Czepelak, *Międzynarodowe prawo zobowiązań…*, s. 98-100; Ł. Dyrda, *op. cit.*, s. 196-197.

właściwe dla odpowiedzialności pozaumownej zawarto przed wejściem w życie rozp. Rzym II nasuwa się wniosek, że mają one przed tą regulacją pierwszeństwo, niezależnie od tego, czy ustanowiono w nich klauzulę uzgadniającą. Zobowiązania wynikające z konwencji bilateralnych, w których przewidziano klauzule uzgadniające nie naruszają więc wyłącznie tych umów międzynarodowych (a tym samym rozporządzeń unijnych), którymi dane państwo było związane w momencie przyjmowania konwencji bilateralnej.

W związku z powyższym art. 34 ust. 2 umowy polsko-jugosłowiańskiej z 6 lutego 1960 r. (w stosunkach z państwami trzecimi, tj. Czarnogórą, Bośnią i Hercegowiną, Macedonią Północną i Serbią), art. 39 ust. 2 umowy polsko-mongolskiej z 14 września 1971 r.[325], art. 24 ust. 2 umowy między Polską a Koreańską Republiką Ludowo-Demokratyczną z 28 września 1986 r.[326], art. 38 umowy polsko-wietnamskiej z 22 marca 1993 r.[327], art. 35 ust. 1 umowy polsko-ukraińskiej z 24 maja 1993 r.[328], art. 39 ust. 1 umowy polsko-białoruskiej z 26 października 1994 r.[329], art. 37 ust. 1 umowy polsko-rosyjskiej z 16 września 1996 r.[330], mają pierwszeństwo zastosowania przed normami kolizyjnymi z rozp. Rzym II. Potwierdza to również wykaz konwencji notyfikowanych przez stronę polską Komisji Europejskiej na podstawie art. 29 rozp. Rzym II[331].

---

[325] Umowa między Polską Rzecząpospolitą Ludową a Mongolską Republiką Ludową o pomocy prawnej i stosunkach prawnych w sprawach cywilnych, rodzinnych i karnych, podpisana w Warszawie 14 września 1971 r. (Dz. U. z 1972 r. Nr 36, poz. 244). Umowa weszła w życie w stosunku do Polski 15 lipca 1972 r.

[326] Umowa między Polską Rzecząpospolitą Ludową a Koreańską Republiką Ludowo-Demokratyczną o pomocy prawnej w sprawach cywilnych, rodzinnych i karnych, podpisana w Phenianie 28 września 1986 r. (Dz. U. z 1987 r. Nr 24, poz. 135). Umowa weszła w życie w stosunku do Polski 20 czerwca 1987 r.

[327] Umowa między Rzecząpospolitą Polską a Socjalistyczną Republiką Wietnamu o pomocy prawnej i stosunkach prawnych w sprawach cywilnych, rodzinnych i karnych, sporządzona w Warszawie 22 marca 1993 r. (Dz.U. z 1995 r. Nr 55, poz. 289). Umowa weszła w życie w stosunku do Polski 18 stycznia 1995 r.

[328] Umowa między Rzecząpospolitą Polską a Ukrainą o pomocy prawnej i stosunkach prawnych w sprawach cywilnych i karnych sporządzona w Kijowie 24 maja 1993 r. (Dz. U. z 1994 r. Nr 96, poz. 465). Umowa weszła w życie w stosunku do Polski 14 sierpnia 1994 r. W umowie zawarto klauzulę zgodności. Artykuł 97 umowy stanowi: „[u]mowa niniejsza nie narusza postanowień innych umów obowiązujących jedną lub obie Umawiające się Strony".

[329] Umowa między Rzecząpospolitą Polską a Republiką Białoruś o pomocy prawnej i stosunkach prawnych w sprawach cywilnych, rodzinnych, pracowniczych i karnych, sporządzona w Mińsku 26 października 1994 r., (Dz. U. z 1995 r. Nr 128, poz. 619). Umowa weszła w życie w stosunku do Polski 1 sierpnia 1995 r. W umowie zawarto klauzulę zgodności. Artykuł 105 umowy stanowi: „[p]ostanowienia niniejszej umowy nie naruszają praw i obowiązków wynikających z innych umów zawartych przez każdą z Umawiających się Stron".

[330] Umowa między Rzecząpospolitą Polską a Federacją Rosyjską o pomocy prawnej i stosunkach prawnych w sprawach cywilnych i karnych, sporządzona w Warszawie 16 września 1996 r. (Dz. U. z 2002 r. Nr 83, poz. 750). Umowa weszła w życie w stosunku do Polski 18 stycznia 2002 r. W umowie zawarto klauzulę zgodności. Artykuł 102 umowy stanowi: „[u]mowa niniejsza nie narusza praw i obowiązków Umawiających się Stron wynikających z innych zawartych przez nie umów międzynarodowych".

[331] W wykazie umów mających pierwszeństwo przed rozp. Rzym II brak jest jednak umowy polsko-mongolskiej z 14 września 1971 r. W doktrynie wskazuje się, że mogłoby to być spowodowane wątpliwościami w kwestii stosunku tej umowy względem nowej umowy polsko-mongolskiej z 19 października 1998 r. (umowa między Rzecząpospolitą Polską a Mongolią o pomocy prawnej i stosunkach prawnych w sprawach cywilnych, rodzinnych, pracowniczych i karnych, sporządzona w Warszawie 19 października 1998 r., Dz. U. z 2003 r. Nr 43, poz. 370).

7.3. Stosunek konw. haskiej z 1971 r. do konwencji bilateralnych

7.3.1. Uwagi o charakterze ogólnym

Określiwszy stosunek wiążących Polskę umów dwustronnych do rozp. Rzym II przejść następnie należy do analizy ich korelacji względem konw. haskiej z 1971 r. Omawianą kwestię rozpatrzeć należy z perspektywy trzech rodzajów stosunków. Wyróżnić należy umowy bilateralne zawarte z państwami członkowskimi UE, umowy bilateralne zawarte z państwami sygnatariuszami konw. haskiej z 1971 r. oraz umowy bilateralne zawarte z państwami trzecimi, co w tym kontekście oznacza państwa niebędące ani państwami członkowskimi UE, ani państwami sygnatariuszami konw. haskiej z 1971 r. W każdej z trzech wymienionych sytuacji stosunek konw. haskiej z 1971 r. do konwencji bilateralnych kształtuje się w sposób odmienny.

7.3.2. Umowy bilateralne zawarte z państwami członkowskimi UE

W przypadku stosunków z państwami członkowskimi UE, z którymi Polska związana jest umowami dwustronnymi, w pierwszej kolejności należy odnieść się do zasady wynikającej z art. 28 ust. 1 rozp. Rzym II, zgodnie z którą konw. haska z 1971 r. ma pierwszeństwo względem rozp. Rzym II. Nasuwa się więc wniosek, że konw. haska z 1971 r. ma zastosowanie w stosunkach z państwami członkowskimi UE, z którymi wiązały Polskę umowy bilateralne, które na podstawie art. 28 ust. 2 rozp. Rzym II nie dochodzą do głosu, z uwagi na obowiązywanie rozporządzenia.

Przyjąć należy, że nawet jeżeli stan faktyczny jest w odpowiedni sposób sytuacyjnie powiązany z państwem członkowskim UE, które nie jest sygnatariuszem konw. haskiej z 1971 r., a z którym Polska zawarła umowę dwustronną, sąd polski powinien zastosować konw. haską z 1971 r. W istocie w takiej sytuacji ma miejsce jedynie zbieg norm rozp. Rzym II oraz konw. haskiej z 1971 r., co należy rozstrzygnąć na korzyść pierwszeństwa konw. haskiej z 1971 r. Z perspektywy polskich sądów sprzyja to również spójności wskazania prawa właściwego, które będzie ustalane jednolicie w oparciu o postanowienia konw. haskiej z 1971 r.

W omawianym kontekście w odniesieniu do umów: polsko-węgierskiej z 6 marca 1959 r., polsko-bułgarskiej z 4 grudnia 1961 r. oraz umowy polsko-rumuńskiej z 15 maja 1999 r. zachodzi szczególnie problematyczna sytuacja. Należy bowiem przyjąć, że zgodnie z zasadami

---

Nowe porozumienie nie zawiera uregulowań kolizyjnoprawnych, więc w literaturze przedmiotu wskazuje się, że normy prawa prywatnego międzynarodowego zamieszczone w umowie polsko-mongolskiej z 14 września 1971 r. obowiązują obok postanowień umowy z 19 października 1998 r. – zob. K. Pacuła, M. Szpunar, *Komentarz do art. 25* [w:] M. Pazdan (red.), *Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) Nr 593/2008 w sprawie prawa właściwego dla zobowiązań umownych (Rzym I). Komentarz* [w:] M. Pazdan (red.), *Prawo prywatne międzynarodowe. Komentarz. Część III. Międzynarodowe prawo zobowiązań*, Warszawa 2018, dostęp Legalis/el., nb 8 i cytowana tam literatura.

wynikającymi z prawa międzynarodowego publicznego, konw. haska z 1971 r. ustępuje im pierwszeństwa, gdyż zostały one zawarte przez umawiające się państwa przed wejściem w życie konw. haskiej z 1971 r. Jednocześnie, stosownie do art. 28 ust. 2 rozp. Rzym II, rozporządzenie ma przed tymi umowami pierwszeństwo.

Względem nich, jak wskazuje M. Czepelak „dochodzi do swoistego paradoksu", który polega na tym, że konw. haska z 1971 r. ustępuje im pierwszeństwa, te zaś ustępują pierwszeństwa rozp. Rzym II, które jednocześnie ustępuje pierwszeństwa konw. haskiej z 1971 r. Jako rozwiązanie tego problemu M. Czepelak proponuje stosowanie rozp. Rzym II w sytuacjach ograniczonych do stosunków polsko-węgierskich, polsko-bułgarskich i polsko-rumuńskich. Zdaniem tego autora, w świetle art. 28 ust. 2 rozp. Rzym II nie można zaakceptować dalszego stosowania wskazanych umów, gdyż ich postanowienia nie dochodzą do głosu wskutek obowiązywania rozporządzenia. W związku z tym rozp. Rzym II „zajmuje miejsce" tych umów dwustronnych i „korzysta z ich pierwszeństwa", zaś w pozostałych sytuacjach ustępuje konw. haskiej z 1971 r. Powodowałoby to, że względem art. 45B ust. 1 umowy polsko-węgierskiej z 6 marca 1959 r., art. 47 ust. 2 umowy polsko-bułgarskiej z 4 grudnia 1961 r. oraz art. 42 ust. 1 umowy polsko-rumuńskiej z 15 maja 1999 r. konw. haska nie miałaby pierwszeństwa. Prawo właściwe dla odpowiedzialności pozaumownej za wypadek drogowy w sytuacjach ograniczonych do stosunków polsko-węgierskich, polsko-bułgarskich i polsko-rumuńskich należałoby ustalić na podstawie rozp. Rzym II[332].

Wydaje się, że trafniejsze stanowisko prezentuje Ł. Dyrda, który jest zdania, że w stosunkach z tymi państwami zastosowanie powinna znaleźć konw. haska z 1971 r. Wskazuje, że ustępowanie przez nią pierwszeństwa względem wcześniej zawartych konwencji dwustronnych wynika z konieczności poszanowania obowiązku dochowania uprzednio zaciągniętych zobowiązań ciążących na umawiających się państwach. Jednocześnie, w świetle art. 28 ust. 2 rozp. Rzym II umowy dwustronne zawarte między państwami członkowskimi UE ustępują pierwszeństwa rozp. Rzym II, zaś zgodnie z art. 28 ust. 1 rozporządzenie przyznaje pierwszeństwo konw. haskiej z 1971 r. Zasadnie przyjmuje więc, że w chodzi jedynie o zbieg norm rozp. Rzym II oraz konw. haskiej z 1971 r., co sprawia, że także w odniesieniu do tych sytuacji zastosowanie powinna znaleźć konw. haska z 1971 r. Na korzyść takiej interpretacji przemawia również to, że sprzyja ona spójności wskazania prawa właściwego z perspektywy

[332] M. Czepelak, *Międzynarodowe prawo zobowiązań…*, s. 101-102.

polskich sądów, które będzie ustalane na podstawie konw. haskiej z 1971 r. a nie wyjątkowo w oparciu o normy rozporządzenia[333].

7.3.3. Umowy bilateralne zawarte z państwami sygnatariuszami konw. haskiej z 1971 r.

Kolejna sytuacja odnosi się do państw związanych z Polską umowami bilateralnymi, które są jednocześnie sygnatariuszami konw. haskiej z 1971 r. Przypomnieć należy, że z uwagi na moment związania się przez Polskę konwencjami bilateralnymi, które zawierają normy kolizyjne wskazujące prawo właściwe dla zobowiązań pozaumownych oraz moment przystąpienia przez Polskę do konw. haskiej z 1971 r. znaczenia pozbawione jest to, że niektóre z wiążących Polskę porozumień bilateralnych zawierają klauzule zgodności[334].

W tego typu stosunkach przyjąć należy pierwszeństwo konw. haskiej z 1971 r., bowiem przystąpiły do niej obie strony umowy bilateralnej. Jak wskazano, do rozstrzygania konfliktów norm konwencyjnych zastosowanie mają reguły kolizyjne z konw. wiedeńskiej z 1969 r. W omawianej kwestii zastosowanie znajdzie reguła *lex posterior derogat legi priori* z art. 30 ust. 3 tej konwencji. Państwa mają bowiem możliwość modyfikowania zaciągniętych wobec siebie zobowiązań poprzez związanie się nową konwencją międzynarodową dotyczącą tych samych zagadnień[335]. Wobec tego, można uznać, że strony związane taką umową bilateralną postępują zgodnie zasadą przewidzianą w art. 15 konw. haskiej z 1971 r., z którego wynika jej pierwszeństwo przed innymi konwencjami międzynarodowymi, z wyjątkiem tych dotyczących specjalnych dziedzin, które zawierają postanowienia dotyczące cywilnej pozaumownej odpowiedzialności za wypadki drogowe[336].

Opisana sytuacja odnosi się do następujących umów: polsko-jugosłowiańskiej z 6 lutego 1960 r. (obowiązującej w stosunkach z Serbią, Czarnogórą, Chorwacją, Bośnią i Hercegowiną, Słowenią oraz Macedonią Północną)[337], polsko-czechosłowackiej z 21 grudnia

---

[333] Ł. Dyrda, *op. cit.*, s. 199.

[334] Klauzule te rozstrzygają bowiem jedynie o niesprzeczności zawieranej umowy ze zobowiązaniami prawnymi państw-stron wiążących je w chwili zawarcia umowy i nie wywierają wpływu na ich przyszłe zobowiązania. Polska związała się konw. haską z 1971 r. w momencie, gdy była już związana wskazanymi umowami bilateralnymi. Zawarte w nich klauzule zgodności się do niej nie odnoszą, gdyż związanie konw. haską z 1971 r. stanowi później zaciągnięte zobowiązanie. Klauzule spójności systemowej ustanowiono w umowie polsko-ukraińskiej z 24 maja 1993 r. oraz polsko-białoruskiej z 26 października 1994 r. Stąd w czasie, gdy państwa te nie były jeszcze związane postanowieniami konw. haskiej z 1971 r. niektórzy autorzy przyjmowali, że pierwszeństwo konw. wypadkowej wynika z tego, że umowy te zawierają generalne klauzule zgodności – zob. M. Czepelak, *Umowa międzynarodowa…*, s. 275-276.

[335] Ł. Dyrda, *op. cit.*, s. 192.

[336] M. Czepelak, *Umowa międzynarodowa…*, s. 275.

[337] Wszystkie te państwa są sukcesorami byłej Federalnej Republiki Ludowej Jugosławii, wobec której omawiana konwencja haska weszła w życie już 16 grudnia 1975 r.

1987 r. (obowiązującej w stosunkach z Czechami i Słowacją)[338], polsko-litewskiej z 26 stycznia 1993 r., polsko-ukraińskiej z 24 maja 1993 r., polsko-łotewskiej z 23 lutego 1994 r.[339] oraz polsko-białoruskiej z 26 października 1994 r.

W omawianym kontekście szczególnie istotny jest więc moment związania się konw. haską z 1971 r. przez te państwa[340]. Jednym z ostatnich sygnatariuszy konw. haskiej z 1971 r. jest Ukraina, w stosunku do której konwencja weszła w życie 18 grudnia 2011 r.[341]

W kontekście prowadzonych już rozważań, wydaje się również, że pierwszeństwo konw. haskiej z 1971 r. w stosunkach między państwami członkowskimi UE będącymi stronami wskazanych umów dwustronnych (tj. Litwa, Łotwa, Chorwacja, Słowenia, Czechy i Słowacja) wynika obecnie z tego, że na podstawie art. 28 ust. 2 rozp. Rzym II przewidziane w nich przepisy są „wypierane" przez przepisy rozporządzenia.

7.3.4. Umowy bilateralne zawarte z państwami trzecimi

Trzecia ze wskazanych sytuacji dotyczy stosunków z państwami trzecimi, tj. – w tym kontekście – niebędącymi ani państwami członkowskimi UE, ani państwami sygnatariuszami konw. haskiej z 1971 r.

Na tym tle znów nabiera znaczenia zagadnienie klauzul spójności systemowej przewidzianych w umowach bilateralnych. Przypomnieć należy, że klauzule te odnoszą się tylko do zobowiązań państw będących stronami danej umowy międzynarodowej w chwili jej zawarcia i nie wywierają wpływu na przyszłe zobowiązania. W odniesieniu do umów zawierających normy kolizyjne dotyczące odpowiedzialności pozaumownej zawartych z państwami, które nie przystąpiły do konw. haskiej z 1971 r. i nie są państwami członkowskimi UE, generalną klauzulę zgodności zawarto w umowie polsko-rosyjskiej z 16 września 1996 r. Polska związała się postanowieniami tej umowy przed przystąpieniem do konw. haskiej z 1971 r. Oznacza to, że zawarta w niej klauzula zgodności nie odnosi się do zobowiązania wynikającego z przystąpienia do konw. haskiej z 1971 r. z racji tego, że zostało ono zaciągnięte później. Powyższe sprawia, że w stosunkach Federacją Rosyjską przyjąć należy pierwszeństwo konwencji bilateralnej[342].

---

[338] Państwa te są następcami prawnymi Czechosłowacji, która stała się stroną konwencji haskiej o prawie właściwym dla wypadków drogowych w dniu 11 lipca 1976 r.
[339] M. Czepelak, *Umowa międzynarodowa…*, s. 276.
[340] Daty przystąpienia poszczególnych państw sygnatariuszy oraz daty wejścia w życie konwencji dostępne są na oficjalnej stronie Haskiej Konferencji Prawa Prywatnego Międzynarodowego: https://www.hcch.net/en/instruments/conventions/status-table/?cid=81 (dostęp: 14.04.2025).
[341] Należy jednak przyjąć, że przed tą datą w stosunkach polsko-ukraińskich pierwszeństwo miały normy zawarte w umowie polsko-ukraińskiej z 24 maja 1993 r.
[342] W doktrynie prezentuje się jednak również pogląd przeciwny – zob. M. Czepelak, *Umowa międzynarodowa…*, s. 275.

Podobnie, konw. haska z 1971 r. ustępuje pierwszeństwa względem następujących przepisów umów bilateralnych: art. 39 ust. 2 umowy polsko-mongolskiej z 14 września 1971 r., art. 24 ust. 2 umowy między Polską a Koreańską Republiką Ludowo-Demokratyczną z 28 września 1986 r., art. 38 umowy polsko-wietnamskiej z 22 marca 1993 r.[343]. Umowy te nie zawierają generalnych klauzul zgodności. Niemniej jednak biorąc pod uwagę, że Polska przystąpiła do konw. haskiej z 1971 r. będąc już związana postanowieniami tychże umów, nie wpływa to na zagadnienie ich wzajemnej relacji. Zgodnie z regułami prawa międzynarodowego publicznego, o ile nie ma w tej kwestii innych postanowień, umowa zawarta później przez umawiające się państwa ustępuje pierwszeństwa konwencjom zawartym przez nie wcześniej[344].

7.4. Orzecznictwo sądów polskich w zakresie stosowania umów bilateralnych

Biorąc pod uwagę natężenie przygranicznego ruchu samochodowego, nie dziwi fakt, że problematyka relacji konw. haskiej z 1971 r. i konwencji bilateralnych zawartych z sąsiadującymi państwami była poruszana w orzecznictwie polskich sądów.

Pierwszeństwo konw. haskiej z 1971 r. przed postanowieniami umowy polsko-ukraińskiej z 24 maja 1993 r. przyjęto w wyroku SA w Warszawie z dnia 22 listopada 2013 r.[345], który dotyczył wypadku drogowego mającego miejsce na terenie Ukrainy spowodowanego przez obywatela polskiego, w którym poszkodowany został obywatel Ukrainy. Sąd wskazał, że art. 97 umowy polsko ukraińskiej zawiera klauzulę zgodności, zgodnie z którą umowa nie narusza postanowień innych umów obowiązujących jedną lub obie umawiające się strony. Tym samym, zdaniem sądu, obowiązującej w Polsce konw. haskiej z 1971 r. przysługuje przed nią pierwszeństwo. W wyroku podzielono więc pogląd o skuteczności klauzul zgodności *pro futuro*[346]. W wyroku SA w Warszawie z 28.07.2009 r. również przyjęto pierwszeństwo konw. haskiej z 1971 r. przed polsko-białoruską konwencją bilateralną, choć w uzasadnieniu nie powołano się na konkretną wykładnię skuteczności klauzuli zgodności przewidzianej w umowie, ale na art. 1 § 1 obowiązującej wówczas ustawy p.p.m. z 1965 r.[347]

Zdarza się jednak, że sądy nie podejmują szczegółowych rozważań w kwestii pierwszeństwa norm przewidzianych w konwencjach bilateralnych. Tak np. w wyroku SO w

---

[343] W kwestii pierwszeństwa tychże umów – zob. również M. Czepelak, *Umowa międzynarodowa…*, s. 290-291.
[344] Ł. Dyrda, *op. cit.*, s. 198.
[345] Wyrok SA w Warszawie z 22.11.2013, I ACa 784/13, LEX nr 1444919. Podobnie przyjęto, jak się wydaje, w wyroku SO w Warszawie z 13.03.2013, II C 533/12, niepubl. (wyrok sądu pierwszej instancji).
[346] Omawiany wyrok dotyczył wypadku mającego miejsce 28.07.2005, a więc przed przystąpieniem Ukrainy do konw. haskiej z 1971 r., w stosunku do której konwencja weszła w życie 18.12.2011. Obecnie więc pierwszeństwo konw. haskiej w stosunkach z Ukrainą wynika z tego, że obie strony konwencji bilateralnej są jednocześnie stronami konw. haskiej z 1971 r. – zob. również M. Pilich, *Komentarz do art. 35* [w:] J. Turłukowski, M. Pilich, *Polsko-ukraińska umowa o pomocy prawnej…*, pkt 2.
[347] Wyrok SA w Warszawie z 28.07.2009, I ACa 341/09, LEX nr 580218.

Sieradzu z dnia 2 października 2019 r., w którym nie przesądzając o pierwszeństwie żadnej z umów wskazano prawo właściwe na podstawie łącznika prawa miejsca wypadku[348]. Podobnie postąpił SA w Białymstoku w wyroku z dnia 22 sierpnia 2014 r., którego stan faktyczny był powiązany z Republiką Litewską[349].

Niekiedy jednak sądy błędnie przyjmują pierwszeństwo konkretnej konwencji bilateralnej. Tak np. w wyroku SA w Warszawie z 7.03.2019 r.[350], w którym z uzasadnienia wynika, że sąd pierwszej instancji przyjął właściwość prawa polskiego na podstawie art. 35 ust. 1 umowy polsko-ukraińskiej, ignorując obowiązywanie konw. haskiej z 1971 r., którą związane są zarówno Polska, jak i Ukraina.

[348] Wyrok SO w Sieradzu z 2.10.2019, I Ca 367/19, LEX nr 2747153. Sąd wskazał, że „zgodnie z konwencją haską z dnia 4 maja 1971 r. o prawie właściwym dla wypadków drogowych, do oceny odpowiedzialności cywilnej za wypadek właściwe jest prawo państwa wypadku (*lex loci delicti*). Tak samo kwestia prawa właściwego została uregulowana w art. 35 ust. 1 umowy między Rzeczpospolitą Polską a Ukrainą o pomocy prawnej i stosunkach prawnych w sprawach cywilnych i karnych".

[349] Wyrok SA w Białymstoku z 22.08.2014, I ACa 268/14, LEX nr 1506675. Wyrok dotyczył wypadku drogowego na terenie Polski mającego miejsce przed wejściem w życie rozp. Rzym II, w którym poszkodowana została obywatelka Litwy. W wyroku wskazano, że „w ocenie Sądu prawem właściwym znajdującym zastosowanie w sprawie winno być prawo litewskie, o czym przesądza art. 34 Prawa prywatnego międzynarodowego w zw. z art. 15 Konwencji o prawie właściwym dla wypadków drogowych, sporządzonej w H. dnia 4 maja 1971 r., której sygnatariuszami były m.in. Polska i Litwa w zw. z art. 38 ust. 1 bilateralnej umowy polsko-litewskiej z 26 stycznia 1993 r. regulującej pozaumowną odpowiedzialność cywilną za wypadki drogowe".

[350] Wyrok SA w Warszawie z 7.03.2019, I ACa 1810/17, LEX nr 2668844.

§ 3. PROBLEMATYKA ZAKRESU ZASTOSOWANIA REGULACJI WSKAZUJĄCYCH PRAWO WŁAŚCIWE DLA TRANSGRANICZNYCH WYPADKÓW DROGOWYCH

1. Uwagi wstępne

Określenie zakresów zastosowania: czasowego, terytorialnego i przedmiotowego konw. haskiej z 1971 r. i rozp. Rzym II jest szczególnie istotne z uwagi na zachodzące między nimi różnice. Rozporządzenie Rzym II jest regulacją o charakterze ogólnym, która reguluje niemal całość problematyki zobowiązań pozaumownych. Sprawia to, że zakres jego zastosowania jest znacznie szerszy niż wyspecjalizowanej, tj. dotyczącej konkretnego wycinka odpowiedzialności pozaumownej konw. haskiej z 1971 r.

Dodatkowe wyzwania w kontekście tej problematyki wiążą się ze zdarzeniami sytuującymi się na niejako na styku zakresów przedmiotowych poszczególnych regulacji, do których zaliczyć należy wypadki z udziałem pojazdów używanych w związku z wykonywaniem władzy publicznej oraz wypadki z udziałem pojazdów autonomicznych.

2. Zakres zastosowania konw. haskiej z 1971 r.

2.1. Zakres czasowy

Tekst konwencji haskiej o prawie właściwym dla wypadków drogowych został uzgodniony podczas XI Sesji Haskiej Konferencji Prawa Prywatnego Międzynarodowego w 1968 r.[351] Zgodnie z jej art. 17 konwencja wchodzi w życie sześćdziesiątego dnia po złożeniu trzeciego dokumentu ratyfikacyjnego przez jedno z państw reprezentowanych na XI Sesji Haskiej Konferencji Prawa Prywatnego Międzynarodowego. Pierwszymi państwami, które ją ratyfikowały były Austria, Belgia oraz Francja[352]. Moc obowiązującą w Polsce konwencja uzyskała 28 maja 2002 r.[353]. Od tego momentu korzystała więc z pierwszeństwa w zakresie jej

[351] Postanowienia dotyczące ratyfikacji konwencji zostały zawarte w art. 16 do art. 21. Zagadnienie to zasadniczo wchodzi w zakres prawa międzynarodowego publicznego i nie będzie omawiane w niniejszej pracy.

[352] W stosunku do tych państw konwencja weszła w życie 3 czerwca 1975 r., co potwierdzano również w orzecznictwie – zob. np. wyrok Tribunal civil de Malines z 2.02.1982, Rechtskundig Weekblad 1983-84, s. 597 (Belgia) oraz wyrok Cour de cassation z 12.05.1981, no. 80-10.645, RCDIP 1982, s. 750 (Francja), cyt. za: M. Sumampouw, *Les nouvelles conventions de La Haye: leur application par les juges nationaux, t. III*, Dordrecht 1984, s. 152-153. Daty przystąpienia pozostałych państw oraz wejścia w życie konwencji dostępne są na oficjalnej stronie Haskiej Konferencji Prawa Prywatnego Międzynarodowego:
https://www.hcch.net/en/instruments/conventions/status-table/?cid=81 (dostęp: 14.04.2025).

[353] Ustawa z 5 lipca 2001 r. o ratyfikowaniu Konwencji o prawie właściwym dla wypadków drogowych (Dz. U. z 2001 r. Nr 90, poz. 993); Oświadczenie rządowe z dnia 23 kwietnia 2002 r. w sprawie mocy obowiązującej Konwencji o prawie właściwym dla wypadków drogowych, sporządzonej w Hadze dnia 4 maja 1971 r. (Dz. U. z 2003 r. Nr 63, poz. 586); Tekst konwencji w tłumaczeniu na język polski (Dz. U. z 2003 r. Nr 63, poz. 585).

obowiązywania przed dotychczas obowiązującymi normami kolizyjnymi zawartymi w art. 31 polskiej ustawy p.p.m. z 1965 r.

2.2. Zakres terytorialny

W literaturze przedmiotu wyróżnia się terytorialny zakres obowiązywania danej regulacji oraz terytorialny zakres zastosowania norm kolizyjnych. Ten pierwszy odnosi się do zbioru państw, w których dany akt prawny stanowi normy kolizyjne *legis fori*. Drugie pojęcie oznacza zbiór sytuacji, dla których normy kolizyjne zawarte w danej regulacji wskazują prawo właściwe (tzw. zakres sytuacyjny)[354].

Nawiązując do tego podziału stwierdzić należy, że z punktu widzenia terytorialnego zakresu zastosowania norm, w konw. haskiej z 1971 r. zawarto normy o uniwersalnym charakterze, o czym stanowi jej art. 11. Zgodnie z jego treścią artykuły od 1 do 10 konwencji stosuje się niezależnie od jakiegokolwiek warunku wzajemności, nawet wówczas, gdy prawo właściwe nie jest prawem jednego z umawiających się państw[355]. Konwencja zawiera zupełne normy kolizyjne, które rozstrzygają kolizje zachodzące między wszystkimi krajowymi porządkami prawnymi i potencjalnie wskazać mogą jako właściwe prawo każdego państwa. Oznacza to, że zastosowanie konw. haskiej z 1971 r. nie jest zależne od wymogu, aby sprawa była powiązana z jednym lub większą liczbą umawiających się państw. Sądy lub inne podmioty państw sygnatariuszy konw. haskiej z 1971 r. mają obowiązek stosowania przewidzianych w niej norm kolizyjnych za każdym razem, gdy poszukują prawa właściwego dla kwestii objętej zakresem przedmiotowym konwencji[356]. W literaturze wskazuje się więc, że art. 11 konw. wprowadza zasadę uniwersalizmu oraz zasadę braku wymagania wzajemności[357]. Podczas prac nad konwencją przyjęcie przedstawionego rozwiązania uzasadniano względami praktycznymi[358].

---

[354] M. Czepelak, *Międzynarodowe prawo zobowiązań…*, s. 85-87. „Terytorialny zakres obowiązywania" czy „zakres sytuacyjny" nie są jednak jedynymi funkcjonującymi w rodzimym piśmiennictwie nazwami określającymi, że dana norma kolizyjna wskazuje prawo właściwe dla określonych stanów faktycznych powiązanych w odpowiedni sposób z jednym lub wieloma państwami – zob. K. Pacuła, *O „zakresie przedmiotowym" i „zakresie sytuacyjnym"…*, 60-61.

[355] Zob. np. wyrok Arrondissementsrechtbank Alkmaar (Holandia) z 9.08.1984, NIPR 1985, nr 151, który dotyczył stanu faktycznego powiązanego z Republiką Federalną Niemiec, która nie jest związana konwencją, co zdaniem sądu nie stało na przeszkodzie jej zastosowania, cyt. za: M. Sumampouw, *Les nouvelles conventions de La Haye: leur application par les juges nationaux, t. IV*, Dordrecht-Boston-London 1994, s. 136.

[356] Ł. Dyrda, *op. cit.*, s. 186-187, 192-193.

[357] M. Jagielska, *Komentarz do art. 11* [w:] M. Pazdan (red.), *Konwencja o prawie właściwym dla wypadków drogowych…*, nb 1-2.

[358] E. Essén, *Raport wyjaśniający*, s. 34. W ówczesnej doktrynie uniezależnienie stosowania konwencji od jakiegokolwiek warunku wzajemności oceniano pozytywnie, wskazując, że takie rozwiązanie powinno przyczynić się do zwiększenia jednolitości rozstrzygnięć – zob. J.G. Castel, P.-A. Crépeau, *Views from Canada*, Am.J.Comp.L 1971, Vol. 19, No. 1, s. 20.

Jeżeli zaś chodzi o terytorialny zakres obowiązywania konwencji to wskazać należy, że została przyjęta przez 21 państw[359]. Konwencja zawiera również specjalne reguły dla państw niemających jednolitego systemu prawnego: art. 12[360], art. 13[361] oraz art. 14[362], które najczęściej mają zastosowanie w stosunku do państw o ustroju federalnym, gdyż państwa te często charakteryzują się odrębnościami w kwestii systemów prawnych w swoich poszczególnych częściach składowych.

2.3. Zakres przedmiotowy

2.3.1. Zakres przedmiotowy w ujęciu pozytywnym

2.3.1.1. Metoda kwalifikacji

Ustalanie zakresu przedmiotowego konwencji wiąże się z koniecznością określenia znaczenia używanych w niej pojęć. Powyższe zaś prowadzi do kluczowego dla całej dziedziny prawa kolizyjnego zagadnienia kwalifikacji norm. Jak wskazuje M. Pazdan, zabieg ten oznacza

---

[359] Zob. rozdział I, § 2, pkt 2.2.2 niniejszego opracowania.

[360] W art. 12 konw. haskiej z 1971 r. wskazano, że każdą jednostkę terytorialną stanowiącą część państwa niemającego jednolitego systemu prawnego uważa się za państwo, jeżeli ma swój własny system prawny pozaumownej odpowiedzialności za wypadki drogowe. W sprawach, w których prawem właściwym może być prawo państwa o niejednolitym systemie prawnym w raporcie wyjaśniającym rekomendowano stosowanie następujących rozwiązań różniących się w zależności od tego, jaki łącznik będzie miał zastosowanie. Jeżeli więc prawem właściwym wskazanym na podstawie odpowiednich postanowień konwencji okaże się prawo miejsca wypadku to zastosowanie będzie mieć prawo danej jednostki terytorialnej. Jeżeli zaś prawem właściwym będzie prawo miejsca rejestracji, to zastosowanie będzie mieć prawo jednostki terytorialnej, w której zarejestrowano pojazd. W przypadku, gdy pojazdy nie są rejestrowane w jednostkach terytorialnych państwa niemającego jednolitego systemu prawnego tylko ogólnie dla całego kraju, w raporcie wyjaśniającym rekomenduje się stosowanie zasady z art. 6, tj. prawem właściwym będzie prawo jednostki terytorialnej, w której pojazd stale stacjonuje. Zob. E. Essén, *Raport wyjaśniający*, s. 36.

[361] W art. 13 konw. haskiej z 1971 r. wskazano, że państwo niemające jednolitego systemu prawnego nie jest zobowiązane do stosowania konwencji do wypadków, które nastąpiły w tym państwie, a które dotyczyły jedynie pojazdów zarejestrowanych w jednostkach terytorialnych tego państwa. Z treści prac legislacyjnych wynika, że artykuł ma na celu zniwelowanie jakichkolwiek niejasności w kontekście artykułu poprzedzającego, który, przy przyjęciu odpowiedniej interpretacji, może wydawać się nakładać na państwa o niejednolitym systemie prawnym obowiązek stosowania konwencji w do wypadków, do których doszło na terenie tegoż kraju. Zob. E. Essén, *Raport wyjaśniający*, s. 37; Ch.S. Armstrong, *op. cit.*, s. 94. Konwencja w omawianej kwestii daje więc państwom niemającym jednolitego systemu prawnego swobodę w podjęciu decyzji, czy będzie ona stosowana również, jak określa M. Jagielska, do „wewnętrznie transgranicznych" wypadków drogowych – zob. M. Jagielska, *Komentarz do art. 12* [w:] M. Pazdan (red.), *Konwencja o prawie właściwym dla wypadków drogowych…*, nb 3.

[362] W art. 14 konw. haskiej z 1971 r. zawarto tzw. klauzulę federalną (ang. *the federal clause*). Stanowi on, że państwo niemające jednolitego systemu prawnego może w czasie podpisania, ratyfikacji lub przystąpienia oświadczyć, że niniejszą konwencję stosuje się do wszystkich jego systemów prawnych, tylko do jednego lub kilku z nich, oraz może zmienić swe oświadczenie w każdym czasie później przez złożenie nowego. Konieczność wprowadzenia tego artykułu uzasadniano tym, że brak klauzuli federalnej w konwencjach stanowi utrudnienie dla państw o strukturze federacyjnej, gdyż niektóre z nich nie mają uprawnień ustrojowych (konstytucyjnych) do nakładania na inne jednostki składowe federacji zobowiązań wynikających z ratyfikacji konwencji międzynarodowych, jako że jednostki składowe niektórych federacji mogą mieć zapewnioną autonomię w tym zakresie. Zob. E. Essén, *Raport wyjaśniający*, s. 37; P.M. North, *Hague Conventions and the Reform of English Conflict of Laws*, Dalhousie Law Journal 1981, Vol. 6, No. 3, s. 421. Szerzej w kwestii – zob. H. Allan Leal, *Federal State Clauses and the Conventions of the Hague Conference on Private International Law*, Dalhousie Law Journal 1984, Vol. 8, No. 2, s. 257-283). Dotychczas żadne państwo-strona Konwencji nie skorzystało z możliwości złożenia oświadczenia z art. 14 konwencji – zob. M. Jagielska, *Komentarz do art. 14* [w:] M. Pazdan (red.), *Konwencja o prawie właściwym dla wypadków drogowych…*, nb 3.

„wykładnię wyrażeń określających zakres normy kolizyjnej, podejmowaną w celu ustalenia przesłanek jej stosowania”[363].

W omawianej regulacji nie zamieszczono jednak żadnego rozwiązania w tej kwestii, pozostawiając odpowiedź na to pytanie państwom stronom konwencji. Analizując *travaux préparatoires*, zauważyć jednak można, że twórcy konwencji zwracali uwagę, że ówcześnie w większości państw największe znaczenie metoda kwalifikacji według prawa merytorycznego obowiązującego w siedzibie sądu orzekającego (według *legis fori*)[364]. Nie oznacza to jednak, że opowiadali się za przyjęciem tej metody[365], gdyż odnosili się do niej krytycznie. Wskazywano, że przyjęcie kwalifikacji pojęć według *legis fori* rodzi ryzyko niejednolitego rozumienia pojęć użytych w konwencji, a w konsekwencji odmiennej praktyki jej stosowania w poszczególnych państwach, w szczególności z uwagi na odmienną interpretację zagadnień odpowiedzialności kontraktowej i deliktowej. Nie rozstrzygając ostatecznie kwestii kwalifikacji, twórcy konwencji uznali za zasadne pozostawienie jej dalszemu rozwojowi prawa kolizyjnego postulując, że należy posługiwać się metodą kwalifikacji przyjmowaną w prawie państwa *fori*[366].

Współcześnie kluczową rolę odgrywa kwalifikacja autonomiczna oraz kwalifikacja funkcjonalna (według kolizyjnej *legis fori*). Pierwsza z metod zakłada ustalanie treści pojęć zamieszczonych w hipotezie normy kolizyjnej przez porównanie zbliżonych instytucji z różnych systemów prawnych, dążąc tym samym do uniezależnienia norm kolizyjnych prawa prywatnego międzynarodowego od prawa merytorycznego. Druga z metod, uwzględniając szczególną rolę norm kolizyjnych zakłada, że wykładnia występujących w normach kolizyjnych wyrażeń powinna być dokonywana samodzielnie na użytek tych norm, niezależnie od ich przyjętego rozumienia na gruncie własnego prawa merytorycznego. Takie podejście sprzyja osiągnięciu międzynarodowej harmonii rozstrzygnięć[367].

Wydaje się jednak, że stosowanie metody kwalifikacji przyjmowanej w państwie *fori* może powodować, że jednolita wykładnia pojęć użytych w konw. haskiej z 1971 r. nie będzie do końca zagwarantowana[368]. Jest tak, tym bardziej że brak jest ponadpaństwowego organu

---

[363] M. Pazdan, *Prawo prywatne międzynarodowe*, wyd. 15, Warszawa 2012, s. 58, nb 69.
[364] Jak wskazano w Raporcie wyjaśniającym: „[t]he Conference did not think it wise to include a rule on characterization in the Convention; consequently, the general conflicts rules in each of the Contracting States will apply to this matter and in the majority of cases the characterization will be effected by the law of the forum” – zob. E. Essén, *Raport wyjaśniający*, s. 7; P. Bourel, *Glosa do wyroku Cour de cassation z 6.5.1981*, RCDIP 1981, s. 682-683.
[365] Tak zdaje się przyjmować K. Pacuła, *O „zakresie przedmiotowym” i „zakresie sytuacyjnym”…*, s. 67.
[366] L. Forget, *op. cit.*, s. 69; E. Essén, *Raport wyjaśniający*, s. 7-8.
[367] M. Pazdan, *Prawo prywatne międzynarodowe*, s. 60-61, nb 73-74. W kwestii metod kwalifikacji – zob. K. Pacuła, *Kwalifikacja w prawie prywatnym międzynarodowym…*, s. 110-111.
[368] J.G. Castel, P.-A. Crépeau, *op. cit.*, s. 19.

sądowego, który miałaby jurysdykcję w zakresie interpretacji postanowień konwencji haskich dążąc do zapewnienia ich jednolitej wykładni[369]. Z pewnością jednak, stosując postanowienia konwencji, sędziowie powinni mieć na względzie jej szczególny charakter, a więc to, że jej celem jest ujednolicenie norm kolizyjnych. Interpretacja konwencji musi być dokonywana w świetle jej celów, a więc w taki sposób, aby zapewnić jej jednolite stosowanie[370]. Dążenie do ujednolicenie wymaga także zgodnego rozumienia zakresów jej norm.

2.3.1.2. Preambuła konwencji

Omówienie zakresu przedmiotowego konw. haskiej z 1971 r. rozpocząć należy od analizy preambuły[371], która służy przede wszystkim jego uściśleniu[372]. Jej treść wskazuje, że konwencja obejmuje jedynie wycinek kolizyjnoprawnej problematyki odpowiedzialności pozaumownej. Dookreślenie to było niezbędne, gdyż pierwotnie planowano ujęcie tego zagadnienia w sposób znacznie szerszy[373]. Wskazano również, że konwencja ustanawia „wspólne przepisy o prawie właściwym", co oznacza, że poza zakresem regulacji pozostawiono zagadnienie jurysdykcji czy uznawanie i wykonywanie wyroków[374].

2.3.1.3. Artykuł 1 konwencji

Najistotniejsze postanowienia w kwestii zakresu przedmiotowego przewidziano w art. 1 konw. haskiej z 1971 r. W pierwszym akapicie stanowi, że konwencja określa prawo właściwe dla pozaumownej odpowiedzialności cywilnej wynikającej z wypadków drogowych, niezależnie od rodzaju postępowania, w którym dochodzi do tej odpowiedzialności[375]. Wynika z tego kilka, choć niemal oczywistych, to niewątpliwe kluczowych kwestii.

Po pierwsze, konwencja ujednolica przepisy kolizyjne w zakresie prawa właściwego dla cywilnej odpowiedzialności pozaumownej powstałej wskutek zaistnienia zdarzenia będącego wypadkiem drogowym. Po drugie, obejmuje swoim zakresem jedynie stany faktyczne z

[369] A.E. von Overbeck, *op. cit.*, s. 60.
[370] Zob. rozdział I, § 2, pkt 2.3 niniejszego opracowania.
[371] Ma ona następującą treść: „Państwa-Sygnatariusze niniejszej konwencji, pragnąc ustanowić wspólne przepisy o prawie właściwym dla pozaumownej odpowiedzialności cywilnej wynikającej z wypadków drogowych, postanowiły w tym celu zawrzeć konwencję i uzgodniły następujące postanowienia".
[372] E. Essén, *Raport wyjaśniający*, s. 6.
[373] Zob. rozdział I, § 2, pkt 2.1 niniejszego opracowania.
[374] E. Essén, *Raport wyjaśniający*, s. 7.
[375] Wersja angielska ma następujące brzmienie: [t]he present Convention shall determine the law applicable to civil non-contractual liability arising from traffic accidents, in whatever kind of proceeding it is sought to enforce this liability. Wersja francuska: [l]a présente Convention détermine la loi applicable à la responsabilité civile extracontractuelle découlant d'un accident de la circulation routière, quelle que soit la nature de la juridiction appelée à en connaitre.

elementem obcym[376]. Po trzecie, regulacja dotyczy jedynie prawa właściwego dla odpowiedzialności cywilnej, choć konwencja wskaże prawo właściwe „niezależnie od rodzaju postępowania, w którym dochodzi się odpowiedzialności". Oznacza to, że może mieć ona również zastosowanie w innych procedurach, nie tylko tych o charakterze cywilnoprawnym. Najczęściej będzie tak sytuacji, w których zagadnienie odpowiedzialności cywilnej jest rozpatrywane przed sądem karnym. Powiązanie to musi mieć jedynie proceduralny charakter[377].

Przykładowo, w Belgii to tzw. Trybunały Policyjne (niderl. *Politierechtbank*, fr. *Tribunal de police*) sprawują jurysdykcję jako sąd karny będąc jednocześnie właściwe do rozpatrywania roszczeń cywilnoprawnych wynikającymi z wypadków drogowych i tym samym stosują konw. haską z 1971 r.[378]

W tym kontekście na tle polskiego systemu prawnego należy zwrócić uwagę na brzmienie art. 46 § 1 Kodeksu karnego[379]. Przepis stanowi, że sąd karny może orzec obowiązek naprawienia szkody wyrządzonej przestępstwem lub zadośćuczynienia za doznaną krzywdę „stosując przepisy prawa cywilnego". W doktrynie wskazuje się, że art. 46 § 1 k.k. dotyczy wyłącznie przepisów prawa cywilnego materialnego (a więc z wyłączeniem przepisów prawa cywilnego procesowego). Sformułowanie to należy rozumieć szeroko jako „wszelkie przepisy prawa prywatnego normujące odpowiedzialność odszkodowawczą, której źródłem jest delikt"[380]. Wydaje się więc, że konieczność stosowania przepisów prawa cywilnego, o której mowa w przepisie obejmuje również stosowanie norm kolizyjnych, w przypadku, gdy stan faktyczny charakteryzuje się występowaniem elementu obcego, który uzasadniałby poszukiwanie prawa właściwego w oparciu o konw. haską z 1971 r.

---

[376] Tak jak wspomniano powyżej istnieje jednak możliwość stosowania konwencji do spraw „wewnętrznie transgranicznych", tj. pomiędzy poszczególnymi częściami składowymi państw niemających jednolitego systemu prawnego.

[377] E. Essén, *Raport wyjaśniający*, s. 7; H. Fischer, *op. cit.*, s. 193. W raporcie wyjaśniającym wspomina się również o możliwości stosowania konwencji w postępowaniu administracyjnym. Przyjęte rozwiązanie aprobowano w ówczesnej doktrynie – zob. np. Y. Loussouarn, *La convention de La Haye…*, s. 10-11.

[378] Potwierdza to również orzecznictwo sądów belgijskich – zob. np. wyrok Cour d'appel de Gand z 19.11.1982; Rechtskundig Weekblad 1982-83, s. 1932, cyt. za: M. Sumampouw, *Les nouvelles conventions (t. III)…*, s. 150-151. Jeżeli chodzi o nowsze orzecznictwo – zob. np. wyroki Politierechtbank West-Vlaanderen, Afdeling Brugge z 18.06.2014, Openbaar Ministerie t/ W.T. en M.L.S.; Politierechtbank Brugge z 27.01.2012, K.D./MMA IARD 11A212; Politierechtbank Brugge z 16.09.2011, J.M. t/ NV A.S, cyt. za: E. Lein, S. Migliorini, C. Bonzé (red.), *British Institute of International and Comparative Law (BIICL). Study on the Rome II Regulation (EC) 864/2007 on the law applicable to non contractual obligations*, London 2021 (cytowany dalej jako: *Raport BIICL*), s. 125, 133. Przykładów dostarcza również orzecznictwo francuskie – zob. np. wyrok Cour de cassation z 6.05.1981, RCDIP 1981, s. 679-686 z glosą P. Bourela.

[379] Ustawa z dnia 6 czerwca 1997 r. Kodeks karny (t.j. Dz. U. z 2024 r. poz. 17 ze zm.), cytowana dalej jako: k.k.

[380] J. Majewski, *Komentarz do art. 46* [w:] A. Błachnio, J. Kosonoga-Zygmunt, P. Zakrzewski, J. Majewski (red.), *Kodeks karny. Komentarz*, Warszawa 2024, dostęp LEX/el., pkt 7.

2.3.1.4. Pojęcie pozaumownej odpowiedzialności cywilnej

Kolejną istotną informacją zawartą w art. 1 jest to, że konwencja określa prawo właściwe dla pozaumownej odpowiedzialności cywilnej (ang. *the civil non-contractual liability*, fr. *la responsabilité civile extracontractuelle*)[381]. Z powyższego wynika, że konwencja wskaże prawo właściwe dla roszczeń odszkodowawczych wynikających z pozaumownej odpowiedzialności cywilnej w następstwie wypadku drogowego, niezależnie czy jest on wynikiem odpowiedzialności na zasadzie winy czy ryzyka. Jednocześnie oznacza to, że z zakresu przedmiotowego konwencji wyłączona jest odpowiedzialność kontraktowa[382]. Tym samym, prawo właściwe wskazane na podstawie konwencji nie będzie obejmować możliwych roszczeń z tytułu istniejącego już wcześniej między stronami stosunku obligacyjnego, które powstały z związku z wypadkiem. Poszukując prawa właściwego do oceny skutków naruszenia zobowiązania umownego, należy odwołać się do odpowiednich przepisów kolizyjnych państwa *fori*[383].

W tym kontekście szczególne problematyczna była kwestia kwalifikacji przewozów odpłatnych oraz nieopłatnych, dokonywanych z grzeczności (ang. *the gratuitous transport, the non-gratuitous transport*, fr. *le transport bénévole, le transport à titre onéreux*)[384]. Mimo pierwotnych założeń[385], konwencja nie poświęca im odrębnej normy kolizyjnej milcząc w tej kwestii[386]. Twórcy konwencji wskazywali jednak, że przyjęcie kwalifikacji kontraktowej dla wypadków, do których doszło przy wykonywaniu umowy przewozu sprawiłoby, że konwencja straciłaby wiele ze swojego praktycznego znaczenia[387].

W tym kontekście warto przytoczyć wyrok francuskiego *Cour de cassation*, który zapadł na tle następującego stanu faktycznego. Dwie osoby zamieszkałe we Francji zawarły pisemną umowę o odbyciu podróży służbowej do Włoch, wykorzystując do tego pojazd jednej z nich i dzieląc się po równo wynikłymi z tego kosztami. W wyniku wypadku, do którego doszło na terenie Włoch, pasażer doznał szkody w postaci obrażeń. Należało więc rozstrzygnąć, czy

---

[381] W pierwotnym projekcie konwencji zakładano użycie pojęcia „odpowiedzialności deliktowej", które jest charakterystyczne dla systemów prawnych inspirowanych tradycją Kodeksu Napoleona – zob. *Avant-projet de Convention adopté par la Commission spéciale et Rapport de M. E. Essén* [w:] *Actes et documents de la Onzième session…*, s. 62. Na późniejszym etapie prac stwierdzono jednak, że pojęcie „odpowiedzialności pozaumownej" jest bardziej odpowiednie z punktu widzenia państw wywodzących się innych systemów prawnych, gdyż powoduje mniej wątpliwości interpretacyjnych – zob. Y. Loussouarn, *La convention de La Haye…*, s. 11.
[382] E. Essén, *Raport wyjaśniający*, s. 7.
[383] W. Klyta, *Prawo właściwe…* [w:] M. Pazdan (red.), *System…*, s. 884, nb 304.
[384] E. Essén, *Raport wyjaśniający*, s. 8.
[385] Zob. art. 4 pierwotnego projektu konwencji, *Avant-projet de Convention adopté par la Commission spéciale et Rapport de M. E. Essén* [w:] *Actes et documents de la Onzième session…*, s. 62.
[386] E. Essén, *Raport wyjaśniający*, s. 8; H. Batiffol, *La onzième session…*, s. 228-229; Y. Loussouarn, *La convention de La Haye…*, s. 11.
[387] E. Essén, *Raport wyjaśniający*, s. 8.

poszkodowany pasażer może skierować roszczenie deliktowe przeciwko francuskiemu kierowcy, które byłoby objęte konw. haską z 1971 r. Zdaniem sądu, zawarta umowa dotyczyła wyłącznie podziału kosztów podróży. Wykluczono w tym porządku zawarcie umowy przewozu, gdyż nie można było uznać, że jej przedmiotem było zagadnienie samej podróży. Stwierdzono więc, że istnienie umowy o wspólnym ponoszeniu kosztów było niewystarczające do ustalenia związku między stronami, który mógłby prowadzić do powstania odpowiedzialności umownej związanej z obowiązkiem kierowcy w zakresie bezpieczeństwa wobec pasażera. Odpowiedzialność kierowcy mogła mieć jedynie charakter pozaumowny, mieszcząc się zatem w zakresie przedmiotowym konw. haskiej z 1971 r.[388]

2.3.1.5. Problematyka zbiegu roszczeń

W niektórych sytuacjach zachowanie sprawcy czynu niedozwolonego może jednocześnie prowadzić do powstania roszczeń umownych i deliktowych. Przykładem może być wypadek, do którego doszło w ramach wykonania umowy przewozu. W takiej sytuacji następuje zbieg roszczeń, do którego poszczególne systemy prawne odnoszą się w zróżnicowany sposób. Niektóre systemy dopuszczają konkurencję roszczeń i umożliwiają wybór roszczenia z kontraktu lub z deliktu (np. system niemiecki), zaś niektóre wykluczają taką możliwość zastrzegając pierwszeństwo jednego z nich (np. system francuski kierując się zasadą *non-cumul* zasadniczo przyznaje pierwszeństwo roszczeniu z kontraktu)[389].

Konwencja haska z 1971 r. nie przewiduje żadnych regulacji odnoszących się do postępowania w przypadku zbiegu podstaw odpowiedzialności[390]. Uznać należy, że jest to rozwiązanie trafne. W literaturze podnosi się, że rozstrzyganie o kwestii zbiegu roszczeń nie należy do funkcji norm kolizyjnych[391]. W raporcie wyjaśniającym wskazano przy tym, że kwestia ta ma być rozstrzygana zgodnie zasadami przyjmowanymi w państwie *fori*. Oznacza to, że to od prawa miejsca sądu orzekającego zależeć będzie, czy poszkodowany ma wybór między roszczeniem z kontraktu lub roszczeniem z deliktu[392].

---

[388] Wyrok Cour de cassation z 6.04.1994, no. 91-21.047, RCDIP 1994, s. 650-654 z glosą P. Lagarde'a; P. Vonken, *op. cit.*, s. 32-33.
[389] W kwestii rozwiązań przyjmowanych w poszczególnych państwach – zob. M. Pazdan, *Zbieg odpowiedzialności cywilnej ex contractu i ex delicto w prawie prywatnym międzynarodowym* [w:] J. Błeszyński, J. Rajski (red.), *Rozprawy z prawa cywilnego. Księga ku czci Witolda Czachórskiego*, Warszawa 1985, s. 281–285.
[390] Y. Loussouarn, *La convention de La Haye…*, s. 11
[391] Więcej na ten temat – zob. M. Czepelak, *Concurrent Causes of Action in the Rome I and II Regulations*, JPIL 2011, Vol. 7, No. 2, s. 409-410.
[392] E. Essén, *Raport wyjaśniający*, s. 9.

2.3.1.6. Pojęcie wypadku drogowego w rozumieniu konwencji

2.3.1.6.1. Uwagi o charakterze ogólnym

Centralnym zagadnieniem dla określenia zakresu przedmiotowego konwencji jest pojęcie wypadku drogowego, który charakteryzuje się cechami pozwalającymi na wyodrębnienie go od innych zagadnień międzynarodowego prawa deliktowego. Jak zaznacza W. Klyta wypadek drogowy uznać należy za typ czynu niedozwolonego (niem. *Deliktstyp*) wskazując przy tym, że „chodzi tu o mającą podstawę ustawową strukturę logiczną, którą ukształtowały dane empiryczne, wyróżniającą się przez nagromadzenie szczególnych cech od innych norm prawa pozytywnego”[393]. Zaliczyć do nich można: potencjalną możliwość wyrządzenia znacznych szkód, obowiązek rejestracji pojazdów, obowiązek zawarcia umowy ubezpieczenia, typowość szkód wyrządzonych w trakcie wypadku, a także stały charakter zasad ruchu drogowego[394].

Pojęciu wypadku drogowego poświęcony został art. 1 akapit drugi konwencji. Stanowi on, że w rozumieniu konwencji za wypadek drogowy uważa się wypadek, w którym uczestniczy jeden lub kilka pojazdów z napędem silnikowym lub bez napędu, wiążący się z ruchem na drodze publicznej, na terenie ogólnodostępnym lub na terenie prywatnym dostępnym dla niektórych osób[395]. W raporcie wyjaśniającym wskazano, że samo słowo „wypadek” nie zostało w konwencji w żaden sposób wyjaśnione, co oznacza, że należy przyjąć zwykłe znaczenie tego pojęcia, określając je jako „zdarzenie powodujące szkodę” (ang. *an occurrence occasioning damage*)[396]. Użycie przymiotnika „drogowy” sygnalizuje zaś to, że chodzi o wypadki, do których doszło w ruchu lądowym[397].

Kontynuując analizę przytoczonej definicji wyodrębnić można trzy podstawowe kwestie składające się na zdarzenie jakim jest wypadek drogowy: (1) podmioty uczestniczące w wypadku, (2) ruch powodujący wypadek oraz (3) miejsce wypadku.

---

[393] W. Klyta, *Prawo właściwe…* [w:] M. Pazdan (red.), *System*…, s. 885, nb 306.
[394] *Ibidem*.
[395] Teksty autentyczne mają zaś następujące brzmienie. W języku angielskim: [f]or the purpose of this Convention, a traffic accident shall mean an accident which involves one or more vehicles, whether motorized or not, and is connected with traffic on the public highway, in grounds open to the public or in private grounds to which certain persons have a right of access. W języku francuskim: [p]ar accident de la circulation routière au sens de la présente Convention, on entend tout accident concernant un ou des véhicules, automoteurs ou non, et qui est lié à la circulation sur la voie publique, sur un terrain ouvert au public ou sur un terrain non public mais ouvert à un certain nombre de personnes ayant le droit de le fréquenter.
[396] Jako przykład okoliczności, w których wypadek nie zachodzi wskazano sytuację, w której bagaż pasażera ulega zgubieniu podczas przewozu – zob. E. Essén, *Raport wyjaśniający*, s. 9.
[397] Poza zakresem konwencji znalazły się więc wypadki powietrzne, morskie czy rzeczne. Wskazano, że ta materia w zakresie norm kolizyjnych została już w dużym stopniu uregulowana, a Haska Konferencja w swojej praktyce kodyfikacyjnej wstrzymywała się dotychczas przed wkraczaniem w pola zarezerwowane dla innych wyspecjalizowanych organizacji – zob. E. Essén, *Raport wyjaśniający*, s. 9; H. Fischer, *op. cit.*, s. 195.

2.3.1.6.2. Podmioty uczestniczące w wypadku

Po pierwsze zgodnie z treścią przepisu chodzi o „wypadek, w którym uczestniczy jeden lub kilka pojazdów z napędem silnikowym lub bez napędu". Za uczestników wypadku drogowego można uznać osoby poruszające się rozmaitymi pojazdami, a także te pozostające w momencie wypadku poza pojazdem. Dla zaistnienia wypadku w rozumieniu konwencji znaczenie ma więc liczba uczestników oraz rodzaj pojazdów.

Rozpoczynając analizę tego fragmentu w pierwszej kolejności skupić się jednak należy nad znaczeniem słowa „uczestniczyć" (ang. *to involve*, fr. *concerner*)[398]. „Uczestnictwo" w raporcie wyjaśniającym rozumiano bardzo szeroko. Poza klasycznym rozumieniem tego pojęcia, np. w przypadku zderzenia dwóch pojazdów pozostających w ruchu, chodzi również o szkodę wyrządzoną pojazdowi niepozostającym w ruchu, np. przez pieszego, zwierzę czy też inny obiekt. Podobnie, „uczestnictwo" zachodzi również w przypadku, gdy to pojazd niepozostający w ruchu będzie przyczyną szkody. Twórcom konwencji zależało, aby nie redukować zakresu przedmiotowego konwencji jedynie do zdarzeń, w których to pojazd jest aktywną przyczyną wypadku[399].

Pojazd może więc odegrać w wypadku rolę zarówno aktywną, jak i pasywną. W literaturze W. Klyta wskazał, że „pojazd wówczas nie uczestniczy w wypadku, gdy doszłoby do niego w identycznej konfiguracji bez jego obecności w danym miejscu"[400].

2.3.1.6.3. Pojęcie „pojazdu"

Pojęcie „pojazdu" (ang. *the vehicle*, fr. *le véhicule*), którym posłużono się w konw. haskiej z 1971 r. należy interpretować w sposób szeroki. W rozumieniu konwencji chodzi zarówno o pojazd mechaniczny (z napędem silnikowym), jak i nieposiadający takiego napędu.

Określając znaczenie omawianego pojęcia w raporcie wyjaśniającym akcentuje się kryterium spełniania funkcji transportowej. Wskazano bowiem, że konwencja ma zastosowanie do pojazdów wszelkiego rodzaju, o ile tylko służą one transportowi osób lub rzeczy[401]. Wydaje się jednak, że nie ma przeszkód, aby przyjąć, że pojazd w rozumieniu konwencji obok funkcji

---

[398] Wskazać należy, że w art. 1 francuskiego teksu konw. haskiej z 1971 r. posłużono się czasownikiem „*concerner*", który został wybrany ze względu na jego neutralne znaczenie, ponieważ obejmuje każdy wypadek, w którym pojazd odegrał aktywną lub bierną rolę i spowodował lub poniósł szkodę – zob. Y. Loussouarn, *La convention de La Haye…*, s. 12; N. Lépine, *Examen critique du système de la loi applicable en matière d'accidents de la circulation routière, selon la Convention de La Haye de Droit international privé de 1968*, Canadian Bar Review 1969, Vol. XLVII, s. 511. Termin ten jest odmienny od tego użytego w art. 4 konwencji, który, odnosząc się do uczestnictwa w wypadku, operuje czasownikiem „*impliquer*". Na temat analizy pojęcia uczestnictwa w wypadku w rozumieniu art. 4 konwencji – zob. rozdział III, § 3, pkt 2.3.5 niniejszego opracowania.

[399] E. Essén, *Raport wyjaśniający*, s. 9.

[400] W. Klyta, *Prawo właściwe…* [w:] M. Pazdan (red.), *System*…, s. 887, nb 310.

[401] E. Essén, *Raport wyjaśniający*, s. 9-10.

transportowej może równocześnie pełnić również inne funkcje np. funkcję roboczą. Ponadto pojazd w rozumieniu konwencji nie musi spełniać konkretnych wymogów technicznych. Oznacza to, że za pojazdy uznać należy nie tylko te należące do kategorii pojazdów mechanicznych, takie jak samochód, motor, hulajnoga elektryczna, ale również te niepodsiadające silnika i napędzane siłą mięśni, jak np. rower czy pojazd zaprzęgowy. Z pewnością jednak pojazd w rozumieniu konwencji musi być zdolny do przemieszczania się.

Co więcej, dla zobrazowania pojemności przytoczonej definicji w raporcie podano dosyć nietypowe przykłady pojazdów takie, jak sanie, wózek dziecięcy, przyczepa (nawet w przypadku, gdy nie jest przytwierdzona do pojazdu), powóz ciągnięty przez konie (lub inne zwierzęta), a nawet samo zwierzę w przypadku, gdy służy ono jako środek lokomocji (transportu osób lub rzeczy). Ponadto, wskazano, że konwencja ma również zastosowanie do wypadków drogowych z udziałem transportu szynowego (np. kolejowego, tramwajowego) w przypadku, gdy wypadek ma wpływ na ruch drogowy, np. gdy doszło do niego na przejeździe kolejowym. Konwencja znajdzie również zastosowanie do wypadków z udziałem trolejbusów, które nie poruszają się po szynach, ale po przewodach trakcyjnych, czy poduszkowców poruszających się po lądzie[402].

Przyjmuje się, że nie można jednak uznać za pojazd w rozumieniu konwencji rolek, nart czy sanek, nawet jeśli wypadek z ich udziałem miał miejsce w ruchu drogowym[403].

W tym kontekście wskazać należy, że w literaturze przedmiotu wyróżniano dwa poglądy odnośnie do znaczenia pojęcia „pojazd". Pierwotnie dominowało szerokie rozumienie tego pojęcia, które przyjęli również twórcy konwencji. Z czasem jednak pojęcie pojazdu zaczęto poddawać pewnym ograniczeniom, wskazując, że mogą to być jedynie „urządzenia stanowiące źródło typowych zagrożeń dla ruchu"[404]. Przykładowo już w literaturze opracowanej w pierwszych latach po uzyskaniu przez konwencję wymaganej liczby ratyfikacji wyrażono wątpliwości w kwestii tak szerokiej definicji pojazdu. Dotyczyły one w szczególności uznania za pojazd w raporcie wyjaśniającym zwierzęcia, o ile służy ono transporcie osób lub rzeczy[405].

[402] *Ibidem*; L. Forget, *op. cit.*, s. 69.
[403] B. Dutoit, A. Bonomi, *Droit international privé suisse. Commentaire de la loi fédérale du 18 décembre 1987*, wyd. 6, Bâle 2022, Art. 134, s. 711, nb 4.
[404] W. Klyta, *Prawo właściwe…* [w:] M. Pazdan (red.), *System*…, s. 887, nb 309.
[405] W literaturze przedmiotu wskazano: „I disagree, however, with his suggestion, adopted from Rapport Essen, that a riding horse be included in the definition of a vehicle. The Shorter Oxford English Dictionary contains this definition of a vehicle: « A means of conveyance provided with wheels or runners... , » of a vehicle. The Shorter Oxford English Dictionary contains this definition of a vehicle: « A means of conveyance provided with wheels or runners... , » and Le Petit Robert: « Moyen de transport terrestre, le plus souvent autonome et muni de roues »" – zob. H. Fischer, *op. cit.*, s. 196.

Co istotne, w wypadku musi uczestniczyć co najmniej jeden pojazd w podanym powyżej rozumieniu. Jednocześnie za uczestników wypadku mogą być bez wątpienia uznani również inni uczestnicy ruchu drogowego, czyli przede wszystkim piesi. Użycie stwierdzenia „co najmniej jeden pojazd" oznacza jednak, że za wypadek drogowy w rozumieniu konwencji nie będzie uważana sytuacja, w której uczestniczy jedynie dwóch lub więcej pieszych. Niewątpliwie więc, za wypadek drogowy w rozumieniu konwencji uznać więc należy np. zderzenie samochodu z drzewem lub z dzikim zwierzęciem. W świetle przedstawionej interpretacji, wypadkiem drogowym w rozumieniu konwencji będzie również kolizja dwóch rowerzystów.

2.3.1.6.4. Pojęcie „związania z ruchem"

Po drugie, konwencja stanowi, że wypadek drogowy musi „wiązać się z ruchem" (ang. *connected with traffic*, fr. *lié à la circulation*). Nie zostało to jednak w żaden sposób zdefiniowane w konwencji. Wydaje się więc, że w tym kontekście istotne jest stwierdzenie pewnej aktywności w przestrzeni. W raporcie wyjaśniającym wskazuje się, że co najmniej jeden z uczestników wypadku musi pozostawać w ruchu. Co więcej, w raporcie podkreśla się, że za wypadek drogowy nie należy uznawać jedynie „klasycznych" przykładów rozumianych jako przemieszczanie się w ruchu drogowym, do których zaliczyć należy np. zderzenie się dwóch samochodów. Twórcy konwencji chcieli, aby to pojęcie rozumieć w sposób jak najbardziej szeroki[406].

Powiązanie z ruchem nie oznacza z pewnością, że sam pojazd powinien znajdować się w ruchu, gdyż wymóg ten dotyczy jakiegokolwiek uczestnika wypadku. Tak więc, jak wskazuje W. Klyta kolizja pieszego z zaparkowanym pojazdem jest wypadkiem drogowym w rozumieniu omawianej konwencji. Brak tej cechy wykazywać będzie jednak samoczynne zapalenie się pojazdu[407]. Powyższe przykłady obrazują, że twórcom konwencji zależało na szerokim ujęciu tego zagadnienia. Co więcej, oczekiwano, iż sądy krajowe nadadzą temu pojęciu szeroką interpretację. Należy również podkreślić, iż w raporcie wskazano, że wymóg ten nie implikuje konieczności zaistnienia związku przyczynowego[408].

---

[406] Tytułem przykładu wskazano, że za „ruch" w rozumieniu konwencji uznać także można szkodę spowodowaną przez kamienie podrzucane przez pojazd na sąsiadujący dom. Jednocześnie raport wyjaśniający precyzuje, że w rozumieniu konwencji szkoda wywołana przez osoby uczestniczące w zamieszkach, poprzez obrzucanie zaparkowanych samochodów kamieniami czy też eksplozja spowodowana ładunkiem wybuchowym podłożonym w zaparkowanym (unieruchomionym) samochodzie (tzw. samochód pułapka) nie mogą być rozumiane jako „powiązane z ruchem" – zob. E. Essén, *Raport wyjaśniający*, s. 10.
[407] W. Klyta, *Prawo właściwe…* [w:] M. Pazdan (red.), *System*…, s. 886, nb 308.
[408] E. Essén, *Raport wyjaśniający*, s. 10.

2.3.1.6.5. Pojęcie „miejsca”

Po trzecie, konwencja odnosi się również do „miejsca wypadku”. Zdarzenie to może zaistnieć na drodze publicznej, na terenie ogólnodostępnym lub na terenie prywatnym dostępnym dla niektórych osób. Również w tym przypadku uwidacznia się dążenie do stworzenia jak najszerszego rozumienia tego pojęcia[409].

Pojęcie drogi publicznej (ang. *the public highway*, fr. *la voie publique*) nie nasuwa raczej większych wątpliwości. Status danej drogi określany jest przez odpowiednie przepisy obowiązujące w miejscu wypadku. Pewne trudności interpretacyjne nasuwać może pojęcie „terenu ogólnodostępnego” (ang. *in grounds open to the public*, fr. *un terrain ouvert au public*). Wydaje się, że za taki uważać należy teren niebędący ani drogą publiczną ani terenem prywatnym. Znów jednak, w celu ustalenia statusu danego terenu należy odwołać się do przepisów regulujących to zagadnienie w danym miejscu.

Najwięcej wątpliwości budzić może pojęcie wskazane jako „teren prywatny dostępny dla niektórych osób” (ang. *private grounds to which certain persons have a right of access*, fr. *un terrain non public mais ouvert à un certain nombre de personnes ayant le droit de le fréquenter*). Do tej kategorii zaliczyć można, np. plac budowy, zakład pracy, hale magazynowe, tor wyścigowy, pole golfowe czy też prywatne posesje. W zakresie tego pojęcia mieścić się więc będzie teren zamknięty (lub nawet strzeżony) o charakterze prywatnym, a więc stanowiącym własność jakiegoś podmiotu.

Analizując treść tekstów autentycznych konwencji dojść należy do wniosku, że w istocie chodzi o „teren niepubliczny dostępny dla określonej liczby osób, które mają prawo na nim przebywać”. W związku z tym przyjmuje się, że wypadek spowodowany przez pojazd, w którym poszkodowane zostały osoby nieupoważnione do przebywania na danym terenie prywatnym pozostaje poza zakresem konwencji[410].

W raporcie wyjaśniającym podkreślono więc, że ujęcie miejsca wypadku w konwencji obejmuje niemalże wszystkie miejsca, w jakich znajdować się może pojazd. Twórcom konwencji chodziło również o uwzględnienie nieco mniej oczywistych miejsc takich, jak porty, stacje kolejowe, dziedzińce, wnętrza fabryk, wnętrza sklepów, pola kempingowe, a nawet miejsca, do których pojazdy nie mają prawa wjazdu[411].

---

[409] W literaturze wskazuje się, że pojęcie miejsca wypadku zostało „zapożyczone” z art. 2 ust. 1 pierwszego załącznika do konwencji Rady Europy z 1959 r. o ubezpieczeniu odpowiedzialności cywilnej w związku z użyciem pojazdów mechanicznych – zob. B. Dutoit, P. Mercier, *La onzième session…*, s. 406.
[410] B. Dutoit, A. Bonomi, *Droit international privé suisse…*, s. 711, nb 5.
[411] E. Essén, *Raport wyjaśniający*, s. 10.

2.3.1.6.6. Wnioski

Podsumowując, w zamyśle twórców konwencji było utworzenie jak najszerszej definicji wypadku drogowego i zawarcie w niej jak najwięcej możliwych scenariuszy[412]. Należy podkreślić, że wykładnia pojęć użytych w konwencji nie musi pokrywać się z wykładnią autonomiczną pojęć „pojazdu" czy „ruchu pojazdu" przyjmowaną w unijnych dyrektywach w sprawie ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej za szkody powstałe w związku z ruchem pojazdów mechanicznych czy wynikającej z prawa merytorycznego jakiegoś państwa[413].

To jaka zostanie nadana interpretacja pojęcia wypadku drogowego ostatecznie zależeć będzie od podmiotu stosującego postanowienia konwencji. Analizując orzecznictwo sądów państw sygnatariuszy stwierdzić należy, że postulat twórców konwencji co do nadania temu pojęciu jak najszerszego znaczenia znajduje odzwierciedlenie w judykaturze. Uznać należy takie podejście za trafne, gdyż przeciwne zapatrywanie prowadziłoby do nadmiernego ograniczenia zakresu przedmiotowego konwencji.

Przykładowo w jednym z orzeczeń sądów holenderskich za miejsce wypadku (a tym samym i terytorium państwowego) uznano prom pływający pod szwedzką banderą (przyjęto więc właściwość prawa szwedzkiego). Samo zdarzenie dotyczyło zderzenia zaparkowanych pojazdów: samochodu z przyczepą kempingową poruszonych wskutek intensywnych fal. Sąd uznał, że wypełnia ono przesłanki wypadku drogowego z art. 1 konw. haskiej z 1971 r. Przyjęto, że zaparkowanie pojazdów na promie nie powoduje, że przestały one uczestniczyć w ruchu drogowym, gdyż przepłynięcie promem uznać należy za etap podróży, który po zakończeniu byłby kontynuowany drogą lądową. Stan faktyczny dotyczył przemieszczania się między miastami Göteborg w Szwecji a Fredrikshavn w Danii. Sąd podkreślił, że gdyby przejazd do miejsca przeznaczenia byłby możliwy przez most, z pewnością kierowcy skorzystaliby z tej możliwości[414].

W orzecznictwie belgijskim wskazano natomiast, że wypadkiem drogowym w rozumieniu konwencji jest również zdarzenie polegające na tym, że pasażer autobusu poruszającego się po drodze publicznej został zraniony kamieniami rzucanymi przez osoby znajdujące się poza pojazdem[415]. Konwencja miała także zastosowanie w sytuacji wypadku z

[412] L. Forget, *op. cit.*, s. 69.
[413] Por. w szczególności definicje pojazdu oraz ruchu pojazdu zawarte w unijnej dyrektywie komunikacyjnej. W tej kwestii – zob. np. L. De Baere, F. Blees, *Insurance Aspects of Cross-Border Road Traffic Accidents*, The Hague 2019, s. 220-230 oraz Ö. Gürses, *The Law of Compulsory Motor Vehicle Insurance*, Abingdon, Oxon 2020, s. 72-76.
[414] Wyrok Arrondissementsrechtbank Amsterdam z 21.04.1993, NIPR 1994, nr 127, cyt. za: M. Sumampouw, *Les nouvelles conventions (t. V)…*, s. 295-296.
[415] Wyrok Civ. Liège (4e ch.) z 11.12.2001, Revue générale des assurances et des responsabilités 2003, liv. 2, no. 13.678, cyt. za: G. Payan (red.), *Conventions et protocoles de la Haye Annotés…*, s. 181.

udziałem zmotoryzowanej maszyny budowlanej kierowanej z kabiny kierowcy, do którego doszło na placu budowy dostępnym jedynie dla ograniczonej liczby osób[416].

W orzecznictwie szwajcarskim za pojazd w rozumieniu konwencji uznano również koparko-ładowarkę i spychacz[417]. Z kolei austriacki sąd przyjął, że konwencja ma zastosowanie do wypadku z udziałem zaprzęgu konnego[418]. Niemniej jednak, co zrozumiałe w kontekście przytoczonej powyżej definicji pojazdu, z zakresu pojęciowego wykluczono łódź motorową[419].

2.3.2. Zakres przedmiotowy w ujęciu negatywnym

2.3.2.1. Uwagi o charakterze ogólnym

W art. 2 konw. haskiej z 1971 r. przewidziano kwestie, do których konwencja nie będzie mieć zastosowania. Z uwagi na redakcję artykułu, stwierdzić należy, że zawiera on wyczerpujące wyliczenie wyłączeń. Ujęcie tego zagadnienia w taki sposób ma na celu wyraźne zakreślenie wyjątków, by nie dopuścić do powstawania jakichkolwiek niejasności w tym zakresie.

2.3.2.2. Odpowiedzialność producentów, sprzedawców i naprawiających pojazdy

Artykuł 2 pkt 1 konw. haskiej z 1971 r. stanowi, że nie ma ona zastosowania do odpowiedzialności producentów, sprzedawców i naprawiających pojazdy. Wyłączenie to obejmuje zagadnienie odpowiedzialności wytwórcy lub sprzedawcy części pojazdu[420]. Wyjątek ten zawarto w celu uniknięcia potencjalnego nakładania się zakresów przedmiotowych konwencji konw. haskiej z 1971 r. i mającej powstać w przyszłości konwencji o odpowiedzialności za produkt[421].

Zagadnienie to uregulowano w konwencji haskiej z dnia 2 października 1973 r. o prawie właściwym dla odpowiedzialności za produkt. Zwrócić należy uwagę, że Polska nie jest jej stroną[422]. W Polsce normy kolizyjne wskazujące prawo właściwe dla odpowiedzialności za produkt zawarte są w art. 5 rozp. Rzym II. W literaturze wskazuje się, że na tle obu haskich

---

[416] Wyrok Politierechtbank Flandre occidentale (sect. Bruges) 9e ch. z 18.06.2014, Rechtskundig Weekblad 2014-15, liv. 31, 1236, cyt. za: G. Payan (red.), *Conventions et protocoles de la Haye Annotés…*, s. 181.
[417] B. Dutoit, A. Bonomi, *Droit international privé suisse…*, s. 711, nb 4.
[418] Zob. wyrok austriackiego OGH z 1.03.1988, 8 Ob. 43/87, IPRax 1989, s. 244, cyt. za: M. Sumampouw, *Les nouvelles conventions de La Haye: leur application par les juges nationaux, t. V*, The Hague-Boston-London 1996, s. 296-298.
[419] W. Klyta, *Prawo właściwe…* [w:] M. Pazdan (red.), *System*…, s. 887, nb 309.
[420] *Ibidem*, s. 890, nb 316.
[421] Ch.S. Armstrong, *op. cit.*, s. 78-79.
[422] Państwami związanymi konwencją są: Chorwacja, Finlandia, Francja, Luksemburg, Czarnogóra, Holandia, Macedonia Północna, Norwegia, Serbia, Słowenia, Hiszpania. Belgia, Włochy oraz Portugalia są sygnatariuszami konwencji, jednakże nie została ona w tych państwach ratyfikowana. Lista państw sygnatariuszy konw. haskiej z 1973 r. wraz z datami ich przystąpienia i wejścia w życie konwencji:
https://www.hcch.net/en/instruments/conventions/status-table/?cid=84 (dostęp: 14.04.2025).

konwencji deliktowych dążyć należy do osiągnięcia spójności zawartych pojęć i ich zakresów przedmiotowych[423].

2.3.2.3. Odpowiedzialność osoby zobowiązanej do utrzymania drogi

Kolejne wyłączenie, przewidziane w punkcie drugim dotyczy odpowiedzialności właściciela lub innej osoby odpowiedzialnej za utrzymanie drogi otwartej dla ruchu lub za bezpieczeństwo jej użytkowników. Jak wskazano, konwencja przyjmuje szerokie rozumienie pojęcia miejsca wypadku, co przekłada się również na wielość możliwych podmiotów, którym można przypisać odpowiedzialność za utrzymanie drogi. Powodem dla zawarcia tegoż wyłączenia było to, iż odpowiedzialność za utrzymanie drogi należy zazwyczaj do państwa lub innych podmiotów publicznych takich jak, np. jednostki samorządu terytorialnego, które mogą odpowiadać jedynie na podstawie własnego prawa krajowego[424]. Wskazać również należy, że wyłączenie to nie dotyczy jedynie właściciela drogi, ale również „innej osoby odpowiedzialnej za utrzymanie drogi", co oznaczać może także dzierżawcę lub najemcę[425]. Rozróżnienie na podmioty odpowiedzialne za utrzymanie drogi i podmioty odpowiedzialne za bezpieczeństwo użytkowników odnosi się do państw, w których funkcje te są rozdzielone[426].

2.3.2.4. Odpowiedzialność za cudze czyny

W punkcie trzecim wskazano, że konwencja nie ma zastosowania do kwestii odpowiedzialności za cudze czyny (fr. *la responsabilité du fait d'autrui*, ang. *vicarious liability*)[427], stwierdzając jednocześnie, że wyjątek ten nie dotyczy odpowiedzialności właściciela lub posiadacza pojazdu. Wprowadzenie tego wyłączenia zostało uznane za konieczne z uwagi na zbyt duże powiązanie tego zagadnienia z prawem rodzinnym, w szczególności w przypadku obowiązku sprawowania pieczy przez rodziców nad swoimi dziećmi i wynikającej z tego odpowiedzialności rodziców za szkody wyrządzone przez z ich dzieci, a także przewidzianej w niektórych z ówczesnych porządków prawnych

[423] W tej kwestii – zob. J. Papettas, *The Law Applicable to Cross Border Road Traffic Accidents*, Birmingham 2013 (niepublikowana rozprawa doktorska) s. 225-227; W.L.M. Reese, *Rapport explicatif* [w:] Conférence de la Haye de droit international privé, *Actes et documents de la Douzième session 2 au 21 octobre 1972, t. III, Responsabilité du fait des produits*, La Haye 1974, s. 259-260.
[424] Y. Loussouarn, *La convention de La Haye…*, s. 13.
[425] W. Klyta, *Prawo właściwe…* [w:] M. Pazdan (red.), *System*…, s. 890, nb 317.
[426] W raporcie wyjaśniającym wskazano, że ówcześnie takie rozróżnienie miało miejsce w Republice Federalnej Niemiec – zob. E. Essén, *Raport wyjaśniający*, s. 11.
[427] Jak wskazywano w dawniejszej doktrynie pojęcie odpowiedzialności za cudze czyny zostało zaczerpnięte z art. 1384 francuskiego kodeksu cywilnego – zob. Y. Loussouarn, *La convention de La Haye…*, s. 13. Po nowelizacji z 2016 r. jego odpowiednikiem został art. 1242 – zob. Ordonnance n° 2016-131 du 10 février 2016 portant réforme du droit des contrats, du régime général et de la preuve des obligations (Journal officiel de la République française n°0035 du 11.02.2016, texte n° 26).

odpowiedzialności męża za czyny żony[428]. W raporcie wskazano, że prawo wskazane jako właściwe przez konwencję nie będzie regulować kwestii, czy i w jakim zakresie rodzice ponoszą odpowiedzialność za czyny swoich dzieci[429].

Jak wskazano, wyłączenie to nie dotyczy odpowiedzialności właściciela lub posiadacza pojazdu. Z prac legislacyjnych wywnioskować można, że ten „wyjątek od wyjątku" został przewidziany, z uwagi na to, że w niektórych porządkach prawnych powyższe zagadnienie mieści się w zakresie „odpowiedzialności za cudze czyny", stąd też twórcy konwencji chcąc, aby w tych przypadkach konwencja miała zastosowanie, uznali za konieczne dokładne jego dookreślenie[430]. Konwencja wskaże więc prawo właściwe dla odpowiedzialności właściciela lub posiadacza. Jak wskazuje raport wyjaśniający, omawiany wyjątek odczytywać należy w wspólnie z art. 8 pkt 7 konwencji, w którym określono zakres zastosowania prawa właściwego, tak więc konwencja znajdzie zastosowanie także do kwestii odpowiedzialności przełożonego za szkodę wyrządzoną przez osobę podlegającą jego kierownictwu (zwierzchnika za czyny podwładnego, pracodawcy za czyny pracownika)[431]. Wskaże również prawo właściwe w odniesieniu do kwestii odpowiedzialności rodziców, w przypadku, gdy należący do nich pojazd w momencie wypadku kierowany był przez ich dziecko. Jeden to bowiem jeden z przykładów odpowiedzialności właściciela pojazdu[432]. Jednocześnie w raporcie stwierdzono, że zagadnienia odpowiedzialności za szkody wyrządzone przez rzeczy, w tym przede wszystkim przez zwierzęta, do których stosuje się odpowiednio przepisy dotyczące rzeczy, mieszczą się w zakresie zastosowania konwencji[433].

2.3.2.5. Roszczenia regresowe, subrogacje oraz roszczenia skierowane do instytucji publicznych

Artykuł 2 pkt 4-6 konwencji odnoszą się do wyłączeń z zakresu roszczeń regresowych i roszczeń skierowanych do instytucji publicznych.

---

[428] L. Forget, *op. cit.*, s. 70-71.
[429] E. Essén, *Raport wyjaśniający*, s. 12.
[430] *Ibidem*.
[431] *Ibidem*. Na tle art. 2 pkt 3 oraz art. 8 pkt 7 konwencji ujawniają się pewne rozbieżności między angielskim i francuskim tekstem autentycznym i ich polskim tłumaczeniem. W tekstach autentycznych oba artykuły posługują się tymi samymi pojęciami (ang. *with the exception of the liability of an owner of a vehicle, or of a principal, or of a master*, fr. à *l'exception de celle du propriétaire du véhicule et de celle du commettant*), zaś polskie tłumaczenie wyjątku od zasady określonej w art. 2 pkt 3 odnosi się jedynie do „odpowiedzialności właściciela lub posiadacza pojazdu" pomijając odpowiedzialność przełożonego za czyny podwładnego. Polski tekst wspomina o niej dopiero w art. 8 pkt 7.
[432] Nie będzie tak więc, jeżeli małoletni spowoduje wypadek pojazdem skradzionym lub takim, którego sam był właścicielem – zob. Ch.S. Armstrong, *op. cit.*, s. 78; H. Fischer, *op. cit.*, s. 199; B. Dutoit, P. Mercier, *La onzième session…*, s. 408.
[433] E. Essén, *Raport wyjaśniający*, s. 11.

Po pierwsze, zgodnie z pkt 4, konwencja nie ma zastosowania do roszczeń regresowych pomiędzy osobami ponoszącymi odpowiedzialność. Uzasadniając wprowadzenie omawianego wyłączenia wskazano, że mimo dążenia do stworzenia norm kolizyjnych, dzięki którym ocena odpowiedzialności wszystkich współsprawców wypadku następuje w oparciu to samo prawo właściwe[434], w praktyce niewykluczone mogą być przypadki, w których następuje zróżnicowanie w tym zakresie. Taka sytuacja może mieć miejsce w przypadku zdarzenia, w którym jest zarówno wiele podmiotów odpowiedzialnych, jak i wielu poszkodowanych. Możliwe jest wtedy, że poszczególni poszkodowani wytoczą powództwo przeciwko różnym podmiotom, które nie zawsze odpowiadać będą według tego samego prawa właściwego. Potencjalne rozliczenia między osobami współodpowiedzialnym są zagadnieniem o wysokim stopniu skomplikowania. W związku z tym, to właśnie ze względów praktycznych uznano za zasadne wyłączenie zagadnienia roszczeń regresowych z zakresu zastosowania konwencji[435]. Kolejnym argumentem przemawiającym za wyłączeniem powyższego zagadnienia było to, że w państwach systemu *common law* roszczenia regresowe kwalifikowane są jako *quasi*-kontraktowe[436].

Po drugie, zgodnie z pkt 5, konwencja nie wyznaczy statutu miarodajnego do oceny roszczeń regresowych i subrogacji towarzystw ubezpieczeniowych. O wprowadzeniu tego wyłączenia zadecydowało to, że roszczenia te mają co do zasady charakter kontraktowy[437].

Po trzecie, zgodnie z pkt 6, konwencja nie ma zastosowania do roszczeń oraz roszczeń regresowych instytucji ubezpieczeń społecznych lub roszczeń przeciwko takim instytucjom; takich roszczeń innych podobnych instytucji i publicznych samochodowych funduszy gwarancyjnych oraz zwolnienia od odpowiedzialności przewidzianego przez prawo, któremu podlegają te instytucje[438]. Roszczenia tego typu są silnie powiązane z dziedziną prawa

---

[434] Zob. rozdział III, § 3, pkt 2.3.4 niniejszego opracowania.
[435] Y. Loussouarn, *La convention de La Haye…*, s. 13.
[436] E. Essén, *Raport wyjaśniający*, s. 12.
[437] *Ibidem*, s. 12. Zob. również wyrok SN z 5.02.2015, V CSK 164/14, LEX nr 2008700.
[438] W tej kwestii – zob. wyrok SA w Krakowie z 23.05.2017, I ACa 178/17, LEX nr 2427801. Orzeczenie dotyczyło apelacji od wyroku SO w Krakowie z 18.10.2016, sygn. I C 530/16, niepubl., w którym przyjęto, że z uwagi na brzmienie art. 2 pkt 6 brak jest podstaw do stosowania konwencji do roszczeń skierowanych bezpośrednio przeciwko ubezpieczycielowi. Natomiast SA trafnie przyjął, że przepis art. 2 pkt 6 konwencji nie dotyczy roszczeń dochodzonych przeciwko ubezpieczycielowi, zaś zakład ubezpieczeń jest innym podmiotem niż instytucja ubezpieczenia społecznego. Świadczy o tym także treść art. 9 konwencji, który wprost reguluje kwestie roszczeń kierowanych bezpośrednio przeciwko ubezpieczycielowi. Podobnie, w oczywisty sposób wyłączenie stosowania konwencji nie wynika z regulacji zawartej w art. 2 pkt 3 (odpowiedzialności za cudze czyny, z wyjątkiem odpowiedzialności właściciela lub posiadacza pojazdu). Podobnie do cytowanego wyżej wyroku SO w Krakowie postąpił SA w Krakowie w wyroku z 2.07.2014, I ACa 548/1438, niepubl. przyjmując, że nie ma ona zastosowania dla roszczeń wobec ubezpieczyciela. Cyt. za: J. Pazdan, M.-A. Zachariasiewicz, M. Pazdan, M. Świerczyński, M. Zachariasiewicz, W. Kurowski, K. Pacuła, *Uwagi o uregulowaniach rozporządzenia Rzym II i ich stosowaniu na tle doświadczeń polskiej judykatury*, PPPM 2015, t. 16, s. 84.

publicznego[439]. Wnioskując *a contrario* roszczenia przeciwko prywatnym funduszom gwarancyjnym nie są wykluczone z zakresu przedmiotowego konwencji, co wynika z użycia słowa „publiczny". Należy więc rozpatrzeć jaki status ma dany fundusz gwarancyjny[440]. Kwestia ta ma kluczowe znaczenie praktyczne, gdyż odnosi się do roszczeń wobec organów odszkodowawczych i funduszy gwarancyjnych ustanawianych na podstawie obowiązujących w Europie mechanizmów ochrony poszkodowanych, w szczególności systemu unijnych dyrektyw komunikacyjnych[441]. Status tych podmiotów różni się jednak w poszczególnych państwach[442].

O doniosłości praktycznej wyjątków z art. 2 pkt 4-6 świadczy wielość orzeczeń wydawanych przez sądy poszczególnych państw sygnatariuszy konwencji[443]. Wskazane wyłączenia powodują, że prawa właściwego dla powyższych kwestii poszukiwać należy za pośrednictwem miarodajnych norm kolizyjnych państwa *fori*[444]. W przypadku państw członkowskich UE będzie to, w szczególności art. 19 rozp. Rzym II odnoszący się do subrogacji, a także art. 20 rozp. Rzym II wskazujący prawo właściwe dla roszczeń regresowych[445].

3. Zakres zastosowania rozp. Rzym II

3.1. Zakres czasowy

Rozporządzenie Rzym II zostało przyjęte w dniu 11 lipca 2007 r. W art. 32 rozp. Rzym II wskazano, że ma ono zastosowanie od dnia 11 stycznia 2009 r.[446]. Natomiast na mocy art. 31

---

[439] Y. Loussouarn, *La convention de La Haye…*, s. 13-14.
[440] E. Essén, *Raport wyjaśniający*, s. 13.
[441] Zob. rozdział V, § 3, pkt 5.3 i 6 niniejszego opracowania.
[442] J. Papettas, *The Law Applicable…*, s. 222.
[443] W orzecznictwie wielokrotnie wskazywano, że konwencja nie ma zastosowania do roszczeń regresowych ubezpieczycieli. Tak np. w orzecznictwie sądów austriackich – zob. wyrok OGH 2 Ob 35/15h z 21.10.2015, cyt. za: *Raport BIICL*, s. 118 oraz sądów holenderskich – zob. wyrok Arrondissementsrechtbank Assen z 12.05.1987, NIPR 1987 nr 426, cyt. za: M. Sumampouw, *Les nouvelles conventions (t. VI)…*, s. 134. Konwencja nie ma również zastosowania w sprawach dotyczących subrogacji ustawowej instytucji ubezpieczeń społecznych w prawa zaspokojonego wierzyciela. Tak np. w orzecznictwie sądów holenderskich – zob. wyrok Arrondissementsrechtbank Maastricht z 11.11.1982, Asser 13.487, cyt. za: M. Sumampouw, *Les nouvelles conventions (t. III)…*, s. 152 oraz sądów belgijskich wyrok Politierechtbank Antwerpen V.W., VAPH, KBC Verzekeringen nv, Fidea nv 04AA955 z 13.05.2015, cyt. za: *Raport BIICL*, s. 133. Zob. również G. Payan (red.), *Conventions et protocoles de la Haye Annotés…*, s. 182-184 i cytowane tam orzecznictwo.
[444] W kwestii wyłączeń z art. 2 pkt 4-6 konw. haskiej – zob. również W. Klyta, *Prawo właściwe…* [w:] M. Pazdan (red.), *System…*, s. 891-892, nb 319-321.
[445] Na temat poszukiwania prawa właściwego dla tych kwestii – zob. w szczególności Ł. Żarnowiec, *Prawo właściwe dla subrogacji w przepisach rozporządzenia „Rzym II"*, EPS 2014, nr 7, s. 11-17; M. Fras, *Law Applicable to the Insurance Recourse* [w:] M. Wałachowska, M. Fras, P. Marano (red.), *Insurance in Private International Law. Insurance and Reinsurance in Private International Law, Jurisdiction and Applicable Law. AIDA Europe Research Series on Insurance Law and Regulation, Vol. 11*, Cham 2024, s. 179-194.
[446] Z wyjątkiem art. 29 rozp. Rzym II, który stosuje się od 11 lipca 2008 r. Dotyczy on konieczności przedłożenia przez państwa członkowskie wykazu konwencji mających pierwszeństwo stosowania przed rozporządzeniem.

rozporządzenie stosuje się do zdarzeń powodujących szkodę, które wydarzyły się po jego wejściu w życie. Zagadnienie to nie było wolne od problemów interpretacyjnych, które rozstrzygnięto w wyroku TS w sprawie *Homawoo v. GMF Assurances SA*, uznając, że rozp. Rzym II ma zastosowanie do zdarzeń powodujących szkodę, które wydarzyły się od dnia 11 stycznia 2009 r. włącznie[447].

3.2. Zakres terytorialny

Omawiana regulacja przyjęta została w formie rozporządzenia, co oznacza, że wiąże ona w całości i jest bezpośrednio stosowana w państwach członkowskich UE. W kontekście terytorialnego zakresu obowiązywania rozporządzenia zwrócić należy uwagę na szczególny status Danii, która nie uczestniczy w jego przyjęciu[448].

Mając zaś na uwadze terytorialny zakres zastosowania norm kolizyjnych, w oparciu o brzmienie art. 3 rozp. Rzym II stwierdzić należy, że przewidziane w nim normy mają skutek uniwersalny. Stanowi on, że prawo wskazane przez rozporządzenie stosuje się bez względu na to, czy jest ono prawem państwa członkowskiego. Normy rozporządzenia mają również nieograniczony zakres sytuacyjny zastosowania. Do zastosowania omawianej regulacji brak jest konieczności powiązania stanu faktycznego z unijnym obszarem prawnym, gdyż zawarte w nim zupełne normy kolizyjne potencjalnie wskazać jako właściwe prawo każdego

[447] Wątpliwości powstały na tle, czy rozporządzenie ma zastosowanie do zdarzeń mających miejsce przed czy po 20 sierpnia 2007 r., gdyż tak można było interpretować art. 31 i 32 rozporządzenia w kontekście art. 297 ust. 1 TFUE. Zgodnie brzmieniem zawartego tam akapitu trzeciego akty ustawodawcze są publikowane w Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej i wchodzą one w życie z dniem w nich określonym lub, w jego braku, dwudziestego dnia po ich publikacji. Pojawiło się zatem pytanie, czy można przyjąć, że rozp. Rzym II określa datę swojego wejścia w życie, gdyż art. 32 stanowił o „stosowaniu" a nie „wejściu w życie". W związku z tym pojawiły się głosy, że rozporządzenie wchodzi w życie 20 dni po jego publikacji, tj. 20 sierpnia 2007 r. Kwestia ta była przedmiotem wyroku TS z 17.11.2011 r. ws. *Homawoo v. GMF Assurances SA*, C-412/10, ECLI:EU:C:2011:747, którego stan faktyczny dotyczył transgranicznego wypadku drogowego. Spornym było to, czy w sprawie powinny mieć zastosowanie angielskie prawo kolizyjne, na mocy których *lex fori* byłoby właściwe do określania wysokości odszkodowania, czy zastosowanie powinny mieć przepisy rozp. Rzym II, zgodnie z którymi właściwe byłoby prawo francuskie. Stwierdzono, że rozporządzenie nie zawiera daty wejścia w życie w rozumieniu art. 297 TFUE, w związku z czym za datę jego wejścia w życie uznać należy 20 sierpnia 2007 r. Wskazano, że rozporządzenie zobowiązuje zarówno państwa członkowskie oraz Komisję do podjęcia działań już przed datą rozpoczęcia jego zastosowania tj. 11 stycznia 2009 r. (zob. art. 29, art. 30 ust. 1 rozp. Rzym II). Jednocześnie stwierdzono jednak, że sąd krajowy ma obowiązek stosować to rozporządzenie jedynie do zdarzeń powodujących szkodę, które nastąpiły od dnia 11 stycznia 2009 r., zaś ani dzień wytoczenia powództwa odszkodowawczego, ani dzień ustalenia przez sąd rozpatrujący sprawę prawa właściwego nie mają wpływu na określenie zakresu zastosowania rozporządzenia w czasie (zob. pkt 37 wyroku). W tej kwestii – zob. np. G. van Calster, *European Private International Law*, s. 239-240.

[448] Na podstawie art. 1 ust. 4 rozp. Rzym II „państwo członkowskie" oznacza każde państwo członkowskie z wyjątkiem Danii. Dania stosuje więc swoje regulacje krajowe – zob. P. Mankowski, *Art. 1* [w:] U. Mangus, P. Mankowski (red.), *Rome II Regulation*…, s. 127, nb 187.

państwa[449]. W omawianym kontekście znaczenie ma również art. 25 rozp. Rzym II dotyczący państw posiadających niejednolity system prawny[450].

3.3. Zakres przedmiotowy

3.3.1. Zakres przedmiotowy w ujęciu pozytywnym

3.3.1.1. Uwagi o charakterze ogólnym

Kluczowe postanowienia w kwestii przedmiotowego zakresu zastosowania rozp. Rzym II zawarto w art. 1. Stanowi on, że stosuje się je do zobowiązań pozaumownych w sprawach cywilnych i handlowych, powiązanych z prawami różnych państw. W świetle brzmienia tego przepisu stwierdzić należy, że w zakresie rozporządzenia mieści się również zagadnienie pozaumownej odpowiedzialności wynikającej z transgranicznej wypadków drogowych.

W procesie ustalania zakresu przedmiotowego danej regulacji kluczową rolę odgrywa zagadnienie kwalifikacji norm kolizyjnych[451]. Rozporządzenie Rzym II, które stanowi część unijnego systemu prawnego cechuje w tym zakresie konieczność autonomicznej interpretacji pojęć, tj. ustalenia ich znaczenia w oderwaniu od rozumienia przyjętego w prawie krajowym[452]. W związku z tym, znaczenie wskazanych w art. 1 rozporządzenia Rzym II pojęć takich, jak „zobowiązania pozaumowne", „sprawy cywilne i handlowe", „powiązanie z prawami różnych państw" ustalać należy w sposób autonomiczny mając na względzie cele rozporządzenia[453].

3.3.1.2. Zobowiązania pozaumowne

Po pierwsze, w art. 1 ust. 1 rozp. Rzym II wskazano, że rozporządzenie stosuje się do zobowiązań pozaumownych. Rozpatrując tę kwestę nieco szerzej, wskazać należy, że reżim rozporządzeń rzymskich dzieli prawo zobowiązań na te o charakterze umownym (uregulowane w rozp. Rzym I) oraz te o charakterze pozaumownym (uregulowane w rozp. Rzym II)[454]. Poszukując znaczenia pojęcia „zobowiązanie pozaumowne" nie należy jednak automatycznie

---

[449] X.E. Kramer, *The Rome II Regulation…*, s. 417.

[450] Wprowadza on podobne zasady, jakie przewidziano w konw. haskiej z 1971 r. Stanowi on, że w przypadku gdy państwo składa się z kilku jednostek terytorialnych, z których każda posiada własne normy prawne dotyczące zobowiązań pozaumownych, dla określenia prawa właściwego zgodnie z rozporządzeniem, każdą jednostkę terytorialną uważa się za państwo. Ponadto, w ustępie drugim przepisu wskazano, że państwo członkowskie, w którym różne jednostki terytorialne mają własne normy prawne dotyczące zobowiązań pozaumownych, nie ma obowiązku stosowania niniejszego rozporządzenia w przypadku kolizji norm wyłącznie takich jednostek terytorialnych. Stwierdzono w nim jednak jednoznacznie, że państwo nie ma obowiązku stosowania rozporządzenia, a więc taka możliwość nie została wyłączona, zaś wybór w tej kwestii należy do zainteresowanego państwa.

[451] A. Scott, *The Scope of "Non-Contractual Obligations"* [w:] J. Ahern, W. Binchy (red.), *The Rome II Regulation…*, s. 58.

[452] C.I. Nagy, *The Rome II Regulation…*, s. 103.

[453] Zob. motyw 11 rozp. Rzym II; A. Halfmeier, *Art. 1* [w:] G.-P. Calliess, M. Renner (red.), *Rome Regulations…*, s. 510, nb 28. Na temat interpretacji autonomicznej – zob. A. Dickinson, *The Rome II Regulation…*, nb 3.05-3.11.

[454] I. Bach, *Art. 1* [w:] P. Huber (red.), *Rome II Regulation…*, s. 36, nb 15.

zakładać, że będą to wszelkie zobowiązania niebędące zobowiązaniami umownymi, czyli te nieobjęte zakresem przedmiotowym rozp. Rzym I[455].

W poszukiwaniu autonomicznego znaczenia „zobowiązania pozaumownego" pomocnym będzie art. 2 ust. 1, w którym wymieniono źródła zobowiązań pozaumownych. W kontekście transgranicznych wypadków drogowych źródło zobowiązania stanowi czyn niedozwolony. W rozumieniu rozporządzenia szkoda obejmuje wszelkie następstwa wynikające ze źródła zobowiązania pozaumownego. Zdarzenie, jakim jest wypadek drogowy bez wątpienia wpisuje się w kategorię pojęciową „zobowiązań pozaumownych". Możliwe są jednak szczególne rodzaje wypadków drogowych, w szczególności te z udziałem funkcjonariuszy publicznych, w których stosowanie rozp. Rzym II może być dyskusyjne[456].

W przypadku niektórych stanów faktycznych pojawić mogą się trudności na tle wyznaczenia podziału między zobowiązaniami umownymi i pozaumownymi[457]. Wydaje się jednak, że w kontekście wypadków drogowych sytuacja przedstawia się nieco prościej. Niemniej jednak, jak już wspomniano, w niektórych sytuacjach zachowanie sprawcy czynu niedozwolonego może jednocześnie prowadzić do powstania roszczeń umownych i deliktowych. Wskazać należy, że podobnie jak konw. haska z 1971 r. rozp. Rzym II nie odnosi się w żaden sposób do zagadnienia zbiegu roszczeń. W przeciwieństwie do konw. haskiej z 1971 r. zawiera ono jednak mechanizm łagodzący trudności, które wystąpiłyby, gdyby odmienne prawa byłyby właściwe dla zobowiązania umownego i pozaumownego. W art. 4 ust. 3 rozp. Rzym II przewidziano bowiem rozwiązanie w postaci wskazania akcesoryjnego, które pozwala sądom stosować jednakowe prawo do roszczeń umownych i deliktowych[458].

3.3.1.3. Sprawy cywilne i handlowe

Artykuł 1 ust. 1 rozp. Rzym II stanowi również, że rozporządzenie dotyczy jedynie spraw cywilnych i handlowych. W podobny sposób swój zakres zastosowania wyznaczają inne akty prawa UE z zakresu współpracy w sprawach cywilnych[459].

---

[455] J. Pazdan, *Komentarz do art 1* [w:] M. Pazdan (red.), *Rozporządzenie (WE) Nr 864/2007…*, nb 6; P. Mankowski, *Art. 1* [w:] U. Mangus, P. Mankowski (red.), *Rome II Regulation…*, s. 75 nb 38.
[456] Zob. rozdział II, § 3, pkt 4.1 niniejszego opracowania.
[457] W tej kwestii – zob. np. A. Halfmeier, *Art. 1* [w:] G.-P. Calliess, M. Renner (red.), *Rome Regulations…*, s. 510-514, nb 29-43.
[458] I. Bach, *Art. 1* [w:] P. Huber (red.), *Rome II Regulation…*, s. 37, nb 18.
[459] S. Francq, *Le règlement Rome II concernant la loi applicable aux obligations non contractuelles. Entre droit communautaire et droit international privé*, European Journal of Consumer Law 2007/2008, No. 3 s. 322.

Interpretacja tego pojęcia była przedmiotem wielu wyroków TS, w których podkreślano konieczność stosowania wykładni autonomicznej[460]. Autonomiczne rozumienie omawianego pojęcia nakazuje jego interpretacje zgodnie z celami, konstrukcją czy zasadami danego aktu prawa unijnego. Pamiętać jednak należy, że pomiędzy poszczególnymi aktami prawa unijnego zaistnieć mogą różnice w jego rozumieniu wynikające z celów danej regulacji[461]. W orzecznictwie Trybunału wskazuje się jednak, że interpretacja pojęcia „spraw cywilnych i handlowych" dokonana na tle rozporządzeń brukselskich dostarcza wskazówek pomocnych przy rozumieniu tego pojęcia na tle rozp. Rzym II[462].

Charakter sądu właściwego i prowadzonego przez niego postępowania nie ma wypływu na przyjęcie, że dana sprawa ma charakter cywilno-handlowy. Innymi słowy, nawet jeśli sprawa toczy się przed sądem karnym, rozporządzenie może mieć zastosowanie, bowiem wielu systemom państw członkowskich znana jest możliwość dochodzenia roszczeń cywilnych poszkodowanych w wyniku przestępstwa przed sądami karnymi[463].

Wprowadzenie pojęcia „sprawy cywilnej" miało na celu wprowadzenie wyraźnego rozróżnienia między sprawami wchodzącymi w zakres rozporządzenia a sprawami z zakresu prawa publicznego[464]. Kwestia ta poddana zostanie bliższej analizie w dalszej części pracy w kontekście wypadków drogowych z udziałem podmiotów publicznych[465].

3.3.1.4. Powiązanie z prawem różnych państw

Ponadto, w świetle artykułu 1 ust. 1 rozp. Rzym II, żeby rozporządzenie mogło mieć zastosowanie konieczne jest, aby zobowiązanie pozaumowne było powiązane z prawami różnych państw. Innymi słowy, ma ono zastosowanie wyłącznie do stanów faktycznych

[460] Kluczowym w tym zakresie był wyrok TS z 14.11.1976 r. w sprawie *LTU v. Eurocontrol*, C-29/76, ECLI:EU:C:1976:137, w którym stwierdzono, że pojęcie to należy interpretować w sposób autonomiczny, co oznacza, że nie należy odwoływać się do prawa jednego z państw członkowskich, lecz do celów i systemu rozporządzenia oraz do zasad wynikających z wszystkich krajowych systemów prawnych. W kilku późniejszych sprawach Trybunał doprecyzował ten termin i ukształtował granice pojęcia spraw cywilnych i handlowych. Zob. P. Mankowski, *Art. 1* [w:] U. Mangus, P. Mankowski (red.), *Rome II Regulation…*, s. 63, nb 7; X.E. Kramer, *The Rome II Regulation…*, s. 416 i cytowane tam obszernie orzecznictwo.

[461] J. Pazdan, *Komentarz do art 1* [w:] M. Pazdan (red.), *Rozporządzenie (WE) Nr 864/2007…*, nb 11.

[462] I. Bach, *Art. 1* [w:] P. Huber (red.), *Rome II Regulation…*, s. 32, nb 6; zob. np. wyroki TS w sprawach: *LTU v. Eurocontrol*; *Netherlands v. Reinhold Ruffer* z 16.12.1980 r., C-814/79, ECLI:EU:C:1980:291; *Sonntag v. Waidmann* z 21.04.1993 r., C-172/91, ECLI:EU:C:1993:144.

[463] P. Mankowski, *Art. 1* [w:] U. Mangus, P. Mankowski (red.), *Rome II Regulation…*, s. 64-65 nb 8-10; zob. motyw 8 rozp. Rzym II.

[464] I. Bach, *Art. 1* [w:] P. Huber (red.), *Rome II Regulation…*, s. 31, nb 4; A. Halfmeier, *Art. 1* [w:] G.-P. Calliess, M. Renner (red.), Rome Regulations…, s. 508, nb 22.

[465] Zob. rozdział II, § 3, pkt 4.1.2 niniejszego opracowania.

zawierających element obcy lub w stosunku do których chociaż potencjalnie rozważa się możliwość zastosowania prawa obcego[466].

Międzynarodowy charakter sporu nie zawsze jest oczywisty[467]. Ustalając czy dany stan faktyczny powiązany jest z prawami różnych państw, należy określić jakie okoliczności uznać należy za prawnie relewantne. Podkreśla się również, że przy badaniu „relewantności" okoliczności odnieść należy się do rezultatów badań prawnoporównawczych systemów kolizyjnych państw członkowskich, a ponadto koniecznym jest również odniesienie się do okoliczności badanej sprawy[468].

Umiędzynarodowienie stosunku prawnego może wynikać z elementów podmiotowych (np. cudzoziemiec jest poszkodowanym) lub przedmiotowych (np. któryś z elementów składających się na zobowiązanie pozaumowne wystąpił poza granicami państwa). W kontekście transgranicznych wypadków drogowych oznacza to najczęściej, że co najmniej jedna ze stron (podmiotów) uczestniczących w tym zdarzeniu nie ma miejsca zwykłego pobytu w państwie, w którym doszło do wypadku[469].

3.3.2. Zakres przedmiotowy w ujęciu negatywnym

W zdaniu drugim art. 1 ust. 1-3 rozp. Rzym II określono kwestie, do których regulacja nie ma zastosowania. W zakresie prowadzonych rozważań kluczowe znaczenie ma ustęp pierwszy, w zakresie w jakim stanowi, że rozporządzenia nie stosuje się do odpowiedzialności państwa za działania i zaniechania w wykonywaniu władzy publicznej (*acta iure imperii*)[470]. W kontekście wypadków drogowych istotnym zagadnieniem jest kwestia odpowiedzialności państwa za działania i zaniechania w wykonywaniu władzy publicznej. Powyższy problem powiązany jest z opisanym powyżej wyodrębnieniem spraw cywilno-handlowych, gdyż to właśnie w tym kontekście istotne jest rozgraniczenie na sprawy prywatne i publiczne. W literaturze przedmiotu podnosi się więc, że wyłączenie *acta iure imperii* przewidziane w art. 1 stanowi *superfluum*, bowiem sprawy z tego zakresu nie można uznać za „sprawę cywilną" wyznaczającą zakres przedmiotowy rozporządzenia, argumentując, że odpowiedzialność

[466] J. Pazdan, *Komentarz do art 1* [w:] M. Pazdan (red.), *Rozporządzenie (WE) Nr 864/2007…*, nb 14; G. van Calster, *European Private International Law*, s. 240.
[467] X.E. Kramer, *The Rome II Regulation…*, s. 415-416.
[468] J. Pazdan, *Komentarz do art 1* [w:] M. Pazdan (red.), *Rozporządzenie (WE) Nr 864/2007…*, nb 15-16.
[469] J. Papettas, *The Law Applicable…*, s. 61.
[470] Wyłączenie z art. 1 ust. 1 dotyczące spraw podatkowych, celnych lub administracyjnych, a także tych przewidzianych w art. 1 ust. 2 i 3 pozostają bez większego znaczenia w kontekście tematu niniejszej pracy. W związku z powyższym zagadnienia te nie będą omawiane. W tej kwestii – zob. np. G. van Calster, *European Private International Law*, s. 245-251; A. Halfmeier, *Art. 1* [w:] G.-P. Calliess, M. Renner (red.), *Rome Regulations…*, s. 515-524, nb 44-73a; A. Dickinson, *The Rome II Regulation…*, s. 198-241, nb 3.146-3.229.

odszkodowawcza państwa ma charakter publicznoprawny[471]. Wskazać należy, że rozp. Bruksela I bis nie przewiduje podobnego wyłączenia wprost, zaś roszczenia wynikające z wykonywania władzy publicznej wyłączone są z zakresu tego rozporządzenia właśnie na podstawie interpretacji „pojęcia sprawy cywilnej"[472].

Powyższy wyjątek należy odczytywać w świetle motywu 9 rozp. Rzym II, w którym wskazano, że roszczenia wynikające z wykonywania władzy publicznej (*acta iure imperii*) powinny obejmować roszczenia wobec urzędników, którzy działają w imieniu państwa oraz odpowiedzialność za działania administracji publicznej, w tym odpowiedzialność funkcjonariuszy publicznych. Kwestia wyłączenia przez prawodawcę unijnego spraw związanych z odpowiedzialnością za szkody wyrządzone przy wykonywaniu działań władczych z przedmiotowego zakresu zastosowania rozporządzenia została przeanalizowana poniżej na przykładzie wypadków z udziałem pojazdów używanych przez funkcjonariuszy publicznych w związku z wykonywaniem władzy publicznej.

4. Wybrane zagadnienia szczegółowe dotyczące problematyki zakresu zastosowania konw. haskiej z 1971 r. i rozp. Rzym II

4.1. Wypadki z udziałem pojazdów używanych w związku z wykonywaniem władzy publicznej

4.1.1. Uwagi o charakterze ogólnym

Poszukiwanie prawa właściwego dla odpowiedzialności wynikającej z wypadków drogowych z udziałem pojazdów używanych w związku z wykonywaniem władzy publicznej wiąże się z zagadnieniem relacji między prawem prywatnym a prawem publicznym. Jako przykład takiego zdarzenia wskazać można sytuację, w której cudzoziemiec przebywający w Polsce zostaje poszkodowany w wypadku drogowym z udziałem pojazdu policyjnego biorącego udział w pościgu, który na potrzeby wykonywanych czynności znacznie przekroczył prędkość. Fakt, że wypadek został spowodowany przez policjanta wykonującego swoje służbowe obowiązki nie jest obojętna w procesie poszukiwania normy kolizyjnej, która wyznaczy prawo właściwe dla jego odpowiedzialności za wypadek. Prawo kolizyjne przewiduje bowiem specjalne reguły dla odpowiedzialności podmiotów publicznych, które będą miały zastosowanie jedynie, gdy stan faktyczny spełniać będzie określone kryteria.

[471] K. Pacuła, *Odpowiedzialność za szkody wyrządzone przy wykonywaniu władzy publicznej w ustawie o prawie prywatnym międzynarodowym z 2011 roku*, PPPM 2013, t. 13, s. 64-65.
[472] *Idem*, K. Pacuła, *Komentarz do art. 35* [w:] M. Pazdan (red.), *Prawo prywatne międzynarodowe…*, nb 5.

Istotne w tej kwestii jest również to, że pojazdy należące do niektórych podmiotów publicznych mogą być wyłączone z obowiązku ubezpieczenia. Jednocześnie jednak prawo unijne nakłada na państwa członkowskie obowiązek wyznaczenia urzędu lub organu właściwego do wypłaty odszkodowania za szkody poniesione w wypadkach z udziałem pojazdów nieobjętych obowiązkiem ubezpieczenia[473].

Należy mieć również na uwadze, że w przypadku dochodzenia roszczeń odszkodowawczych od podmiotów publicznych istotną rolę odgrywa immunitet jurysdykcyjny, który znacznie ogranicza możliwość kierowania roszczeń w sprawach z elementem obcym, co z reguły prowadzi do konieczności występowania przed sądy państwa, z którego aktywnością wiąże się powstanie szkody[474].

4.1.2. Wypadki z udziałem podmiotów publicznych na tle rozp. Rzym II

W świetle dotychczasowych rozważań w kwestii zakresu przedmiotowego rozp. Rzym II, stwierdzić należy, że co do zasady zagadnienie odpowiedzialności za działania państwa wykracza poza jego zakres. Wynika to przede wszystkim z interpretacji pojęcia „sprawy cywilnej" a także z przyjętego w art. 1 ust. 1 zd. 2 wyłączenia z zakresu zastosowania rozporządzenia odpowiedzialności deliktowej za działanie lub zaniechanie władz publicznych.

Odwołując się do pojęcia wykonywania władzy publicznej rozporządzenie nawiązuje do utrwalonego w literaturze i orzecznictwie podziału akcentującego, że działania władzy publicznej nie mają charakteru jednolitego. W pewnym uproszczeniu, przyjmuje się, że sfera działalności państwa dzieli się na sferę *dominium* (*acta iure gestionis*) i sferę *imperium* (*acta iure imperii*). Pierwsza z nich wywodzi się z założenia, że nie każdy stosunek, którego stroną jest państwo lub podmioty działające w jego imieniu, polega na wykonywaniu władzy publicznej. Wykonując tego typu działania podmioty publiczne korzystają z uprawnień dostępnych dla wszystkich podmiotów uczestniczących w obrocie prywatnoprawnym, stąd też relacje w tej sferze opierają się jest na zasadzie równorzędności stron. Natomiast sfera *imperium* dotyczy działań o charakterze władczym. Tego typu działania prowadzone są w szczególnych

[473] Zob. motyw 10 oraz art. 5 Dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2009/103/WE z dnia 16 września 2009 r. w sprawie ubezpieczenia od odpowiedzialności cywilnej za szkody powstałe w związku z ruchem pojazdów mechanicznych i egzekwowania obowiązku ubezpieczania od takiej odpowiedzialności (Dz. Urz. UE L 263 z 2009 r., s. 11), cytowana dalej jako: dyr. unifikująca 2009/103/WE lub dyr. 2009/103/WE. Zob. również art. 24 ustawy z dnia 22 maja 2003 r. o ubezpieczeniach obowiązkowych, Ubezpieczeniowym Funduszu Gwarancyjnym i Polskim Biurze Ubezpieczycieli Komunikacyjnych (t.j. Dz. U. z 2023 r., poz. 2500), cytowana dalej jako: ustawa o ubezp. obow. z 2003 r.

[474] A. Nowicka, *Art. 35* [w:] J. Poczobut (red.), *Prawo prywatne międzynarodowe…*, s. 620, pkt 11-13. Uwagi w kwestii immunitetu jurysdykcyjnego – zob. np. T. Pajor, *Uwagi o odszkodowawczej odpowiedzialności państwa za działania władcze w międzynarodowym obrocie prawnym* [w:] J. Gudowski, K. Weitz (red.), *Aurea praxis aurea theoria. Księga pamiątkowa ku czci Profesora Tadeusza Erecińskiego, t. 1*, Warszawa 2011, s. 1237-1245.

formach, które pozwalają na władcze kształtowanie sytuacji jednostek. Wyłączenie z rozporządzenia odnosi się jedynie do szkód powstałych w związku z wykonywaniem *imperium*[475].

W kontekście regulacji europejskiego prawa kolizyjnego podział obu sfer działalności państwa zależy również od przyjętej interpretacji pojęcia sprawy cywilnej, które zostało wprowadzone dla rozróżnienia tego typu spraw od spraw powiązanych z prawem publicznym. W orzecznictwie TS pojęcie to zostało zdefiniowane w sposób negatywny na tle rozporządzeń brukselskich[476]. Z racji tego, że termin ten ma zasadniczo to samo znaczenie na tle rozp. Rzym II, w celu poszukiwania jego znaczenia można posiłkować się wskazaną w nich interpretacją[477].

Analizując orzecznictwo w tym zakresie stwierdzić należy, że sprawa nie będzie zaliczana do tych z zakresu „cywilnych i handlowych", gdy dotyczy sytuacji, w której podmiot władzy publicznej działa „w ramach wykonywania władzy"[478]. Skierowanie roszczenia przeciwko podmiotowi publicznemu nie oznacza więc automatycznie, że sprawa ma charakter publiczny i tym samym jest wyłączona z zakresu rozporządzenia[479]. Kluczowe jest badanie w oparciu o kryterium środków wykorzystanych przez organy i funkcjonariuszy publicznych. Aktywność w sferze *imperium* polegająca na wykonywaniu szczególnych (suwerennych) uprawnień (tj. prerogatyw władzy publicznej) nie może być przeniesiona na podmioty prawa prywatnego. *A contrario,* jeżeli dana aktywność państwa lub reprezentującego go urzędnika potencjalnie mogłaby ona zostać podjęta przez każdy podmiot prawa prywatnego nie stanowi ona wykonywania władzy publicznej (wykonywania suwerennych uprawnień), określać należy ją jako *acta iure gestionis*[480].

---

[475] K. Pacuła, *Komentarz do art. 35* [w:] M. Pazdan (red.), *Prawo prywatne międzynarodowe…*, nb 9.

[476] Przegląd orzecznictwa trybunału w tym zakresie – zob. np. P. Mankowski, *Art. 1* [w:] U. Mangus, P. Mankowski (red.), *Rome II Regulation…*, s. 66, nb 13-16. Jednym z kluczowych był cytowany już wyrok TS zapadły w sprawie *Sonntag v. Waidmann* odnoszący się do kwestii charakteru prawnego odpowiedzialności nauczyciela za śmierć ucznia w wyniku wypadku mającego miejsce na wycieczce szkolnej. Trybunał wskazał, że nauczyciele nadzorujący swoich podopiecznych na wycieczce szkolnej nie działają w ramach wykonywania swoich uprawnień jako przedstawiciele państwa. Przyjęcie tego rozumowania uzasadniano tym, że nawet jeśli nauczyciel działa w imieniu państwa niekoniecznie oznacza to, że jednocześnie wykonuje on władzę publiczną. Zdaniem Trybunału wykonywanie władzy publicznej ma bowiem miejsce wtedy, kiedy postępowanie urzędnika państwowego obejmuje pewne działania wykraczające poza postępowanie dozwolone na mocy przepisów regulujących stosunki między osobami prywatnymi. Nadzorowanie dzieci na wycieczce szkolnej nie stanowi takiej aktywności, bowiem jest ona dostępna również dla osób prywatnych.

[477] P. Mankowski, *Art. 1* [w:] U. Mangus, P. Mankowski (red.), *Rome II Regulation…*, s. 63, nb 7.

[478] Tak np. w wyrokach TS w sprawach: *LTU v. Eurocontol*, pkt 4; *Netherlands v. Reinhold*, pkt 9; *Sonntag v. Waidmann*, pkt 20.

[479] I. Bach, *Art. 1* [w:] P. Huber (red.), *Rome II Regulation…*, s. 33, nb 7.

[480] K. Pacuła, *Odpowiedzialność za szkody…*, s. 70-71; P. Mankowski, *Art. 1* [w:] U. Mangus, P. Mankowski (red.), *Rome II Regulation…*, s. 66, nb 13; A. Halfmeier, *Art. 1* [w:] G.-P. Calliess, M. Renner (red.), *Rome Regulations…*, s. 509, nb 24.

Przenosząc powyższe rozważania na grunt niniejszej pracy, nasuwa się wniosek, że w sytuacji, gdy sprawcą wypadku drogowego jest podmiot wykonujący funkcje publiczne, kluczowe jest ustalenie, czy podmiot prywatny mógłby być zaangażowany w wykonywanie takiej aktywności w takich samych okolicznościach. Jeżeli odpowiedź na to pytanie jest twierdząca, oznacza to, że sprawa nie ma charakteru publicznego i mieści się w zakresie przedmiotowym rozp. Rzym II. Uwzględniając powyższe należy stwierdzić, że policjant, który spowodował wypadek drogowy będąc w drodze do pracy nie może być uznany jako podmiot korzystający z prerogatyw państwowych. Co więcej, wydaje się również, że działalność taka nie będzie mieć miejsca w sytuacji, gdy policjant uczestniczy w ruchu jako normalny kierowca. W przypadku jednak, gdy do zdarzenia dojdzie w momencie, gdy funkcjonariusz korzystał ze swoich specjalnych kompetencji (tj. takich aktywności, które nie są dostępne dla podmiotów prywatnych) uznać należy, że wypadek zaistniał w związku z wykonywaniem władzy publicznej. Do tego typu okoliczności z pewnością zaliczyć należy np. spowodowanie wypadku prowadząc pojazd na sygnale. Odpowiedzialność wynikająca z takiego wypadku nie będzie więc objęta zakresem rozp. Rzym II[481].

Wyłączenie z zakresu przedmiotowego rozp. Rzym II wskazanych powyżej spraw dotyczących *acta iure imperii* nie sprawia jednak, że należą one do domeny prawa publicznego. Interpretacja pojęcia sprawy cywilnej w rozumieniu prawa unijnego nie musi przekładać się na jej przyjęcie w regulacjach krajowych. Zasadniczo w wielu systemach prawnych państw członkowskich roszczenia te zachowują swój cywilnoprawny charakter[482]. Otwiera to możliwość poszukiwania prawa właściwego do oceny odpowiedzialności za wykonywanie władzy publicznej w innych regulacjach[483].

4.1.3. Wypadki z udziałem podmiotów publicznych na tle konw. haskiej z 1971 r.

W przypadku polskiego systemu prawnego, rozważania w kwestii wyłączeń zawartych w rozp. Rzym II mają mniejsze znaczenie z uwagi na pierwszeństwo stosowania konw. haskiej z 1971 r. Należało przedstawić je jednak w pierwszej kolejności, gdyż interpretacja pojęcia sprawy cywilnej w rozumieniu unijnych rozporządzeń stanowi centralny punkt odniesienia w procesie rozgraniczania sfery *imperium*.

---

[481] I. Bach, Art. 1 [w:] P. Huber (red.), *Rome II Regulation…*, s. 34, nb 10-11; P. Mankowski, *Art. 1* [w:] U. Mangus, P. Mankowski (red.), *Rome II Regulation…*, s. 66 nb 14.
[482] Na ten temat – zob. w szczególności Z. Banaszczyk, *Odpowiedzialność za szkody wyrządzone przy wykonywaniu władzy publicznej*, Warszawa 2012, s. 423-463.
[483] K. Pacuła, *Odpowiedzialność za szkody…*, s. 65-66; T. Pajor, *Uwagi o odszkodowawczej odpowiedzialności państwa…*, s. 1249-1250.

W świetle powyższych rozważań jasne jest, że konw. haska z 1971 r. wskaże prawo właściwe dla wypadków zaistniałych w związku z niewładczym działaniem państwa. Powstaje jednak pytanie, czy wskaże również prawo właściwe dla wypadków leżących w sferze *acta iure imperii*.

Próbując ustalić odpowiedź, w pierwszej kolejności należy określić ogólny stosunek konw. haskiej z 1971 r. do problematyki odpowiedzialności za działania władzy publicznej. Zgodnie z art. 1 ustalającym jej zakres przedmiotowy, konwencja wskazuje prawo właściwe dla pozaumownej odpowiedzialności cywilnej wynikającej z wypadków drogowych. Brak jest w nim odniesienia do spraw związanych z *acta iure imperii.*

W doktrynie zwraca się jednak uwagę, że w świetle wyłączeń zawartych w art. 2 konw. haskiej z 1971 r. uprawniony jest wniosek, że odnoszą się one również do sytuacji powiązanych z prawem publicznym. Dotyczy to w szczególności art. 2 pkt 2 wyłączającego z zakresu konwencji kwestię odpowiedzialności podmiotów odpowiedzialnych za utrzymanie dróg oraz z art. 2 pkt 6 dotyczącego roszczeń wobec funduszy publicznych. Mając to na względzie K. Pacuła trafnie konkluduje, że „konwencja unika podejmowania problematyki związanej z odpowiedzialnością z tytułu wykonywania *imperium*, nawet jeżeli ma ona charakter prywatnoprawny”[484]. Autor ten, zgodnie z postulatem twórców konw. haskiej z 1971 r.[485] przyjmuje, że dla określenia, czy dana sytuacja życiowa mieści się z zakresie zastosowania konwencji należy zastosować metodę kwalifikacji przyjmowanej w prawie państwa *fori*. Przyjąwszy zaś za pierwszoplanową metodę kwalifikacji funkcjonalnej, uznać należy, że normy konw. haskiej z 1971 r. nie znajdą zastosowania w odniesieniu do wypadków drogowych wynikłych w związku z wykonywaniem władzy publicznej. Jest to spowodowane tym, że polski ustawodawca dla tego typu sytuacji przewidział w krajowej ustawie w art. 35 odrębną normę. Stąd można wysnuć wniosek, że normy zawarte w konw. haskiej z 1971 r. nie znajdą zastosowania w odniesieniu do wypadków drogowych powstałych w ramach wykonywania prerogatyw państwowych, gdyż zdarzenia te objęte są zakresem normy z art. 35 ustawy p.p.m. z 2011 r.[486]

Wydaje się, że brak jest przeszkód do przyjęcia takiej interpretacji zakresu przedmiotowego konw. haskiej z 1971 r. Należy jednak nadmienić, iż wiąże się ona z tym, że poszczególne państwa sygnatariusze mogą podchodzić do tej problematyki w zróżnicowany sposób. Stwarza więc ryzyko niejednolitego stosowania postanowień konwencji.

---

[484] K. Pacuła, *Komentarz do art. 35* [w:] M. Pazdan (red.), *Prawo prywatne międzynarodowe…*, nb 35.
[485] L. Forget, *op. cit.*, s. 69.
[486] K. Pacuła, *Komentarz do art. 35* [w:] M. Pazdan (red.), *Prawo prywatne międzynarodowe…*, nb 35.

4.1.4. Odpowiedzialność cywilna za działania organów wykonujących władzę publiczną na tle ustawy p.p.m. z 2011 r.

Prawa właściwego dla wypadków drogowych wynikających z wykonywania prerogatyw państwowych poszukiwać należy w art. 35 polskiej ustawy p.p.m. z 2011 r., który reguluję zagadnienie odpowiedzialności za szkody wyrządzone podejmowaniem działań w sferze *imperium*. Stanowi on, że odpowiedzialność cywilna za działania i zaniechania organów wykonujących w danym państwie władzę publiczną podlega prawu tego państwa[487]. Powyższe sprawia, że odpowiedzialność organów wykonujących władzę publiczną w Polsce podlega prawu polskiemu, natomiast odpowiedzialność organów wykonujących władzę publiczną w innym państwie podlega prawu tego państwa[488]. Należy jednak zaznaczyć, że zakres normy z art. 35 polskiej ustawy p.p.m. z 2011 r. jest ograniczony, gdyż obejmuje jedynie zagadnienie odpowiedzialności za działania lub zaniechania organów na terytorium państwa, w imieniu którego wykonują one władztwo publiczne. Chodzi więc o wykonywanie władzy na obszarze państwa, z którego porządku prawnego wywodzą się normy zapewniające kompetencje władcze. Oznacza to, że art. 35 polskiej ustawy p.p.m. z 2011 r. nie wskaże prawa właściwego w sytuacji, gdy organy podejmują działania lub dopuszczają się zaniechania na terytorium innego państwa[489].

W kontekście transgranicznych wypadków drogowych jest to informacja istotna, gdyż omawiany przepis wskazałby prawo właściwe jedynie w przypadku, gdy wypadek miał miejsce na terenie państwa, o którego odpowiedzialność chodzi. Stwierdzając, że zakres normy art. 35 reguluje problematykę odpowiedzialności za wykonywanie władzy publicznej w sposób ograniczony, należy zatem rozpatrzeć kwestię prawa właściwego dla zobowiązań nieobjętych zakresem tej normy. W literaturze prezentowano kilka rozwiązań w tym zakresie[490], jednak najodpowiedniejszym nich wydaje się być odniesienie się do reguł uzupełniających prawa prywatnego międzynarodowego, czyli do art. 67 polskiej ustawy p.p.m. z 2011 r., który wskazuje na właściwość prawa państwa, z którym stosunek jest najściślej związany.

[487] Wprowadzenie tego przepisu do ustawy z 2011 r. na uzasadniano na etapie prac legislacyjnych tym, że unormowane w nim zagadnienie nie zostało objęte zakresem zastosowania rozp. Rzym II. W związku z tym przyjmuje się, że omawiana norma kolizyjna dotyczy spraw objętych tym wyłączeniem – zob. A. Nowicka, art. 35 [w:] J. Poczobut (red.), *Prawo prywatne międzynarodowe…*, s. 613, pkt 1-2.
[488] *Ibidem*, s. 620, pkt 10.
[489] K. Paculа, *Odpowiedzialność za szkody…*, s 74-76.
[490] Szczegółowo w tej kwestii – zob. *Ibidem*, s. 77-81.

4.1.5. Wypadki z udziałem pojazdów wojskowych

Powyższe konkluzje będą miały również znaczenie dla zagadnienia wypadków z udziałem pojazdów wojskowych. W sytuacji, gdy wypadek jest rezultatem wykonywanych operacji wojskowych zaliczyć należy go do działań leżących w sferze *imperium*. Zgodnie z orzecznictwem TS działania wojsk państwowych stanowią emanację suwerenności państwa i stanowią wykonywanie władztwa publicznego[491].

W takich przypadkach szczególnego znaczenia nabierają postanowienia umów międzynarodowych, które mogą zawierać unormowania w kwestii odpowiedzialności pozaumownej, w tym związanej z wypadkami drogowymi[492]. Przykładem takiej regulacji jest w szczególności art. VIII ust. 5-10 umowy między Państwami-Stronami Traktatu Północnoatlantyckiego dotyczącej statusu ich sił zbrojnych (tzw. umowy NATO SOFA)[493]. Dodać należy, że specjalny tryb dochodzenia roszczeń w odniesieniu do szkód wyrządzonych przez wojska obce albo żołnierzy wojsk obcych lub ich personel cywilny na terenie RP przewidziano w art. 11 ustawy z 23.09.1999 r. o zasadach pobytu wojsk obcych na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej oraz zasadach ich przemieszczania się przez to terytorium[494]. Procedura ta zakłada skierowanie roszczenia przez poszkodowanego do Ministra Obrony Narodowej.

4.2. Wypadki z udziałem pojazdów autonomicznych

4.2.1. Uwagi o charakterze ogólnym

Problematyka zakresu przedmiotowego omawianych regulacji powiązana jest z zagadnieniem wypadków drogowych z udziałem pojazdów autonomicznych. Tego typu zdarzeń nie należy tracić z pola widzenia, gdyż wprowadzenie nowych technologii w zakresie sztucznej inteligencji oraz postępująca automatyzacja zmieniają zasadniczo tradycyjny paradygmat korzystania z transportu[495]. Trudno jednak zakładać, że dzięki temu zniknie problem wypadków drogowych. Szybko rozwijająca się technologia jest wyzwaniem również

---

[491] Zob. wyrok TS z 15.02.2007 r. ws. *Eirini Lechouritou i in. v. Dimosio tis Omospondiakis Dimokratias tis Germanias*, C-292/05, ECLI:EU:C:2007:102, pkt 37-38.

[492] K. Pacuła, *Komentarz do art. 35* [w:] M. Pazdan (red.), *Prawo prywatne międzynarodowe…*, nb 30, 35.

[493] Umowa między Państwami-Stronami Traktatu Północnoatlantyckiego dotycząca statusu ich sił zbrojnych z dnia 19 czerwca 1951 r. (Dz. U. z 2000 r. Nr 21, poz. 257).

[494] Ustawa z dnia 23 września 1999 r. o zasadach pobytu wojsk obcych na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej, zasadach ich przemieszczania się przez to terytorium oraz zasadach udzielania pomocy wojskom sojuszniczym i organizacjom międzynarodowym (t.j. Dz. U. z 2023 r., poz. 807).

[495] Zwraca się na to uwagę w opracowaniu zleconym przez Komisję Prawną Parlamentu Europejskiego (Departament ds. Polityki Praw Obywatelskich i Spraw Konstytucyjnych) na temat wpływu pojazdów autonomicznych na transgraniczne wypadki drogowe w UE – zob. T. Kadner Graziano, *Cross-border traffic accidents in the EU – the potential impact of driverless cars. Study for the JURI Committee*, Brussels 2016, s. 8.

z punktu widzenia prawa materialnego powodując potrzebę regulacji[496]. Zagadnienie wypadków drogowych z udziałem autonomicznych pojazdów zostało również dostrzeżone w dziedzinie prawa prywatnego międzynarodowego[497].

Rozpatrując ten problem należy mieć na uwadze, że pojazdy te charakteryzują się zastosowaniem technologii o różnym stopniu autonomiczności, a tym samym jej wpływu na zaistnienie zdarzenia jakim jest wypadek drogowy (od pojazdów częściowo autonomicznych, podlegających kontroli człowieka do tzw. *self driving cars*, działających bez jego interwencji)[498]. Oznacza to, że oprócz okoliczności zdarzenia, to stosowana w pojeździe technologia decydować może o ustaleniu podmiotu ponoszącego odpowiedzialność za wypadek[499]. W związku z tym, w sytuacji wypadku drogowego z udziałem pojazdu autonomicznego do „klasycznych" podmiotów mogących ponosić odpowiedzialność za wypadek drogowy, tj. samoistnego posiadacza pojazdu, posiadacza zależnego pojazdu czy innego uczestnika ruchu, dodać należy również inne podmioty mogące ponosić odpowiedzialność: producenta pojazdu, wytwórcę części pojazdu, programisty, importera, dystrybutora etc.[500]

Stwierdzić należy, że obowiązujące przepisy prawa prywatnego międzynarodowego zarówno w kwestii jurysdykcji, jak i wskazania prawa właściwego obejmują swoim zakresem przedmiotowym również wypadki z udziałem autonomicznych pojazdów. Regulacje te nie odnoszą się bowiem do żadnych szczególnych przyczyn wypadku, takich jak błąd ludzki, wada jakiejkolwiek technologii zastosowanej w pojeździe czy inne potencjalnie istotne elementy, np.

---

[496] F.P. Patti, *The European Road to Autonomous Vehicles*, Fordham International Law Journal 2019, Vol. 43, No. 1, s. 126-128.

[497] Zob. np. M. Świerczyński, Ł. Żarnowiec, *Prawo właściwe dla odpowiedzialności za szkodę spowodowaną przez wypadki drogowe z udziałem autonomicznych pojazdów*, Zeszyty Prawnicze 2019, vol. 19, no. 2, s. 101-135; J. De Bruyne, C. Vanleenhove, *The Rise of Self-Driving Cars: Is the Private International Law Framework for non-contractual obligations posing a bump in the road?*, Institute of Advanced Legal Studies 2018, Vol. 5, No. 1, 14-26; M.M. Mudrić, *Semi-Automated and Automated Vehicles, Insurance, and Private International Law* [w:] M. Wałachowska, M. Fras, P. Marano (red.), *Insurance in Private International Law. Insurance and Reinsurance in Private International Law, Jurisdiction and Applicable Law. AIDA Europe Research Series on Insurance Law and Regulation*, Vol. 11, Cham 2024, s. 485-516. Szerzej nt. problematyki sztucznej inteligencji w prawie kolizyjnym – zob. np. M. Świerczyński, *Sztuczna inteligencja w prawie prywatnym międzynarodowym — wstępne rozważania*, PPPM 2019, t. 25, s. 27-41; *idem*, *Przełomowe technologie informatyczne w prawie prywatnym międzynarodowym*, Warszawa 2024; M. Poesen, *Private International Law and Artificial Intelligence: An EU Perspective*, European Review of Private Law 2023, Vol. 31, No. 2-3, s. 365-386.

[498] J. De Bruyne, C. Vanleenhove, *The Rise of Self-Driving Cars…*, s. 15-16 – zob. szczegółowo np. A. Kasap, *Autonomous Vehicles. Tracing the Locus of Regulation and Liability*, Cheltenham-Northampton 2022, s. 2-6; M.M. Mudrić, *op. cit.*, s. 487-490.

[499] M. Świerczyński, Ł. Żarnowiec, *Prawo właściwe…*, s. 102, T. Kadner Graziano, *Cross-border traffic accidents…*, s. 37-38; M.M. Mudrić, *op.cit.*, s. 494.

[500] W. Robaczyński, *Odpowiedzialność za szkody wyrządzone przez pojazdy autonomiczne*, Forum Prawnicze 2022, vol. 69, no. 1, s. 69-70; M.M. Mudrić, *op.cit.*, s. 494-495; M. Świerczyński, Ł. Żarnowiec, *Prawo właściwe…*, s. 102-103.

odnoszące się do infrastruktury drogowej lub informatycznej. W związku z tym normy te wskażą międzynarodową właściwość sądu oraz prawo właściwe do odpowiedzialności wynikającej z wypadków spowodowanych zarówno okolicznościami po stronie kierowcy, jak i mających przyczynę w awarii technologii zastosowanej w pojazdach autonomicznych. Łączniki wykorzystywane do określenia jurysdykcji i prawa właściwego są bowiem niezależne od przyczyny wypadku[501]. Stąd w doktrynie mówi się również o „neutralności technologicznej" prawa prywatnego międzynarodowego. Wynika ona ze „zdolności adaptacyjnej" tej dziedziny prawa powodującej, że normy kolizyjne zasadniczo nie muszą być „dostosowane" do konkretnych technologii, gdyż są na tyle ogólne, by uwzględniać rozwój technologiczny[502].

Obowiązujący stan prawny trudno jednak uznać za satysfakcjonujący. Dotychczas zasygnalizowane problemy w kwestii wskazania prawa właściwego dla wypadków drogowych, na tle zdarzeń z udziałem pojazdów autonomicznych uwidaczniają się jeszcze bardziej. Do skomplikowanej już mozaiki źródeł prawa kolizyjnego dodać należy przepisy wskazujące prawo właściwe dla odpowiedzialności za produkt, wszak gdy przyczyną wypadku była jedynie awaria technologii pojazdu, a nie okoliczności po stronie kierowcy lub innych uczestników ruchu, roszczenia dochodzić należy w oparciu o normy dotyczące odpowiedzialności za produkt. Przyjąć bowiem należy, że normy te odnoszą się również do szkód będących konsekwencją udziału w ruchu pojazdów autonomicznych[503]. Powoduje to, że poszukiwanie norm kolizyjnych w sprawach dotyczących wypadków z udziałem pojazdów autonomicznych różnić się będzie w zależności od osoby, przeciwko której skierowano roszczenie o naprawienie szkody.

Z uwagi na to, że roszczenia poszkodowanych mogą być oparte na odmiennych podstawach, wyróżnić należy dwie grupy podmiotów, od których możliwe jest dochodzenie roszczeń odszkodowawczych w związku z wypadkiem z udziałem pojazdu autonomicznego. Do pierwszej z grup zaliczyć należy uczestników ruchu drogowego, czyli „klasyczne"

---

[501] M.M. Mudrić, *op.cit.*, s. 507-508; T. Kadner Graziano, *Cross-border traffic accidents…*, s. 9, 40; M. Świerczyński, Ł. Żarnowiec, *Prawo właściwe…*, s. 124-125; J. De Bruyne, C. Vanleenhove, *The Rise of Self-Driving Cars…*, s. 26. Por. również rozważania M. Świerczyńskiego na tle nieco szerszej, lecz powiązanej problematyki sztucznej inteligencji, który stwierdza, że „[o]koliczność, że w prawie prywatnym międzynarodowym brak jest bezpośredniego odniesienia do sztucznej inteligencji nie oznacza, że mamy do czynienia z luką rzeczywistą. Co najwyżej możemy mówić o tzw. luce pozornej. Zapobieżenie ewentualnej luce w zakresie sztucznej inteligencji zapobiega bowiem podjęcie odpowiednich zabiegów kwalifikacyjnych w celu określenia pojęć określających zakres danej normy kolizyjnej, np. pojęcia osoby prawnej." – zob. M. Świerczyński, *Sztuczna inteligencja…*, s. 40. Zob. również D. Szostek, M. Świerczyński, *Wpływ nowych technologii na prawo prywatne międzynarodowe* [w:] P. Kostański, P. Podrecki, T. Targosz (red.), *Experientia docet. Księga jubileuszowa ofiarowana Pani Profesor Elżbiecie Traple*, Warszawa 2017, dostęp LEX/el., pkt 6.

[502] Tak M. Poesen na tle europejskiego prawa prywatnego międzynarodowego, zob M. Poesen, *op. cit.*, s. 368-369.

[503] M. Świerczyński, Ł. Żarnowiec, *Prawo właściwe…*, s. 119.

podmioty, które mogą być zaangażowane w wypadek drogowy. Druga grupa obejmować będzie podmioty, które są w jakiś sposób zaangażowane w proces produkcyjny i dystrybucyjny pojazdu. Do odpowiedzialności podmiotów z pierwszej wyodrębnionej grupy miarodajnych norm kolizyjnych należy poszukiwać w regulacjach dotyczących prawa właściwego dla wypadków drogowych (tj. w konw. haskiej z 1971 r. i rozp. Rzym II). Natomiast dla drugiej grupy norm kolizyjnych poszukiwać należy w regulacjach dotyczących prawa właściwego dla odpowiedzialności za produkt[504]. Problematyczne jest jednak to, że stany faktyczne dotyczące wypadków drogowych z udziałem pojazdów autonomicznych mogą charakteryzować się szczególnie złożonymi konfiguracjami podmiotowymi, zarówno po stronie poszkodowanych, jak i po stronie podmiotów, którym przypisuje się odpowiedzialność. Powoduje to komplikacje również z perspektywy prawa prywatnego międzynarodowego[505].

4.2.2. Wypadki z udziałem pojazdów autonomicznych a problematyka odpowiedzialności za produkt

W świetle dotychczasowych rozważań oczywistym jest, że zagadnienie odpowiedzialności wynikającej z wypadków z udziałem pojazdów autonomicznych ściśle powiązane jest z problematyką przepisów dotyczących odpowiedzialności za produkt. Ich znaczenie wzrosło wraz z upowszechnianiem się nowych technologii. Przepisy prawa materialnego w tym zakresie zostały częściowo zharmonizowane na podstawie dyrektywy 85/374/EWG już w latach osiemdziesiątych XX w.[506], jednakże z jej zakresu wyłączona została regulacja odpowiedzialności za szkodę wyrządzoną przez produkt o charakterze niematerialnym oraz szkód wyrządzonych w ramach świadczenia usług, co w kontekście pojazdów autonomicznych jest szczególnie istotne[507].

Chcąc uwzględnić nowe wyzwania, związane również z technologią cyfrową, prawodawca unijny w 2024 r. zdecydował się na przyjęcie nowej dyrektywy nr 2024/2853 odnoszącej się do odpowiedzialności za produkty wadliwe[508]. Z punktu widzenia prowadzanych rozważań istotne jest, że przewiduje ona unowocześnioną definicję produktu[509].

---

[504] T. Kadner Graziano, *Cross-border traffic accidents…*, s. 49-51.
[505] Zob. np. kazus prezentowany w *ibidem*, s. 42-43; M.M. Mudrić, *op.cit.*, s. 491-494.
[506] Dyrektywa Rady 85/374/EWG z dnia 25 lipca 1985 r. w sprawie zbliżenia przepisów ustawowych, wykonawczych i administracyjnych Państw Członkowskich dotyczących odpowiedzialności za produkty wadliwe (Dz. Urz. WE L 210 z 1985 r., s. 29), cytowana dalej jako: dyrektywa nr 85/374/EWG.
[507] B.A. Koch, *Product liability for autonomous vehicles*, Wiad. Ubezp. 2019, no. 4, s. 11; M. Świerczyński, Ł. Żarnowiec, *Prawo właściwe…*, s. 113.
[508] Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2024/2853 z dnia 23 października 2024 r. w sprawie odpowiedzialności za produkty wadliwe i uchylenia dyrektywy Rady 85/374/EWG (Dz. Urz. UE L z 2024 r., s. 2853), cytowana dalej jako: dyrektywa nr 2024/2853.
[509] Art. 4 dyrektywy nr 2024/2853.

Dodać należy, że zagadnienie odpowiedzialności wynikającej z wypadków z udziałem pojazdów autonomicznych łączy się również z prowadzonymi we współczesnej literaturze rozważaniami na temat potencjalnej podmiotowości prawnej sztucznej inteligencji[510].

W omawianym kontekście szczególne znaczenie ma także ostatnia aktywność unijnego prawodawcy w postaci prób regulacji zagadnień dotyczących sztucznej inteligencji, czego rezultatem jest, w szczególności, przyjęcie rozporządzenia w tym zakresie, które weszło w życie z dniem 1 sierpnia 2024 r.[511] Ustanawia ono jednolite ramy prawne, m.in. w zakresie rozwoju, wprowadzania do obrotu, oddawania do użytku i wykorzystywania systemów sztucznej inteligencji w celu promowania upowszechniania zorientowanej na człowieka i godnej zaufania sztucznej inteligencji, zgodnie z wartościami UE[512]. Regulacja przewiduje zasady, które mają zapewnić, że stosowane w UE systemy spełniają wymagane wymogi bezpieczeństwa. Podkreślić jednak należy, że *AI Act* nie zawiera norm kolizyjnych, co uznać należy za trafne rozwiązanie[513].

Dodać należy, że *AI Act* nie odnosi się także do problematyki odpowiedzialności za szkody wyrządzone przy wykorzystywaniu systemów sztucznej inteligencji. Zagadnienie to miało podlegać harmonizacji w drodze dyrektywy ws. dostosowania przepisów dotyczących pozaumownej odpowiedzialności cywilnej do sztucznej inteligencji, której projekt zakładał modyfikację reguł odpowiedzialności odszkodowawczej. Niemniej jednak prawodawca unijny zrezygnował z dalszych prac legislacyjnych w tym zakresie[514].

Poszukiwanie odpowiedzi na pytanie, który podmiot uczestniczący w łańcuchu dystrybucji będzie odpowiedzialny za szkodę wyrządzoną przez produkt, zależy od właściwego prawa merytorycznego[515]. Miarodajnej normy kolizyjnej w tym zakresie (dla

---

[510] W. Robaczyński, *op. cit.*, s. 70-71 i cytowana tam literatura.

[511] Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2024/1689 z dnia 13 czerwca 2024 r. w sprawie ustanowienia zharmonizowanych przepisów dotyczących sztucznej inteligencji oraz zmiany rozporządzeń (WE) nr 300/2008, (UE) nr 167/2013, (UE) nr 168/2013, (UE) 2018/858, (UE) 2018/1139 i (UE) 2019/2144 oraz dyrektyw 2014/90/UE, (UE) 2016/797 i (UE) 2020/1828 (akt w sprawie sztucznej inteligencji) (Dz. Urz. UE L z 2024 r., s. 1689), cytowane dalej jako: AI Act. Na temat tej regulacji – zob. np. P. Voigt, N. Hullen, *The EU AI Act. Answers to Frequently Asked Questions*, Berlin 2024; J. Kozłowski, *Akt w sprawie sztucznej inteligencji w praktyce – charakterystyka unijnej regulacji opartej na ryzyku*, EPS 2024, nr 12, s. 20-25.

[512] Zob. motyw 1 AI Act.

[513] M. Świerczyński, *Przełomowe technologie…*, s. 75. Autor ten zauważa jednak, że przepisy *AI Act* odegrają znaczenie w kontekście ustalania standardów bezpieczeństwa i postępowania w rozumieniu w art. 17 rozp. Rzym II – zob. *Ibidem*, s. 88

[514] Zob. European Parliament, *AI liability directive. Legislative Train Schedule*, https://www.europarl.europa.eu/legislative-train/theme-a-europe-fit-for-the-digital-age/file-ai-liability-directive?p3373 (dostęp: 14.04.2025). Na temat projektu dyrektywy – zob. M. Świerczyński, *Przełomowe technologie…*, s. 67-74. W omawianym kontekście istotne jest jednak, że w art. 1 projektu dyrektywy wskazano, że nie ma ona zastosowania do przepisów prawa Unii regulujących warunki odpowiedzialności w dziedzinie transportu. Dokładny zakres tego wyłączenia wzbudzał jednak wątpliwości.

[515] Na temat zarysu obowiązujących w Europie norm jurysdykcyjnych i norm wskazujących prawo właściwe w zakresie odpowiedzialności za produkt – zob. np. T. Kadner Graziano, *Cross-border traffic accidents…*, s. 30-36.

odpowiedzialności producenta, sprzedawcy czy importera) poszukiwać należy w rozp. Rzym II, w którym dla kwestii odpowiedzialności za produkt zawarto w art. 5 odrębną normę kolizyjną[516].

W doktrynie wyrażano jednak wątpliwości, czy w kontekście definicji produktu przewidzianej w poprzednio obowiązującej dyrektywie 85/374/EWG, norma z art. 5 rozp. Rzym II obejmuje również odpowiedzialność za szkodę wyrządzoną przez pojazd autonomiczny[517]. Z pewnością, powyższy spór traci na znaczeniu w kontekście unowocześnionej definicji produktu przewidzianej w art. 4 dyrektywy nr 2024/2853, która przesądza, że do tej kategorii zalicza się również oprogramowanie[518]. Przychylić należy się jednak do stanowiska mówiącego o konieczności dokonywania autonomicznej interpretacji pojęcia produktu na tle art. 5 rozp. Rzym II. Pozwala to na przyjęcie jego szerokiego rozumienia, w oderwaniu od „jakiejkolwiek z góry założonej kategorii przedmiotów", a więc z pewnością mieszczącego w sobie również problematykę odpowiedzialności za pojazdy autonomiczne[519].

4.2.3. Wypadki z udziałem pojazdów autonomicznych a zagadnienie unifikacji norm kolizyjnych

Jak zostało już zasygnalizowane w innej części pracy, przepisy kolizyjne wskazujące prawo właściwe dla odpowiedzialności za produkt, podobnie jak te dotyczące wypadków drogowych również nie zostały w pełni zunifikowane w państwach UE. Dualizm reżimów w tym zakresie spowodowany jest obowiązywaniem konw. haskiej z 1973 r. o prawie właściwym dla odpowiedzialności za produkt, która na podstawie art. 28 ust. 2 rozp. Rzym II korzysta z pierwszeństwa zastosowania w kliku państwach członkowskich (Chorwacja, Finlandia, Francja, Luksemburg, Holandia, Słowenia, Hiszpania). W literaturze wskazuje się, że z racji mniejszej liczby państw członkowskich będącymi sygnatariuszami konw. haskiej z 1973 r. oraz częściowej harmonizacji prawa materialnego w tym zakresie, współistnienie rozp. Rzym II oraz konw. haskiej z 1973 r. ma nieco mniej negatywne skutki niż w przypadku konw. haskiej z 1971

[516] Pamiętać jeszcze trzeba o art. 14 rozp. Rzym II umożliwiającym wybór prawa, który jednak podobnie jak w przypadku odpowiedzialności za wypadki drogowe będzie raczej należał do rzadkości – zob. M. Świerczyński, Ł. Żarnowiec, *Prawo Właściwe…*, s. 116-118; J. De Bruyne, C. Vanleenhove, *The Rise of Self-Driving Cars…*, s. 22; T. Kadner Graziano, *Cross-border traffic accidents…*, s. 32.

[517] Wiąże się to z brakiem definicji legalnej „produktu", stąd niektórzy autorzy opowiadali się za stanowiskiem, że pojęcie to należy definiować jak w art. 2 dyrektywy nr 85/374/EWG – zob. np. P. Stone, *Product Liability under the Rome II Regulation*, [w:] J. Ahern, W. Binchy (red.), *The Rome II Regulation…*, s. 181; P. Huber, M. Illmer, *International Product Liability. A Commentary on Article 5 of The Rome II Regulation*, YPIL 2007, Vol. 9, s. 37-38. Przyjęcie takiego rozumowania prowadziłoby do wyłączenia treści cyfrowych, co w przypadku pojazdów autonomicznych jest kluczowe.

[518] M. Świerczyński, *Przełomowe technologie…*, s. 84-85.

[519] M. Świerczyński, Ł. Żarnowiec, *Prawo właściwe…*, s. 118-119 i cytowana tam literatura.

r. odnoszącej się do odpowiedzialności wynikającej z wypadków drogowych. Wydaje się jednak, że przewidywane zwiększanie liczby roszczeń związanych z odpowiedzialnością za produkt w kontekście samochodów autonomicznych może zmienić tę sytuację[520].

Problematyka dotycząca poszukiwania prawa właściwego dla wypadków z udziałem pojazdów autonomicznych jeszcze dobitniej uwidacznia złożoność obowiązującego systemu przepisów kolizyjnych w kwestii odpowiedzialności deliktowej. Obowiązujące reguły „poradzą sobie" z tym problemem, tak więc brak jest bezpośredniej potrzeby podjęcia działań legislacyjnych[521]. Wnioski pozostają również aktualne w szerszym kontekście, odnoszącym się poszukiwania prawa właściwego do odpowiedzialności cywilnej związanej z wykorzystaniem systemów sztucznej inteligencji[522].

Niemniej jednak poszukiwanie miarodajnej normy kolizyjnej, które jest niełatwe już w przypadku „klasycznych" wypadków drogowych, w przypadku zdarzeń związanych z wykorzystaniem algorytmów sztucznej inteligencji w autonomicznych pojazdach jest dodatkowo utrudnione przez możliwość ponoszenia odpowiedzialności przez inne podmioty, co niewątpliwie zwiększa skalę istniejącego już problemu[523]. Nie jest więc zaskoczeniem, że w doktrynie zwraca się uwagę na istniejące trudności we wskazywaniu prawa właściwego dla wypadków drogowych, podkreślając nadmiernie złożony charakter systemu[524]. Na konieczność uproszczenia obowiązujących przepisów kolizyjnych wskazuje również Parlament Europejski w rezolucji z 16.02.2017 r. o zaleceniach dla Komisji w sprawie przepisów prawa cywilnego dotyczących robotyki[525]. Należałoby więc dążyć do uproszczenia obowiązujących przepisów kolizyjnych zarówno tych dotyczących odpowiedzialności wynikającej z wypadków drogowych, jak i dotyczących odpowiedzialności za produkt. Zagadnienie to niewątpliwie stanowi istotną część problemu wynikającego z dualizmu reżimów kolizyjnych obowiązujących w państwach członkowskich UE.

---

[520] J. De Bruyne, C. Vanleenhove, *The Rise of Self-Driving Cars…*, s. 25-26.
[521] T. Kadner Graziano, *Cross-border traffic accidents…*, s. 9, 40.
[522] M. Poesen, *op. cit.*, s. 375; M. Świerczyński, *Przełomowe technologie…*, s. 91-92.
[523] M. Świerczyński, Ł. Żarnowiec, *Prawo właściwe…*, s. 103.
[524] *Ibidem*, s. 125; J. De Bruyne, C. Vanleenhove, *The Rise of Self-Driving Cars…*, s. 26.
[525] *European Parliament resolution of 16 February 2017 with recommendations to the Commission on Civil Law Rules on Robotics (2015/2103(INL))*. W punkcie 60 wskazano: „[c]urrent general private international law rules on traffic accidents applicable within the Union do not urgently need substantive modification to accommodate the development of autonomous vehicles, however, simplifying the current dual system for defining applicable law (based on Regulation (EC) No 864/2007 of the European Parliament and of the Council and the Hague Convention of 4 May 1971 on the law applicable to traffic accidents) would improve legal certainty and limit possibilities for forum shopping".

§ 4. WNIOSKI

Z przeprowadzonych powyżej rozważań wynika, że poszkodowany w sporze ze sprawcą wypadku lub jego ubezpieczycielem odpowiedzialności cywilnej dysponuje kilkoma podstawami jurysdykcyjnymi. Można przyjąć, że na ogół sądy nawet trzech państw mogą mieć jurysdykcję w danej sprawie.

Przykładowo, analizując stan faktyczny dotyczący wypadku mającego miejsce w Chorwacji, w którym ucierpiał Polak, a sprawcą był Czech, polski poszkodowany może wytoczyć powództwo we wszystkich trzech państwach: Polsce, Czechach i Chorwacji. Powództwo wytoczone w Czechach może być oparte na miejscu zamieszkania pozwanego. Jurysdykcja sądów chorwackich byłaby uzasadniona faktem, że zdarzenie wywołujące szkodę miało miejsce na terytorium Chorwacji. Z kolei jurysdykcja sądów w Polsce przysługiwałaby w przypadku, gdyby poszkodowany nie pozwałby sprawcy wypadku, lecz wystąpiłby bezpośrednio przeciwko ubezpieczycielowi udzielającemu mu ochrony.

Prezentowany przykład stanowi jedynie jeden z wielu możliwych stanów faktycznych, jakie mogą zaistnieć w rzeczywistości. Szczególnych komplikacji dostarczają sprawy o złożonych konfiguracjach podmiotowych, np. w wypadek z udziałem autobusu. Im większa liczba osób jest zaangażowana w dany stan faktyczny, tym większa liczba możliwych właściwych jurysdykcji[526]. Nadto różnice w prawie kolizyjnym i merytorycznym państw członkowskich zachęcają do kierowania roszczenia w jurysdykcji oferującej korzystniejsze rozstrzygnięcie z punktu widzenia powoda (tzw. *forum shopping*)[527].

Powyższy problem powiązany jest z brakiem unifikacji norm kolizyjnych wskazujących prawo właściwe dla wypadków drogowych, gdyż wielość źródeł prawa jest niewątpliwie niekorzystna z punktu widzenia pewności prawa. Paradoksalnie, wraz z wejściem w życie rozp. Rzym II, instrumentu, który miał na celu unifikację przepisów kolizyjnych w ramach UE, problem ten uległ dalszemu pogłębieniu.

Różnice w przepisach kolizyjnych są również jedną z przyczyn zjawiska *forum shopping*, co jest krytykowane przez wielu autorów[528]. Jak wskazuje analiza orzecznictwa, skomplikowany stan prawny często powoduje trudności w poszukiwaniu miarodajnej normy

---

[526] P. Mankowski, *Art. 28* [w:] *Rome II Regulation…*, s. 696, nb 23.

[527] E. Guinchard, *Unfinished business: Rome II in practice and the need for a Hague Convention on non-contractual obligations. Brief Reflections on the French Supreme Court's First Decision on Rome II*, EuLR, Vol. 40, No. 1, s. 104.

[528] Zob. np. P. Mankowski, Art. 28 [w:] U. Mangus, P. Mankowski (red.), *Rome II Regulation…*, s. 696, nb 23; A. Halfmeier, *Art. 28* [w:] G.-P. Calliess, M. Renner (red.), *Rome Regulations…*, s. 887, nb 13; J. von Hein, *Article 4 and Traffic Accidents* [w:] J. Ahern, W. Binchy (red.), *The Rome II Regulation…*, s. 158.

kolizyjnej przez organy wymiaru sprawiedliwości. Dokładna ocena tego stanu rzeczy a także analiza judykatury sądów państw europejskich pod tym kątem zostały przedstawione w końcowej części pracy[529].

Na tle zakresu przedmiotowego, temporalnego i terytorialnego konw. haskiej z 1971 r. i rozp. Rzym II uwidaczniają się istotne różnice. Konwencja stanowi wyraz dążenia do specjalizacji norm kolizyjnych, zaś rozp. Rzym II ma szerszy zakres przedmiotowy. W przypadku państw członkowskich UE związanych jednocześnie konw. haską z 1971 r., zwykle to normy rozp. Rzym II wskażą prawo właściwe w kwestiach wyłączonych z jej zakresu przedmiotowego. Będzie tak np. w kwestii prawa właściwego dla odpowiedzialności za produkt (art. 5 rozp. Rzym II), subrogacji (art. 19 rozp. Rzym II), roszczeń regresowych (art. 20 rozp. Rzym II). Tylko dla niektórych wycinkowych kwestii, zawiązanych w szczególności z odpowiedzialnością podmiotów publicznych prawa właściwego, poszukiwać należy w regulacjach krajowych.

W odniesieniu do wypadków drogowych rozp. Rzym II stanowi więc regulację kompletną, gdyż wskaże prawo właściwe również w odniesieniu do innych kwestii mających swoje źródło w tym zdarzeniu, jak np. roszczenia regresowe czy zagadnienie subrogacji. Ponadto jest ono skoordynowane z innymi przepisami unijnego prawa prywatnego międzynarodowego. Z kolei konieczność zintegrowania dwóch odrębnych regulacji (konw. haskiej z 1971 r. i rozp. Rzym II) w niektórych indywidualnych stanach faktycznych powoduje praktyczne komplikacje, które nie wystąpiłyby w przypadku stosowania jednego i tego samego instrumentu do określenia wszystkich koniecznych do rozstrzygnięcia kwestii[530]. Słusznie wskazuje się więc w literaturze, że z racji na stosunkowo wąski przedmiot regulacji konwencji haskiej, wyłączone z niej zagadnienia, w przypadku stosowania rozp. Rzym II „mogłoby podlegać temu samemu prawu (statutowi deliktowemu)”[531].

Wraz z rozwojem technologii sztucznej inteligencji pojawia się pytanie o aktualność norm kolizyjnych w kontekście pojazdów autonomicznych. Z racji swojej „neutralności technologicznej” normy kolizyjne obejmują również wypadki z udziałem autonomicznych pojazdów. Z uwagi na zróżnicowanie podmiotów mogących ponosić odpowiedzialność za takie

[529] Zob. rozdział VI, § 2, pkt 3 niniejszego opracowania.
[530] T. Kadner Graziano, *50 Years of the 1971 Hague Traffic Accident Convention – Time to Say Goodbye*, YPIL 2021/2022, Vol. 23, s. 67-68; N. Ciron, *L'assurance responsabilité civile automobile : approche de droit international privé et de droit de l'Union Européenne*, Paris 2013 (niepublikowana rozprawa doktorska), s. 332, nb 499.
[531] M. Pazdan, M. Jagielska, W. Kurowski, M. Świerczyński, M.-A. Zachariasiewicz, M. Zachariasiewicz, Ł. Żarnowiec, *W odpowiedzi na ankietę skierowaną do państw członkowskich Unii, dotyczącą stosowania Rozporządzenia nr 864/2007 o prawie właściwym dla zobowiązań pozaumownych (Rzym II)*, PPPM 2013, t. 12, s. 171.

zdarzenie, na tym tle szczególnego znaczenia nabiera zagadnienie odpowiedzialności za produkt. Poszukiwanie prawa właściwego dla wypadków z udziałem pojazdów autonomicznych w jeszcze większym stopniu uwidacznia więc złożoność obowiązującego systemu przepisów kolizyjnych w kwestii odpowiedzialności deliktowej, który składa się z wielu źródeł prawa pochodzących od różnych prawodawców.

ROZDZIAŁ III.
POSZUKIWANIE PRAWA WŁAŚCIWEGO DLA POZAUMOWNEJ ODPOWIEDZIALNOŚCI CYWILNOPRAWNEJ WYNIKAJĄCEJ Z WYPADKÓW DROGOWYCH

§ 1. UWAGI WSTĘPNE

Problematyka odpowiedzialności pozaumownej wynikającej z wypadku drogowego jest ściśle powiązana z zagadnieniem komunikacyjnych ubezpieczeń obowiązkowych. Powyższe sprawia, że na tle tych spraw występuje zazwyczaj szczególny układ podmiotowy mający deliktowo-kontraktowy charakter, który można zobrazować za pomocą trójkąta. W jego ramach można bowiem wyodrębnić trzy stosunki prawne.

Po pierwsze, w tym kontekście wyróżnić należy stosunek prawny między poszkodowanym a ubezpieczonym sprawcą, którego źródłem jest fakt wyrządzenia szkody spowodowanej czynem niedozwolonym w postaci wypadku drogowego. Drugi z nich to stosunek prawny łączący zakład ubezpieczeń i ubezpieczonego sprawcę (ubezpieczającego). Ma on swoje źródło w zobowiązaniu umownym w postaci zawarcia umowy obowiązkowego ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej. Po trzecie, wyodrębnić należy stosunek łączący zakład ubezpieczeń oraz poszkodowanego, który wynika z przyznanego poszkodowanemu prawa wystąpienia z roszczeniem bezpośrednim przeciwko ubezpieczycielowi sprawcy. Z perspektywy prawa prywatnego międzynarodowego, każdy z wymienionych stosunków prawnych należy traktować jako odrębną kwestię kolizyjnoprawną. Poszukiwanie prawa właściwego dla każdego z nich jest powiązane z problematyką rozgraniczenia zakresu zastosowania poszczególnych statutów: statutu deliktowego, statutu umowy ubezpieczenia oraz statutu bezpośredniego roszczenia przeciwko ubezpieczycielowi sprawcy[532].

Zagadnienie rozgraniczenia tychże statutów w sprawach dotyczących transgranicznych wypadków drogowych jest przedmiotem pogłębionych rozważań w dalszej części pracy[533]. Chcąc jednak osadzić problematykę poszukiwania prawa właściwego dla pozaumownej odpowiedzialności cywilnoprawnej wynikającej z wypadku drogowego w odpowiednim kontekście, należy już w tym miejscu po krótce odnieść się do zagadnienia miarodajnych norm

[532] K. Ludwichowska, *Problematyka kolizyjna roszczeń…*, s. 132.
[533] Zob. rozdział V, § 3, pkt 2.1 niniejszego opracowania.

kolizyjnych wskazujących prawo właściwe do oceny odpowiedzialności ubezpieczyciela wobec poszkodowanego. Zagadnienie to uchodzi bowiem za jedno z najbardziej kontrowersyjnych we współczesnym prawie prywatnym międzynarodowym[534].

Rozważania w tym względzie rozpocząć należy od stwierdzenia, że odpowiedzialność ubezpieczyciela ma charakter akcesoryjny w stosunku do odpowiedzialności ubezpieczonego sprawcy (ubezpieczającego). Istnienie oraz zakres odpowiedzialności sprawcy wypadku warunkują bowiem istnienie oraz zakres odpowiedzialności ubezpieczyciela udzielającego temu sprawcy ochrony[535]. Przyjmuje się więc, że odpowiedzialność sprawcy wypadku względem poszkodowanego stanowi kwestię wstępną dla rozstrzygnięcia kwestii odpowiedzialności ubezpieczyciela wobec poszkodowanego[536].

Kolizyjnoprawna ocena stosunku prawnego łączącego poszkodowanego i ubezpieczyciela zależy od kwalifikacji instytucji skargi poszkodowanego wnoszonej bezpośrednio przeciwko ubezpieczycielowi sprawcy. Rozważania nad tym złożonym problemem zostały poruszone w dalszej części pracy[537]. Nie wchodząc więc w szczegóły, w tym miejscu wskazać jedynie trzeba, że w niniejszej rozprawie opowiedziano się za stanowiskiem zakładającym, że do oceny odpowiedzialności ubezpieczyciela względem poszkodowanego zastosowanie znajduje statut deliktowy, tj. prawo właściwe do oceny odpowiedzialności samego sprawcy.

Przyjęcie tego zapatrywania oznacza przede wszystkim, że te same normy kolizyjne wskażą prawo właściwe dla kwestii odpowiedzialności ubezpieczonego sprawcy szkody wobec poszkodowanego, jak również dla kwestii odpowiedzialności jego ubezpieczyciela wobec tego poszkodowanego. Zakres (treść) obowiązku odszkodowawczego ubezpieczyciela w stosunku do poszkodowanego jest określany wyłącznie przez prawo właściwe dla czynu niedozwolonego, tj. przez prawo właściwe dla odpowiedzialności sprawcy korzystającego z ochrony ubezpieczeniowej.

W omawianym kontekście należy mieć jednak równocześnie na względzie, że obowiązek naprawienia przez ubezpieczyciela szkody poniesionej przez poszkodowanego (istnienie obowiązku zapewnienia ochrony ubezpieczeniowej) ma swoje źródło nie w samej szkodzie, ale w umowie wiążącej go z ubezpieczonym, który odpowiada za jej wyrządzenie. Oznacza to, że statut umowy ubezpieczenia w dalszym ciągu odgrywa na tle tych spraw istotną

[534] K. Pacuła, *Wybór prawa…*, s. 271.
[535] K. Ludwichowska, *Odpowiedzialność cywilna i ubezpieczeniowa za wypadki samochodowe*, Toruń 2008, s. 209-210.
[536] *Eadem*, *Problematyka kolizyjna roszczeń…*, s. 127.
[537] Zob. rozdział V, § 3, pkt 2.2 niniejszego opracowania.

rolę, chociażby w kontekście zakresu udzielanej przez ubezpieczyciela ochrony, w tym wysokości pokrycia ubezpieczeniowego, zapewnionego ubezpieczonemu sprawcy[538].

[538] Zob. rozdział V, § 3, pkt 2.3 niniejszego opracowania.

§ 2. POSZUKIWANIE PRAWA WŁAŚCIWEGO POPRZEZ ŁĄCZNIK SUBIEKTYWNY

1. Uwagi wstępne

Pojęcie autonomii woli tłumaczy się jako uprawnienie podmiotów prawa do samodzielnego kształtowania swojej sytuacji prawnej[539]. Jednym z jej przejawów jest wybór prawa właściwego przez strony[540]. Wybór prawa określić można jako „kompetencję uczestników danej sytuacji życiowej do wskazania, jakie prawo jest właściwe dla ustalenia jej konsekwencji prawnych"[541]. O dopuszczalności wyboru prawa w odniesieniu do danej sytuacji życiowej przesądzają normy kolizyjne oparte ma łączniku subiektywnym. Jego przeciwieństwem jest zaś łącznik obiektywny. Poszukiwanie prawa poprzez łącznik subiektywny zasadniczo powoduje, że nie ma potrzeby sięgania do norm opartych na łącznikach obiektywnych[542]. Wybór prawa stanowi czynność prawa prywatnego międzynarodowego, która obejmować może jedno lub więcej zgodnych oświadczeń woli[543]. Swoboda wyboru prawa właściwego przez strony ma status zasady prawnej prawa kolizyjnego[544] i stanowi jeden z fundamentów, na których oparte są najważniejsze europejskie rozporządzenia tej dziedziny prawa[545].

Stopień rozpowszechnienia autonomii woli w poszczególnych działach prawa kolizyjnyjnego jest w pewien sposób powiązany z możliwością swobodnego dysponowania prawami na gruncie regulacji prawa merytorycznego. Powyższa prawidłowość wyłania się z badań komparatystystycznych, bowiem w tych dziedzinach, w których na gruncie prawa merytorycznego strony mają możliwość umownej regulacji łączącego ich stosunku, kompetencja ta przenika na jego kolizyjnoprawny odpowiednik. Początkowo wybór prawa w

---

[539] J. Skąpski, *Autonomia woli w prawie prywatnym międzynarodowym w zakresie zobowiązań z umów*, Zeszyty Naukowe Uniwersytetu Jagiellońskiego. Prace Prawnicze, z. 19, Kraków 1964, s. 21.
[540] M. Czepelak, *Autonomia woli w prawie prywatnym międzynarodowym Unii Europejskiej*, Warszawa 2015, s. 18-19.
[541] *Idem*, *Wybór prawa właściwego dla zobowiązań pozaumownych w rozporządzeniu rzymskim II*, KPP 2009, z. 2, s. 521; Wybór prawa określa się jako kluczową koncepcję metodologiczną prawa kolizyjnego, wynikającej ze stopniowej liberalizacji obrotu międzynarodowego. Zjawisko to nabrało szczególnego znaczenia w XX wieku – zob. H. Muir Watt, *Party Autonomy* [w:] J. Basedow, G. Rühl, F. Ferrari, P. de Miguel Asensio (red.), *Encyclopedia of Private International Law*, s. 1336.
[542] T.M. De Boer, *The purpose…*, s. 300.
[543] W przypadku, gdy przyjmuje on postać dwustronnej czynności prawnej mówić można o zawarciu umowy prawa kolizyjnego – zob. K. Pacuła, *Wybór prawa a ochrona osób trzecich na tle rozporządzenia o prawie właściwym dla zobowiązań pozaumownych (Rzym II)* [w:] A. Kozioł, P. Twardoch (red.), *Ochrona osób trzecich w prawie prywatnym międzynarodowym*, Warszawa 2016, s. 116; M. Czepelak, *Wybór prawa…*, s. 533.
[544] J. von Hein, *Of Older Siblings and Distant Cousins…*, s. 486; M. Zhang, *op. cit.*, s. 916; S.C. Symeonides, *Party Autonomy in Rome I and II: A Comparative Perspective* [w:] K. Boele-Woelki, T. Einhorn, D. Girsberger, S.C. Symeonides (red.), *Convergence and Divergence…*, s. 514; K. Pacuła, *Wybór prawa…*, s. 25-26.
[545] E. Lein, *The New Rome I/Rome II/Brussels I Synergy…*, s. 179.

prawie prywatnym międzynarodowym był możliwy jedynie na gruncie zobowiązań umownych. Dopiero od lat sześćdziesiątych XX w. zaczęto w doktrynie stopniowo akcentować konieczność wprowadzenia dopuszczalności ograniczonego wyboru prawa w sprawach dotyczących innych kwestii, w tym zobowiązań pozaumownych, uzasadniając go interesem stron oraz potrzebami współczesnego obrotu prawnego[546]. Z czasem dopuszczalność wyboru prawa w zobowiązaniach pozaumownych przyjęto w orzecznictwie. Następnie kwestia ta była również przedmiotem wielu unormowań prawnych, które ujmowały to zagadnienie w zróżnicowany sposób[547]. Obecnie zaś dopuszczalność wyboru prawa w zobowiązaniach pozaumownych jest niekwestionowana, choć może podlegać on pewnym ograniczeniom[548]. Wprowadzenie tej możliwości uznać należy za kolejny etap rozwoju kolizyjnego prawa zobowiązań pozaumownych[549].

Trudno jednak uznać, że rola autonomii woli na tle zobowiązań pozaumownych będzie tak istotna, jak dla zobowiązań umownych, co tłumaczy wyrażane w doktrynie wątpliwości w kwestii jej znaczenia praktycznego[550]. Szczególne odrębności w tym zakresie dostrzec można na tle spraw dotyczących odpowiedzialności wynikającej z wypadków drogowych. Po pierwsze, oczywiste jest, że wypadek drogowy jest zdarzeniem nieprzewidywalnym. Zasadniczo więc, stosunek pomiędzy poszkodowanym a sprawcą powstaje dopiero na skutek zdarzenia powodującego szkodę, choć oczywiście zdarzają się sytuacje, w których można dostrzec powiązania łączące strony, które powstały przed wypadkiem[551]. Powoduje to, że problem odpowiedzialności będącej konsekwencją tego zdarzenia powstaje dopiero po jego zaistnieniu (*post factum*). Po drugie zdarzenie jakim jest wypadek drogowy charakteryzuje się często specyficzną konfiguracją podmiotową. Powyższe przekłada się natomiast na roszczenia przysługujące poszkodowanemu. Należy bowiem mieć na uwadze istotną rolę zakładów ubezpieczeniowych w tego typu sprawach. Poszkodowany w wypadku drogowym ma więc

---

[546] O. Boskovic, *L'autonomie de la volonté dans le règlement Rome II*, Recueil Dalloz 2009, s. 1639, dostęp Dalloz/el., nb 4; T. Kadner Graziano, *Freedom to Choose the Applicable Law in Tort – Articles 14 and 4(3) of the Rome II Regulation* [w:] J. Ahern, W. Binchy (red.), *The Rome II Regulation…*, s. 115; M. Czepelak, *Wybór prawa…*, s. 571-572. Wskazać należy, że również w ówczesnej polskiej doktrynie dostrzec można poglądy przychylne wyborowi prawa dla tego typu stosunków – zob. M. Sośniak, *Zobowiązania…*, s. 79-80.

[547] Charakterystyka ewolucji zmian legislacyjnych w tym zakresie – zob. np. T. Kadner Graziano, *Freedom to Choose…*, s. 114-115; M. Czepelak, *Wybór prawa…,* s. 522-526; M. Gabrysiak, *Uprzedni wybór prawa dla deliktów w prawie prywatnym międzynarodowym na tle rozporządzenia Rzym II*, EPS 2009, nr 4, s. 21-22; T. Pajor, *Odpowiedzialność deliktowa…*, s. 126-130.

[548] W kwestii uwag prawnoporównawczych – zob. np. A. Mills, *Party Autonomy in Private International Law*, Cambridge 2018, s. 390-415; S.C. Symeonides, *Party Autonomy…*, s. 540-549.

[549] M. Zhang, *op. cit.*, s. 866-867. Szerzej na temat idei autonomii woli w zakresie zobowiązań pozaumownych – zob. K. Pacuła, *Wybór prawa…*, s. 28-40.

[550] M. Czepelak, *Wybór prawa…*, s. 571.

[551] D. Maśniak, *Transgraniczny system ochrony…*, s. 335.

zasadniczo możliwość skierowania roszczenia nie tylko przeciwko sprawcy szkody, ale również bezpośrednio do ubezpieczyciela udzielającego mu ochrony[552]. Wybór prawa właściwego jest dopuszczalny w obu tych relacjach podmiotowych.

2. Wybór prawa na tle konw. haskiej z 1971 r.

Konwencja haska z 1971 r. nie zawiera żadnego uregulowania w kwestii możliwości wskazania statutu odpowiedzialności za wypadek drogowy przez strony. W związku z brakiem jednoznacznego stanowiska, w literaturze przedmiotu zastanawiano się, czy milczenie konwencji interpretować należy jako generalną negację dopuszczalności wyboru prawa czy wręcz przeciwnie, chodziło o to, aby zagadnienie to celowo pozostało otwarte[553]. Pewnej wskazówki na ten temat doszukać można się w *travaux preparatoires*. Raport wyjaśniający zawiera stwierdzenie, że twórcy konwencji świadomie nie zawarli żadnego postanowienia, chcąc uzależnić kwestię dopuszczalności wyboru prawa od *legis fori*. Wskazano, że to od prawa sądu zależeć miało, czy umowa wiążąca strony będzie miała wpływ na prawo właściwe dla zobowiązania pozaumownego, a także czy strony mogą dokonać następczego wyboru prawa, a jeżeli tak to czy taki wybór musi zostać dokonany w sposób wyraźny czy dorozumiany[554].

Zawarte w raporcie wyjaśniającym stanowisko twórców konwencji ma jedynie pomóc w jej interpretacji i zastępuje jej postanowień, więc dopuszczalność wyboru prawa na tle tego instrumentu była przedmiotem dyskusji w doktrynie prawa kolizyjnego niemal od samego początku jej stosowania[555]. Dotychczas proponowano rozmaite rozwiązania w tej kwestii: od wykluczenia wyboru prawa, przez jego dopuszczenie co do zasady, po (obecnie dominujący pogląd) ocenę tej kwestii zgodnie z przepisami prawa prywatnego międzynarodowego *fori*[556].

Niechętna dopuszczalności wyboru prawa na tle konw. haskiej z 1971 r. była tradycyjnie doktryna szwajcarska[557]. Jej przedstawiciele wskazują, że przyjęcie takiej możliwości jest sprzeczne z perspektywy celów konwencji, do których należy przede wszystkim zapewnienie, że prawo właściwe jest wystarczająco przewidywalne. Twierdzi się również, że rozwiązanie to prowadzić może do nadużyć w praktyce, gdyż ubezpieczyciele mogą wykorzystywać swoją silną pozycję do narzucenia korzystnego dla siebie wyboru prawa[558].

---

[552] M. Krzymuski, *Wybór prawa właściwego dla pozaumownej odpowiedzialności cywilnej wynikającej z wypadków drogowych* [w:] M. Krzymuski, M. Margoński (red.), *Znad granicy ponad granicami. Księga Dedykowana Profesorowi Dieterowi Martiny*, Warszawa 2014, s. 133-136.
[553] M. Krzymuski, *op. cit.*, s. 136.
[554] E. Essén, *Raport wyjaśniający*, s. 8-9.
[555] W tej kwestii – zob. M. Krzymuski, *op. cit.*, s. 136-139.
[556] T. Kadner Graziano, *50 Years…*, s. 68-69.
[557] M. Krzymuski, *op. cit.*, s. 137.
[558] B. Dutoit, A. Bonomi, *Droit international privé suisse…*, s. 718, nb 25-26.

W innych częściach Europy autorzy byli bardziej przychylni możliwości wskazania statutu odpowiedzialności za wypadek drogowy przez strony. Rozwiązanie to dopuszcza nauka austriacka, holenderska, a także zasadniczo niemiecka[559]. W polskiej doktrynie również wyraźnie przeważa stanowisko odpowiadające się za dopuszczeniem wyboru prawa na tle konwencji[560]. Zwraca się jednak uwagę, że wiąże się to z ryzykiem niejednolitego stosowania konwencji przez sądy państw stron, co podważa przewidywalność rozstrzygnięć i może stanowić zagrożenie dla międzynarodowej jednolitości rozstrzygnięć. Ryzyko to ocenić należy jednak jako nieznaczne, gdyż trudno spodziewać się, że strony dokonywać będą wyboru prawa w sposób masowy[561].

Analiza orzecznictwa państw stron konw. haskiej z 1971 r. dostarcza również przykładów na dopuszczalność wskazania prawa przez strony. Powyższe rozwiązanie przyjmują sądy holenderskie[562] oraz austriackie[563]. Jeżeli zaś chodzi o francuskie orzecznictwo to przytoczyć należy wyrok w sprawie *Roho v. Caron*[564]. W literaturze przedmiotu przedstawia się go jako przykład wyroku, w którym dopuszczono wybór prawa właściwego przez strony na tle konw. haskiej z 1971 r.[565] Należy jednak wskazać, że o ile przykład ten odnosi się on do wskazania prawa właściwego na tle wiążącej Francję konwencji wypadkowej, jest to jednak pewne uproszczenie, gdyż orzeczenie dotyczy specyficznej dla francuskiego prawa instytucji układu procesowego (fr. *accord procédural*)[566]. Dodać należy, że dotychczas brak jest stanowiska polskiej judykatury w tym zakresie.

---

[559] P. Vonken, *op. cit.*, s. 44-45; M. Krzymuski, *op. cit.*, s. 137-139; T. Kadner Graziano, *50 Years…*, s. 68-69.

[560] W. Klyta, *Prawo właściwe…* [w:] M. Pazdan (red.), *System…*, s. 907–908, nb 348; M. Krzymuski, *op. cit.*, s. 140-144. Wydaje się również, że stanowisko takie akceptuje M. Jagielska, *Komentarz do art. 2* [w:] M. Pazdan (red.), *Konwencja o prawie właściwym dla wypadków drogowych…*, nb 4.

[561] M. Krzymuski, *op. cit.*, s. 142.

[562] Wyrok Arrondissementsrechtbank Arnhem (Holandia) z 11.7.1985, NIPR 1986, nr 292, cyt. za: M. Sumampouw, *Les nouvelles conventions (t. IV)…*, s. 137. W literaturze przedmiotu wskazuje się również, że holenderskie sądy na tle konwencji haskiej dopuszczały dorozumiany wybór prawa, a nawet wybór prawa dokonany przed zaistnieniem wypadku (*ex ante*) – zob. wyrok Arrondissementsrechtbank w Amsterdamie z 12.04.1993, NIPR 1994, nr 147, wyrok Arrondissementsrechtbank w Hadze z 13.12.1995, NIPR 1997, nr 102, wyrok Arrondissementsrechtbank w Zwolle z 4.02.1998, NIPR 1998, nr 305, wyrok Rechtbank w Arnhem z 18.02.2009, LJN BH3775, cyt. za: A. Collingnon-Smit Sibinga, *Crossing Borders: What Happens When Rome Meets The Hague*, Journal of Personal Injury Law 2014, No. 1., s. 18.

[563] Austriacki Oberster Gerichtshof (OGH) jednoznacznie dopuścił wybór statutu przez strony w wyroku OGH z 26.01.1995 r., 2 Ob 11/94, ZfRV 1995 (36), s. 212-213; wyrok OGH z 30.01.2003 r., 2 Ob. 10/03i, ZfRV 2003 (44), s. 148, cyt. za: M. Krzymuski, *op. cit.*, s. 139-140; W. Klyta, *Prawo właściwe…* [w:] M. Pazdan (red.), *System…*, s. 882, nb 300 przypis 777. W nowszych orzeczeniach OGH wskazuje, że wybór prawa ma się odbywać na podstawie art. 14 rozp. Rzym II – zob. wyrok OGH z 25.05.2016, 2 Ob. 136/15m, cyt. za: T. Kadner Graziano, *50 Years…*, s. 68-69.

[564] Wyrok Cour de cassation z 19.04.1988 z glosą H. Batiffola, RCDIP 1989, s. 68-71.

[565] M. Krzymuski, *op. cit.*, s. 139; W. Klyta, *Prawo właściwe…* [w:] M. Pazdan (red.), *System…*, s. 882, nb 300 przypis 777; M. Krvavac, *The Hague Convention…*, s. 146.

[566] Instytucja ta umożliwia ona stronom wpływ na prawo właściwe w formie umowy procesowej poprzez pominięcie stosowania normy kolizyjnej wskazującej prawo właściwe dla danego stanu faktycznego, stąd też

Zwrócić trzeba również uwagę na wyrok TS w sprawie *OP*[567] dotyczący powiązanej z omawianym zagadnieniem kwestii dopuszczalności sporządzenia testamentu zawierającego klauzulę wyboru prawa właściwego dla dziedziczenia na tle zawartej przez Polskę cytowanej już w niniejszej pracy umowy dwustronnej z Ukrainą o pomocy prawnej i stosunkach prawnych w sprawach cywilnych i karnych z 1993 r. w kontekście równoczesnego obowiązywania unijnego rozporządzenia spadkowego nr 650/2012[568].

Polsko-ukraińska umowa bilateralna nie zawiera żadnych postanowień dotyczących wyboru prawa właściwego dla spraw spadkowych. Natomiast rozp. spadk. dopuszcza taką możliwość w art. 22. Należało więc rozstrzygnąć kwestię, czy w sytuacji, w której umowa bilateralna łącząca państwo członkowskie z państwem trzecim nie reguluje wyboru prawa w sprawie spadkowej, ale wskazuje prawo właściwe dla spraw spadkowych, obywatel takiego państwa trzeciego zamieszkujący to państwo może dokonać wyboru prawa[569]. Trybunał stanął na stanowisku, że przepisy rozp. spadk. nie stoją on na przeszkodzie temu, by w przypadku, gdy przed przyjęciem tego rozporządzenia państwo członkowskie Unii zawarło z państwem trzecim umowę dwustronną, która wskazuje prawo właściwe dla dziedziczenia i nie przewiduje wyraźnie możliwości wyboru innego prawa, obywatel tego państwa trzeciego, zamieszkujący w rozpatrywanym państwie członkowskim, nie mógł dokonać wyboru prawa tego państwa trzeciego jako prawa, któremu podlega ogół spraw dotyczących spadku po nim[570].

---

skutki takiego porozumienia są podobne do wyboru prawa. *Accord procédural* prezentuje jednak szereg różnic w porównaniu z kolizyjnoprawnym wyborem prawa (we Francji dla rozróżnienia nazywanym *un accord du fond*). Przede wszystkim instytucja umowy procesowej regulowana jest przepisami procesowymi, zaś wybór kolizyjnoprawny dokonywany jest na podstawie upoważnienia zawartego w normie kolizyjnej. Różnią się również przedmiotem umowy, gdyż zakres *accord procédural* jest ograniczony do przedmiotu postępowania nie wywołując żadnych skutków poza procesem i jest pozbawiony wpływu na przyszłość. Z kolei kolizyjnoprawny wybór prawa odnosi się co do zasady do całego stosunku prawnego, oddziałując na przyszłość, tj. dla wszystkich przyszłych postępowań prowadzonych w danej sprawie. Mimo tych odmienności często niełatwo jest odróżnić procesowy wybór prawa od wyboru kolizyjnoprawnego. Szerzej w tej kwestii – zob. B. Audit, L. d'Avout, *Droit international privé*, s. 301-303, nb 343; B. Fauvarque-Cosson, *L'accord procédural à l'épreuve du temps* [w:] *Mélanges en l'honneur de Paul Lagarde…*, s. 263-284; C. Brière, *Le règlement…*, pkt 41. O fundamentalnych różnicach między obiema instytucjami świadczy to, że wprowadzenie możliwości kolizyjnoprawnego wyboru prawa w zobowiązaniach pozaumownych przez art. 14 rozp. Rzym II uznano w tamtejszej doktrynie za « une véritable révolution conceptuelle », tak – O. Boskovic, *L'autonomie de la volonté…*, nb 1. W polskiej literaturze zagadnienie to omawia M. Cichomska, *Wybór prawa w postępowaniu cywilnym*, Warszawa 2015 (niepublikowana rozprawa doktorska), s. 308-325. Wspomina również o nim M. Czepelak. Autor ten sceptycznie odnosi się do rozwiązania przewidzianego w wyroku francuskiego Sądu Kasacyjnegp *Roho v. Caron* wskazując, że „instytucja układu procesowego stanowi istotne zagrożenie dla międzynarodowej jednolitości rozstrzygnięć i jako taka jest sprzeczna zarówno z brzmieniem, jak i celem powołanej konwencji haskiej" – zob. M. Czepelak, *Umowa międzynarodowa…*, s. 139-140.

[567] Wyrok TS z 12.10.2023 r. ws. *OP*, C-21/22, ECLI:EU:C:2023:766.

[568] Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 650/2012 z dnia 4 lipca 2012 r. w sprawie jurysdykcji, prawa właściwego, uznawania i wykonywania orzeczeń, przyjmowania i wykonywania dokumentów urzędowych dotyczących dziedziczenia oraz w sprawie ustanowienia europejskiego poświadczenia spadkowego (Dz. Urz. UE L 201 z 2012 r., s. 107), cytowane dalej jako: rozp. spadk.

[569] Wyrok ws. *OP*, pkt 15.

[570] *Ibidem*, pkt 39.

Wskazać jednak należy, że wyrok nie zawiera dokładnej analizy polsko-ukraińskiej umowy w kwestii tego, czy umowa ta wyklucza możliwość wyboru prawa właściwego, gdyż interpretacja jej postanowień leży poza kompetencją TS. Zagadnienie to podlega więc ocenie sądu krajowego, który musi zinterpretować milczenie konwencji w tym zakresie. Warto wskazać, że stanowisko rządu polskiego wyrażone w omawianej sprawie sprowadzało się do tego, że umowa polsko-ukraińska powtarza jedynie *status quo* w dziedzinie prawa właściwego dla dziedziczenia w chwili jej zawarcia, zaś brak jakiegokolwiek odniesienia do wyboru prawa oznacza po prostu, że nie reguluje ona tej kwestii. Jeżeli więc przyjąć, że brak odniesienia do (zarówno przyznania, jak i odmowy przyznania) możliwości wyboru należało rozumieć jako obojętność państw sygnatariuszy umowy dwustronnej, nie można by mówić o niezgodności z rozp. spadk.[571]

Pod koniec lat sześćdziesiątych XX w., czyli w okresie powstawania konw. haskiej z 1971 r. wybór prawa w sprawach dotyczących zobowiązań pozaumownych nie był jeszcze powszechny. Przypuszczać można, że właśnie to było powodem, dla którego twórcy konwencji nie chcieli odnosić się wprost do tego zagadnienia, chcąc dać czas na rozwinięcie się praktyki stosowania prawa[572]. Zgodzić należy się więc z M. Krzymuskim, który stwierdził, że nie zamykając konw. haskiej z 1971 r. na kwestię wyboru prawa, jej twórcy „wykazali się dalekowzrocznością"[573].

Rozwój prawa kolizyjnego przebiegający w kierunku uelastycznienia rozwiązań spowodował, że współcześnie, dopuszczalność wyboru prawa w sprawach dotyczących zobowiązań pozaumownych jest już ugruntowana[574]. Nie byłoby więc zabiegiem pożądanym odmawianie jego dopuszczalności także w sprawach dotyczących transgranicznych wypadków drogowych, jeżeli w świetle przepisów *fori* jest to możliwe[575]. Należy jednak wskazać, że stanowisko uzależniające dopuszczenie wyboru prawa na tle konw. haskiej z 1971 r. od treści norm kolizyjnych *fori* może skutkować tym, że będzie on możliwy albo nie w zależności od państwa i obowiązujących tam przepisów.

Kwestię tę można również rozpatrywać nieco szerzej. Z racji tego, że swoboda wyboru prawa właściwego uchodzi za powszechnie akceptowaną zasadę prawa kolizyjnego[576], można

---

[571] Opinia rzecznika generalnego Manuela Camposa Sáncheza-Bordony z 23.03.2023 r. ws. *OP*, C-21/22, ECLI:EU:C:2023:247, s. 6, przypis 7.
[572] T. Kadner Graziano, *50 Years…*, s. 68.
[573] M. Krzymuski, *op. cit.*, s. 141.
[574] S.C. Symeonides, *Codifying Choice of Law Around the World. An International Comparative Analysis*, Oxford 2014, s. 99-106.
[575] M. Krzymuski, *op. cit.*, s. 143.
[576] Zob. rozdział III, § 2, pkt 1 niniejszego opracowania.

pokusić się o sformułowanie poglądu, że to właśnie z racji obowiązywania tej zasady uznać należy dopuszczalność wyboru prawa w sprawach dotyczących wypadków drogowych. Powyższe zapatrywanie rodzić może jednak pytanie nad dokładnym zakresem korzystania z autonomii woli stron oraz jej ewentualnymi ograniczeniami.

Przyjąwszy zatem pogląd o dopuszczalności wyboru prawa w sprawach dotyczących transgranicznych wypadków drogowych przejść należy do omówienia obowiązujących przepisów w tej kwestii. W Polsce, jak również w reszcie krajów członkowskich UE zagadnienie to reguluje rozp. Rzym II, które zawiera przepis dotyczący wyboru prawa dla zobowiązań pozaumownych[577].

Przyjęcie poglądu o dopuszczalności wyboru prawa na tle konw. haskiej z 1971 r. w zależności od treści norm kolizyjnych *fori* można również uznać za korzystne z punktu widzenia harmonizacji przepisów zawartych w konw. haskiej z 1971 r. i rozp. Rzym II. W tym kontekście można bowiem stwierdzić, że na tle łącznika subiektywnego nastąpiła „mała unifikacja" prawa kolizyjnego, gdyż problem równoległego stosowania konw. haskiej z 1971 r. i rozp. Rzym II ulega w ten sposób osłabieniu[578]. Umożliwienie sądom we wszystkich państwach członkowskich stosowanie prawa wybranego przez strony sprzyja osiągnięciu międzynarodowej harmonii rozstrzygnięć[579]. Z drugiej strony, jak sygnalizowano, praktyka w tym zakresie różnić się może w zależności od poszczególnych państw sygnatariuszy. Widać jednak wyraźną tendencję do zezwalania na wybór prawa w sprawach dotyczących transgranicznych wypadków drogowych.

3. Wybór prawa na tle rozp. Rzym II

3.1. Uwagi o charakterze ogólnym

Zagadnienie wyboru prawa dla zobowiązań pozaumownych zostało uregulowane w art. 14 rozp. Rzym II[580]. W art. 14 ust. 1 wskazano, że strony mogą poddać zobowiązanie pozaumowne wybranemu przez siebie prawu: a) w drodze porozumienia zawartego po wystąpieniu zdarzenia powodującego szkodę; albo b) w przypadku prowadzenia przez wszystkie strony działalności gospodarczej, również w drodze porozumienia swobodnie

[577] A. Collingnon-Smit Sibinga, *op. cit.*, s. 18.
[578] M. Krzymuski, *op. cit.*, s. 142.
[579] J. von Hein, *Art. 14* [w:] G.-P. Calliess, M. Renner (red.), *Rome Regulations…*, s. 754, nb 11; K. Vyshka, *Direct Actions Against Insurers in Cross-Border Traffic Accidents in an Europeanised Private International Law – What Protection for the Injured Parties?*, Pravni vjesnik 2020, Vol. 36, No. 3-4, s. 150.
[580] Rozwiązanie wprowadzone w rozp. Rzym II umożliwiające wybór prawa dla zobowiązań pozaumownych stanowiło novum w polskim porządku prawnym, gdyż dotychczas obie poprzednio obowiązujące ustawy nie zawierały regulacji w tym zakresie – zob. J. Pazdan, *Wybór prawa właściwego* [w:] M. Pazdan (red.), *System…*, s. 756, nb 52.

wynegocjowanego przed wystąpieniem zdarzenia powodującego szkodę. Wybór prawa musi być wyraźny lub w sposób dostatecznie pewny wynikać z okoliczności sprawy i nie może naruszać praw osób trzecich[581]. Artykuł zawiera również ust. 2 i ust. 3 odnoszące się do stosowania przepisów, których nie można umownie wyłączyć.

Artykuł dotyczący wyboru prawa został zawarty w rozdziale IV rozporządzenia[582]. Systematyka rozp. Rzym II kontrastuje z regulacjami w zakresie dotyczącymi zobowiązań umownych, takimi jak konw. rzymska z 1980 r. lub rozp. Rzym I, w których wybór prawa regulowany jest w początkowych artykułach, przed łącznikami obiektywnymi. Stanowi to odzwierciedlenie roli autonomii woli w zakresie zobowiązań pozaumownych czy, jak zaznacza M. Czepelak, „statystycznej prawidłowości" i tego, że praktyka wyboru prawa w tego typu sprawach nie jest zjawiskiem powszechnym[583].

3.2. Pojęcie stron na tle art. 14 rozp. Rzym II

Zobowiązania pozaumowne mogą charakteryzować się wysokim stopniem złożoności relacji, gdyż jego podmiotami mogą być poszkodowani bezpośrednio, poszkodowani pośrednio, podmioty odpowiedzialne, tj. sprawcy bezpośredni lub inne osoby ponoszące odpowiedzialność za szkodę (np. rodzice, przełożeni lub ubezpieczyciele)[584]. Wskazać należy, że pojęcie stron z art. 14 rozp. Rzym II nie odnosi się więc do wszystkich tych podmiotów jednocześnie (stron postępowania czy stron danego zobowiązania w ogólności) lecz jedynie do podmiotów dokonujących wyboru prawa (stron konkretnego dwustronnie zindywidualizowanego zobowiązania). Przykładem takiego pojedynczego zobowiązania może być wybór prawa dokonany między poszkodowanym a bezpośrednim sprawcą, ale także wybór między poszkodowanym a innym podmiotem niż bezpośredni sprawca np. z ubezpieczycielem[585]. W przypadku zdarzeń charakteryzujących się złożoną konfiguracją

[581] Zgodnie z motywem 31 rozp. Rzym II, wprowadzenie możliwości dokonania wyboru prawa właściwego dla zobowiązania pozaumownego uzasadniano poszanowaniem autonomii stron oraz zwiększeniem pewności prawnej.
[582] W kwestii prac legislacyjnych nad omawianym przepisem – zob. np. J. von Hein, *Something Old and Something Borrowed…*, s. 1687-1688).
[583] M. Czepelak, *Wybór prawa…*, s. 530; podobnie X.E. Kramer, *The Rome II Regulation…*, s. 422; J. von Hein, *Art. 14* [w:] G.-P. Calliess, M. Renner (red.), *Rome Regulations…*, s. 751, nb 3. Istotną zmianę w tym zakresie zakładała propozycja Parlamentu sprowadzające się do tego, aby wybór prawa wysunąć na początek rozporządzenia. Takie rozwiązanie uznawano za „bardziej logiczne" skoro strony osiągnęły porozumienie co do prawa właściwego, zamiar ten powinien być uwzględniony przed zastosowaniem łączników obiektywnych (przepisów ogólnych), co sprzyja również ekonimii procesowej (zob. *Projekt Parlamentu z 2005 r.*, *Amendement 25*, s. 16-17). Ostatecznie jednak przepis dotyczący wyboru prawa został zamieszczony po przepisach wskazujących prawo właściwe za pomocą łączników obiektywnych.
[584] A. Dickinson, *The Rome II Regulation…*, s. 543, nb 13.09. Szczegółowe omówienie tej kwestii – zob. M. Wałachowska, *Wybór prawa właściwego a interesy osób trzecich* [w:] M. Krzymuski, M. Margoński (red.), *Znad granicy ponad granicami…*, s. 370-372.
[585] *Ibidem*, s. 372; K. Pacuła, *Wybór prawa…* [w:] A. Kozioł, P. Twardoch (red.), *Ochrona osób trzecich…*, s. 113.

podmiotową, wskutek którego nastąpiła szkoda u wielu osób, może zdarzyć się tak, że poszczególne podmioty dokonają wyboru różnych systemów prawnych, choć jak wskazuje M. Wałachowska „obiektywnie chodzić będzie o taką samą rodzajowo szkodę”[586]. Słusznie zauważa również, że wynikająca z tego złożoność przejawiająca się w tym, że „dla odpowiedzialności za szkodę wynikłą z tego samego zdarzenia, doznaną jednak przez wiele osób, właściwe będzie inne prawo merytoryczne”, co nie sprzyja pewności prawa i jednolitości rozstrzygnięć, choć niewątpliwie stanowi „naturalną konsekwencję autonomii woli stron na gruncie prawa kolizyjnego”[587].

Taki stan rzeczy szczególnie nie przystaje do zasady wyrażonej w konw. haskiej z 1971 r. zakładającej, że w przypadku wielości osób uczestniczących w wypadku, to samo prawo jest właściwe dla roszczenia danego poszkodowanego przeciwko każdemu ze współsprawców, któremu przypisuje się odpowiedzialność. Wynika to z tego, że odpowiedzialność każdego ze współsprawców wypadku musi być oceniana w świetle odpowiedzialności pozostałych[588]. Niemiej jednak nie należy z tego wnioskować, że wspomniana zasada stoi na przeszkodzie dopuszczalności wyboru prawa na tle konwencji. Gdyby tak było, wydaje się, że twórcy konwencji wskazaliby wprost wybór prawa jako niedopuszczalny, a nie pozostawiali tę kwestię do oceny według *legis fori*.

3.3. Wybór *ex ante* a wybór *ex post*

Zgodnie z art. 14 ust. 1 rozp. Rzym II strony mogą dokonać następczego oraz uprzedniego wyboru prawa dla zobowiązania pozaumownego. W obu przypadkach wybór musi być wyraźny lub w sposób dostatecznie pewny wynikać z okoliczności sprawy i nie może naruszać praw osób trzecich. Wybór następczy (*ex post*) ma miejsce, gdy porozumienie jest dokonane po wystąpieniu zdarzenia powodującego szkodę. Wybór uprzedni (*ex ante*) odnosi się do porozumienia zawartego przed wystąpieniem zdarzenia powodującego szkodę.

Konieczność dokonania tego rozróżnienia wynika z nałożonych ograniczeń temporalnych w kontekście warunków ich dopuszczalności[589]. W przypadku następczego wyboru prawa brak jest specjalnych wymogów. Natomiast dopuszczalność dokonania uprzedniego wyboru prawa poddana została dodatkowym ograniczeniom o charakterze

[586] M. Wałachowska, *Wybór prawa…*, s. 372.
[587] *Ibidem*, s. 374.
[588] Zob. rozdział III, § 3, pkt 2.3.4 niniejszego opracowania.
[589] A. Dorabialska, *Ograniczenia wyboru prawa w prawie kolizyjnym*, PS 2018, nr 7-8, s. 85-86.

podmiotowym, które mają na celu ochronę słabszej strony stosunku prawnego takich, jak konsument, pracownik oraz co szczególnie istotne – poszkodowany w wypadku drogowym[590].

Rozporządzenie stanowi, że wybór *ex ante* jest możliwy jedynie w przypadku, gdy wszystkie strony prowadzą działalność gospodarczą. Wymóg ten odnosi się do stron umowy o wybór prawa dla konkretnego zobowiązania pozaumownego, którego wybór dotyczy[591]. Z kolei pojęcie „działalności gospodarczej", które podlega interpretacji autonomicznej i odnosi się do uczestników obrotu profesjonalnego[592]. Szczególnie istotne jest, że prowadzona działalność musi być powiązana ze stanem faktycznym będącym źródłem zobowiązania pozaumownego, czyli sytuacją, której dotyczy wybór prawa[593]. Przykładowo, jak wskazuje M. Czepelak „osoba zajmująca się świadczeniem usług z zakresu rachunkowości z pewnością jest przedsiębiorcą, niemniej w przypadku zakupu samochodu jej pozycja w stosunku do sprzedawcy jest identyczna, jak osoby fizycznej będącej konsumentem"[594]. W związku z tym, w takiej sytuacji pozycja sprzedawcy i kupującego nie jest równa, tak więc kupujący powinien zostać objęty ochroną z art. 14 ust. 1 akapit 1 lit. b) rozp. Rzym II, co oznacza, że nie mógłby dokonać wyboru prawa *ex ante* dla odpowiedzialności wynikającej z wprowadzenia do obrotu produktu niebezpiecznego. Autor wskazuje, że „wyboru prawa przed dojściem do takiego zdarzenia mogliby dokonać np. producent opon z producentem samochodów"[595].

Kolejnym wymogiem koniecznym do dokonania uprzedniego wyboru prawa jest konieczność zawarcia „porozumienia swobodnie wynegocjowanego". Pojęcie to również traktować należy jako autonomiczne[596]. Jako przykład porozumienia, które nie spełnia tego kryterium wskazuje się kontrakty adhezyjne, które nie dopuszczają możliwości wprowadzenia zmian przez kontrahenta, gdyż jedna ze stron może tylko przyjąć albo odrzucić ofertę drugiej (ang. *standard-form contracts*, fr. *les contrats d'adhésion*), w których wybór prawa stanowiłby klauzulę zamieszczoną np. w ogólnych warunkach umów[597]. Niemiej jednak niektórzy autorzy

[590] Zob. motyw 31 rozp. Rzym II; I. Bach, *Art. 14* [w:] P. Huber (red.), *Rome II Regulation…*, s. 327, nb 6; A. Dorabialska, *op. cit.*, s. 83-84.
[591] K. Pacuła, *Wybór prawa…*, s. 85-86.
[592] W kwestii znaczenia tego pojęcia działalności gospodarczej – zob. np. M. Gabrysiak, *op. cit.*, s. 24; M. Czepelak, *Autonomia woli…*, s. 64, nb 2.37; J. Pazdan, *Wybór prawa właściwego* [w:] M. Pazdan (red.), *System…*, s. 756, nb 52; K. Pacuła, *Wybór prawa…*, s. 80-85.
[593] E. Loquin, *La règle de conflit générale en matière de délit dans le Règlement du 11 juillet 2007 (Rome II)* [w:] N. Joubert, S. Corneloup (red.), *Le règlement communautaire…*, s. 52.
[594] M. Czepelak, *Autonomia woli…*, s. 64, nb 2.38.
[595] *Ibidem.*
[596] W kwestii interpretacji tego pojęcia – zob. np. K. Pacuła, *Wybór prawa…*, s. 95-100; T. Kadner Graziano, *Freedom to Choose…,* s. 121.
[597] *Projekt Parlamentu z 2005 r.*, *Amendement 25,* s. 17.

wskazują, że wybór prawa dokonany w umowie adhezyjnej może służyć jako jedna z podstaw powiązania akcesoryjnego zgodnie z art. 4 ust. 3 rozp. Rzym II[598].

3.4. Wybór wyraźny lub w sposób dostatecznie pewny wynikający z okoliczności sprawy

Konieczne jest również, aby wybór został dokonany w sposób wyraźny lub dostatecznie pewnie wynikał z okoliczności sprawy[599]. Ustalenie, iż dokonano wyboru nie nastręcza trudności, jeżeli złożono wyraźnie oświadczenie zmierzające do wywołania takiego skutku. Problematyczne może być natomiast spełnienie wymogu dorozumianych oświadczeń woli. W takiej sytuacji zamiar wyboru prawa wyinterpretować można z każdego zachowania ujawniającego wolę stron, wynikając w sposób dostatecznie pewny z okoliczności sprawy[600]. Przy czym przypuszczalna czy hipotetyczna wola stron pozbawiona jest znaczenia na tle omawianego przepisu[601]. Przykładowo, w przypadku, gdy strony pozostają w stosunku umownym, w którym dokonały wyboru prawa właściwego, to wymóg ten może być spełniony, jeżeli klauzula umowna, w której zastrzega się, że wybrane prawo obejmuje „wszystkie stosunki między stronami". Na tej podstawie przyjąć można, że strony chciały rozszerzyć wybór na ewentualną przyszłą odpowiedzialność pozaumowną[602]. Pamiętać należy, że taka sytuacja dotyczyć będzie jedynie podmiotów prowadzących działalność gospodarczą.

Na dokonanie dorozumianego wyboru prawa właściwego wskazywać może prowadzona przez strony korespondencja jeszcze na etapie przedsądowego postępowania likwidacyjnego[603]. Wybór następczy może być również dokonany na etapie postępowania sądowego[604]. Wyjątkowo problematyczna jest jednak kwestia dorozumianego wyboru prawa w toku procesu[605]. Sądy przyjmowały bowiem wielokrotnie, że strony dokonywały milczącego wyboru prawa właściwego miejsca siedziby sądu. W rzeczywistości, wiele z tych sytuacji wynikało po prostu z ignorowania przepisów prawa kolizyjnego i możliwości zastosowania prawa obcego. Nie można więc wnioskować o wyborze prawa jedynie na tej podstawie[606]. Zauważa się jednak, że art. 14 ust. 1 powinien skutecznie przeciwstawiać się tej praktyce[607],

---

[598] J. von Hein, *Of Older Siblings and Distant Cousins…*, s. 487.
[599] Zob. motyw 31 rozp. Rzym II.
[600] M. Czepelak, *Wybór prawa…*, s. 553.
[601] J. Pazdan, *Komentarz do art. 14* [w:] M. Pazdan (red.), *Rozporządzenie (WE) Nr 864/2007…*, nb 17.
[602] T. Kadner Graziano, *Freedom to Choose…,* s. 121-122. Taka interpretacja wydaje się również prawidłowa w świetle motywu 31 rozp. Rzym II, w którym podkreślono, że w przypadku ustalania istnienia umowy sąd powinien respektować zamiar stron.
[603] M. Krzymuski, *op. cit.*, s. 133-134.
[604] J. Pazdan, *Komentarz do art. 14* [w:] M. Pazdan (red.), *Rozporządzenie (WE) Nr 864/2007…*, nb 8-9.
[605] W kwestii dorozumianego wyboru prawa w toku procesu – zob. np. M. Czepelak, *Wybór prawa…*, s. 554-557.
[606] T. Kadner Graziano, *Freedom to Choose…,* s. 120.
[607] *Ibidem*.

zaś wymagany standard „dostatecznej pewności" należy interpretować zawężająco[608]. Rozporządzenie wymaga więc rygorystycznego standardu oznaczającego, że strony muszą być świadome swoich uprawnień do wyboru prawa właściwego, tak więc przyjęcie istnienia jedynie hipotetycznego porozumienia, które strony mogłyby osiągnąć, nie jest wystarczające[609]. Oznacza to, że wybór sądu właściwego co do zasady nie powinien być uznawany za dorozumiany wybór prawa, w szczególności, jeżeli chodzi o strony, które przecież dokonały wyboru określonego *forum* i dysponują wiedzą w tym zakresie. Ich milczenie w kwestii wyboru prawa właściwego należy więc uznać za brak porozumienia. Podobnie, porozumienia w sprawie wyboru prawa nie można domniemywać z samego faktu, że obie strony w toku postępowania opierają swoje argumenty na określonym prawie, które na podstawie obiektywnych łączników nie miałoby zastosowania, gdyż mogą być one po prostu w błędzie co do prawa właściwego[610].

Orzecznictwo sądów państw europejskich dostarcza wielu przykładów nieprzestrzegania stawianego przez rozp. Rzym II progu dostatecznej pewności w przypadku zawierania następczych dorozumianych umów o wybór prawa. Przedstawiciele austriackiej i niemieckiej nauki prawa wskazują, że tamtejsze sądy zbyt liberalnie podchodzą do tego wymogu. Przykładowo w kilku sprawach, sądy wnioskowały o wyborze prawa wyłącznie na tej podstawie, że strony powoływały się na prawo obowiązujące w państwie *fori*, zaś jeden z sądów przyjął milczący wybór prawa w oparciu o to, że obie strony nie zgłosiły zastrzeżeń co do zastosowania holenderskiego prawa właściwego[611]. Podobne nazbyt liberalne podejście stosują sądy greckie[612], łotewskie[613] oraz holenderskie[614]. Włoskie orzecznictwo także dostarcza analogicznego przykładu. Wyrok zapadł na kanwie sprawy dotyczącej transgranicznego wypadku drogowego mającego miejsce w Hiszpanii, w którym poszkodowana została kobieta mieszkająca we Włoszech. Normy kolizyjne oparte na

[608] I. Bach, *Art. 14* [w:] P. Huber (red.), *Rome II Regulation…*, s. 330, nb 11.
[609] J. von Hein, *Art. 14* [w:] G.-P. Calliess, M. Renner (red.), *Rome Regulations…*, s. 762, nb 26.
[610] I. Bach, *Art. 14* [w:] P. Huber (red.), *Rome II Regulation…*, s. 330-331, nb 13-14. Szerzej na ten temat – zob. np. M. Pilich, *Dopuszczalność „milczącej" zgody na wybór statutu kontraktowego w toku procesu. Glosa do wyroku Sądu Apelacyjnego w Poznaniu z 24 stycznia 2006 roku, I ACa 795/05*, St. Iur. 2008, nr 49, s. 293-300.
[611] Orzecznictwo sądów austriackich: wyroki: OGH 1 Ob 67/15g, OGH 1 Ob 222/15a; orzecznictwo sądów niemieckich: Wyroki Wyższych Sądów Krajowych Oberlandesgericht: OLG Stuttgart, 1 U 205/18, OLG Frankfurt 6 U 3/18, cyt. za: M. Weller, S. Walter, *Austria and Germany* [w:] E. Guinchard (red.), *Rome I and Rome II in Practice*, Cambridge 2020, s. 65.
[612] Zob. np. wyrok Sądu Apelacyjnego w Pireusie, 149/2015, ISOCRATES, cyt. za: A. Anthimos, *Grece* [w:] E. Guinchard (red.), *Rome I and Rome II…*, s. 229.
[613] Wyrok Sądu Okręgowego w Rydze (Rīgas apgabaltiesas), 3-10-0150, 16.04.2012, cyt. za: I. Kačevska, A.Fillers, Latvia [w:] E. Guinchard (red.), *Rome I and Rome II…*, s. 356.
[614] Wyrok Rechtbank Zutphen z 15.08.2012, ECLI:NL:RBZUT:2012:BX4722, cyt. za: A. Collingnon-Smit Sibinga, *op. cit.*, s. 18.

łącznikach obiektywnych jako właściwe wskazywały prawo hiszpańskie. Sąd przyjął wybór prawa włoskiego jedynie na podstawie tego, że strony w toku postępowania stale odwoływały się do zasad, instytucji i pojęć typowych dla włoskiego systemu prawnego, a także do orzecznictwa włoskich sądów[615]. Orzeczenie to było przedmiotem krytyki, gdyż sąd niewystarczająco zbadał warunki dopuszczalności wyboru prawa i zbyt pochopnie doszedł do wniosku, iż wybór został dokonany[616]. Należy jednak wskazać, że niekiedy sądy włoskie wykazywały nieco bardziej ostrożne podejście. W tym kontekście również przytoczyć można sprawę dotyczącą wypadku drogowego. Zdarzenie miało miejsce w Rumunii z udziałem dwóch obywateli rumuńskich, z których jeden mieszkał we Włoszech, a drugi w Rumunii. Poszkodowany zgodził się poddać badaniu lekarskiemu w siedzibie zakładu ubezpieczeń we Włoszech, a strony wynegocjowały tam pozasądowe rozstrzygnięcie sporu. Sąd uznał jednak, że te elementy nie były wystarczające, aby uzasadnić milczący wybór prawa właściwego i ostatecznie zastosował prawo rumuńskie[617].

3.5. Wymóg nienaruszania praw osób trzecich

Zgodnie z art. 14 ust. 1 zd. 2 rozp. Rzym II zarówno uprzedni jak i następczy wybór prawa nie może naruszać praw osób trzecich. Pojęcie „osoby trzeciej" jest szczególnie szerokie[618], niemniej jednak za K. Pacułą przyjąć należy, że jest to „podmiot zewnętrzny względem umowy o wybór prawa właściwego, nawet jeśli w konfiguracjach wielopodmiotowych występuje on po jednej ze stron tego zobowiązania, którego dotyczy dokonany wybór"[619]. Przyjęcie interpretacji, zgodnie z którą to czynność prawna zmierzająca do wskazania prawa właściwego stanowi punkt odniesienia przy wyznaczaniu katalogu osób, które należy uznać za „strony" oraz „osoby trzecie", pozwala na dokonanie uprzedniego wyboru prawa nawet w sytuacji złożonych konfiguracji podmiotowych, które wiążą się często z wielością wchodzących w grę interesów poszczególnych osób[620]. Wymóg nienaruszania praw osób trzecich na tle wyboru prawa właściwego najczęściej odnosi się do ochrony ubezpieczycieli, ale także do bezpośredniego sprawcy, innych podmiotów odpowiedzialnych za szkodę (np. osoby zobowiązanej do nadzoru, odpowiadającej za podwładnego etc.),

---

615 Wyrok Tribunale di Varese z 13.01.2012, RDIPP 2013, s. 798, cyt. za: P. Franzina, *Italy* [w:] E. Guinchard (red.), *Rome I and Rome II…*, s. 306 – zob. również E. Guinchard, *Unfinished business…*, s. 100-101.
616 P. Franzina, *Italy* [w:] E. Guinchard (red.), *Rome I and Rome II…*, s. 307.
617 Wyrok Tribunale di Bologna z 17.03.2014, RDIPP 2017, s. 126, cyt. za: P. Franzina, Italy [w:] E. Guinchard (red.), *Rome I and Rome II…*, s. 307-308.
618 Stwierdzić nawet można, że z uwagi na dużą liczbę konfiguracji podmiotowych, zakres podmiotowy art. 14 rozp. Rzym II w kwestii nienaruszania praw osób trzecich jest wręcz nieograniczony – zob. M. Wałachowska, *Wybór prawa…*, s. 381.
619 K. Pacuła, *Wybór prawa…* [w:] A. Kozioł, P. Twardoch (red.), *Ochrona osób trzecich…*, s. 113.
620 *Idem*, *Wybór prawa…*, s. 133-134.

poszkodowanego bezpośrednio, a także osób spokrewnionych lub innych osób pozostających w bliskich stosunkach z poszkodowanym, którzy dochodzą własnych roszczeń w związku ze śmiercią najbliższego członka rodziny czy też doznaniem przez niego ciężkiego nieodwracalnego uszczerbku na zdrowiu (pośrednio poszkodowani). Za osobę trzecią w rozumieniu przepisu nie można uznać jednak następcy prawnego strony porozumienia o wyborze prawa[621]. Przyjmuje się bowiem, że „przekształcenia podmiotowe czynności prawnej nie powinny destabilizować porozumienia stron o wyborze prawa właściwego"[622].

Pojęcie naruszenia praw odnosi się również do zwiększenia obowiązków osób trzecich. Niemniej jednak, niekiedy problematyczne jest rozróżnienie sytuacji, w których dochodzi do „naruszenia praw", od tych, dotyczących „zwiększenia obowiązków"[623]. Wybór prowadzący do naruszenia praw osób trzecich przyjmuje sankcję bezskuteczności względnej w stosunku do tych osób[624], będąc dla nich nieskuteczny w zakresie dla nich niekorzystnym, zaś wiążąc ich w pozostałej części[625]. Aby stwierdzić, czy zmiana statutu poprzez wybór stron narusza prawa osób trzecich konieczne jest wyznaczenie standardu ochrony, który wskaże, że prawa osób trzecich zostały naruszone. W doktrynie wskazuje się, że standard ten „wyznacza prawo dotychczas właściwe, pod rządami którego urzeczywistniły się okoliczności prowadzące do powstania danego prawa lub obowiązku"[626].

Istotne jest więc określenie jakie sytuacje prowadzić będą do naruszenia praw osób trzecich. W polskiej literaturze przedmiotu przykłady te przytacza M. Wałachowska. Do sytuacji, które mogą mieć znaczenie na tle odpowiedzialności z tytułu wypadków drogowych zalicza m.in. dokonanie wyboru prawa, w którym brak jest instytucji skargi bezpośredniej przeciwko ubezpieczycielowi lub prawa, które nie przewiduje instytucji funduszu gwarancyjnego wypłacającego odszkodowanie w przypadku, gdy sprawca nie był ubezpieczony, jak również wybór prawa, w którym obowiązują krótsze terminy przedawnienia roszczeń[627].

---

[621] M. Wałachowska, *Wybór prawa…*, s. 381.
[622] K. Pacuła, *Wybór prawa…*, s. 135-136.
[623] *Ibidem*, s. 123-124.
[624] J. Pazdan, *Wybór prawa właściwego* [w:] M. Pazdan (red.), *System…*, s. 758, nb 59.
[625] K. Pacuła, *Wybór prawa…* [w:] A. Kozioł, P. Twardoch (red.), *Ochrona osób trzecich…*, s. 131. Szczegółowo o skutkach bezskuteczności wyboru prawa ze względu na naruszenie praw osób trzecich – zob. M. Wałachowska, *Wybór prawa…*, s. 375-397.
[626] K. Pacuła, *Wybór prawa…* [w:] A. Kozioł, P. Twardoch (red.), *Ochrona osób trzecich…*, s. 133. W tej kwestii – zob. również T. Kadner Graziano, *Freedom to Choose…,* s. 122; M. Wałachowska, *Wybór prawa…*, s. 378-379; M. Czepelak, *Wybór prawa…,* s. 563-564.
[627] Prawa osób trzecich naruszy również: wybór prawa dokonany między ubezpieczonym sprawcą i poszkodowanym, które przewiduje bardzo niską sumę ubezpieczenia; wybór prawa, które opiera się na zasadzie pierwszeństwa zgłoszenia przy wypłacie odszkodowań za szkody objęte ubezpieczeniem, zaś prawo właściwe,

Analizując tę kwestię z perspektywy ubezpieczyciela udzielającego ochrony sprawcy szkody stwierdzić należy, że jego prawa mogą zostać naruszone w przypadku, gdy prawo wybrane przez poszkodowanego i sprawcę objętego ubezpieczeniem zobowiązuje ubezpieczyciela do zapłaty kwoty wyższej niż ta, którą wypłaciłby zgodnie z prawem, które miałoby zastosowanie, gdyby wyboru nie dokonano[628]. Podobnie będzie w przypadku, gdy wybrano prawo właściwe, które nie przewiduje górnej granicy odpowiedzialności ubezpieczyciela za daną szkodę. Ponadto, poprzez wybór prawa, nie można przyznać poszkodowanemu prawa bezpośredniego powództwa przeciwko ubezpieczycielowi, jeżeli nie jest ono przewidziane w prawie wskazanym przez normy kolizyjne oparte na łącznikach obiektywnych[629].

Osoba trzecia podlegająca ochronie może jednak wyrazić zgodę na objęcie jej skutkami dokonanego przez strony wyboru prawa, mimo że wybór ten w jakiś sposób narusza jej interesy. Może mieć to znaczenie w kontekście negocjowania warunków potencjalnej ugody między stronami. Osoba trzecia może wyrazić zgodę na prawo wybrane przez strony poprzez złożenie specjalnego oświadczenia[630]. Ponadto, wybór prawa nie może mieć negatywnego wpływu na prawa osób trzecich, jednakże nie ma przeszkód, aby na mocy dokonania wyboru prawa osoby trzecie zyskałyby pewne korzyści[631]. Przykładem uzyskanych korzyści mogą być przyznanie dodatkowych roszczeń czy dodatkowych zarzutów pod warunkiem nienaruszania prawa innej osoby trzeciej[632].

3.6. Przedmiot wyboru prawa na tle rozp. Rzym II

Prawo wskazane przez strony może być prawem obowiązującym w dowolnym państwie. Brak jest więc wymogu jego powiązania ze stanem faktycznym będącym źródłem

wskazane za pomocą norm kolizyjnych opartych na łącznikach obiektywnych, kieruje się zasadą proporcjonalności lub też w ogóle nie zna górnego limitu odpowiedzialności za daną szkodę przewidując solidarną odpowiedzialność państwa; wybór prawa nieprzewidującego kompensacji niektórych uszczerbków (np. przewidujące brak instytucji zadośćuczynienia pieniężnego za śmierć osoby bliskiej) albo wprowadzające limity odszkodowawcze lub wąsko określające krąg osób uprawnionych do kompensacji (np. wykluczające pojęcie roszczenia osób pośrednio poszkodowanych albo zawężające pojęcie związku przyczynowego uzasadniającego wynagrodzenie szkody w danym przypadku np. tylko do związku bezpośredniego) – zob. M. Wałachowska, *Wybór prawa…*, s. 379-380.

[628] I. Bach, *Art. 14* [w:] P. Huber (red.), *Rome II Regulation…*, s. 338, nb 31.

[629] J. von Hein, *Art. 14* [w:] G.-P. Calliess, M. Renner (red.), *Rome Regulations…*, s. 767-768, nb 36; A. Dickinson, *The Rome II Regulation…*, s. 556, nb 13.27; M. Wałachowska, *Wybór prawa…*, s. 375. Szeroko na temat zakresu zastosowania instrumentu ochrony osób trzecich z art. 14 ust. 1 zd. 2 rozp. Rzym II – zob. K. Pacuła, *Wybór prawa…*, s. 249-273.

[630] K. Pacuła, *Wybór prawa…* [w:] A. Kozioł, P. Twardoch (red.), *Ochrona osób trzecich…*, s. 134-135.

[631] J. von Hein, *Art. 14* [w:] G.-P. Calliess, M. Renner (red.), *Rome Regulations…*, s. 768, nb 36; K. Pacuła, *Wybór prawa…* [w:] A. Kozioł, P. Twardoch (red.), *Ochrona osób trzecich…*, s. 133.

[632] M. Wałachowska, *Wybór prawa…*, s. 379.

zobowiązania. W tym kontekście można więc stwierdzić, że jest to wybór nieograniczony[633]. Istotne jest jednak to, że wybrane prawo musi być prawem obowiązującym w określonym państwie[634]. Nie mogą być to przepisy mające inny charakter, np. regulacje autorstwa organizacji międzynarodowych czy te o naukowo-badawczym charakterze takie, jak *Draft Common Frame of Reference*[635] czy *Principles of European Tort Law*[636]. Powyższe rozwiązanie uważa się za słuszne, gdyż tego typu regulacje mogą nie gwarantować „rozwikłania sporu w sposób kompleksowy" nie będąc poparte autorytetem państwa, które „całościowo reguluje wszelkie zagadnienia związane z odpowiedzialnością pozaumowną"[637].

Kolejnym ograniczeniem jest to, że strony mogą zawrzeć porozumienie jedynie dotyczące wskazania prawa merytorycznego, nie mogą zaś wybrać norm prawa kolizyjnego. Wynika to pośrednio z wyłączenia odesłania z art. 24 rozp. Rzym II[638]. Oznacza to, że brak jest możliwości dokonania wyboru przepisów kolizyjnych zawartych np. w haskich konwencjach deliktowych. Strony mają natomiast możliwość wyboru prawa merytorycznego obowiązującego w jednym z państw sygnatariuszy konwencji. Stąd też w doktrynie mówi się, że taki zabieg powoduje „pośrednie stosowanie konwencji"[639].

Kolejnym zagadnieniem, które łączy się z ograniczeniami na tle rozp. Rzym II jest częściowy wybór prawa. Kwestia dopuszczalności rozszczepienia statutu zobowiązania pozaumownego (*dépeçage*) będąca skutkiem częściowego lub złożonego wyboru prawa nie jest unormowana w rozporządzeniu. W doktrynie przeważa stanowisko przeciwne dopuszczalności *dépeçage* w drodze częściowego, jak i złożonego wyboru prawa[640]. Niektórzy kwestię tę

---

633 J. Pazdan, *Wybór prawa właściwego* [w:] M. Pazdan (red.), *System…*, s. 756, nb 54.

634 Rozumowanie to wynika z brzmienia art. 14 ust. 1 rozp. Rzym II który stanowi o wyborze „prawa" a nie „reguł". W angielskiej wersji językowej mowa jest o „law" a nie o „rules" czy „rules of law", zaś francuska wspomina o „la loi" a nie „les règles". Zastrzeżenie to znajduje dalsze uzasadnienie w treści art. 14 ust. 2, który stanowi o „państwie, którego prawo zostało wybrane". W angielskiej wersji językowej mowa jest o „law" a nie o „rules" czy „rules of law", zaś francuska wspomina o „la loi" a nie „les règles".

635 Study Group on a European Civil Code and the Research Group on EC Private Law (Acquis Group)*, Principles, Definitions and Model Rules of European Private Law. Draft Common Frame of Reference*, Monachium 2009. M. Krzymuski zwraca uwagę, że w art. VI.-3:205 Draft Common Frame of Reference uregulowano odpowiedzialność utrzymującego pojazd mechaniczny za szkody wyrządzone wypadkiem drogowym wynikającym z użytkowania pojazdu – zob. M. Krzymuski, *op. cit.*, s. 147.

636 J. Pazdan, *Wybór prawa właściwego* [w:] M. Pazdan (red.), *System…*, s. 757, nb 54. Principles of European Tort Law zostały przedstawione przez European Group on Tort Law i są dostępne na stronie tej organizacji: http://www.egtl.org/petl.html (dostęp: 14.04.2025). W literaturze wskazuje się, że zbiór ten opiera się na badaniach porównawczych uwzględniających większość europejskich porządków prawnych. Zasady te zapewniają zatem neutralne reguły, które są dostosowane do potrzeb podmiotów ponadnarodowych – zob. T. Kadner Graziano, *Freedom to Choose…*, s. 119.

637 M. Krzymuski, *op. cit.*, s. 147-148; O. Boskovic, *L'autonomie de la volonté…*, nb 10-11.

638 J. von Hein, *Art. 14* [w:] G.-P. Calliess, M. Renner (red.), *Rome Regulations…*, s. 766, nb 33.

639 I. Bach, *Art. 14* [w:] P. Huber (red.), *Rome II Regulation…*, s. 329, nb 9.

640 J. Pazdan, *Wybór prawa właściwego* [w:] M. Pazdan (red.), *System…*, s. 759, nb 60; I. Bach, *Art. 14* [w:] P. Huber (red.), *Rome II Regulation…*, s. 330, nb 10; J. von Hein, *Art. 14* [w:] G.-P. Calliess, M. Renner (red.), *Rome*

pozostawiają do rozstrzygnięcia orzecznictwu[641]. Niedopuszczalność *dépeçage* na skutek wyboru prawa uzasadnia się znacznie mniej doniosłą rolą autonomii woli w prawie merytorycznym dotyczącym zobowiązań pozaumownych niż w zakresie zobowiązań umownych. Ponadto, powodowałoby to praktyczne problemy związane z rozszczepieniem statutu zobowiązania pozaumownego, znacznie poważniejsze niż w przypadku rozszczepienia statutu kontraktowego[642]. Przeciwko przemawia również ogólny niechętny stosunek rozp. Rzym II do *dépeçage*[643]. Gdyby bowiem częściowy wybór prawa był możliwy, strony mogłyby wybrać inne prawo właściwe, np. dla kwestii określania wysokości odszkodowania, co jednoznacznie zostało odrzucone podczas prac legislacyjnych nad rozp. Rzym II. Stąd również wykładnia historyczna przemawia za odrzuceniem tej możliwości.

3.7. Ograniczenia wynikające z art. 14 ust. 2 i ust. 3 rozp. Rzym II

Dalsze ograniczenia wyboru przez strony prawa właściwego dla zobowiązania pozaumownego przewidziano w art. 14 ust. 2 i 3 rozp. Rzym II. Artykuł 14 ust. 2 stanowi, że w przypadku gdy wszystkie elementy stanu faktycznego w chwili wystąpienia zdarzenia powodującego szkodę zlokalizowane są w państwie innym niż państwo, którego prawo zostało wybrane, dokonany przez strony wybór nie wyłącza stosowania przepisów prawa tego innego państwa, których nie można umownie wyłączyć. Z kolei w art. 14 ust. 3 rozp. Rzym II przewidziano, że w przypadku gdy wszystkie elementy stanu faktycznego w chwili wystąpienia zdarzenia powodującego szkodę zlokalizowane są w jednym lub kilku państwach członkowskich, dokonany przez strony wybór prawa właściwego innego niż prawo państwa członkowskiego, nie wyłącza stosowania przepisów prawa unijnego, w odpowiednich przypadkach w kształcie, w jakim zostały one wdrożone w państwie członkowskim sądu, których nie można umownie wyłączyć.

Pojęcie „przepisów prawa, których nie można umownie wyłączyć" jest szersze niż „przepisów wymuszających swoje zastosowanie" w rozumieniu art. 16 rozp. Rzym II, które mają zastosowanie niezależnie od tego, które prawo przepisy rozp. Rzym II uzna za właściwe[644]. W art. 14 ust. 2 rozp. Rzym II chodzi natomiast o wykluczenie możliwości odstąpienia przez strony od postanowień, od których nie można odstąpić w kontekście czysto krajowym[645]. Efektem zastosowania art. 14 ust. 2 rozp. Rzym II nie jest nieważność umowy o

Regulations…, s. 766, nb 35; X.E. Kramer, *The Rome II Regulation…*, s. 423. Przeciwnie: S.C. Symeonides, *Rome II and Tort Conflicts…*, s. 186; M. Krzymuski, *op. cit.*, s. 148.

[641] M. Czepelak, *Wybór prawa…*, s. 563.

[642] J. Pazdan, *Wybór prawa właściwego* [w:] M. Pazdan (red.), *System…*, s. 759, nb 60.

[643] J. von Hein, *Art. 14* [w:] G.-P. Calliess, M. Renner (red.), *Rome Regulations…*, s. 767, nb 35.

[644] Zob. rozdział IV, § 3 niniejszego opracowania.

[645] I. Bach, *Art. 14* [w:] P. Huber (red.), *Rome II Regulation…*, s. 339, nb 32.

wybór prawa, lecz jej przekształcenie polegające na włączeniu przepisów prawa, których nie można umownie wyłączyć obowiązujących w państwie, na terenie którego zlokalizowane były wszystkie elementy stanu faktycznego w chwili wystąpienia zdarzenia powodującego szkodę do wybranego prawa właściwego[646].

Artykuł 14 ust. 3 rozp. Rzym II odnosi się natomiast do stosowania przepisów prawa wspólnotowego, w kształcie, w jakim zostały one wdrożone w państwie członkowskim sądu, których nie można umownie wyłączyć. Jest to istotne uregulowanie, bowiem większość przepisów dotyczących zobowiązań pozaumownych jest zawarta w dyrektywach, a nie w rozporządzeniach, stąd też pojawiać się mogą różnice między poszczególnymi państwami członkowskimi w sposobie ich implementacji. Uznaje się, że kluczowe znaczenie powinno przypisywać się przepisom wdrażającym dyrektywy w państwie *fori*, co uzasadnia się względami praktycznymi, gdyż sąd orzekający będzie z nimi najlepiej zaznajomiony[647]. Przepisy, których nie można umownie wyłączyć zawarte w dyrektywach mają być stosowane w formie wdrożonej przez państwo sądu orzekającego, nawet jeśli żaden z istotnych elementów nie znajduje się w tym kraju[648]. W literaturze wskazuje się, że w przypadku umów o wybór prawa zawieranych między poszkodowanym a sprawcą deliktu przepisy bezwzględnie obowiązujące mają więc niewielkie znaczenie. Jeżeli jednak stronami powództwa wynikającego z wewnątrzwspólnotowego transgranicznego wypadku drogowego oraz potencjalnej umowy wyboru prawa są poszkodowany i ubezpieczyciel osoby odpowiedzialnej, wybór ten nie może naruszać stosowania przepisów zawartych w dyrektywach ubezpieczeniowych oraz tych przepisów krajowych, które implementują je do prawa krajowego państw członkowskich[649]. Przykładem przepisów bezwzględnie obowiązujących w rozumieniu art. 14 ust. 2 i 3 rozp. Rzym II będą więc przepisy określające do jakiej wysokości odpowiada ubezpieczyciel, czyli te wskazujące minimalne sumy dla danego ubezpieczenia lub inne odnoszące się do zakresu odpowiedzialności ubezpieczyciela[650].

[646] J. von Hein, *Art. 14* [w:] G.-P. Calliess, M. Renner (red.), *Rome Regulations…*, s. 769, nb 43.
[647] I. Bach, *Art. 14* [w:] P. Huber (red.), *Rome II Regulation…*, s. 341, nb 39.
[648] J. von Hein, *Art. 14* [w:] G.-P. Calliess, M. Renner (red.), *Rome Regulations…*, s. 770, nb 46.
[649] J. Papettas, *The Law Applicable…*, s. 115.
[650] M. Wałachowska, *Wybór prawa…*, s. 377-378.

4. Znaczenie wyboru prawa dla odpowiedzialności pozaumownej wynikającej z wypadku drogowego

Rozwiązania rozp. Rzym II w kwestii wyboru prawa oceniane są jako nowoczesne i sprzyjające współczesnemu obrotowi[651], a nawet jako jedna z najbardziej innowacyjnych części rozporządzenia, która najprawdopodobniej nie pozostanie bez wpływu na inne unormowania prawa kolizyjnego[652]. Praktyczna rola autonomii woli sprawach dotyczących odpowiedzialności wynikającej z wypadku drogowego jest jednak niewielka. Wynika to z ich specyficznej kombinacji podmiotowej, a także ograniczeń możliwości wyboru prawa przewidzianych w rozporządzeniu. Wybór *ex post* może często stać się nieatrakcyjnym rozwiązaniem w sytuacji sporu między stronami, które nie są związane wcześniej istniejącym stosunkiem, gdyż wybrane prawo mogłoby pogorszyć sytuację jednej z nich w porównaniu z prawem właściwym wskazanym na podstawie norm kolizyjnych opartych na łącznikach obiektywnych[653]. Z drugiej strony, niektórzy autorzy, może nazbyt entuzjastyczne twierdzą, że przepisy dotyczące autonomii stron zawarte w rozp. Rzym II mają szansę być się jednymi z najważniejszych przepisów dotyczących prawa właściwego, wskazując, że następczy wybór prawa może okazać się atrakcyjnym rozwiązaniem głównie ze względów proceduralnych i praktycznych. Nawet jeśli prawo wybrane wydaje się *prima facie* niekorzystne dla jednej ze stron, może ona mieć uzasadnione powody, aby zgodzić się na jego wybór. Szczególne ułatwienia wiążą się z wyborem prawa miejsca siedziby sądu, gdyż jego treść można szybko i łatwo ustalić, co przyczynia się do skrócenia czasu trwania i zmniejszenia kosztów postępowania[654].

Szczególne wątpliwości nasuwają się jednak na tle doniosłości praktycznej uprzedniego wyboru prawa. Wynika to przede wszystkim z samej natury zdarzenia jakim jest wypadek drogowy, z jego losowego charakteru i tego, że uczestnicy wypadku co do zasady dla siebie obcy. Po drugie, wiąże się to również z wymogami stawianymi przez samo rozporządzenie, gdyż ogranicza ono możliwość dokonania uprzedniego wyboru prawa jedynie do sytuacji, w których wszystkie strony prowadzą działalność gospodarczą oraz przewiduje warunek swobodnego wynegocjowania tego porozumienia.

Nie można oczywiście wykluczyć, że w pewnych okolicznościach w wypadku uczestniczyć mogą podmioty prowadzące działalność gospodarczą, które zawarły

[651] J. von Hein, *Art. 14* [w:] G.-P. Calliess, M. Renner (red.), *Rome Regulations…*, s. 750, nb 1.
[652] M. Zhang, *op. cit.*, s. 864; E. Korkmaz, *op. cit.*, s. 231.
[653] M. Czepelak, *Wybór prawa…*, s. 542; J. Papettas, *The Law Applicable…*, s. 110.
[654] T. Kadner Graziano, *Freedom to Choose…,* s. 114-116.

porozumienie o wyborze prawa. Należy jednak zgodzić się ze stanowiskiem, że trudno w dziedzinie wypadków drogowych wyobrazić sobie sytuację, w której uprzedni wybór prawa zawarty przez strony prowadzące działalność gospodarczą będzie miał zastosowanie w przypadku odpowiedzialności wynikającej w wypadku drogowego. Szczególnie kluczowa jest bowiem konieczność powiązania prowadzonej działalności gospodarczej z deliktem. Stąd też umowy dotyczące podróży, które zawierają klauzulę wyboru prawa właściwego dla wszelkich zobowiązań powstałych między stronami, najczęściej nie będą spełniać tego wymogu. Jest bowiem mało prawdopodobne, aby strona podróżująca, była uważana za prowadzącą działalność gospodarczą w związku z odbywaniem podróży. Co więcej, jest również mało prawdopodobne, aby taka klauzula spełniała wymóg odnoszący się do swobodnego wynegocjowania umowy o wybór prawa.

W doktrynie wskazuje się jednak, że wybór prawa *ex ante* mógłby być wiążący w sytuacji, gdy umowa o wybór prawa została zawarta między warsztatem naprawczym a przedsiębiorstwem transportowym w celu bieżącej naprawy pojazdów. Wówczas klauzula zawarta w umowie wskazująca prawo właściwe dla wszelkich zobowiązań umownych lub deliktowych wynikających z wykonania umowy, mogłaby stanowić ważny wybór prawa. Jednocześnie wskazuje się jednak, że wybór prawa byłby wiążący jedynie dla roszczeń przedsiębiorstwa dotyczących szkody na pojeździe, gdyż roszczenia kierowcy-ofiary byłyby kierowane w jego własnym imieniu mieszcząc się poza zakresem porozumienia zawartego przez przedsiębiorstwo[655].

Dodatkowo, wpływ na marginalizację roli wyboru prawa właściwego w sprawach dotyczących wypadków drogowych ma również szczególna rola ubezpieczycieli komunikacyjnych. Jak wskazywano powyżej, art. 14 rozp. Rzym II przewiduje ograniczenie w postaci nienaruszania praw osób trzecich, co odnosi się w szczególności do ubezpieczycieli, którzy nie mogą ponosić uszczerbku z powodu wyboru dokonanego przez strony. Trafnie podnosi się więc, że fakt ten będzie działał jako istotny czynnik ograniczający zdolność stron do wyboru prawa właściwego, z uwagi na znaczenie obowiązkowego ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej w zaspokajaniu roszczeń wynikających z transgranicznych wypadków drogowych[656].

Niemniej jednak, mimo niewielkiego znaczenia praktycznego art. 14 rozp. Rzym II, regulację tę bez przepisu odnoszącego się do autonomii woli uznać należałoby za

[655] J. Papettas, *The Law Applicable…*, s. 114.
[656] *Ibidem*, s. 114.

niekompletną[657]. Zgodzić więc należy się ze stanowiskiem, że przyznanie stronom możliwości wyboru prawa dla odpowiedzialności cywilnej sprawcy i jego ubezpieczyciela wynikającej z wypadku drogowego „pozwala na elastyczne kształtowanie tej odpowiedzialności, uwzględniające potrzeby i możliwości stron stosunku prawnego rodzącego się po wypadku drogowym".[658]

[657] T.M. De Boer, *Party Autonomy and its limitations…*, s. 29.
[658] M. Krzymuski, *op. cit.*, s. 150.

§ 3. POSZUKIWANIE PRAWA WŁAŚCIWEGO POPRZEZ ŁĄCZNIKI OBIEKTYWNE

1. Uwagi wstępne

Kluczowymi postanowieniami konw. haskiej z 1971 r. oraz rozp. Rzym II są te opierające się na łącznikach obiektywnych. Ten rodzaj powiązań na tle zobowiązań pozaumownych odgrywa znacznie ważniejszą rolę w porównaniu z łącznikiem subiektywnym. Istotne jest, że to zagadnienie zostało uregulowane w sposób odmienny w omawianych regulacjach. Różnice dostrzec można zarówno na tle łączników, które określić należałoby jako zasadnicze, jak i tych przewidujących wyjątki od reguł ogólnych. Mimo to, niezależne od tego czy zastosowanie będzie miała konw. haska z 1971 r. czy rozp. Rzym II, w praktyce dla niektórych stanów faktycznych wskazane zostanie to samo prawo właściwe. Powyższe wynika ze zbieżnych rezultatów zawartych w nich reguł ogólnych, choć nie oznacza to, że reguły te są tożsame. Niemniej jednak systemy wyjątków przewidziane w konwencji i rozporządzeniu sprawiają, że w niektórych sytuacjach rezultaty wskazania prawa właściwego będą odmienne.

2. Normy kolizyjne oparte na łącznikach obiektywnych w konw. haskiej z 1971 r.

2.1. Uwagi o charakterze ogólnym

Normy kolizyjne wskazujące prawo właściwe zostały zawarte w art. 3-6 konw. haskiej z 1971 r. Wszystkie te przepisy stanowią, że prawem właściwym jest prawo wewnętrzne państwa (ang. *the internal law*, fr. *la loi interne*). Odwołanie do „przepisów wewnętrznych" jednoznacznie oznacza, że konwencja wyklucza odesłanie (*renvoi*)[659].

2.2. Reguła ogólna wskazania prawa właściwego

Regułą ogólną konwencji jest stosowanie łącznika *loci delicti commissi*. Zasadę tę tradycyjnie wyrażano poprzez wskazanie, że prawem właściwym jest prawo miejsca, w którym nastąpiło zdarzenie wyrządzające szkodę. Z uwagi na specyfikę regulacji, w konw. haskiej z 1971 r. została ona sformułowana nieco inaczej, gdyż w art. 3 wskazano, że prawem właściwym jest prawo wewnętrzne państwa, w którym nastąpił wypadek (*lex loci accidentii*)[660].

Wprowadzenie tej zasady w konw. haskiej z 1971 r. nie stanowiło rewolucyjnego rozwiązania, gdyż znane było ono już większości ówczesnych systemów prawnych państw

[659] Wskazuje się, że było to rozwiązanie zbieżne z dotychczasową praktyką Haskiej Konferencji Prawa Prywatnego Międzynarodowego – zob. H. Fischer, *op. cit.*, s. 194; H. Batiffol, *La onzième session…*, s. 231.
[660] Łącznik *loci delicti commissi* wskazany został w raporcie wyjaśniającym do konwencji – zob. E. Essén, *Raport wyjaśniający*, s. 13.

członkowskich Haskiej Konferencji Prawa Prywatnego Międzynarodowego[661]. Przyjęcie miejsca zdarzenia za kryterium decydujące podyktowane było tym, że zasadniczo – a już bez wątpienia w przypadku, gdy mamy do czynienia z wypadkiem drogowym – jest ono prostsze do ustalenia niż miejsce wystąpienia szkody[662].

Nawiązując do teorii wielomiejscowości deliktu wskazać należy, że zasadniczo w przypadku wypadku drogowego, miejsce zdarzenia jest zbieżne z miejscem wystąpienia szkody. Sytuacja, w której wypadek ma miejsce na terenie jednego państwa, powodując szkody na terenie sąsiedniego państwa należy do rzadkości[663]. Pierwotny projekt konwencji zawierał jednak specjalną regułę dla tego typu zdarzeń, która zakładała stosowanie prawa najściślej związanego w świetle okoliczności wypadku oraz jego konsekwencji. Na dalszym etapie prac zrezygnowano jednak z tego pomysłu[664].

[661] E. Essén, *Raport wyjaśniający*, s. 13.
[662] H. Fischer, *op. cit.*, s. 200.
[663] Sytuacji takiej nie można jednak jednoznacznie wykluczyć. Powyższy problem był dyskutowany podczas prac nad konwencją, gdy przytaczano przykład katastrofy w miejscowości Martelange w Belgii, gdzie w 1967 r., a więc niedługo przed rozpoczęciem prac nad konwencją, doszło do zdarzenia, w którym francuska ciężarówka przewożąca gaz wybuchła około 1000 metrów od granicy z Luksemburgiem powodując szkodę na terenie Luksemburga. W myśl konwencji w takim przypadku właściwym byłoby prawo belgijskie, gdyż tam miało miejsce zdarzenie powodujące szkodę, bowiem konwencja jednoznacznie wskazuje miejsce wystąpienia wypadku drogowego jako kryterium decydujące o właściwości. To właśnie nadzwyczajność tego typu sytuacji wpłynęła na to, że nie zdecydowano się na żadne dodatkowe uregulowanie w tego typu przypadków – zob. E. Essén, *Raport wyjaśniający*, s. 3, 14; H. Fischer, *op. cit.*, s. 200. Należy również wskazać, że w literaturze analizowano teoretyczny przykład rozbieżności miejsca deliktu i miejsca wypadku – zob. J. Papettas, *The Law Applicable…*, s. 194. O tym, że wielomiejscowość wypadku drogowego może mieć miejsce świadczy również wyrok Rechtbank Zeeland-West-Brabant z 17.12.2014, ECLI:NL:RBZWB:2014:8827, który zapadł na tle następującego stanu faktycznego. Kierowca samochodu ścigał konia i wóz. Zepchnął ich na krawężnik, strasząc w ten sposób konia, który uciekł przebiegając przez szklaną witrynę sklepową. W wyniku tego koń został poważnie ranny. Chociaż zarówno wypadek, jak i szkody miały miejsce w tym samym kraju (Holandia), mogło być inaczej, biorąc pod uwagę fakt, że wydarzenia miały miejsce w mieście Baarle-Nassau, które przylega do belgijskiej enklawy Baarle-Hertog, cyt. za: L.A. van Bochove, *The Netherlands* [w:] E. Guinchard (red.), *Rome I and Rome II…*, s. 439.
[664] Art. 2 akapit drugi pierwotnego projektu konwencji stanowił, że w sytuacji, gdy wypadek nie był umiejscowiony w obrębie terytorium jednego państwa, zastosowanie miało mieć prawo najściślej związane w świetle okoliczności wypadku oraz jego konsekwencji – zob. E. Essén, *Raport wyjaśniający*, s. 14-15. *Avant-projet de Convention sur la loi applicable en matière d'accidents de la circulation routière* [w:] *Actes et documents de la Onzième session…*, s. 62; W kwestii uzasadnienia wprowadzenia tego rozwiązania – zob. *Rapport de la Commission spéciale* [w:] *Actes et documents de la Onzième session…,* s. 70-71.

Należy również nadmienić, że analiza orzecznictwa pokazuje, że art. 3 konwencji odgrywa kluczową rolę zarówno w orzecznictwie krajowym[665], jak i zagranicznym[666].

2.3. Wyjątki od reguły ogólnej

2.3.1. Uwagi o charakterze ogólnym

Wyjątki od reguły ogólnej przewidziano w art. 4-6 konw. haskiej z 1971 r. Mają one na celu uelastycznienie zasady *loci delicti commissi* w sytuacji, gdy uczestnicy wypadku wykazują pewne powiązania z państwem innym niż państwo miejsca wypadku. Mając na uwadze mnogość potencjalnych kombinacji podmiotowych twórcy konwencji zdecydowali się na kazuistyczną redakcję przepisów obejmujących jak największą liczbę potencjalnie możliwych sytuacji[667]. Konwencja zawiera odmienne przepisy w kwestii odpowiedzialności dotyczącej szkód na osobie i szkód dotyczących pojazdów (art. 4 i art. 6) oraz szkód wynikających z uszkodzenia rzeczy (art. 5).

2.3.2. Łącznik miejsca rejestracji pojazdu i łącznik miejsca stałego stacjonowania pojazdu

Na pierwszy plan wysuwa się wyjątek w postaci łącznika miejsca rejestracji pojazdu (*loci registrationis*)[668]. Stanowi on odpowiednik łączników właściwych dla prawa lotniczego (miejsce rejestru statku powietrznego) i morskiego (miejsce rejestru statku morskiego)[669]. W

---

[665] Znaczna część analizowanego orzecznictwa sądów polskich dotyczy wskazania prawa właściwego na podstawie art. 3 konw. haskiej z 1971 r. Tak np. w wyrokach: SA w Katowicach z 11.04.2013, I ACa 151/13, LEX nr 1315649; SA w Krakowie z 1.07.2014, I ACa 570/14, LEX nr 1552010; SR w Malborku z 8.11.2016, I C 835/16, LEX nr 2172685; SO w Szczecinie z 11.01.2017, VIII Ga 294/15, LEX nr 2468764; SR w Limanowej z 29.11.2017, I C 725/13, LEX nr 2450109; SO w Tarnowie z 3.12.2019, I C 1231/17, LEX nr 3103318; SO w Tarnobrzegu z 27.06.2019, I C 717/17, LEX nr 2725323; SR w Kamiennej Górze z 23.02.2018 r. I C 34/15, LEX nr 2478663; SR w Olsztynie z 20.03.2018, I C 3319/16, LEX nr 2478994; SR w Gdyni z 19.07.2018, I C 28/15, LEX nr 2613506; SO we Wrocławiu z 28.12.2018, XII C 50/18, LEX nr 2634649; SO w Łodzi z 24.05.2018, I C 47/17, LEX nr 2508038; SR w Zawierciu z 30.01.2019, I C 2095/17, LEX nr 3050328.

[666] Tytułem przykładu – zob. wyrok Tribunal civil de Bruges z 14.10.1982, Rechtskundig Weekblad 1986-87, s. 547 dotyczący roszczenia o odszkodowanie skierowanego do ubezpieczyciela sprawcy wypadku mającego miejsce w Holandii, w którym uczestniczyły pojazdy zarejestrowane w Belgii i Holandii, cyt. za: M. Sumampouw, M. Sumampouw, *Les nouvelles conventions (t. IV)…*, s. 136-137. Wielu przykładów stosowania art. 3 konw. haskiej z 1971 r. dostarcza również orzecznictwo francuskie. Naczęściej judykaty sądów wyższych instancji dotyczą stanów faktycznych, w których przesłanki zastosowania jednego z wyjątków określonych w art. 4 nie zostały spełnione – zob. np. wyrok Cour de cassation z 30.04.2014, no. 13-11.932, Bulletin civil 2014, I, no. 71 (właściwość prawa hiszpańskiego); wyrok Cour de cassation z 6.02.2007, no. 05-19.333, Bulletin civil 2007, I, no. 50 (właściwość prawa tureckiego); wyrok Cour de cassation z 13.04.1988, no. 86-11.234 et no. 86-12.716 (właściwość prawa hiszpańskiego), cyt. za: G. Payan (red.), *Conventions et protocoles de la Haye Annotés…*, s. 185. Przykłady ze starszego orzecznictwa: wyrok Cour de cassation z 27.03.1979; RCDIP 1980, s. 819 (właściwość prawa francuskiego); wyrok Cour de cassation z 24.03.1987 z glosą H. Gaudemet-Tallon, RCDIP 1987, s. 577-583 (właściwość prawa włoskiego); wyrok Cour de cassation z 6.12.1988, RCDIP 1990, s. 786 (właściwość prawa portugalskiego); wyrok Cour de cassation z 6.06.1990 oraz wyrok Cour de cassation z 22.01.1991 z glosą P. Bourela, RCDIP 1991, s. 354-365 (właściwość prawa hiszpańskiego).

[667] E. Essén, *Raport wyjaśniający*, s. 16.

[668] H. Fischer, *op. cit.*, s. 203; M. Jagielska, *Komentarz do art. 4* [w:] M. Pazdan (red.), *Konwencja o prawie właściwym dla wypadków drogowych…*, nb 1. Prawo państwa miejsca rejestracji zwane jest również jako *lex vehiculi* – zob. A. Collingnon-Smit Sibinga, *op. cit.*, s. 16.

[669] N. Lépine, *op. cit.*, s. 514; M. Sośniak, *Zobowiązania…*, s. 85.

momencie jego wprowadzenia w konw. haskiej z 1971 r. łącznik ten nie był zupełnym *novum*, gdyż w tamtym czasie znany był już prawu szwajcarskiemu[670]. Na zasadność stosowania tego powiązania wskazywała również wspomniana już rezolucja Instytutu Prawa Międzynarodowego z 11 września 1969 r. odnosząca się do problematyki kolizyjnego prawa deliktowego[671].

Kryterium to uznawano za najbardziej miarodajne z uwagi na to, że w państwie rejestracji pojazdu koncentruje się ryzyko związane z używaniem pojazdu. Zasadniczo osoba prowadząca pojazd, jego posiadacz oraz właściciel wykazują ściślejsze związki z państwem rejestracji pojazdu niż z państwem, w którym doszło do wypadku. Z reguły w państwie dopuszczenia pojazdu do ruchu, zarówno właściciel pojazdu, jak i jego kierowca mają miejsce swego zwykłego pobytu. Stosowanie łącznika miejsca rejestracji postrzegano również jako uzasadnione z punktu widzenia oczekiwań stron. Akcentowano także jego łatwość do ustalenia, co pozytywnie wpływa na zwiększenie przewidywalności rozstrzygnięć[672]. Niektórzy autorzy wskazywali więc, że przyjęcie tego łącznika sprawia, że pojazd staje się „przedłużeniem terytorium państwa rejestracji"[673].

Wydaje się, że istotnym argumentem dla jego przyjęcia było jednak to, że w państwie rejestracji pojazdu znajduje się siedziba ubezpieczyciela sprawcy wypadku. To na tym podmiocie najczęściej spoczywają ekonomiczne skutki likwidacji szkody. Przyjęcie tego łącznika było więc niebagatelne z punktu widzenia interesów zakładów ubezpieczeń, gdyż stanowiło dla nich praktyczne ułatwienie. Z pewnością, z punktu widzenia ubezpieczycieli przeprowadzenie postępowania likwidacyjnego jest mniej złożone w sytuacji, gdy o odpowiedzialności za wypadek rozstrzyga to samo prawo, które jest właściwe dla umowy ubezpieczenia, które często jest jednocześnie zbieżne z tym obowiązującym w państwie siedziby ubezpieczyciela[674]. Nabiera to szczególnego znaczenia, gdy sprawy rozstrzyga się na wczesnym etapie i bez ingerencji sądu[675].

Stosowanie prawa państwa rejestracji nie jest jednak „automatyczne" z uwagi na uregulowanie zawarte w art. 6 konwencji, który w określonych przypadkach przewiduje

---

[670] L. Forget, *op. cit.*, s. 74.
[671] Institute of International Law, *Resolution of 11 September 1969, Delictual Obligations in Private International Law*, Edinburgh 1969.
[672] Y. Loussouarn, *La convention de La Haye…*, s. 15-16; W. Klyta, *Prawo właściwe…* [w:] M. Pazdan (red.), *System…*, s. 895-896, nb 325-326.
[673] N. Lépine, *op. cit.*, s. 517.
[674] P. Bourel, *Glosa do wyroku Cour de cassation z 6.05.1981*, RCDIP 1981, s. 685–686.
[675] Ch.S. Armstrong, *op. cit.*, s. 81; P. Amram, *op. cit.*, s. 524.

właściwość prawa miejsca, w którym pojazdy stale stacjonują (*legis loci stabuli*)[676]. Zastosowanie tego łącznika ma na celu przeciwdziałanie właściwości prawa miejsca rejestracji pojazdu w przypadku braku dostatecznego z nim powiązania[677]. Oba łączniki (*loci registrationis* oraz *loci stabuli*) niekiedy nazywane są zbiorczo łącznikiem domicylu pojazdu[678].

2.3.3. Znaczenie powiązania w postaci miejsca zwykłego pobytu

Innym powiązaniem, które ma znaczenie na tle konwencji jest miejsce stałego pobytu[679]. Ma on jednak jedynie posiłkowe znaczenie w stosunku do kluczowego łącznika miejsca rejestracji pojazdu w kilku sytuacjach, które zostały omówione w dalszej części pracy[680]. Miejsce rejestracji pojazdu jest bowiem kryterium czysto formalnym, więc konieczne było wprowadzenie możliwości uwzględniania innych powiązań[681].

Zgodnie z raportem wyjaśniającym miejsce zwykłego pobytu (ang. *the habitual residence*, fr. *la résidence habituelle)* charakteryzuje się określonymi okolicznościami natury faktycznej, tj. pewną stabilnością, zarówno z punktu widzenia czasu trwania tegoż powiązania, jak i zamiaru przebywania w danym miejscu[682].

---

[676] Łącznik *loci stabuli* nie jest, jak wskazuje W. Klyta prawem państwa, w którym pojazd został dopuszczony do ruchu – zob. W. Klyta, *Prawo właściwe…* [w:] M. Pazdan (red.), *System…*, s. 894, nb 324. Nazwa ta odnosi się do miejsca, w którym pojazd zazwyczaj stacjonuje i pochodzi od łacińskiego słowa *stabulum* oznaczającego stajnie. Łącznik ten zwany jest również w literaturze „łącznikiem garażu" – zob. H. Fischer, *op. cit.*, s. 203.

[677] J.G. Castel, P.-A. Crépeau, *op. cit.*, s. 20.

[678] C.I. Nagy, *The Rome II Regulation…*, s. 99; M. Jagielska, *Prawo właściwe dla wypadków drogowych – rozporządzenie Rzym II a konwencja haska o prawie właściwym dla wypadków drogowych* [w:] A. Dańko-Roesler, A. Oleszko, R. Pastuszko (red.), *Rozprawy z prawa prywatnego oraz notarialnego: księga pamiątkowa dedykowana Profesorowi Maksymilianowi Pazdanowi*, Warszawa 2014, s. 140-141

[679] W art. 4 do art. 6 konw. haskiej z 1971 r. w jej oficjalnym przekładzie na język polski użyto określenia „miejsce stałego pobytu", jednak w niniejszej pracy pojęcia tego używano zamiennie z pojęciem „miejsca zwykłego pobytu". Wskazać przy tym należy, że w autentycznych tekstach konwencji użyto określenia *habitual residence* w angielskiej, zaś *résidence habituelle* we francuskiej. Oba te określenia są tożsame z tymi, jakimi posługują się rozporządzenia rzymskie. Polskie wersje rozporządzeń rzymskich posługują się określeniem „miejsca zwykłego pobytu". Nie ulega więc wątpliwości, że chodzi o ten sam łącznik, co uprawnia do zamiennego stosowania pojęcia „miejsce zwykłego pobytu" w odniesieniu do konw. haskiej z 1971 r. W kwestii zastrzeżeń do oficjalnego tłumaczenia art. 4 konw. haskiej z 1917 r. na język polski – zob. również M. Świerczyński, Ł. Żarnowiec, *Prawo właściwe…*, s. 111.

[680] Początkowo łącznik ten odgrywać miał znacznie większą rolę, gdyż pierwotny projekt konwencji zakładał, że odstępstwa od zastosowania reguły klasycznej opierać miały się nie na stosowaniu prawa wspólnego miejsca rejestracji, a na prawie wspólnego miejsca zwykłego pobytu stron. Na późniejszym etapie prac pomysł ten odrzucono. Stwierdzono, że ustalenie prawa właściwego przy użyciu łącznika wspólnego miejsca stałego pobytu może być zbyt skomplikowane w przypadku większej liczby osób uczestniczących w wypadku. Wskazano jednocześnie, że prawo miejsca rejestracji pojazdu jako kryterium wskazywania prawa właściwego jest znaczenie łatwiejsze do ustalenia, gdyż łączy ono w sobie wiele różnych powiązań takich jak miejscem zwykłego pobytu kierowcy lub właściciela, a także z siedzibą instytucji ubezpieczeń. Zob. Ch.S. Armstrong, *op. cit.*, s. 81; H. Batiffol, *La onzième session…*, s. 231-232.

[681] E. Essén, *Raport wyjaśniający*, s. 15.

[682] *Ibidem*, s. 20.

2.3.4. Złożone kombinacje podmiotowe a poszukiwanie prawa właściwego

Wypadki drogowe charakteryzować się mogą różnymi, niekiedy złożonymi kombinacjami podmiotowymi, zarówno po stronie osób odpowiedzialnych, jak i poszkodowanych. Kwestia ta została dostrzeżona przez twórców konwencji, którzy przewidzieli w tym zakresie szczególne rozwiązania.

Po stronie podmiotowej wyróżnić można trzy główne rodzaje relacji podmiotowych. Pierwsza z nich stanowi wypadek spowodowany przez jednego sprawcę, w którym jest wielu poszkodowanych (wielość powodów). W drugiej mamy do czynienia z jednym poszkodowanym, ale z wieloma osobami współodpowiedzialnymi (a w dalszej kolejności najpewniej pozwanymi). Możliwa jest również trzecia sytuacja charakteryzująca się wielością zarówno po stronie poszkodowanych, jak i sprawców.

Rozpatrując wyjątki zawarte w art. 4 konw. haskiej z 1971 r. z punktu widzenia wielości po stronie osób odpowiedzialnych należy mieć na uwadze, że oparte one zostały wspólnej zasadzie zakładającej, że w przypadku wielości osób uczestniczących w wypadku, to samo prawo jest właściwe dla roszczenia poszkodowanego przeciwko każdemu z podmiotów, któremu przypisuje się odpowiedzialność. Innymi słowy, to samo prawo będzie właściwe do oceny odpowiedzialności wszystkich współsprawców wobec każdego poszkodowanego z osobna. Odpowiedzialność każdego ze współsprawców wypadku musi być bowiem oceniana w świetle odpowiedzialności pozostałych. Jej kluczowe znaczenie akcentowano w raporcie wyjaśniającym, w którym określa się ją jako *the principle of unity of the applicable law*[683].

W doktrynie podkreśla się, że stanowi ona zasadę przewodnią konwencji, która wynika z celów tej regulacji, tj. przyjęcia rozwiązań kolizyjnych, które będą jednoznaczne i łatwe do zastosowania[684]. Reguła ta przedkłada się również na to, że te same normy kolizyjne regulują zarówno stosunek wewnętrzny (pomiędzy osobami transportowanymi a osobami transportującymi), jak i zewnętrzny (np. pomiędzy kierowcą jednego z pojazdów a kierowcą drugiego z pojazdów, albo pomiędzy pasażerem pojazdu a pieszym)[685]. Stosowanie tego

---

[683] *Ibidem*, s. 16.

[684] J. Papettas, *The Law Applicable…*, s. 195-196; Y. Loussouarn, *La convention de la Haye…*, s. 17-18.

[685] Wskazać należy, że w pierwotnym projekcie konwencji osobno potraktowano kwestię przewozu z grzeczności, a osobno zaś przypadki przewozu. Rozróżniano więc „wewnętrzny związek" pomiędzy przewożącym a pasażerem oraz „zewnętrzny związek" zachodzący np. między osobą przebywającą wewnątrz pojazdu a osobą spoza pojazdu. To rozróżnienie miało na celu wprowadzenie stosowania innego prawa właściwego dla stosunku „wewnętrznego" (np. stosunku między pasażerem a kierowcą), a innego dla stosunku „zewnętrznego" (np. między pasażerem a kierowcą drugiego samochodu). To zróżnicowanie miało występować nawet w przypadku, gdy wszystkie te osoby uczestniczyły w tym samym wypadku. Zob. E. Essén, *Raport wyjaśniający*, s. 3-4, 16; B. Dutoit, P. Mercier, *La onzième session…*, s. 412-413.

samego prawa właściwego wobec wszystkich współsprawców uzasadniano względami proceduralnymi, uznając zróżnicowanie w tym zakresie za rozwiązanie niepraktyczne[686].

Wskazana reguła ma zastosowanie jedynie w relacji między współsprawcami danego czynu niedozwolonego a każdym konkretnym poszkodowanym. W przypadku wielości po stronie poszkodowanych, konwencja kieruje się zasadą określoną w art. 4 lit. a) *in fine*, którą twórcy konwencji określali mianem *the plurality of laws rule*[687]. Przepis stanowi, że jeżeli w wypadku jest wiele ofiar prawo właściwe określa się oddzielnie dla każdej z nich. Zdaniem twórców konwencji roszczenia poszczególnych poszkodowanych są rozłączne i mogą być bez trudności rozpatrywane na podstawie różnych praw właściwych[688]. Możliwa jest więc sytuacja, w której dla tego samego wypadku drogowego wobec poszczególnych poszkodowanych właściwe są różne prawa merytoryczne.

W doktrynie wskazuje się, że reguła ta znajduje zastosowanie nawet w przypadku, gdy sprawę rozpatruje ten sam sąd[689]. Takie rozwiązanie jest wskazane z punktu widzenia praktycznego, a także przewidywalności, bowiem każda z ofiar wytaczając własne powództwo nie musi „konsultować się" z innymi poszkodowanymi w wypadku i ustalać, czy one również zamierzają wytoczyć proces. Ponadto, brak jest również konieczności ustalania miejsca zwykłego pobytu innych ofiar w celu określenia wspólnego prawa właściwego[690].

Rozpatrując tę kwestię na konkretnym przykładzie: do oceny odpowiedzialności sprawcy szkody wobec poszkodowanego kierowcy właściwe jest prawo państwa rejestracji. Jednocześnie prawo miejsca wypadku właściwe będzie do oceny odpowiedzialności tegoż sprawcy wobec poszkodowanego w tym samym wypadku autostopowicza lub pieszego, którzy mają miejsce zwykłego pobytu w państwie miejsca wypadku[691]. W doktrynie podkreśla się trafność wprowadzonego rozwiązania, gdyż sprawia, że każdy z poszczególnych poszkodowanych z racji doznanej szkody (o zróżnicowanej dolegliwości, która musi zostać oceniona indywidualnie) będzie odrębnym „punktem odniesienia" dla swoich roszczeń kierowanych wobec poszczególnych sprawców. Natomiast, pozwany może ponosić odpowiedzialność wobec wielu poszkodowanych, ale w każdym przypadku w odniesieniu do różnych szkód, które zostały wyrządzone różnym podmiotom[692].

---

[686] L. Forget, *op. cit.*, s. 75.
[687] E. Essén, *Raport wyjaśniający*, s. 21.
[688] *Ibidem*.
[689] H. Batiffol, *La onzième session…*, s. 233.
[690] E. Essén, *Raport wyjaśniający*, s. 4.
[691] *Ibidem*, s. 21.
[692] J. Papettas, *The Law Applicable…*, s. 207-208.

Możliwa jest jednak również sytuacja, w której jeden lub kilku współsprawców są jednocześnie poszkodowanymi w wypadku. Powyższe ma wpływ na proces poszukiwania prawa właściwego. Zgodnie z interpretacją przedstawioną w raporcie wyjaśniającym, poszkodowany, który spowodował szkodę samemu sobie nie jest współsprawcą w rozumieniu art. 4 konwencji, gdyż o odpowiedzialności można mówić jedynie w przypadku, gdy szkoda została wyrządzona osobie trzeciej. Gdy podmiot powoduje szkodę samemu sobie, to jest to sytuacja przyczynienia się poszkodowanego do powstania szkody. W przypadku gdy jeden ze współsprawców jest jednocześnie poszkodowanym, to jego rola jako odpowiedzialnego musi być uwzględniona. Powoduje to, że na potrzeby ustalania prawa właściwego osoba taka „traci" swój status poszkodowanego, a prawo właściwe ustalane jest jedynie z punktu widzenia jego roli jako współsprawcy[693].

2.3.5. Pojęcie „uczestnictwa w wypadku"

Artykuł 4 konw. haskiej 1971 r. odnosi się do pojazdów oraz osób, które uczestniczą w wypadku (ang. *to be involved*, fr. *être impliqué*). Raport wyjaśniający poświęca sporo uwagi temu sformułowaniu, gdyż ma ono kluczowe znaczenie dla poszukiwania prawa właściwego. W rozumieniu konwencji, jeżeli w wypadku uczestniczy jeden lub więcej pojazdów zarejestrowanych w tym samym państwie (innym niż to, w którym nastąpił wypadek) zastosowanie będzie miał łącznik *loci registrationis*. Jeżeli jednak wymóg ten nie zostanie spełniony, przykładowo z uwagi na to, że chociażby jeden z dziesięciu pojazdów uczestniczących w wypadku jest zarejestrowany w innym państwie, następuje zwrot do zasady *loci accidentii*. Interpretacja pojęcia „uczestnictwa w wypadku" jest więc zagadnieniem o kluczowej doniosłości praktycznej w procesie stosowania postanowień konwencji.

Po pierwsze wskazać należy, że „uczestnictwo" w myśl art. 4 lit. a) i b) różni się od „uczestnictwa" w rozumieniu art. 4 lit. c). Zagadnienie to nie nasuwa większych wątpliwości na tle angielskiego tekstu konwencji z uwagi na użycie w lit. a) i b) nieco innego sformułowania niż w lit. c). Podobnie jest w przypadku urzędowego tłumaczenia polskiego, które poszło śladem angielskiej wersji[694].

Wątpliwości interpretacyjne pojawić się mogą na tle francuskiego tekstu autentycznego. Wynika to z tego, że francuskie wyrażenie „*impliqué*" może być rozumiane dwojako. Pierwsze ze znaczeń nacechowane jest istnieniem winy (naganności) zachowania po stronie uczestniczącego, a drugie, nowsze jest postrzegane jako bardziej neutralne i obiektywne.

[693] E. Essén, *Raport wyjaśniający*, s. 21.
[694] M. Czepelak, *Umowa międzynarodowa…*, s. 422-423.

Zgodnie z drugim znaczeniem słowa „*impliqué*" pojazd „uczestniczący" to pojazd, który jest w jakiś sposób bezpośrednio zaangażowany w wypadek poprzez, np. bycie częścią zdarzenia albo odegranie w nim jakiejś roli, niezależnie czy zachowanie nacechowane jest jakimś stopniem naganności czy nie. W raporcie podkreślono, że użycie we francuskiej wersji sformułowania „*impliqué*" w lit. a) i b) w żaden sposób nie świadczy o odpowiedzialności tegoż podmiotu, a jedynie o jego zaangażowaniu w wypadek. W angielskiej oraz polskiej wersji językowej konwencji wątpliwości takie nie powstają, bowiem zarówno wyrażenie *„to be involved*" oraz jego polski odpowiednik „uczestniczyć" ze swej istoty nacechowane jest neutralnością.

Innymi słowy, w rozumieniu konwencji „uczestnictwo" oznacza, że pojazd odgrywa w kolizji jakąkolwiek (aktywną lub pasywną) rolę i jest obecny na miejscu wypadku występując tam w dowolnym charakterze. Poszukując znaczenia tego pojęcia nie można opierać się na tym, czy zachowanie podmiotów uczestniczących w wypadku cechowało się jakąkolwiek nagannością, co mogłoby rodzić ich odpowiedzialność. Ocena danego zachowania z punktu widzenia ewentualnego zawinienia może być bowiem dokonywana dopiero po ustaleniu prawa właściwego wskazanego na podstawie odpowiednich norm kolizyjnych[695].

Z kolei w art. 4 lit. c) mowa jest o sytuacji, gdy w wypadku „uczestniczy wiele osób znajdujących się poza pojazdem lub pojazdami na miejscu wypadku i mogą być one odpowiedzialne". Angielska wersja używa sformułowania „*involved in the accident and may be liable*", francuska z kolei w dalszym ciągu posiłkuje się jedynie wyrażeniem „*sont impliquées dans l'accident*". Zestawiając więc te teksty stwierdzić należy, że we francuskiej wersji chodzi o drugie znaczenie słowa „*impliqué*" cechujące się pewną nagannością zachowania podmiotu uczestniczącego[696].

Wprowadzenie opisanego powyżej rozróżnienia w znaczeniu pojęcia „uczestniczy" ma nie tylko znaczenie teoretyczne. Odmienne rozumienie „uczestnictwa" w wypadku drogowym może bowiem przełożyć się na rezultat dotyczący wskazania prawa właściwego[697].

---

[695] E. Essén, *Raport wyjaśniający*, s. 17. Wskazano również, że angielskie *involved* jest znacznie bliższe francuskiemu *concerné* – zob. bardziej szczegółowo Ch.S. Armstrong, *op. cit.*, s. 83; W. Klyta, *Prawo właściwe…* [w:] M. Pazdan (red.), *System…*, s. 897-898, nb 332-335; B. Dutoit, P. Mercier, *La onzième session…*, s. 409-410; T. Kadner Graziano, *50 Years…*, s. 65-66.

[696] E. Essén, *Raport wyjaśniający*, s. 17

[697] Zob. przykład wskazany w raporcie wyjaśniającym. Pojazd zarejestrowany w państwie A, zaparkowany w państwie C, zostaje uderzony przez pojazd zarejestrowany w państwie B. W przypadku przyjęcia obiektywnego znaczenia słowa „*impliqué*" w wypadku uczestniczą oba samochody. W związku z tym, zastosowanie będzie mieć prawo miejsca wypadku, gdyż pojazdy zarejestrowane są w różnych państwach. Jednakże w przypadku przyjęcia drugiego ze znaczeń, nacechowanego istnieniem elementu winy, jedynie jeden z pojazdów „uczestniczy" w wypadku, ten który najechał na zaparkowany pojazd. W tym przypadku, na podstawie art. 4 lit. a) zastosowanie będzie mieć prawo państwa rejestracji tegoż pojazdu (prawo państwa B), E. Essén, *Raport wyjaśniający*, s. 18. Obszernie na temat problemu uczestnictwa w wypadku – zob. P. Bourel, *Glosa do wyroków Cour de cassation z 6.06.1990 oraz z 22.01.1991*, RCDIP 1991, s. 356-362.

Szczególne znaczenie omawianego zagadnienia potwierdza orzecznictwo, gdyż od przyjętej interpretacji zależy, które z przepisów konwencji będą mieć zastosowanie. Praktyka pokazuje, że to czy dany pojazd uczestniczył w wypadku w rozumieniu konwencji nie zawsze jest oczywiste, co tytułem przykładu ilustrować mogą orzeczenia sądów francuskich[698], belgijskich[699] oraz austriackich[700]. Niejednoznaczność omawianego pojęcia doskonale obrazuje

[698] Zob. np. wyrok Cour d'appel w Paryżu z 24.06.1981 z glosą M. Pelicheta, RCDIP 1982, s. 691-700. Orzeczenie dotyczyło następującego stanu faktycznego. Samochód zarejestrowany we Francji, przewożący kilku pasażerów w Maroku, w celu uniknięcia kolizji z innym nadjeżdżającym pojazdem, wypadł z drogi na zakręcie, nie zderzając się z nim. W wypadku zginęła jedna osoba, a pozostałe zostały ranne, przy czym jedna z nich wniosła pozew przeciwko właścicielowi pojazdu o naprawienie szkody. Ubezpieczyciel sprawcy wskazywał, że pojazd zarejestrowany w Maroku, jadący w przeciwnym kierunku, z którym zderzenia chciał uniknąć francuski pojazd, wykonał niebezpieczny manewr wyprzedzania, co mogło świadczyć o jego implikacji w wypadek. Sąd pierwszej instancji zastosował jednak art. 4 lit. a) tiret drugie konw. haskiej z 1971 r. i orzekł, że prawem właściwym jest prawo francuskie, tj. prawo miejsca rejestracji pojazdu. Sąd uznał, że w wypadku uczestniczył tylko jeden pojazd z francuską tablicą rejestracyjną. Ustalenie prawa właściwego było tym trudniejsze, że nie doszło do bezpośredniego kontaktu pojazdów, a kierowca francuskiego samochodu chciał uniknąć zderzenia i tym samym spowodował wypadek. Sąd apelacyjny, przyjmując obiektywne rozumienie uczestnictwa, uznał jednak, że marokański samochód w takich okolicznościach uznać należy za uczestniczący w wypadku, wskazując, że prawem właściwym dla skutków wypadku musi być prawo marokańskie (art. 3). Zob. również wyrok Cour de cassation z 4.04.1991 z glosą G. Légiera, JDI 1991, no. 4, s. 983–993. Dotyczył on podobnego stanu faktycznego. Zdarzenie obejmowało wypadek w byłej Jugosławii z udziałem motocykla zarejestrowanego we Francji i samochodu zarejestrowanego w Niemczech. W zdarzeniu poszkodowany został pasażer motocykla. Z racji uczestnictwa dwóch pojazdów zarejestrowanych w innych państwa sąd uznał, że do odpowiedzialności kierującego wobec pasażera zastosowanie ma *lex loci delicti* (prawo jugosłowiańskie). Inne zapatrywanie zaprezentowano w wyroku Cour d'appel w Paryżu z 1.06.1984 z glosą H. Gaudemet-Tallon, RCDIP 1985, s. 637-643, który dotyczył stanu faktycznego, w którym brało udział kilka pojazdów, ale tylko pojazd prowadzony przez kierowcę, którego zachowaniu przypisać można było winę był uważany za „uczestniczący" w rozumieniu konwencji, co skutkowało zastosowaniem prawa francuskiego zamiast prawa miejsca wypadku (tj. prawa hiszpańskiego). Sąd odszedł więc od przyjętej wykładni pojęcia uczestnictwa, która charakteryzuje się oderwaniem od zagadnienia odpowiedzialności, co było przedmiotem krytyki w doktrynie. Przyjęta interpretacja z pewnością przychylna była poszkodowanemu, lecz zagrażała pewności prawa – zob. *ibidem*, s. 643.

[699] Zob. np. wyrok Cour d'appel w Brukseli z 8.11.1994, Journal des Tribunaux (Belgique) 1995, s. 520. Belgijski samochód uczestniczył w wypadku drogowym we Włoszech. Poszkodowana pasażerka skierowała roszczenie przeciwko ubezpieczycielowi sprawcy wypadku. Zdarzenie nastąpiło, wskutek tego, że włoska ciężarówka poruszająca się na autostradzie nagle skręciła w lewo podczas manewru jej wyprzedzania dokonywanego przez kierowcę belgijskiego samochodu. Nagły ruch włoskiego pojazdu sprawił, że belgijski kierowca skręcił w lewo, uderzając w barierkę autostrady, co doprowadziło do utraty kontroli nad pojazdem, który zatrzymał się kilkadziesiąt metrów dalej. Włoska ciężarówka zatrzymała się kilka sekund po wypadku. Stwierdzono, że włoska ciężarówka, tj. pojazd osoby trzeciej, zarejestrowany w kraju wypadku „uczestniczył" wypadku. Z racji tego, że wymogi z art. 4 konw. haskiej z 1971 r. nie zostały spełnione, w tym przypadku, na podstawie art. 3 do oceny odpowiedzialności ubezpieczyciela kierowcy wobec poszkodowanej pasażerki zdecydowano zastosować prawo miejsca wypadku, czyli prawo włoskie. Cyt. za: M. Sumampouw, *Les nouvelles conventions (t. V)…*, s. 303-304.

[700] Zob. np. wyrok OLG Innsbruck z 1.04.1986, 1R 100/86, Österreichische Juristen-Zeitug 1987, No. 32. Z powodu śliskiej nawierzchni na drodze dwukierunkowej zarejestrowany w Austrii motocykl wpadł w poślizg i wywrócił się. Kierowca i właściciel motocykla oraz jego pasażerka (obywatele Austrii) spadli z pojazdu. Wszystko to wydarzyło się na pasie ruchu w kierunku, w którym podróżowali. Motocykl, który ześlizgnął się 25 metrów dalej, wylądował na przeciwległym pasie i uderzył w jugosłowiański samochód, który nadjechał w międzyczasie. Samochód został uszkodzony w wyniku uderzenia. Niemniej jednak ani kierowca, ani pasażer motocykla nie uderzyli w jugosłowiański samochód. Wypadek miał miejsce w Jugosławii, gdzie kierowca motocykla i jego pasażerka przebywali na wakacjach. Oceniając odpowiedzialność kierowcy wobec pasażera motocykla sąd zastosował prawo austriackie zgodnie z art. 4 konw. haskiej z 1971 r. uznając, że jugosłowiański samochód nie uczestniczył w wypadku w rozumieniu konwencji. Przyjęciu takiego rozumowania nie stał na przeszkodzie fakt, że jugosłowiański samochód uderzył później w austriacki motocykl, ponieważ znajdował się on na drodze wskutek wpadnięcia w poślizg. Cyt. za: M. Sumampouw, *Les nouvelles conventions (t. IV)…*, s. 137-139. Zob. również

również przytaczany w doktrynie przykład. Kierowca samochodu zarejestrowanego we Francji poruszający się po niemieckiej drodze zostaje oślepiony przez słońce, przez co uderza samochodem w drzewo. W wyniku tego zdarzenia, francuski pasażer samochodu zostaje ranny. W wypadku uczestniczył tylko jeden pojazd, tak więc dla roszczenia francuskiego pasażera wobec kierowcy właściwe było prawo francuskie. Rezultat ten byłby inny, gdyby francuski kierowca nie został bezpośrednio oślepiony przez słońce, a przez odbicie słońca w szybie samochodu jadącego przed nim, który był zarejestrowany w Belgii. W tym przypadku, można przyjąć, że za uczestniczące w wypadku uznać należy dwa pojazdy, mimo że oba samochody nie zetknęły się ze sobą, a ze strony kierowcy belgijskiego pojazdu nie można mówić o żadnym nagannym zachowaniu. Taka konfiguracja spowodowałaby to, że właściwym prawem dla roszczeń francuskiego pasażera wobec kierowcy byłoby *lex loci delicti*, czyli prawo niemieckie. Z pewnością taki rezultat uznać należy za kontrowersyjny i trudny do uzasadnienia[701].

2.3.6. Prawo właściwe w przypadku uczestnictwa jednego pojazdu

2.3.6.1. Uwagi o charakterze ogólnym

Pierwszy z wyjątków zawarty w art. 4 lit. a) odnosi się do wypadków z udziałem jednego pojazdu. Został on podzielony na kilka akapitów (tiretów), które wyróżniają trzy grupy podmiotów, do odpowiedzialności wobec których stosuje się prawo miejsca rejestracji. Przepis stanowi, że jeżeli w wypadku uczestniczy tylko jeden pojazd, który jest zarejestrowany w państwie innym niż to, w którym nastąpił wypadek, do odpowiedzialności stosuje się prawo wewnętrzne państwa rejestracji:

– wobec kierowcy, posiadacza, właściciela i innej osoby mającej prawo do pojazdu, niezależnie od jej miejsca stałego pobytu,

– wobec ofiary będącej pasażerem, jeżeli jej miejscem stałego pobytu jest państwo inne niż to, w którym nastąpił wypadek,

– wobec ofiary znajdującej się poza pojazdem na miejscu wypadku, jeżeli miała miejsce stałego pobytu w państwie rejestracji.

Jeżeli jest wiele ofiar, określa się prawo właściwe oddzielnie dla każdej z nich.

Przepis odnosi się jedynie do pojazdów zarejestrowanych w innym państwie niż państwo miejsca wypadku. Przy jego stosowaniu należy mieć również na uwadze szerokie

wyrok OGH 16.09.1993, 2 Ob 48/93, w którym pojazd stojący w rowie, który został uderzony przez nadjeżdżający samochód, który uległ wypadkowi nie został uznany za „uczestniczący" w zdarzeniu w rozumieniu konwencji, cyt. za: M. Sumampouw, *Les nouvelles conventions (t. V)…*, s. 301-302.

[701] M. Pelichet, *Glosa do wyroku Cour de cassation z 24.6.1981*, RCDIP 1982, s. 698; P. Vonken, *op. cit.*, s. 39-40.

rozumienie pojęcia pojazdu[702]. Klasyczny przypadkiem, który dotyczy omawianego punktu będzie np. zderzenie pojazdu z drzewem albo potrącenie pieszego[703].

2.3.6.2. Tiret pierwsze

Do pierwszej grupy osób (wskazanych w tiret pierwsze) zalicza się kierowców, posiadaczy, właścicieli oraz inne osoby mające prawo do pojazdu. W przypadku, gdy osoby te są poszkodowane w wypadku, w którym uczestniczy jedynie jeden pojazd, dla ich roszczeń (czy jak ujęto to w konwencji „do odpowiedzialności wobec tej grupy osób") właściwe jest prawo wewnętrzne państwa rejestracji, a miejsce zwykłego pobytu tych podmiotów nie ma znaczenia z perspektywy poszukiwania prawa właściwego.

Przykładowo, przepis ten obejmie swoim zakresem roszczenia posiadacza pojazdu wobec kierującego, właściciela wobec leasingobiorcy etc.[704] Wskaże też prawo właściwe do oceny odpowiedzialności kierowcy, który ukradł pojazd i rozbił go o drzewo, wobec właściciela lub innej osoby mającej prawo do pojazdu[705].

Twórcy konwencji zwracali uwagę, że zastosowane rozwiązanie pozwala uniknąć tworzenia rozbieżności w stosunkach między kierowcą a właścicielem pojazdu czy inną osobą mającą prawo do pojazdu, które mogłyby zaistnieć w przypadku przyjęcia właściwości prawa miejsca wypadku[706]. Uzasadnienie tej reguły stanowiło to, że wszystkie te podmioty wykazują silniejsze powiązanie z prawem miejsca rejestracji, a nie z prawem miejsca wypadku, gdyż to właśnie w państwie rejestracji zwykle znajduje się ich miejsce zwykłego pobytu. W przypadku, gdyby do wypadku doszło w państwie, w którym podmioty te nie miały miejsca zwykłego pobytu (np. w sytuacji wypadku pojazdu wynajętego na czas wizyty), w ocenie twórców konwencji, powiązanie z państwem rejestracji jest uzasadnione ze względu na to, że prawo

---

[702] Należy dodać, że pojazdów niezarejestrowanych (lub nieobjętych obowiązkiem rejestracji) dotyczy art. 6 konwencji, który zostanie omówiony w dalszej części pracy. Pojazdy objęte art. 6 również powinny być brane pod uwagę przy określaniu prawa właściwego. Tak więc wypadek z udziałem samochodu i roweru będzie objęty zakresem art. 4 pkt. b) na mocy kombinowanego zastosowania art. 4 i 6 konwencji. Innymi słowy rozpatrując, w jakim państwie dany pojazd jest zarejestrowany należy mieć jednocześnie na względzie postanowienia zawarte w art. 6 konwencji, który w pewnych okolicznościach nakazuje zastąpienie łącznika państwa rejestracji przez łącznik państwa, w którym pojazd stale stacjonuje.

[703] E. Essén, *Raport wyjaśniający*, s. 18.

[704] L. Forget, *op. cit.,* s. 76; M. Jagielska, *Komentarz do art. 4* [w:] M. Pazdan (red.), *Konwencja o prawie właściwym dla wypadków drogowych…*, nb 2. Rozpatrując możliwe sytuacje z punktu widzenia właściciela pojazdu podkreślić należy, że tiret pierwsze dotyczy zdarzenia, w którym właściciel (a także kierowca lub inna osoba mająca prawo do pojazdu) są jednocześnie jego ofiarami. W przypadku jednak, gdy właściciel pojazdu niebędący kierowcą w momencie wypadku doznaje szkody będąc pasażerem stosuję się regułę dotyczącą pasażerów (tiret drugie). Jeżeli zaś właściciel doznaje szkody będąc poza pojazdem w momencie wypadku stosuje się regułę z tiret trzecie – zob. E. Essén, *Raport wyjaśniający*, s. 19.

[705] B. Dutoit, A. Bonomi, *Droit international privé suisse…*, s. 715, nb 16.

[706] E. Essén, *Raport wyjaśniający*, s. 19. Można zobrazować to następującym przykładem. Pojazd zarejestrowany w Polsce, którego kierowcą jest Włoch niebędący właścicielem pojazdu zderza się z drzewem. W takim przypadku prawem właściwym dla odpowiedzialności kierowcy wobec właściciela będzie prawo polskie.

miejsca rejestracji zwykle jest zbieżne z prawem właściwym dla umowy najmu oraz umowy ubezpieczenia pojazdu[707].

2.3.6.3. Tiret drugie

Artykuł 4 lit. a) tiret drugie stanowi, że jeżeli w wypadku uczestniczy tylko jeden pojazd, który jest zarejestrowany w państwie innym niż to, w którym nastąpił wypadek, do odpowiedzialności wobec ofiary będącej pasażerem, stosuje się prawo wewnętrzne państwa rejestracji, jeżeli jej miejscem stałego pobytu jest państwo inne niż to, w którym nastąpił wypadek.

Do drugiej grupy osób do odpowiedzialności wobec których stosuje się *legem loci registrationis* należą więc pasażerowie, czyli podmioty, które „dobrowolnie weszły w sferę ryzyka wiążącego się z używaniem pojazdu"[708]. Konieczne jest jednak, aby miejsce stałego pobytu takiej osoby było inne niż to, w którym nastąpił wypadek (może, ale nie musi być więc ono zbieżne z miejscem rejestracji pojazdu)[709]. W przypadku zaś, gdy miejsce zwykłego pobytu pasażera-ofiary jest zbieżne z miejscem, w którym nastąpił wypadek stosowanie prawa państwa rejestracji traci uzasadnienie[710].

Państwo miejsca rejestracji będzie najczęściej zbieżne z miejscem zwykłego pobytu pasażera oraz osoby odpowiedzialnej, a także prawem właściwym dla umowy ubezpieczenia. Zdaniem twórców konwencji, omawiana zasada jest również zgodna z oczekiwaniami stron, gdyż pasażer może „przewidzieć", że w następstwie wypadku zastosowane może być prawo państwa rejestracji[711].

Jednakże w przypadku, gdy pasażer jest jednocześnie współodpowiedzialny za wypadek jego miejsce zwykłego pobytu nie jest brane pod uwagę w procesie ustalania prawa

---

[707] E. Essén, *Raport wyjaśniający*, s. 19.
[708] W. Klyta, *Prawo właściwe…* [w:] M. Pazdan (red.), *System…*, s. 896, nb 328.
[709] Ustalenie miejsca zwykłego pobytu pasażera, kluczowe z punktu widzenia prawa właściwego, może niekiedy okazać się problematyczne. Jako przykład wskazać należy wyrok OGH z 28.04.1994, 2 Ob 10/93; IPRax 1995, s. 177. Stan faktyczny dotyczył roszczenia pasażera – bośniackiego imigranta ekonomicznego, który został poszkodowany w wypadku mającego miejsce w Bośni i Hercegowinie z udziałem jednego pojazdu zarejestrowanego w Austrii. W procesie poszukiwania prawa właściwego kluczowe więc było ustalenie miejsca jego zwykłego pobytu. W przypadku przyjęcia, że miejsce to było w Bośni i Hercegowinie właściwe byłoby tamtejsze prawo, zaś przyjęcie jako miejsca zwykłego pobytu Austrii prowadziłoby do zastosowania prawa austriackiego. Po przeanalizowaniu sytuacji życiowej poszkodowanego sąd przyjął, że jego miejsce zwykłego pobytu w chwili wypadku drogowego znajdowało się w Austrii, cyt. za: M. Sumampouw, *Les nouvelles conventions (t. V)…*, s. 305-307.
[710] W tej kwestii – zob. np. wyrok Cour d'appel w Liège 14.03.1991, Revue régionale de droit 1991, s. 533. Stan faktyczny dotyczył wypadku z udziałem jednego pojazdu zarejestrowanego we Francji. Zdarzenie miało miejsce w Belgii. Sprawa dotyczyła roszczenia poszkodowanego pasażera wobec sprawcy (obydwoje mieli obywatelstwo francuskie). Sąd przyjął jednak właściwość prawa belgijskiego z uwagi na to, że poszkodowana miała od niedawna miejsce zwykłego pobytu w Belgii, cyt. za: M. Sumampouw, M. Sumampouw, *Les nouvelles conventions (t. V)…*, s. 307-308.
[711] E. Essén, *Raport wyjaśniający*, s. 20.

właściwego. Pasażer-współsprawca staje się wtedy związany z pojazdem, w ten sam sposób jak kierowca, posiadacz, właściciel lub inna osoba mająca prawo do pojazdu, a więc jego miejsce zwykłego pobytu przestaje mieć znaczenie. Przyjmuje się bowiem, że będąc współodpowiedzialnym w pewnym sensie dokonał ingerencji w prowadzenie pojazdu[712].

Omawiany przepis ma również znaczenie w wypadkach z udziałem pasażerów-autostopowiczów. W takim przypadku uzasadnienie właściwości prawa miejsca rejestracji stanowić może decyzja o skorzystaniu przewozu przez dany pojazd, co pośrednio uznać można za „akceptację" właściwości prawa miejsca rejestracji. Pasażer-autostopowicz chroniony również jest przez zasadę, zgodnie z którą właściwe jest prawo miejsca wypadku, jeżeli pasażer ma miejsce zwykłego pobytu w państwie miejsca wypadku[713].

Ponadto, przepis ten ma duże znaczenie w kontekście wypadków dotyczących transportu zbiorowego, np. wycieczek zorganizowanych. W takiej sytuacji zdarzyć się może, że przewoźnik oraz pasażerowie będą pochodzić z tego samego państwa (będzie to najczęściej państwo, w którym zaczyna się podróż). Tym samym, pasażer decydujący się na podróż pojazdem zarejestrowanym w określonym państwie może „spodziewać się", że prawo tego państwa może mieć zastosowanie w przypadku zaistnienia potencjalnego wypadku drogowego.

Niemniej jednak, w przypadku, gdy pasażer rozpoczyna swoją podróż w państwie innym niż państwo swojego zwykłego pobytu stosowanie tego łącznika wydaje się mniej uzasadnione. Pasażer, który doznał szkody w wyniku takiego wypadku będzie musiał dochodzić swojego roszczenia na podstawie prawa miejsca rejestracji pojazdu, a więc z jego punktu widzenia prawa obcego. Właściwość *legis loci registrationis* sprzyja natomiast ochronie interesów ubezpieczyciela, gdyż zazwyczaj będzie ono zbieżne z prawem właściwym dla umowy ubezpieczenia, a także siedzibą ubezpieczyciela. Z pewnością taki stan rzeczy jest mniej korzystny z punktu widzenia poszkodowanych pasażerów[714]. Tego typu nikłe powiązanie może mieć miejsce również w przypadku najmu pojazdów[715]. Podobnych przykładów dostarcza orzecznictwo[716].

---

[712] Taką interpretację przedstawiono w raporcie wyjaśniającym – zob. E. Essén, *Raport wyjaśniający*, s. 20.
[713] E. Essén, *Raport wyjaśniający*, s. 20.
[714] J. Papettas, *The Law Applicable…*, s. 202-204; W. Klyta, Prawo właściwe… [w:] M. Pazdan (red.), *System…*, s. 895-896, nb 327.
[715] J. Papettas, *The Law Applicable…*, s. 203., Ch. S. Armstrong, *op. cit.*, s. 81-82.
[716] W tej kwestii – zob. np. wyrok Cour de cassation z 6.05.1981 z glosą P. Bourela, RCDIP 1981, s. 679-686. Stan faktyczny dotyczył wypadku mającego miejsce we Francji, w którym uczestniczył zarejestrowany w Belgii autokar przewożący hiszpańskich pasażerów. Sąd Kasacyjny wskazał, że prawem właściwym dla odpowiedzialności wobec pasażerów jest prawo belgijskie. Zob. również wyrok SA w Warszawie z 28.7.2009, I ACa 341/09, LEX nr 580218, który dotyczył wypadku drogowego, w którym uczestniczył tylko jeden pojazd. Wypadek miał miejsce na terytorium Republiki Litewskiej. Obywatelem tego państwa był również sprawca

2.3.6.4. Tiret trzecie

Artykuł 4 lit. a) tiret trzecie stanowi, że jeżeli w wypadku uczestniczy tylko jeden pojazd, który jest zarejestrowany w państwie innym niż to, w którym nastąpił wypadek, do odpowiedzialności wobec ofiary znajdującej się poza pojazdem na miejscu wypadku stosuje się prawo wewnętrzne państwa rejestracji, jeżeli miała ona miejsce stałego pobytu w państwie rejestracji.

Przepis ten odnosić się będzie najczęściej do pieszych. Zasadą jest, że w przypadku odpowiedzialności wobec tych podmiotów jest stosowanie prawa miejsca wypadku, co wydaje się być naturalnym rozwiązaniem, gdyż wykazują oni silniejsze powiązanie z tym obszarem prawnym. Na mocy omawianego przepisu do odpowiedzialności wobec takich podmiotów możliwe jest jednak zastosowanie prawa miejsca rejestracji, w przypadku, gdy miejsce stałego pobytu tych osób w momencie wypadku znajduje się w państwie rejestracji[717]. W takiej sytuacji powiązanie z prawem miejsca wypadku traci swoje uzasadnienie na rzecz *legis loci registrationis*.

Przyjmuje się, że zastosowanie omawianej zasady zapewnia najlepszą równowagę interesów wszystkich stron[718]. Podkreślić należy, że tiret trzecie dotyczy jedynie ofiar obecnych na miejscu i czasie wypadku. Znajdzie więc on zastosowanie wobec bezpośrednio poszkodowanych w wypadku (ang. *direct victims*)[719].

2.3.7. Prawo właściwe w przypadku uczestnictwa wielu pojazdów

W art. 4 lit. b) przewidziano rozwiązanie dla wypadków drogowych, w których uczestniczy wiele pojazdów (tj. dwa lub więcej). Stanowi on, że takiej sytuacji postanowienia litery a) stosuje się tylko wówczas, gdy wszystkie pojazdy są zarejestrowane (lub odpowiednio pojazdy te stale stacjonują) w tym samym państwie. Jeżeli jednak nawet jeden z nich będzie zarejestrowany (będzie stale stacjonować) w innym miejscu następuje powrót do zasady właściwości *legis loci accidentii*. Wymóg jednolitości z art. 4 lit. b) konwencji odnosi się

---

wypadku, zaś poszkodowani byli obywatelami Republiki Białoruskiej. Z polskim obszarem prawnym sprawę łączyło jedynie to, że samochód sprawcy był zarejestrowany w Polsce i posiadał ubezpieczenie wykupione w polskim zakładzie ubezpieczeń, cyt. za: M. Jagielska, *Komentarz do art. 4* [w:] M. Pazdan (red.), *Konwencja o prawie właściwym dla wypadków drogowych…*, nb 7.

[717] E. Essén, *Raport wyjaśniający*, s. 20.

[718] W państwie miejsca rejestracji swoje miejsce zwykłego pobytu ma nie tylko pieszy będący ofiarą wypadku, ale zazwyczaj również właściciel i kierowca. Będzie to również miejsce, w którym pojazd jest ubezpieczony. Jest to więc miejsce, w którym skutki wypadku mogą być odczuwalne z uwagi na szereg zbiegających się czynników łączących – zob. J. Papettas, *The Law Applicable…*, s. 206.

[719] E. Essén, *Raport wyjaśniający*, s. 21; J. Papettas, *The Law Applicable…*, s. 207. W kwestii prawa właściwego dla roszczeń osób pośrednio poszkodowanych – zob. rozdział III, § 3, pkt 4 niniejszego opracowania.

jedynie do pojazdów uczestniczących w wypadku. Na tle tego przepisu szczególne znaczenie ma więc wykładnia pojęcia „uczestnictwa w wypadku”[720].

Jeżeli w zdarzeniu brały udział również inne osoby, które jednak znajdowały się poza pojazdami, art. 4 lit. b) ma zastosowanie tylko wtedy, jeżeli osoby te występują jedynie w roli poszkodowanych i nie są jednocześnie odpowiedzialne lub współodpowiedzialne za wypadek. Jeżeli więc wszystkie pojazdy, które brały udział w wypadku są zarejestrowane (lub stale stacjonują) w tym samym państwie, prawo państwa rejestracji ma zastosowanie do kwestii odpowiedzialności wobec kierowcy, posiadacza, właściciela i innej osoby mającej prawo do pojazdu, bez żadnych dodatkowych warunków, tj. niezależnie od miejsca ich zwykłego pobytu. Jeśli chodzi o odpowiedzialność wobec pasażera-ofiary, to aby zastosowanie miało *lex loci registrationis*, musi on mieć miejsce zwykłego pobytu w kraju innym niż ten, w którym doszło do wypadku. W odniesieniu do kwestii odpowiedzialności wobec pieszego-ofiary, prawo państwa rejestracji ma zastosowanie tylko wtedy, gdy pieszy ma miejsce zwykłego pobytu w państwie rejestracji[721].

Tytułem przykładu zastosowania omawianej zasady wskazać można sytuację, w której dwa samochody zarejestrowane w Niemczech zderzają się w Paryżu. W wyniku tego zdarzenia poszkodowani są trzej pasażerowie jednego z tych pojazdów, którzy mają miejsce zwykłego pobytu odpowiednio w Niemczech, Portugalii i Francji. Na podstawie art. 4 lit. a) tiret drugie w zw. z art. 4 lit b) odpowiedzialność sprawcy (kierowcy drugiego samochodu) wobec tych osób będzie oceniana odpowiednio przez *legem loci registrationis* (prawo niemieckie) w stosunku do pasażerów z Niemiec i Portugalii oraz przez *legem loci accidentii* w stosunku do pasażera z Francji. Jeżeli jednak w wypadku brałby udział również pojazd zarejestrowany (lub stacjonujący) w jakimkolwiek innym państwie niż Niemcy, do odpowiedzialności sprawcy wobec wszystkich pasażerów należałby zastosować prawo miejsca wypadku, bowiem nie zostałyby spełnione wymogi z art. 4 lit. b) konwencji.

W orzecznictwie znaleźć można wiele przykładów zastosowania reguły z art. 4 lit. b)[722].

---

[720] E. Essén, *Raport wyjaśniający*, s. 22.

[721] *Ibidem.* Możliwa jest sytuacja, w której przy wielości poszkodowanych prawo państwa rejestracji ma zastosowanie dla odpowiedzialności wobec pasażera-poszkodowanego mającego miejsce zwykłego pobytu w państwie rejestracji, podczas gdy *lex loci accidentii* właściwe będzie dla odpowiedzialności wobec innego pasażera, który miał miejsce zwykłego pobytu w państwie, w którym miał miejsce wypadek.

[722] Zob. np wyrok SO w Piotrkowie Trybunalskim z 29.09.2016, I C 1596/15, LEX nr 2147427, w którym prawo właściwe wskazano na podstawie art. 4 lit. b), albowiem oba uczestniczące w wypadku pojazdy były zarejestrowane w Polsce. Zob. również wyrok austriackiego OGH z 18.10.1979, 8 Ob 1966/79; ZfRV 1981, s. 27, cyt. za: M. Sumampouw, *Les nouvelles conventions (t. III)…*, s. 158. Jeżeli chodzi o orzecznictwo belgijskie to warto przytoczyć wyrok Tribunal de correction w Hasselt z 29.11.1985, Verkeersrecht 1986, s. 56, który dotyczył wypadku drogowego mającego miejsce w Belgii, w którym uczestniczyły dwa pojazdy zarejestrowane w

2.3.8. Wypadki z udziałem wielu osób znajdujących się poza pojazdem, które mogą być odpowiedzialne

Artykuł 4 lit. c) stanowi, że jeżeli w wypadku uczestniczy wiele osób znajdujących się poza pojazdem lub pojazdami na miejscu wypadku i mogą być one odpowiedzialne, postanowienia liter a) oraz b) stosuje się tylko wówczas, gdy wszystkie te osoby mają miejsca stałego pobytu w państwie rejestracji; to samo stosuje się, jeżeli osoby te są również ofiarami wypadku.

Podkreślić należy, że „uczestnictwo" w rozumieniu art. 4 lit. a) i b) różni się od „uczestnictwa" z art. 4 lit. c) konwencji poprzez użycie sformułowania „uczestniczy wiele osób (…) i mogą być one odpowiedzialne". Powyższy przepis wprowadza więc rozróżnienie na osoby znajdujące się poza pojazdem, które mogą być odpowiedzialne (odegrały jakąś rolę w wypadku) od zwykłych świadków obecnych na miejscu zdarzenia, które nie odgrywają żadnej roli w procesie poszukiwania prawa właściwego[723]. Zachowanie osób, które odegrały jakąś rolę w wypadku może się cechować jakimś elementem nagannego zachowania (ang. *an element of culpability*), co należy oceniać na podstawie dowodu *prima facie*. Tym samym mogą być one uważane za sprawców lub współsprawców wypadku[724]. Jeżeli więc wszystkie te osoby mają miejsce stałego pobytu w państwie rejestracji w momencie wypadku, zastosowanie mają postanowienia art. 4 lit. a) i b). Nie ma przy tym znaczenia, czy osoby te są również poszkodowanymi w wypadku czy nie. Gdyby jednak nie miały one miejsca zwykłego pobytu w państwie miejsca rejestracji pojazdu, następuje powrót do zastosowania reguły klasycznej, czyli właściwości prawa miejsca wypadku[725].

Niemczech. Sąd więc przyjął właściwość prawa niemieckiego; cyt. za: M. Sumampouw, *Les nouvelles conventions (t. IV)…*, s. 139. Przykłady z orzecznictwa francuskiego: wyrok Cour de cassation z 30.09.2003, no. 00-21.121, Bulletin civil 2003, I, no. 191; wyrok Cour de cassation z 19.05.2016, no. 15-15.344, ECLI:FR:CCASS:2016:C200799. Przykład z orzecznictwa sądów w Luksemburgu: wyroki Tribunal d'arrondissement w Luksemburgu z 17.01.2014, no. 11/2014; z 07.03.2014, no. 60/2014, które dotyczyły wypadków mających miejsce w Luksemburgu z udziałem samochodów zarejestrowanych we Francji, zaś zarówno sprawcy jak i poszkodowani mieli miejsce zwykłego pobytu we Francji (tj. państwie miejsca rejestracji samochodu), cyt. za: E. Fronczak, *Luxembourg* [w:] E. Guinchard (red.), *Rome I and Rome II…*, s. 413.

[723] E. Essén, *Raport wyjaśniający*, s. 18.

[724] W. Klyta, *Prawo właściwe…* [w:] M. Pazdan (red.), *System…*, s. 897, nb 332.

[725] E. Essén, *Raport wyjaśniający*, s. 22. W tej kwestii – zob. np. wyrok Civ. Liège (4e ch.) z 11.12.2001, Revue générale des assurances et des responsabilités 2003, liv. 2, no. 13.678, w którym wskazano, że prawo belgijskie (tj. prawo miejsca wypadku) powinno mieć zastosowanie w sytuacji, gdy do zdarzenia doszło na terenie Belgii, zaś poszkodowanym został brytyjski pasażer autokaru zarejestrowanego w Wielkiej Brytanii, a przyczyną wypadku było rzucenie kamieniem ze szczytu mostu nad autostradą przez niezidentyfikowane osoby trzecie, których miejsce zwykłego pobytu nie zostało udowodnione w państwie rejestracji pojazdu (tj. w Wielkiej Brytanii).

Przepis w zasadniczej mierze odnosić się będzie do pieszych[726]. Tytułem przykładu wskazać można, że na mocy omawianej zasady łącznik *loci registationis* znalazłby zastosowanie w sytuacji wypadku w Paryżu z udziałem dwóch samochodów zarejestrowanych w Polsce, do którego w pewnym stopniu przyczynił się turysta z Polski. W literaturze zwraca się również uwagę, że reguła z art. 4 lit. c) konwencji mogłaby mieć zastosowanie w sytuacji, gdyby polski autokar potrącił grupę Polaków w trakcie postoju na parkingu w Niemczech[727].

W świetle treści art. 4 lit. a) tiret trzecie stanowiącego, że do odpowiedzialności „wobec ofiary znajdującej się poza pojazdem na miejscu wypadku stosuje się prawo wewnętrzne państwa rejestracji, jeżeli miała ona tam swoje miejsce stałego pobytu", zdanie zawarte w art. 4 lit. c) wskazujące, że „to samo stosuje się, jeżeli osoby te są również ofiarami wypadku" wydawać się może *superfluum*. Twórcy konwencji podkreślili jednak, że art. 4 lit. c) *in fine* został dodany ze względu na potrzebę zapewnienia przejrzystości rozwiązań. Jest to również potwierdzenie zasady, w myśl której odpowiedzialność sprawcy wypadku który jest jednocześnie poszkodowanym, jest oceniana z perspektywy jego pozycji jako sprawcy wypadku (a więc status poszkodowanego przestaje mieć znaczenie). Wynika to z omawianej zasady, w myśl której w przypadku wielu współsprawców, to samo prawo jest właściwe dla roszczenia poszkodowanego przeciwko każdemu z nich, tak więc to samo prawo będzie właściwe do oceny odpowiedzialności wszystkich współsprawców wobec każdego poszkodowanego z osobna[728]. Również w tej kwestii autorzy konwencji postanowili zawrzeć stosowny przykład w raporcie wyjaśniającym[729].

---

[726] Przykładowo może on również obejmować poganiacza bydła lub właściciela psa. Trzeba jednak mieć na uwadze, że norma z art. 4 lit. c) nie wskaże prawa właściwego, jeżeli zwierzę spowoduje wypadek pod nieobecność swojego właściciela lub osoby sprawującej nad nim kontrolę. W takim przypadku prawa właściwego poszukiwać należy w oparciu o kryteria z art. 4 lit. a) i b). Zasadniczo, szkody wyrządzone przez dzikie zwierzęta będą więc objęte właściwością prawa państwa rejestracji pojazdu – zob. E. Essén, *Raport wyjaśniający*, s. 22-23.

[727] M. Jagielska, *Komentarz do art. 4* [w:] M. Pazdan (red.), *Konwencja o prawie właściwym dla wypadków drogowych…*, nb 6.

[728] E. Essén, *Raport wyjaśniający*, s. 23. W tej kwestii – zob. rozdział III, § 3, pkt 2.3.4 niniejszego opracowania.

[729] Pojazd zarejestrowany w Belgii potrąca trzech pieszych na terenie Holandii. Jeden z pieszych ma miejsce zwykłego pobytu w Holandii, pozostali dwaj w Belgii. W normalnym toku rzeczy do odpowiedzialności kierowcy wobec w przypadku holenderskiego pieszego prawem właściwym byłoby prawo holenderskie (z uwagi na zbieg miejsca wypadku z miejscem zwykłego pobytu ofiary). Z kolei prawo belgijskie byłoby właściwe do oceny odpowiedzialności kierowcy wobec pieszych mających miejsce zwykłego pobytu w Belgii (zbieg miejsca rejestracji pojazdu z miejscem zwykłego pobytu). W przypadku jednak, gdy holenderski pieszy będąc ofiarą wypadku byłby jednocześnie współodpowiedzialnym za szkodę doznaną przez jednego z belgijskich pieszych, zastosowanie do odpowiedzialności kierowcy oraz pieszego-współsprawcy wobec tego pieszego będzie miało prawo miejsca wypadku. Z uwagi na brak wspólnego prawa personalnego z kierowcą pojazdu odpowiadają oni na podstawie prawa miejsca wypadku. Prawo belgijskie pozostałoby natomiast właściwe do kwestii odpowiedzialności kierowcy wobec drugiego belgijskiego pieszego. Ostatnie zdanie art. 4 lit. c) jest więc wyrazem zasady, która zakłada, że ocena odpowiedzialności wszystkich współsprawców powinna odbywać się na podstawie tego samego prawa właściwego. Jedynie w przypadku, gdyby pieszy z Holandii nie przyczynił się do powstania szkody, do oceny odpowiedzialności kierowcy wobec belgijskiego pieszego właściwe byłoby prawo belgijskie (prawo miejsca rejestracji) – zob. E. Essén, *Raport wyjaśniający*, s. 23.

2.3.9. Właściwość prawa państwa, w którym pojazdy stale stacjonują

W procesie poszukiwania prawa właściwego należy również pamiętać o art. 6 konw. haskiej z 1971 r. Przepis stanowi, że dla pojazdów niezarejestrowanych lub zarejestrowanych w kilku państwach prawo wewnętrzne państwa, w którym pojazdy te stale stacjonują, zastępuje prawo państwa rejestracji. To samo stosuje się, jeżeli ani właściciel, ani posiadacz, ani kierowca pojazdu nie mają w czasie wypadku miejsca stałego pobytu w państwie rejestracji.

Powyższa reguła ma istotne znaczenie, gdyż zapobiega automatycznemu stosowaniu prawa państwa rejestracji pojazdu, w przypadku, gdy powiązanie z tym miejscem uważać można za niewystarczające do uznania jego właściwości. Łącznik miejsca, w którym pojazdy stale stacjonują (*loci stabuli*) określono w literaturze jako „łącznik garażu”[730].

Pojęcie miejsca, w którym pojazd zazwyczaj stacjonuje należy rozpatrywać w podobnych kategoriach jak miejsce zwykłego pobytu. Określając to miejsce, należy mieć na względzie, że jest to stan faktyczny, który musi charakteryzować się stabilnością, zarówno w odniesieniu do czasu trwania, jak i intencji (zamiaru). Zawiera więc w sobie element obiektywny i subiektywny[731].

Biorąc pod uwagę przyjętą w konwencji bardzo szeroką definicję pojazdu, stwierdzić należy, że w odniesieniu do wielu z nich brak jest obowiązku rejestracji. Sztandarowym przykładem mogą być chociażby rowery czy hulajnogi elektryczne. Może zdarzyć się również tak, że mimo konieczności rejestracji nie dopełniono tego obowiązku. Do tego dodać należy okoliczności, w których jeden pojazd jest zarejestrowany w kilku państwach jednocześnie. Wszystkie te sytuacje powodują, że prawo miejsca rejestracji jest pozbawione znaczenia, więc zostaje zastąpione przez prawo państwa, w którym pojazdy te stale stacjonują. Stosowanie tego łącznika ma na celu zminimalizowanie wskazania prawa właściwego, które nie jest powiązane w wystarczającym stopniu ani z samym zdarzeniem, ani ze stronami wypadku drogowego. Jednocześnie miejsce, w którym pojazd stale stacjonuje będzie zazwyczaj tożsame z miejscem zwykłego pobytu właściciela[732].

Powyższe kryterium ma również znaczenie w przypadku, gdy rejestracja pojazdu w danym państwie ma czysto formalny charakter. Będzie tak w przypadku, gdy (zgodnie z brzemieniem przepisu) ani właściciel, ani posiadacz, ani kierowca pojazdu nie mają w czasie wypadku miejsca stałego pobytu w państwie rejestracji. Dla zobrazowania powyższej sytuacji,

[730] H. Fischer, *op. cit.*, s. 203.
[731] J. Papettas, *The Law Applicable…*, s. 213-214.
[732] E. Essén, *Raport wyjaśniający*, s. 25.

w raporcie posłużono się przykładem turysty, który kupił samochód na czas swojego pobytu w danym państwie, z zamiarem jego sprzedaży w momencie jego opuszczenia[733].

W sytuacji wypadku, w którym uczestniczą zarówno samochód (zarejestrowany) oraz rower (niezarejestrowany) prawo właściwe zostanie ustalone na podstawie „kombinowanego efektu" art. 4 lit. b) i art. 6 konwencji[734]. W omawianym przepisie mowa jest o „zastępowaniu" prawa państwa rejestracji przez prawo państwa, w którym pojazd stale stacjonuje. Powoduje to, że przy rozpatrywaniu wyjątków z art. 4 należy brać pod uwagę zarówno wspólność prawa państwa rejestracji, jak również wspólność miejsca, w którym pojazdy te stale stacjonują w przypadkach wskazanych w art. 6.

Może jednak zdarzyć się tak, że w niektórych sytuacjach miejsce, w którym pojazd stale stacjonuje może być problematyczne do określenia. W raporcie posłużono się następującym przykładem: osoba mająca miejsce zwykłego pobytu w Szwecji zakupiła samochód w Niemczech. W drodze powrotnej z Niemiec do Szwecji dochodzi do wypadku na terenie Danii. W tym przypadku kryterium „miejsce, w którym pojazd stale stacjonuje" zawodzi, gdyż samochód jest „w drodze". Wydaje się jednak, że w takim przypadku zastosowanie powinno mieć prawo szwedzkie jako przyszłe państwo, w którym pojazd stale by stacjonował, z uwagi na miejsce zwykłego pobytu właściciela (*the State in which the vehicle could be said to have been habitually stationed in anticipation*)[735]. Wyrażono więc pogląd, że w niektórych sytuacjach miejsce, w którym pojazd zazwyczaj stacjonuje należy utożsamiać z miejscem zwykłego pobytu właściciela (kierowcy, posiadacza). W raporcie podkreślono także, iż w przypadku takich wątpliwości istnieje również możliwość zastosowania reguły *loci delicti*, co ukazuje, że w sprawach o większym stopniu złożoności sędzia dysponuje również większym stopniem dyskrecjonalności[736].

2.4. Prawo właściwe dla odpowiedzialności za uszkodzenie rzeczy

W konwencji przewidziano również odrębne uregulowanie w kwestii prawa właściwego dla odpowiedzialności za uszkodzenie rzeczy. W art. 5 wskazano, że prawu właściwemu na podstawie artykułów 3 oraz 4 dla odpowiedzialności wobec pasażera będącego ofiarą podlega odpowiedzialność za uszkodzenie rzeczy przewożonych w pojeździe, należących do pasażera lub powierzonych pasażerowi. Prawu właściwemu na podstawie artykułów 3 oraz 4 dla

[733] *Ibidem*, s. 26.
[734] *Ibidem*, s. 18.
[735] *Ibidem*.
[736] *Ibidem*. Rozwiązanie to krytykowano w doktrynie jako stojące w sprzeczności z postulowaną przez twórców konwencji konieczności zapewnienia prostoty i przewidywalności rozwiązań – zob. J. Papettas, *The Law Applicable…*, s. 215.

odpowiedzialności wobec właściciela pojazdu podlega odpowiedzialność za uszkodzenie rzeczy przewożonych w pojeździe, innych niż rzeczy wymienione w ustępie poprzedzającym. Odpowiedzialność za uszkodzenie rzeczy znajdujących się poza pojazdem lub pojazdami podlega prawu wewnętrznemu państwa, w którym nastąpił wypadek. Jednakże odpowiedzialność za uszkodzenie rzeczy osobistego użytku ofiary znajdującej się poza pojazdem lub pojazdami podlega prawu wewnętrznemu państwa rejestracji, jeżeli prawo to byłoby właściwe do odpowiedzialności wobec ofiary zgodnie z artykułem 4[737].

Mimo sygnalizowanych wątpliwości na tle angielskiego tekstu autentycznego konwencji, z całą pewnością pojęcie „rzeczy" w rozumieniu art. 5 konw. haskiej z 1971 r. obejmuje również nieruchomości[738]. Co szczególnie istotne, powyższa regulacja dotyczy jedynie szkód na mieniu i nie obejmuje odpowiedzialności za uszkodzenia pojazdów uczestniczących w wypadku, gdyż podlegają one statutowi wypadku drogowego[739]. Przyjęcie poglądu przeciwnego doprowadzić może do nieracjonalnych rezultatów polegających na stosowaniu odmiennych praw właściwych do odpowiedzialności za uszkodzenie pojazdów, a innego do odpowiedzialności za szkody na osobie[740].

Warto również przytoczyć przykład z raportu obrazujący zastosowanie omawianego przepisu. W Holandii dochodzi do wypadku dwóch belgijskich samochodów. W jednym z nich znajduje się pasażer z Holandii. Samochody uderzają w położony niedaleko przy drodze dom, wyrządzając szkodę pasażerowi oraz Belgowi, który jest jego tymczasowym najemcą. Prawem właściwym dla odpowiedzialności za uszkodzenie bagażu pasażera holenderskiego będzie prawo holenderskie, gdyż ma on miejsce zwykłego pobytu w miejscu wypadku (akapit 1). Jeżeli zaś chodzi o odpowiedzialność za uszkodzenie bagażu powierzonego kierowcy, to zastosowanie będzie miało prawo belgijskie (akapit 2), ponieważ oba pojazdy zarejestrowane były w Belgii. Jeżeli zaś chodzi o prawo właściwe wobec odpowiedzialności za szkodę na nieruchomości to będzie to *lex loci accidentii* (akapit 3). Do odpowiedzialności wobec belgijskiego najemcy, którego miejsce zwykłego pobytu przypada w Belgii prawem właściwym

[737] Wskazać należy, że w oficjalnym przekładzie konwencji na język polski (Dz. U. z 2003 r. Nr 63, poz. 585) w ostatnim zdaniu art. 5 nastąpiła omyłka pisarska. Tekst stanowi bowiem: „[j]ednakże odpowiedzialność za uszkodzenie rzeczy osobistego ubytku ofiary znajdującej się poza pojazdem lub pojazdami podlega prawu wewnętrznemu państwa rejestracji, jeżeli **prawo do** byłoby właściwe do odpowiedzialności wobec ofiary zgodnie artykułem 4. Analiza tekstów autentycznych konwencji prowadzi do wniosku, że tenże fragment powinien brzmieć „jeżeli **prawo to** byłoby właściwe".
[738] N. Lépine, *op. cit.*, 524.
[739] M. Jagielska, *Komentarz do art. 6* [w:] M. Pazdan (red.), *Konwencja o prawie właściwym dla wypadków drogowych…*, nb 6; W. Klyta, *Prawo właściwe…* [w:] M. Pazdan (red.), *System…*, s. 900, nb 337.
[740] N. Lépine, *op. cit.*, 524-526.

będzie prawo belgijskie. Podobnie zaś będzie w przypadku prawa właściwego dla odpowiedzialności za uszkodzenie jego rzeczy osobistych – również prawo belgijskie[741].

Akapit pierwszy dotyczy więc rzeczy przewożonych w pojeździe, należących do pasażera lub powierzonych pasażerowi. W przypadku, gdy rzeczy te ulegną uszkodzeniu podczas wypadku drogowego, prawo właściwe wskazane na podstawie art. 3 lub 4 dla odpowiedzialności wobec pasażera będącego ofiarą będzie również właściwe dla odpowiedzialności za uszkodzenie tych rzeczy. Bez znaczenia jest to, czy rzeczy należą do pasażera czy są własnością innej osoby. Oczywistym jest również to, że do tych rzeczy zaliczyć również należy ubrania i rzeczy osobiste pasażera. Istotne jest, że akapit ten ma tylko zastosowanie w przypadku towarów przewożonych w tym samym pojeździe, co pasażer. Jeżeli więc towary (należące do pasażera lub jemu powierzone) przewożone są w pojeździe innym niż podróżuje pasażer, prawo właściwe zostaje wskazane na podstawie akapitu drugiego (prawem właściwym będzie wtedy prawo właściwe dla odpowiedzialności wobec właściciela pojazdu), nawet w przypadku oba pojazdy biorą udział w tym samym wypadku[742].

Drugi akapit art. 5 dotyczy towarów innych niż wymienione w ustępie pierwszym – inne niż towary należące do pasażera lub jemu powierzone. Są to np. towary należące do osoby trzeciej przebywającej poza pojazdem, które zostały powierzone przewoźnikowi, kierowcy, właścicielowi pojazdu, czy każdej innej osobie niż pasażer. Zasada ta ma również zastosowanie do będących w pojeździe rzeczy należących kierowcy. Podobnie, ma ona zastosowanie w przypadku rzeczy należących do właściciela samochodu, chyba że jest on jednocześnie pasażerem. Zgodnie z tym akapitem odpowiedzialność za uszkodzenie tych rzeczy podlega prawu właściwemu dla odpowiedzialności wobec właściciela pojazdu. Rzeczy te „utożsamiane są" więc z pojazdem. Wynika to m.in. z tego, że osoba powierzająca swoje towary kierowcy akceptuje właściwość prawa właściwego dla odpowiedzialności wobec właściciela pojazdu[743].

Trzeci akapit art. 5 dotyczy odpowiedzialności za uszkodzenie rzeczy znajdujących się poza pojazdem lub pojazdami. W raporcie jako przykłady wymienia się zniszczenia drzew, zwierząt, budynków. W takim przypadku właściwym jest prawo państwa, w którym nastąpił wypadek. Jest to naturalne rozwiązanie, szczególnie w przypadku nieruchomości. Drugie zdanie omawianego ustępu wprowadza jeszcze jedną zasadę: odpowiedzialność za uszkodzenie rzeczy osobistego użytku ofiary znajdującej się poza pojazdem lub pojazdami podlega prawu państwa rejestracji, jeżeli prawo to byłoby właściwe do odpowiedzialności wobec ofiary

[741] E. Essén, *Raport wyjaśniający*, s. 25.
[742] *Ibidem*, s. 23-24.
[743] *Ibidem*, s. 24.

zgodnie z art. 4. Dzieje się tak, gdyż zniszczenie ubrań jest najczęściej następstwem uszkodzenia ciała. W celu zachowania spójności i uniknięcia sytuacji, w której do uszkodzenia ciała właściwe byłoby prawo państwa rejestracji a do uszkodzenia rzeczy osobistych prawo miejsca wypadku[744]. Rzeczy osobistego użytku w rozumieniu omawianego przepisu powinny być rozumiane szeroko. Chodzi więc nie tylko o ubrania, sprzęt elektroniczny, teczki, ale także o rzeczy powierzone poszkodowanemu, nawet jeśli byłyby bardzo wartościowe[745].

Należy jednak pamiętać, że na mocy art. 15 konw. haska z 1971 r. ustępuje pierwszeństwa konwencjom wyspecjalizowanym, co w przypadku prawa właściwego dla odpowiedzialności za uszkodzenie rzeczy jest szczególnie istotne. Kluczową regulacją w tej kwestii jest konwencja o umowie międzynarodowego przewozu drogowego towarów CMR z 1956 r.[746]

3. Normy kolizyjne oparte na łącznikach obiektywnych w rozp. Rzym II

3.1. Uwagi o charakterze ogólnym

Rozporządzenie Rzym II jest regulacją obejmującą niemal całą kolizyjnoprawną problematykę zobowiązań pozaumownych. Wobec tego zawarte mechanizmy wskazania prawa właściwego odzwierciedlać muszą różnorodność stanów faktycznych objętych jego zakresem przedmiotowym.

Wśród łączników obiektywnych wyróżnić należy regułę ogólną, przewidzianą w art. 4 rozp. Rzym II oraz reguły szczególne dotyczące poszczególnych typów deliktów (np. odpowiedzialności za produkt, czynów nieuczciwej konkurencji, szkód w środowisku naturalnym). Wśród nich brak jest jednak tej dotyczącej wskazania prawa właściwego dla wypadków drogowych. Podczas prac nad rozporządzeniem pojawił się zamiar wprowadzenia takiego przepisu. Pomysł ten nie uzyskał jednak ostatecznej aprobaty[747]. Wskazanie prawa właściwego dla transgranicznych wypadków drogowych odbywa się więc na podstawie przepisu ogólnego z art. 4 rozp. Rzym II, który składa się z trzech ustępów[748]. W pierwszym

---

[744] *Ibidem*.
[745] W raporcie posłużono się przykładem diamentów, które zostały powierzone poszkodowanemu – zob. *Ibidem*, s. 25.
[746] Zob. rozdział II, § 2, pkt 5 niniejszego opracowania.
[747] Zagadnienie to zostało omówione szczegółowo w innej części pracy – zob. rozdział III, § 4, pkt 2.3.3 niniejszego opracowania.
[748] T. Kadner Graziano, *Le nouveau droit international privé…*, pkt IV; J. von Hein, *Article 4 and Traffic Accidents…*, s. 153-154. Reguła ogólna zawarta w art. 4 rozp. Rzym II jest jednym z kluczowych artykułów rozporządzenia. Nie dziwi więc fakt, że jego ostateczny kształt był przedmiotem szczególnej dyskusji. Pierwotna propozycja Komisji w tym zakresie spotkała się ze sprzeciwem. Zastrzeżenia zgłaszali szczególnie posłowie wywodzący z tradycji *common law*, domagając się uelastycznienia przepisu. Oprócz wspomnianego powyżej

przewidziano regułę zakładającą właściwość prawa miejsca, w którym powstaje szkoda, niezależnie od tego, w jakim państwie miało miejsce zdarzenie. Drugi ustęp dotyczy wyjątku na rzecz wspólnego prawa personalnego stron, tj. prawa ich wspólnego miejsca zwykłego pobytu, a w trzecim ustępie uregulowano tzw. klauzulę korekcyjną (klauzulę najściślejszego związku)[749]. Podobnie jak w konw. haskiej z 1971 r. w rozp. Rzym II przewidziano wyłączenie odesłania[750].

3.2. Łącznik miejsca szkody

Zgodnie z art. 4 ust. 1 rozp. Rzym II jeżeli rozporządzenie nie stanowi inaczej, prawem właściwym dla zobowiązania pozaumownego wynikającego z czynu niedozwolonego jest prawo państwa, w którym powstaje szkoda, niezależnie od tego, w jakim państwie miało miejsce zdarzenie powodujące szkodę, oraz niezależnie od tego, w jakim państwie lub państwach występują skutki pośrednie tego zdarzenia. Rozporządzenie wprowadza więc jako zasadę właściwość *legis loci damni*[751].

Wprowadzenie omawianej reguły uzasadniano tym, że łącznik miejsca szkody zapewnia odpowiednią równowagę między interesami osoby, której przypisuje się odpowiedzialność i poszkodowanego, a także odzwierciedla nowoczesne podejście do odpowiedzialności cywilnej i rozwój systemów odpowiedzialności na zasadzie ryzyka[752].

Podkreślić należy, że naczelnym kryterium wskazującym prawo właściwe jest miejsce powstania bezpośredniej szkody[753]. W przypadku zdarzeń jakimi są wypadki drogowe omawiana reguła nie powoduje większych trudności, gdyż jak wskazano zdarzenia tego typu charakteryzują się tym, że szkoda występuje niemal natychmiastowo i najczęściej w tym

---

specjalnego ustępu poświęconego wypadkom drogowym, Parlament zaproponował również wprowadzenie listy określającej enumeratywnie czynniki, które można brać pod uwagę jako wskazujące, że dane zobowiązanie pozaumowne wykazuje szczególne powiązanie z danym porządkiem prawnym (zob. *Projekt Parlamentu z 2005 r., Amendment 26* wraz z uzasadnieniem, s. 17-20). Jednakże w dalszym toku prac legislacyjnych zrezygnowano z takiego rozwiązana na rzecz wprowadzenia reguły ogólnej wraz z licznymi wyjątkami dotyczącymi poszczególnych rodzajów deliktów – zob. D. Wallis, *Introduction…*, s. 2-3. W kwestii prac legislacyjnych – zob. również A. Dickinson, *The Rome II Regulation…*, s. 296-298, pkt 4.01-4.05.

[749] Zgodnie z motywem 14 rozp. Rzym II zastosowane łączniki są najodpowiedniejsze do osiągnięcia celów tej regulacji, tj. wymogu pewności prawnej i potrzeby zapewnienia sprawiedliwości w indywidualnych przypadkach, uznanych za podstawowe elementy w dziedzinie wymiaru sprawiedliwości.

[750] Zgodnie z art. 24 tejże regulacji za prawo danego państwa, wskazane jako właściwe na podstawie rozporządzenia, uważa się normy prawne obowiązujące w tym państwie, z wyłączeniem norm prawa prywatnego międzynarodowego.

[751] Do momentu przyjęcia rozporządzenia, w wielu państwach członkowskich w dużej mierze naczelną regułą wskazania prawa właściwego dla deliktów było stosowanie *legis loci delicti commissi*, tak więc rozp. Rzym II wprowadziło w tym zakresie istotną zmianę. Przegląd dotychczas obowiązujących rozwiązań w niektórych państwach członkowskich – zob. np. R. Plender, M. Wilderspin, *The European Private International Law of Obligations*, wyd. 4, London 2015, s. 511-514, nb 18-001-18-005.

[752] Zob. motyw 16 rozp. Rzym II.

[753] I. Bach, *Art. 4* [w:] P. Huber (red.), *Rome II Regulation…*, s. 70, pkt 14; G. Hohloch, *Place of Injury, Habitual Residence, Closer Connections and Substantive Scope – the Basic Principles*, YPIL 2007, Vol. IX, s. 7.

samym miejscu co miejsce zdarzenia, inaczej niż w przypadku niektórych typów deliktów, np. szkód w środowisku naturalnym[754]. Zgodnie z omawianą regułą zastosowanie miało więc będzie prawo państwa, w którym została poniesiona szkoda na osobie lub szkoda na mieniu, a więc miejsce, w którym nastąpiło bezpośrednie i natychmiastowe naruszenie dobra poszkodowanego (szkoda pierwotna)[755]. Dla kryterium wskazania nie ma znaczenia ani lokalizacja miejsca zdarzenia, ani zdarzenia poprzedzające zdarzenie wywołujące szkodę, ani lokalizacja szkody następczej (skutków pośrednich), która jest konsekwencją szkody pierwotnej[756]. Przykładowo, w sytuacji wypadku komunikacyjnego za szkodę prawnie relewantną należy uznać obrażenia ciała, których doznał poszkodowany oraz uszkodzenia jego pojazdu powstałe w chwili wypadku. Poniesione w dalszej kolejności koszty leczenia, napraw, procesów sądowych etc. są jedynie pośrednimi następstwami szkody bezpośredniej, które nie mają znaczenia z perspektywy ustalania prawa na podstawie art. 4 ust. 1[757].

3.3. Wyjątek na rzecz państwa wspólnego miejsca pobytu stron

3.3.1. Uwagi o charakterze ogólnym

W art. 4 ust. 2 rozp. Rzym II wskazano, że w przypadku, gdy osoba, której przypisuje się odpowiedzialność i poszkodowany mają, w chwili powstania szkody, miejsce zwykłego pobytu w tym samym państwie, stosuje się prawo tego państwa. Przepis przewiduje więc wyjątek w postaci stosowania prawa wspólnego miejsca zwykłego pobytu stron deliktu (*legis residentiae habitualis communis*)[758].

Użyty w przepisie zwrot „stosuje się" (ang. *shall apply*, fr. *s'applique*) wskazuje na brak dyskrecjonalności i obowiązek jego zastosowania, gdy zachodzą ku temu przesłanki. Oznacza to, że jeżeli strony mają wspólne miejsce zwykłego pobytu za każdym razem właściwe jest ich

[754] R. Plender, M. Wilderspin, *The European Private International Law…*, s. 537, nb 18-061.
[755] Zob. motyw 17 rozp. Rzym II.
[756] M. Świerczyński, *Komentarz do art. 4* [w:] M. Pazdan (red.), *Rozporządzenie (WE) Nr 864/2007…*, nb 6; M. Czepelak, *Międzynarodowe prawo zobowiązań…*, s. 254-255
[757] U. Mangus, *Art. 4* [w:] U. Mangus, P. Mankowski (red.), *Rome II Regulation…*, s. 164, nb 72. Zob. również *Wniosek Komisji z 2003 r.*, s. 11; E. Loquin, *La règle de conflit générale…*, s. 37.
[758] M. Czepelak wskazuje, że w odniesieniu do terminologii łacińskiej używanej dla określenia prawa miejsca zwykłego pobytu, w doktrynie nie wykształcił się jeszcze żaden zwyczaj. Powyższe skłoniło go do zaproponowania pojęcia *„lex residentiae habitualis"*. Znajduje ono uzasadnienie z uwagi na nawiązanie etymologiczne, jak i tożsamość semantyczną pojęć używanych w języku angielskim (*the habitual residence*) oraz francuskim (*la résidence habituelle*) – zob. M. Czepelak, *Autonomia woli…*, s. 22, nb 0.29. Wskazać jednak należy, że literaturze anglojęzycznej właściwość prawa z art. 4 ust. 2 rozp. Rzym II funkcjonuje niekiedy pod nazwą *lex domicilii communis* (tak np. – U. Mangus, *Art. 4* [w:] U. Mangus, P. Mankowski (red.), *Rome II Regulation…*, s. 177, nb 115; T.W. Dornis, *"When in Rome, do as the Romans do?" – A Defense of the Lex Domicilii Communis in the Rome- II-Regulation*, EuLF 2007, No. 4, s. 152). Uznać jednak należy, że używanie tego określenia może być mylące z uwagi na podobieństwo do łacińskiej nazwy prawa miejsca zamieszkania lub domicylu (*lex domicilii*). Przychylić się zatem należy do propozycji terminologicznej M. Czepelaka.

wspólne prawo personalne[759]. Ponadto, chodzi o wspólne prawo personalne stron z chwili powstania szkody[760]. Przepis nie będzie miał więc zastosowania, gdy strony zaczynają dzielić miejsce zwykłego pobytu dopiero w toku procesu[761].

3.3.2. Uzasadnienie przyjęcia wyjątku na rzecz wspólnego miejsca zwykłego pobytu stron

Wprowadzenie łącznika wspólnego miejsca zwykłego pobytu stron uzasadniano w raporcie Komisji w sposób lakoniczny[762]. Wskazano jedynie, że jest to rozwiązanie znane niemal wszystkim państwom członkowskim, odzwierciedlające „uzasadnione oczekiwania stron"[763].

Wydaje się jednak, że w przypadku zaistnienia wypadku drogowego, wspólność miejsca zwykłego pobytu stron ma niemalże tak samo przypadkowy charakter jak samo miejsce zdarzenia. Niemniej jednak, uzasadnione jest przyznanie pierwszeństwa stosowania wspólnego prawa personalnego, gdyż miejsce wypadku w zestawieniu z prawem wspólnego miejsca pobytu zazwyczaj będzie miało znaczenie drugorzędne. Właściwość miejsca zwykłego pobytu ma niewątpliwie uzasadnienie praktyczne, gdyż jego zastosowanie sprzyja jednolitości *forum* i *ius*, o ile poszkodowany będzie dochodził swoich praw w miejscu swojego zwykłego pobytu, co najczęściej ma miejsce. W przypadku wspólności miejsca zwykłego pobytu stron, stosowanie prawa im obcego powoduje jedynie zwiększenie kosztów związanych z dochodzeniem roszczeń oraz utrudnienia proceduralne[764].

W miejscu swojego zwykłego pobytu poszkodowany najczęściej odczuje skutki ekonomiczne doznanej szkody, gdyż to tam podejmie on leczenie lub będzie je kontynuował. Nadto, w tym państwie zazwyczaj będzie miał siedzibę ubezpieczyciel odpowiedzialności cywilnej sprawcy, zaś ochrona ubezpieczeniowa będzie dostosowana do obowiązującego tam prawa deliktowego[765].

Niemniej jednak w doktrynie wskazywano, iż niekiedy w interesie stron może paradoksalnie leżeć zastosowanie zasady *lex loci damni*, np. w sytuacji wypadku z udziałem wynajmowanych pojazdów. W takim przypadku zakres ubezpieczenia tych pojazdów będzie

---

[759] U. Mangus, *Art. 4* [w:] U. Mangus, P. Mankowski (red.), *Rome II Regulation…*, s. 178, nb 117.
[760] M. Świerczyński, *Komentarz do art. 4* [w:] M. Pazdan (red.), *Rozporządzenie (WE) Nr 864/2007…*, nb 11.
[761] Wskazać jednak należy, że w dalszym ciągu istnieje możliwość zastosowania nowego wspólnego prawa miejsca zwykłego pobytu, bowiem jeżeli strony wyrażają taką wolę, mogą dokonać jego następczego wyboru, co umożliwia art. 14 rozp. Rzym II – zob. U. Mangus, *Art. 4* [w:] U. Mangus, P. Mankowski (red.), *Rome II Regulation…*, s. 182, nb 133.
[762] T.W. Dornis, *When in Rome…*, s. 153.
[763] *Wniosek Komisji z 2003 r.*, s. 12; J. von Hein, *Article 4 and Traffic Accidents…*, s. 160-161.
[764] I. Bach, *Art. 4* [w:] P. Huber (red.), *Rome II Regulation…*, s. 93, nb 65; J. von Hein, *Article 4 and Traffic Accidents…*, s. 161. Zob. również wyrok SN z 19.05.2022, I PSKP 54/21, LEX nr 3395226.
[765] J. Papettas, *The Law Applicable…*, s. 79; U. Mangus, *Art. 4* [w:] U. Mangus, P. Mankowski (red.), *Rome II Regulation…*, s. 177-178, nb 116.

zazwyczaj dostosowany do miejscowego prawa deliktowego i ubezpieczeniowego. W przypadkach, gdy pojazd powodujący szkodę (wynajęty samochód) jest zarejestrowany i ubezpieczony w kraju, w którym wystąpiło zdarzenie powodujące szkodę, istnieje ryzyko, że obowiązek wypłaty odszkodowania wynikający z prawa wspólnego miejsca zwykłego pobytu przekroczy wysokość udzielanego pokrycia ubezpieczeniowego. W literaturze wskazywano więc by w przypadkach, w których zakres ubezpieczenie jest niedostosowany do prawa właściwego, zaś miejsce siedziby ubezpieczyciela i prawo właściwe dla umowy ubezpieczenia wskazywałoby na najściślejszy związek z określonym państwem, należałoby stosować klauzulę najściślejszego związku[766]. Obecnie jednak argument, że miejsce siedziby ubezpieczyciela i prawo umowy ubezpieczenia tworzą ściślejszy związek niż prawo wspólnego miejsca zwykłego pobytu stron traci na znaczeniu w obrębie państw, w których obowiązują unijne dyrektywy w sprawie ubezpieczenia od odpowiedzialności cywilnej za szkody powstałe w związku z ruchem pojazdów mechanicznych. Zgodnie z zasadą całościowości składki wyrażonej w unijnej dyrektywie komunikacyjnej, polisy obowiązkowego ubezpieczenia w zakresie odpowiedzialności cywilnej za szkody powstałe w związku z ruchem pojazdów mechanicznych obejmują ochroną całe terytorium Wspólnoty, gwarantując ochronę wymaganą przez prawo tego państwa lub ochronę wymaganą przez prawo państwa członkowskiego, w którym znajduje się stałe miejsce postoju pojazdu, jeżeli ochrona ta jest większa[767].

3.3.3. Pojęcie „miejsca zwykłego pobytu”

Łącznik miejsca zwykłego pobytu (ang. *the habitual residence*, fr. *la résidence habituelle*) jest szeroko wykorzystywany w regulacjach europejskiego prawa prywatnego międzynarodowego[768]. W kwestii znaczenia tego pojęcia powiedziano już w literaturze bardzo wiele, stąd kwestia ta nie będzie szczegółowo analizowana[769].

Miejsce zwykłego pobytu zostało jedynie częściowo zdefiniowane w rozp. Rzym II. Prawodawca europejski zdecydował się zamieścić tylko definicję zwykłego pobytu spółek (art. 23 ust. 1 rozp. Rzym II) oraz osób fizycznych, działających w ramach prowadzonej przez nich

---

[766] I. Bach, *Art. 4* [w:] P. Huber (red.), *Rome II Regulation…*, s. 92, nb 64; A. Staudinger, *Rome II and traffic accidents…*, s. 61.

[767] Szczegółowo na ten temat – zob. rozdział V, § 1, pkt 5.4 niniejszego opracowania. Wydaje się jednak, że w przypadku zdarzeń mających miejsce poza UE stosowanie klauzuli najściślejszego związku może mieć większe uzasadnienie niż w przypadku zdarzeń wewnątrzwspólnotowych – zob. J. Papettas, *The Law Applicable…*, s. 88-89.

[768] B. Hess, *Towards a Uniform Concept of Habitual Residence in European Procedural and Private International Law?*, Polski Proces Cywilny 2021, vol. 4, s. 524-525.

[769] Zob. szerzej np. M. Pilich, *Zasada obywatelstwa w prawie prywatnym międzynarodowym. Zagadnienia podstawowe*, Warszawa 2015, s. 250-264; M. Świerczyński, *Łączniki…* [w:] M. Pazdan (red.), *System…*, s. 231-235, nb 110-123.

działalności gospodarczej (art. 23 ust. 2 rozp. Rzym II). Pojęcie miejsca zwykłego pobytu w odniesieniu do osób fizycznych niedziałających w ramach prowadzonej działalności gospodarczej nie zostało przez ustawodawcę unijnego zdefiniowane w żadnym z rozporządzeń regulujących problematykę prawa prywatnego międzynarodowego[770]. Poszukując znaczenia tego pojęcia odnieść należy się bogatego orzecznictwa TS[771]. Określając miejsce zwykłego pobytu odnieść należy się zarówno do czynników obiektywnych, jak i subiektywnych. Dla jego wskazania istotny jest również test kryterium interesu, który zawiera w sobie element subiektywny, czyli zamiar danej osoby „zakorzenienia się" w określonym miejscu[772]. Dodać również należy, że zgodnie z orzecznictwem TS, w przeciwieństwie do domicylu lub obywatelstwa można mieć tylko jedno miejsce zwykłego pobytu[773].

3.3.4. Pojęcie „stron"

W art. 4 ust. 2 rozp. Rzym II mowa jest o wspólności prawa personalnego dwóch podmiotów: osoby, której przypisuje się odpowiedzialność oraz poszkodowanego.

Osoba, której przypisuje się odpowiedzialność (ang. *the person claimed to be liable*, fr. *la personne dont la responsabilité est invoquée*) odnosi się do podmiotu, od którego żąda się naprawienia szkody[774]. Na tym tle rysuje się wątpliwość, czyje miejsce zwykłego pobytu powinno być brane pod uwagę w procesie ustalania wspólności prawa personalnego:

---

[770] W literaturze przedmiotu podnosi się, że jest to rozwiązanie trafne, a szczegółową definicję, którą można było zawrzeć w rozporządzeniu uznać należy za zbędną. Uważa się, że termin ten jest intuicyjny i nie wymagający wyjaśnień, zaś wszelkie próby jego definiowania powinny mieć raczej funkcję pomocniczą – zob. G. Hohloch, *Place of Injury…*, s. 11-12; B. Hess, *Towards a Uniform Concept…*, s. 525; C. Bernasconi, *op. cit*., s. 144. Twierdzi się jednak, że unijny prawodawca mógłby nieco ułatwić jego określenie np. poprzez wymienienie w motywach odpowiednich regulacji potencjalnych kryteriów, które wskazywać mogą na umiejscowienie zwykłego pobytu – zob. B. Hess, *Towards a Uniform Concept…*, s. 540-541.

[771] W orzecznictwie Trybunału wielokrotnie podkreślano, że w przypadku braku definicji tego pojęcia lub wyraźnego odesłania do prawa państw członkowskich w celu ustalenia znaczenia i zakresu tego pojęcia należy dążyć do jego autonomicznej i jednolitej wykładni z uwzględnieniem kontekstu, w jaki wpisują się posługujące się nim przepisy, oraz celów danego rozporządzenia (zob. np. wyrok TS z 25.11.2021 r. ws. *IB v. FA*, C-289/20, ECLI:EU:C:2021:955, pkt 39 oraz wyrok TS z 28.06.2018 r. ws. *HR*, C-512/17, ECLI:EU:C:2018:513, pkt 40 i przytoczone tam orzecznictwo). Po raz pierwszy miejsce zwykłego pobytu było przedmiotem wykładni w wyroku TS z 25.02.1999 r. ws. *Robin Swaddling v Adjudication Officer*, C-90/97, ECLI:EU:C:1999:96, pkt 29, który zapadł na tle prawa ubezpieczeń społecznych. Analizując dalsze orzecznictwo TS, wskazać należy, że interpretacja pojęcia miejsca zwykłego pobytu często dotyczyła spraw, w których wypowiadano się w kontekście miejsca zwykłego pobytu dziecka – zob. np. wyrok TS z 9.10.2014 r. ws. *C v. M*, C-376/14, ECLI:EU:C:2014:2268; wyrok TS z 2.04.2009 r. ws. *A*, C-523/07, ECLI:EU:C:2009:225; wyrok TS z 22.12.2010 r. ws. *Barbara Mercredi v. Richard Chaffe*, C-497/10 PPU, ECLI:EU:C:2010:829.

[772] G. van Calster, *European Private International Law*, s. 255; W kwestii znaczenia pojęcia miejsca zwykłego pobytu – zob. również M. Czepelak, *Umowa międzynarodowa…*, s. 486-489; M. Świerczyński, *Komentarz do art. 4* [w:] M. Pazdan (red.), *Rozporządzenie (WE) Nr 864/2007…*, nb 11.

[773] Zob. wyrok TS ws. *E.E.* z 16.07.2020, C-80/19, ECLI:EU:C:2020:569 dotyczącym rozp. spadk., w którym Trybunał wskazał, że miejsce zwykłego pobytu zmarłego musi być ustalone w jednym z państw członkowskich – zob. pkt 40 wyroku. Podobnie w wyroku w sprawie *IB v. FA* zapadłym na tle problemu jurysdykcji do rozpoznania sprawy rozwodowej. Przyjęcie takiej interpretacji konieczne jest z punktu widzenia zapewnienia przewidywalności przepisów jurysdykcyjnych – zob. pkt 48 i 63 wyroku.

[774] A. Dickinson, *The Rome II Regulation…*, s. 337-338 nb 4.83.

bezpośredniego sprawcy czy osoby ponoszącej odpowiedzialność za czyn bezpośredniego sprawcy. W literaturze przedmiotu brak jest jednolitego poglądu w tej kwestii.

Należy zgodzić się z zapatrywaniem, że miarodajne powinno być miejsce zwykłego pobytu rzeczywistego sprawcy szkody, a nie podmiotu ponoszącego odpowiedzialność za sprawcę czynu niedozwolonego, niezależnie od tego, kto jest pozwanym w procesie. Przykładowo, kluczowe powinno być miejsce zwykłego pobytu pracownika, a nie ponoszącego za niego odpowiedzialność pracodawcy[775]. Zwolennicy tego stanowiska wskazują przede wszystkim, że odpowiedzialność za czyn innej osoby zależy od tego, czy rzeczywisty sprawca szkody wyrządził szkodę[776]. Powyższa interpretacja oznacza, że w sytuacji, gdy poszkodowany pozywa sprawcę szkody i jego ubezpieczyciela, dla określenia prawa właściwego znaczenie ma jedynie miejsce zwykłego pobytu bezpośredniego sprawcy szkody[777].

Drugi z podmiotów, o którym mowa w art. 4 ust. 2 rozp. Rzym II to poszkodowany (ang. *the person sustaining damage*, fr. *la personne lésée*) wskutek wystąpienia szkody bezpośredniej w rozumieniu art. 4 ust. 1 rozp. Rzym II[778]. Na tym tle również do ustalania wspólności prawa właściwego za miarodajne należy uznać miejsce zwykłego pobytu bezpośrednio poszkodowanego. Dzieje się tak również w przypadku, gdy bezpośrednio poszkodowany nie występuje z roszczeniem w postępowaniu sądowym. Dla ustalania wspólności prawa personalnego bez znaczenia jest więc miejsce zwykłego pobytu pośrednio poszkodowanych[779]. W związku z tym, gdy z roszczeniem występuje uprawniona do tego osoba najbliższa, np. wdowa domagająca się odszkodowania za śmierć swojego męża, dla zastosowania art. 4 ust. 2 rozp. Rzym II istotne jest, gdzie zmarły miał miejsce zwykłego pobytu[780].

3.3.5. Problem złożonych konfiguracji podmiotowych

W doktrynie brak jest jednomyślności co do tego, czy łącznik z art. 4 ust. 2 rozp. Rzym II może mieć zastosowanie do konfiguracji wielopodmiotowych, tj. przypadków wielości osób poszkodowanych lub osób odpowiedzialnych w obrębie jednego stanu faktycznego. W rozporządzeniu brak jest wzmianki na ten temat.

---

[775] Przeciwnie – zob. L. Collins (red.), *Dicey, Morris & Collins…*, s. 2213, nb. 35-029.
[776] U. Mangus, *Art. 4* [w:] U. Mangus, P. Mankowski (red.), *Rome II Regulation…*, s. 179, nb 120.
[777] L. De Baere, F. Blees, *op. cit.*, s. 354; K. Pacuła, *Wybór prawa…*, s. 89.
[778] U. Mangus, *Art. 4* [w:] U. Mangus, P. Mankowski (red.), *Rome II Regulation…*, s. 179-180, nb 124.
[779] Tak również A. Dickinson, *The Rome II Regulation…*, s. 339, nb 4.83.
[780] U. Mangus, *Art. 4* [w:] U. Mangus, P. Mankowski (red.), *Rome II Regulation…*, s. 180, nb 124; J. von Hein, *Art. 4* [w:] G.-P. Calliess, M. Renner (red.), *Rome Regulations…*, s. 554, nb 38.

Na tle wypadków drogowych nietrudno sobie wyobrazić scenariusz stanu faktycznego o wielopodmiotowej konfiguracji. Jednoznaczne reguły dla tego typu okoliczności przewidziano w konw. haskiej z 1971 r.[781]. Problem, czy art. 4 ust. 2 rozp. Rzym II ma zastosowanie w przypadku wielości osób poszkodowanych lub osób odpowiedzialnych w obrębie jednego stanu faktycznego, nie został dotychczas rozstrzygnięty w orzecznictwie TS, zaś w literaturze przedmiotu znaleźć można rozbieżne poglądy w tej kwestii.

Część autorów uważa, że art. 4 ust. 2 rozp. Rzym II ma zastosowanie jedynie w przypadku, gdy w obrębie jednego stanu faktycznego występują jeden poszkodowany i jedna osoba odpowiedzialna[782]. Zwolennicy tego stanowiska powołują się przede wszystkim na ryzyko wystąpienia trudnych do pogodzenia rozstrzygnięć w przypadku przyjęcia odmiennego rozwiązania. Może bowiem zdarzyć się tak, że niektóre podmioty będą ze sobą dzielić miejsce zwykłego pobytu, a inne nie. W przypadku, gdy prawo właściwe byłoby ustalane osobno dla każdej pary poszkodowany-osoba odpowiedzialna, zaistnieć może sytuacja, w której do ustalenia odpowiedzialności danego podmiotu zastosowanie będą miały dwa różne porządki prawne (wspólne prawo personalne i *lex loci damni*). W skrajnych przypadkach skutkować to może tym, że tylko jednej z osób poszkodowanych przysługiwać będzie roszczenie względem osoby ponoszącej odpowiedzialność, a drugiej nie[783]. Podobnie, istnieje ryzyko, że w danej konfiguracji, tylko jeden ze sprawców poniesie odpowiedzialność, zaś drugi będzie zwolniony z odpowiedzialności. Rodzi to również komplikacje na tle ewentualnych roszczeń regresowych[784].

Inni autorzy wskazują natomiast, że nie ma przeszkód, aby omawiany przepis miał zastosowanie w sprawach o złożonej konfiguracji podmiotowej. Pogląd ten uznać należy za przeważający w doktrynie[785]. Zdaniem jego zwolenników, w przypadku, gdy jest kilku bezpośrednich sprawców szkody, a tylko jeden lub kilku z nich ma miejsce zwykłego pobytu

---

[781] Artykuł 4 lit. a) *in fine* konw. haskiej z 1971 r. stanowi, że w przypadku wielu ofiar prawo właściwe określa się oddzielnie dla każdej z nich. Jeżeli zaś chodzi o osoby, którym przypisuje się odpowiedzialność, to konwencja haska kieruje się zasadą, w myśl której to samo prawo będzie właściwe do oceny odpowiedzialności wszystkich współsprawców wobec każdego poszkodowanego z osobna – zob. rozdział III, § 3, pkt 2.3.4 niniejszego opracowania. W literaturze przedmiotu podnosi się, że z jednej strony można argumentować, że zasada z art. 4 lit. a) *in fine* stanowi zasadę ogólną, która ma zastosowanie nawet bez wyraźnego włączenia jej w treść rozp. Rzym II. Z drugiej strony, przyjąć można zapatrywanie, że milczenie w tym zakresie może być postrzegane jako świadoma decyzja ustawodawcy – zob. I. Bach, *Art. 4* [w:] P. Huber (red.), *Rome II Regulation…*, s. 93-94, nb 66.
[782] Tak np. R. Plender, M. Wilderspin, *The European Private International Law…*, s. 554, nb 18-103; P. Stone, *The Rome II Regulation…*, s. 110; I. Bach, *Art. 4* [w:] P. Huber (red.), *Rome II Regulation…*, s. 95, nb 70.
[783] T.W. Dornis, *When in Rome…*, s. 152.
[784] I. Bach, *Art. 4* [w:] P. Huber (red.), *Rome II Regulation…*, s. 94-96, nb 67-72.
[785] Tak np. J. von Hein, *Art. 4* [w:] G.-P. Calliess, M. Renner (red.), *Rome Regulations…*, s. 554, nb 38; U. Mangus, *Art. 4* [w:] U. Mangus, P. Mankowski (red.), *Rome II Regulation…*, s. 178, nb 119; A. Dickinson, *The Rome II Regulation…*, 4.83; T.W. Dornis, *When in Rome…* s. 155-157; J. Papettas, *The Law Applicable…*, s. 92.

w tym samym państwie co poszkodowany, wspólne prawo personalne powinno mieć zastosowanie do tych sprawców deliktów, którzy mają miejsce zwykłego pobytu w tym samym państwie co poszkodowany, natomiast w odniesieniu do pozostałych zastosowanie powinno mieć *lex loci damni*. Oznacza to, że w przypadkach o złożonej konfiguracji podmiotowej postępować należy indywidualnie dla każdego poszczególnego stosunku prawnego sprawca-poszkodowany. Zdaniem zwolenników tej metody, każde inne rozwiązanie otworzyłoby drogę do potencjalnych manipulacji procesowych polegających na kierowaniu roszczenia wobec jednego lub kilku podmiotów łącznie, w zależności od treści prawa właściwego mającego zastosowanie w danej konfiguracji procesowej[786]. Ponadto potencjalnie gorszy rezultat z perspektywy wybranych podmiotów nie powinien wpływać na rozstrzygnięcie w przedmiocie wskazania prawa właściwego[787]. Przyjęcie przeciwnego poglądu skutkowałoby nieuzasadnionym ograniczeniem zakresu zastosowania tego przepisu. Przyjąć więc należy, że rozp. Rzym II nie sprzeciwia się kolizyjnemu rozszczepieniu statutu zobowiązania pozaumownego w aspekcie podmiotowym[788].

Do najbardziej złożonych stanów faktycznych należą te, w których konfiguracja wielopodmiotowa występuje zarówno po stronie sprawców bezpośrednich, jak i bezpośrednio poszkodowanych. Analogicznie, w takiej sytuacji, art. 4 ust. 2 rozp. Rzym II ma zastosowanie do wszystkich par powodów i pozwanych mających miejsce zwykłego pobytu w tym samym państwie, natomiast dla pozostałych par jednolicie stosuje się *legem loci damni*. W takich przypadkach również, jeżeli istnieją ku temu odpowiednie przesłanki, szczególnie pomocnym okazać się może ustalenie prawa właściwego na podstawie klauzuli korekcyjnej z art. 4 ust. 3 rozp. Rzym II[789].

3.4. Wyjątek w postaci klauzuli najściślejszego związku (klauzuli korekcyjnej)

3.4.1. Uwagi o charakterze ogólnym

W art. 4 ust. 3 rozp. Rzym II przewidziano wyjątek w postaci klauzuli najściślejszego związku (ang. *the escape clause*, fr. *la clause dérogatoire*). Przepis stanowi, że jeżeli ze wszystkich okoliczności sprawy wyraźnie wynika, że czyn niedozwolony pozostaje w znacznie ściślejszym związku z państwem innym niż państwo wskazane w ust. 1 lub 2 rozp. Rzym II, stosuje się prawo tego innego państwa. Dalsza część doprecyzowuje, że znacznie ściślejszy związek z innym państwem może polegać, w szczególności, na istnieniu wcześniejszego

[786] U. Mangus, *Art. 4* [w:] U. Mangus, P. Mankowski (red.), *Rome II Regulation…*, s. 179, nb 122.
[787] J. Papettas, *The Law Applicable…*, s. 92; T.W. Dornis, *When in Rome…*, s. 157.
[788] K. Paculła, *Wybór prawa…*, s. 89, 257-259.
[789] U. Mangus, *Art. 4* [w:] U. Mangus, P. Mankowski (red.), *Rome II Regulation…*, s. 180, nb 126.

stosunku pomiędzy stronami, takiego jak umowa, ściśle związanego z danym czynem niedozwolonym[790].

Wprowadzone rozwiązanie umożliwia osiągnięcie pewnego stopnia elastyczności w procesie ustalania prawa właściwego. Stanowi próbę zachowania równowagi pomiędzy konkurującymi ze sobą celami rozp. Rzym II, jakimi są zapewnienie pewności i przewidywalności prawa oraz potrzeby zapewnienia sprawiedliwości w indywidualnych przypadkach[791].

Czyn niedozwolony pozostawać musi „w znacznie ściślejszym związku" z państwem innym niż wskazane w ust. 1 lub 2 rozp. Rzym II (ang. *manifestly more closely connected*, fr. *des liens manifestement plus étroits*). Oznacza to, że zastosowanie omawianego przepisu może mieć miejsce tylko w przypadku zaistnienia istotnych okoliczności powodujących osiągnięcie znacznego stopnia powiązania. Innymi słowy, związek ten musi być wyraźny i oczywisty. Powiązanie to będzie często przejawiać się w kumulacji szeregu czynników łączących, zaś jedynie „zwykłe" powiązane nie będzie wystarczające, gdyż stwarzałoby to zagrożenie dla pewności i przewidywalności prawa[792]. Jak wskazano w literaturze, w istocie chodzi o „stosowanie prawa, którego właściwość wydaje się oczywista do tego stopnia, że zastosowanie innego prawa (mimo że zostało wskazane łącznikiem) naruszałoby uzasadnione oczekiwania stron co do prawa właściwego"[793].

Prawo wskazane przy pomocy klauzuli najściślejszego związku może pokrywać się z prawem miejsca szkody lub prawem wspólnego miejsca zwykłego pobytu stron[794]. Z racji tego, że klauzula wprowadza pewien stopień nieprzewidywalności co do rezultatu kolizyjnego, istotne jest, aby jej zastosowanie ograniczało się jedynie do przypadków wyjątkowych[795].

---

[790] Na etapie prac legislacyjnych pojawił się pomysł, aby zaproponowaną przez komisję generalną klauzulę najściślejszego związku wzbogacić o listę przypadków, które mogą uzasadniać istnienie najściślejszego związku (zob. *Projekt Parlamentu z 2005 r., Amendment 26*, s. 18-19). Propozycja ta była inspirowana prawem amerykańskim, w szczególności zbiorem *Restatement II* oraz Kodeksem Cywilnym Luizjany. Ostatecznie pomysł ten został odrzucony, a w rozporządzeniu zawarto klauzulę w niemal identycznym kształcie, jak pierwotnie proponowała Komisja – zob. T.M. De Boer, *The purpose…*, s. 312; R. Fentiman, *The Significance of Close Connection* [w:] J. Ahern, W. Binchy (red.), *The Rome II Regulation…*, s. 101-102. W kwestii inspiracji prawem amerykańskim w propozycji parlamentu – zob. w szczególności J. von Hein, *Something Old Something New…*, s. 1685-1692; S.C. Symeonides, *Rome II and Tort Conflicts…*, s. 197-203.

[791] U. Mangus, *Art. 4* [w:] U. Mangus, P. Mankowski (red.), *Rome II Regulation…*, s. 183, nb 136; *Wniosek Komisji z 2003 r.*, s. 12; R. Fentiman, *The Significance…*, s. 86. Zob. również motyw 14 rozp. Rzym II.

[792] R. Fentiman, *The Significance…*, s. 92-93.

[793] M. Czepelak, *Zasada najściślejszego związku jako reguła kierunkowa prawa prywatnego międzynarodowego*, PPPM 2016, t. 18, s. 96, s. 90.

[794] J. von Hein, *Article 4 and Traffic Accidents…*, s. 167; I. Bach, *Art. 4* [w:] P. Huber (red.), *Rome II Regulation…*, s. 100, nb 82; U. Mangus, *Art. 4* [w:] U. Mangus, P. Mankowski (red.), *Rome II Regulation…*, s. 185, nb 144.

[795] *Wniosek Komisji z 2003 r.*, s. 12; R. Plender, M. Wilderspin, *The European Private International Law…*, s. 555, nb 18-105.

3.4.2. Przykłady powiązań uzasadniających przyjęcie istnienia znacznie ściślejszego związku

W praktyce wskazać można wiele zależności, które mogą uzasadniać przyjęcie znacznie ściślejszego powiązania czynu niedozwolonego z prawem innego państwa. Nie bez znaczenia w przepisie posłużono się więc zwrotem „może polegać, w szczególności", który wskazuje na otwarty katalog powiązań, co rodzi duże pole do interpretacji[796].

Wymienione w przepisie „wszystkie okoliczności sprawy" obejmować mogą zarówno łączniki terytorialne, jak również odnoszące się do stron (np. ich wspólne miejsce zwykłego pobytu, obywatelstwo, aktywność zawodową poprzez wspólne prowadzenie przedsiębiorstwa, pokrewieństwo), sytuacyjne (np. powiązania odnoszące się do czynu niedozwolonego, takie jak miejsce zdarzenia powodującego szkodę, miejsce szkody bezpośredniej, miejsce szkody pośredniej), prawne (np. obowiązywanie łączącej strony umowy, państwo ubezpieczenia i rejestracji samochodu) i inne[797].

Nie wszystkie z tych okoliczności mają jednak taką samą doniosłość, gdyż niektóre z nich stanowią raczej słabe powiązania, jak na przykład obywatelstwo jednej ze stron lub, na przykładzie wypadków drogowych, państwo, w którym samochód jest ubezpieczony lub zarejestrowany. Słusznie wskazuje się jednak, że nagromadzenie kilku „słabych" czynników łączących może w rezultacie doprowadzić do zastosowania klauzuli[798].

Klauzula najściślejszego związku wskaże prawo właściwe, gdy zastosowanie łącznika obiektywnego prowadzi do rezultatów, w których prawo wskazane ma jedynie incydentalny związek ze zobowiązaniem pozaumownym[799]. Określenie tego, czy kryterium najściślejszego związku zostało spełnione wymaga porównania znaczenia czynników łączących czyn niedozwolony z prawem mającym zastosowanie na podstawie art. 4 ust. 1 lub 2 rozp. Rzym II z czynnikami łączącymi czyn niedozwolony z prawem, na które wskazuje art. 4 ust. 3 rozp. Rzym II[800]. Określanie tego powiązania nie powinno mieć jednak „wymiaru arytmetycznego", przejawiającego się w zwykłym nagromadzeniu czynników łączących czy liczebnej przewagi jednych elementów nad innymi[801].

---

[796] J. Papettas, *The Law Applicable…*, s. 94.
[797] U. Mangus, *Art. 4* [w:] U. Mangus, P. Mankowski (red.), *Rome II Regulation…*, s. 184, nb 142; R. Fentiman, *The Significance…*, s. 98-99.
[798] U. Mangus, *Art. 4* [w:] U. Mangus, P. Mankowski (red.), *Rome II Regulation…*, s. 195, nb 175.
[799] C. Brière, *Le règlement…*, pkt 30-31. Wątpliwości budzi jednak proponowana przez autorkę możliwość uzupełniającego stosowania klauzuli najściślejszego na tle przepisów konw. haskiej z 1971 r.
[800] R. Plender, M. Wilderspin, *The European Private International Law…*, s. 555, nb 18-106.
[801] Jak wskazuje R. Fentiman „[a]n abacus is not a choice-of-law tool" – zob. R. Fentiman, *The Significance…*, s. 94. W tej kwestii – zob. również wyrok SN z 5.02.2015, V CSK 164/14, LEX nr 2008700, który zapadł na tle

Zdanie drugie analizowanego przepisu stanowi, że znacznie ściślejszy związek z innym państwem może polegać, w szczególności, na istnieniu wcześniejszego stosunku pomiędzy stronami ściśle związanego z danym czynem niedozwolonym. Jest to tzw. wskazanie akcesoryjne (ang. *the accessory connecting mechanism*, fr. *le rattachement accessoire*)[802]. Jako przykład „wcześniejszego stosunku" prawodawca unijny wymienia umowę. Z brzmienia przepisu wynika również, że także inne stosunki prawne mogą być brane pod uwagę przy ustalaniu najściślejszego związku. W tym kontekście można wskazać, że czyny niedozwolone między małżonkami mogą podlegać prawu właściwemu dla skutków małżeństwa, a czyny niedozwolone między rodzicami a ich dziećmi mogą podlegać prawu właściwemu dla relacji rodzic-dziecko[803]. Z kolei czyny niedozwolone między wspólnikami spółki mogą podlegać prawu właściwemu dla spółki[804].

W literaturze przedmiotu wyraża się jednak wątpliwości, czy związki rodzinne (pokrewieństwo) między stronami może służyć jako podstawa ustalenia bliższego związku w kontekście prawa właściwego dla wypadków drogowych. Trudno jest jednak mówić o doniosłości praktycznej tego problemu, gdyż często członkowie rodziny dzielą ze sobą miejsce zwykłego pobytu, więc prawo właściwe może często zostać wskazane na podstawie art. 4 ust. 2. rozp. Rzym II. Jednocześnie, nie można wykluczyć, że ze względu na rosnącą mobilność międzynarodową członkowie rodziny nie zawsze będą dzielić ze sobą wspólne miejsce pobytu. W sytuacji wypadku drogowego, do którego doszło między członkami rodziny nieuzasadnione wydaje się być stosowanie prawa, które reguluje stosunek rodzicielski, np. do pozaumownego roszczenia syna wobec ojca z tytułu spowodowania wypadku drogowego. Podkreśla się bowiem, że standardy staranności, jakich wymaga się od kierowcy samochodu, mają charakter ogólny i nie powinny być różnicowane w zależności od relacji rodzinnych między sprawcą

stanu faktycznego dotyczącego wypadku z udziałem maszyn budowlanych pracujących na budowie na terenie Niemiec. Sprawa obejmowała roszczenie regresowe między osobami ponoszącymi odpowiedzialność, więc z uwagi na zawarte wyłączenia konw. haska z 1971 r. nie miała zastosowania. Sąd wskazał, że „jeżeli się weźmie pod uwagę, że w stosunku zobowiązaniowym uczestniczą cztery podmioty, z których trzy mają siedzibę lub miejsce zwykłego pobytu w Polsce i łączą je podlegające przepisom prawa polskiego wcześniejsze umowy ściśle związane z wyrządzającym szkodę czynem niedozwolonym, to stosowanie reguły korygującej okazuje się uzasadnione".

[802] M. Czepelak, *Międzynarodowe prawo zobowiązań…*, s. 261-262.

[803] Ponadto, zwrócić należy uwagę, że czyny niedozwolone pomiędzy członkami rodziny mieszczą się z zakresie przedmiotowym rozporządzenia, jako niepodlegające wyłączeniu z art. 1 ust. 2 lit a) rozp. Rzym II – zob. U. Mangus, *Art. 4* [w:] U. Mangus, P. Mankowski (red.), *Rome II Regulation…*, s. 188, nb 155; A. Staudinger, *Rome II and Traffic Accidents*, s. 62.

[804] I. Bach, *Art. 4* [w:] P. Huber (red.), *Rome II Regulation…*, s. 103, nb 89.

szkody a poszkodowanym[805]. Podobnie, w doktrynie dyskusyjne jest również to, czy związki faktyczne uznać należy za wystarczające dla ustalenia najściślejszego związku[806].

Nie każdy łączący strony stosunek będzie miał znaczenie dla ustalenia najściślejszego związku, gdyż wymaga się, aby czyn niedozwolony był z nim ściśle powiązany. Prawo właściwe dla wcześniej istniejącego stosunku nie jest więc stosowane automatycznie, a sąd korzysta z pewnej swobody przy ocenie tych okoliczności. Jednakże, gdy tylko nabierze przekonania, że istnieje wyraźnie bliższy związek z danym prawem, musi je zastosować. Na brak dyskrecjonalności w tym zakresie wskazywać może również użyty w przepisie zwrot „stosuje się". Sąd nie ma swobody w podejmowaniu decyzji o zastosowaniu prawa pozostającego w znacznie ściślejszym związku, choć ma swobodę w ocenie istotnych okoliczności[807]. W doktrynie zaproponowano, że regułą korekcyjną w procesie określania znaczenia poszczególnych łączników mających znaczenie przy ustalaniu najściślejszego związku może być uwzględnianie uzasadnionych oczekiwań stron w odniesieniu do prawa właściwego (zasada *field of expectations*). Nieco upraszczając, uwzględnianiu powinny podlegać jedynie te systemy prawne, które leżą w „polu oczekiwań" obu stron, co oznacza stosowanie prawa właściwego, które może być „przewidziane" przez strony. Wskazuje się, że zasada *field of expectations* może być pomocna jedynie w sprawach o wysokim stopniu skomplikowania, w których najprawdopodobniej zwykłe „ważenie" czynników okazałoby się niewystarczające[808].

---

[805] J. von Hein, *Article 4 and Traffic Accidents…*, s. 169. Inni autorzy wskazują, że skoro odpowiedzialność deliktowa opiera się na naruszeniu obiektywnego standardu, zastosowanie jakiegokolwiek innego prawa niż prawo właściwe dla *locus delicti* również będzie miało efekt „różnicowania". Zróżnicowanie obiektywnego standardu staranności jest jednak łagodzone przez art. 17, który nakazuje uwzględniać przy ocenie zachowania sprawcy zasady bezpieczeństwa i postępowania, obowiązujące w miejscu i czasie wystąpienia zdarzenia stanowiącego źródło odpowiedzialności – zob. R. Plender, M. Wilderspin, *The European Private International Law…*, s. 560, nb 18-117.

[806] I. Bach, *Art. 4* [w:] P. Huber (red.), *Rome II Regulation…*, s. 104, nb 90 i cytowana tam literatura; U. Mangus, *Art. 4* [w:] U. Mangus, P. Mankowski (red.), *Rome II Regulation…*, s. 188-189, nb 157. Uwzględnianie związków faktycznych dopuszczają np. J. von Hein, *Article 4 and Traffic Accidents…*, s. 168-169; A. Staudinger, *Rome II and Traffic Accidents*, s. 62. Zdaniem tych autorów związki faktyczne również mogą uzasadniać przyjęcie najściślejszego związku, zaś kwestia ta może odegrać doniosłą rolę na tle wypadków drogowych. Jako przykład podaje się sytuację, w której autostopowicz zostaje podwieziony przez granice kraju bez uiszczenia jakiejkolwiek zapłaty. W oparciu o założenie, że w tym przypadku strony nie zawarły umowy przewozu, zastanowić się należy, czy takie powiązanie między stronami można uznać za miarodajne. W doktrynie niemieckiej, na tle niemieckich przepisów kolizyjnych, przyjmowano, że przewóz samochodem w ramach nieodpłatnej przysługi podlegał prawu państwa, w którym podróż się rozpoczęła – zob. A. Staudinger, *Rome II and Traffic Accidents*, s. 62.

[807] *Wniosek Komisji z 2003 r.*, s. 12; U. Mangus, *Art. 4* [w:] U. Mangus, P. Mankowski (red.), *Rome II Regulation…*, s. 195, nb 179; M. Świerczyński, *Komentarz do art. 4* [w:] M. Pazdan (red.), *Rozporządzenie (WE) Nr 864/2007…*, nb 13.

[808] M. Świerczyński, *Komentarz do art. 4* [w:] M. Pazdan (red.), *Rozporządzenie (WE) Nr 864/2007…*, nb 12; T. De Boer, *The purpose…*, s. 304-305; R. Fentiman, *The Significance…*, s. 103; X.E. Kramer, *The Rome II Regulation…*, s. 422; J. von Hein, *Of Older Siblings and Distant Cousins…*, s. 485; J. Papettas, *The Law Applicable…*, s. 99-102.

3.4.3. Klauzula najściślejszego związku a transgraniczne wypadki drogowe

Funkcjonowanie klauzuli korekcyjnej w sprawach dotyczących transgranicznych wypadków drogowych może przejawiać się na wiele sposobów.

W pierwszej kolejności warto przytoczyć pogląd na temat roli klauzuli najściślejszego związku w kontekście relacji między rozp. Rzym II a konw. haską z 1971 r. Jak wiadomo, konwencja haska posługuje się nieco innymi łącznikami obiektywnymi. W związku z tym, w przypadku wskazania prawa właściwego na podstawie konwencji, rezultat kolizyjny może być odmienny niż w przypadku zastosowania rozp. Rzym II. W doktrynie rozważano, czy ustalając najściślejszy związek z prawem danego państwa mogłyby być „brane pod uwagę" reguły kolizyjne zawarte w konw. haskiej z 1971 r. Nie chodzi przy tym o stosowanie obcych reguł kolizyjnych *sensu stricto*, bowiem rozp. Rrzym II wyklucza odesłanie w art. 24, a raczej o uwzględnianie obcych reguł kolizyjnych jako fakt (ang. *data*), tj. jako okoliczności uzasadniającej przyjęcie najściślejszego powiązania. W przypadku gdy w sprawę „zaangażowane byłoby" państwo związane konw. haską z 1971 r., sąd poszukujący prawa właściwego na podstawie rozp. Rzym II mógłby przywiązywać szczególną wagę do miejsca, w którym samochód jest zarejestrowany i ubezpieczony. Takie rozwiązanie miałoby sprzyjać międzynarodowej harmonii rozstrzygnięć i pewności prawa właściwego[809].

Szczególnie istotną kwestią na tle stosowania klauzuli najściślejszego związku w sprawach dotyczących wypadków drogowych jest znaczenie wcześniejszych umów zawartych przez strony, w szczególności umowy najmu pojazdu oraz umowy przewozu. Jak wskazano, klauzula najściślejszego związku może odegrać rolę w przypadku, gdy roszczenia umowne i pozaumowne podlegają różnym prawom[810]. Niektórzy autorzy wskazują nawet, że ścisły związek istnieje niemal zawsze, gdy poszkodowany ma wobec sprawcy deliktu zarówno roszczenia wynikające z czynu niedozwolonego, jak i roszczenia kontraktowe wynikające z tego samego zdarzenia[811]. Inni akcentują, że zawarta umowa jest wyrazem autonomii woli stron, stąd zazwyczaj również w ich interesie będzie zastosowanie tego samego prawa do czynu niedozwolonego[812].

Rozpatrując więc przypadki wypadków drogowych z udziałem wynajętych pojazdów (np. podczas wyjazdów wakacyjnych), zawarta umowa może (ale nie musi) stanowić o znacznie ściślejszym powiązaniu z danym państwem. Należy jednak wskazać, że czynnikiem łączącym

[809] J. von Hein, *Article 4 and Traffic Accidents…*, s. 167-168.
[810] J. Papettas, *The Law Applicable…*, s. 98; S.C. Symeonides, *Rome II and Tort Conflicts…*, s. 204.
[811] I. Bach, *Art. 4* [w:] P. Huber (red.), *Rome II Regulation…*, s. 101-102, nb 85-86; X.E. Kramer, *The Rome II Regulation…*, s. 421.
[812] M. Czepelak, *Wybór prawa…*, s. 553-554.

nie będzie sama umowa, gdyż istnieć może szereg innych powiązań, takich jak zbieżność prawa właściwego dla umowy najmu z prawem właściwym dla umowy ubezpieczenia, miejsce rejestracji pojazdu etc.

Z drugiej strony, nawet jeśli umowa taka została zawarta, nie oznacza to automatycznie, że wycinek sytuacji życiowej, dla którego poszukuje się prawa na podstawie norm rozp. Rzym II jest najściślej powiązany z prawem tego państwa. W tym kontekście warto przytoczyć sprawę rozpatrywaną w orzecznictwie angielskim, która dotyczyła roszczenia angielskiego pasażera poszkodowanego w wypadku w Hiszpanii. Nadmienić należy, że pojazd, który uległ wypadkowi został wynajęty przez dwoje angielskich turystów podczas wakacji w Hiszpanii i tam był on też zarejestrowany i ubezpieczony[813]. *High Court of Justice* poszukując prawa właściwego na podstawie angielskich przepisów kolizyjnych obowiązujących przed wejściem w życie rozp. Rzym II uznał, że w sprawie właściwe powinno być prawo angielskie, mimo tego, że samochód był ubezpieczony w Hiszpanii oraz tego, że tam miał miejsce wypadek. Mimo, że ubezpieczyciel wynajmowanego samochodu był podmiotem hiszpańskim, uznano, że nie miało to przeważającego znaczenia, ponieważ ubezpieczyciele wynajmujących samochody w strefach turystycznych muszą liczyć się z tym, że większość najemców będzie obcokrajowcami oraz z tym, że wypadki z ich udziałem mogą skutkować stosowaniem obcych przepisów[814].

Wskazać również należy, że w sytuacji wypadku komunikacyjnego, do którego doszło na wycieczce zorganizowanej, zasadniczo brak będzie wystarczającego powiązania między zdarzeniem a umową o podróż, tak więc w braku szczególnych okoliczności trudno jest przyjąć właściwość prawa państwa, w którym miała miejsce wycieczka zorganizowana również do odpowiedzialności z tytułu wypadku drogowego[815]. Podobnie, sam fakt ubezpieczenia pojazdu, który spowodował szkodę na podstawie prawa danego państwa nie wystarczy, aby zastąpiło ono prawo miejsca wypadku lub prawo wspólnego miejsca zwykłego pobytu stron[816]. Nie można jednak wykluczyć zastosowania klauzuli najściślejszego związku, jeżeli będą przemawiały za tym inne okoliczności. Przykładowo, może ona znaleźć zastosowanie w sprawach dotyczących wypadków o złożonej konfiguracji podmiotowej, np. takich, w których wiele osób zostało poszkodowanych jadąc tym samym autokarem. Zastosowanie art. 4 ust. 3

[813] Wyrok High Court of Justice (Queen's Bench Division) z 4.10.2000 ws. *Edmunds v. Simmonds* [2001] 1 WLR 1003.
[814] Omówienie wyroku – zob. J. Papettas, *The Law Applicable…*, s. 88-89.
[815] U. Mangus, *Art. 4* [w:] U. Mangus, P. Mankowski (red.), *Rome II Regulation…*, s. 191, nb 164. Zob. wyrok Sądu Najwyższego Zjednoczonego Królestwa (Supreme Court of the United Kingdom) z 19.12.2017 ws. *Brownlie v. Four Seasons Holdings Incorporated* [2017] UKSC 80.
[816] U. Mangus, *Art. 4* [w:] U. Mangus, P. Mankowski (red.), *Rome II Regulation…*, s. 195, nb 175. Zob. wyrok angielskiego High Court of Justice (Queen's Bench Division) z 6.10.2014 ws. *Winrow v. Hemphill* [2014] EWHC 3164.

stwarza możliwość, że wszystkie roszczenia pasażerów przeciwko przewoźnikowi mogą zostać poddane prawu właściwemu dla umowy, niezależnie od miejsc zwykłego pobytu poszkodowanych pasażerów[817].

W doktrynie zwraca się również uwagę, że ustalanie znacznie ściślejszego związku powinno odbywać się w sposób odrębny dla każdego stosunku prawnego. Przykładowo więc, w sytuacji wypadku wielu pojazdów, np. podczas karambolu na autostradzie, w którym poszkodowani nie są w żaden sposób ze sobą powiązani i mają miejsca zwykłego pobytu w różnych państwach, istnienie najściślejszego związku należy ustalić w odniesieniu do każdego indywidualnego stosunku między sprawcą (sprawcami) a poszczególnymi poszkodowanymi[818]. Takie rozumowanie wynika z tego, że sytuacja prawna pojedynczego poszkodowanego, który uczestniczy w wypadku angażującym wiele podmiotów, nie może ulec istotnej zmianie przez to, że w zderzeniu uczestniczyły również inne ofiary[819].

4. Prawo właściwe dla roszczeń osób pośrednio poszkodowanych

4.1. Uwagi o charakterze ogólnym

Szczególną kategorię poszkodowanych wypadkiem drogowym stanowią osoby, które, wskutek tego zdarzenia, dochodzą własnych roszczeń w związku ze śmiercią osoby najbliższej lub doznaniem przez nią ciężkiego nieodwracalnego uszczerbku na zdrowiu. Są to tzw. pośrednio poszkodowani. Kwestia ustalenia prawa właściwego dla ich roszczeń ma doniosłe znaczenie praktyczne, gdyż we większości systemów prawnych istnieje co prawda możliwość kierowania roszczeń o naprawienie szkody niemajątkowej poniesionej przez osoby bliskie (członków rodziny) ofiar wypadków komunikacyjnych, niemniej jednak na tym tle dostrzec można wyraźne zróżnicowanie w prawie materialnym poszczególnych państw[820].

4.2. Pośrednio poszkodowani z perspektywy rozp. Rzym II

Zagadnienie prawa właściwego dla roszczeń osób pośrednio poszkodowanych przez długi czas należało do jednego z najbardziej spornych w prawie kolizyjnym. Nie wchodząc w

[817] J. von Hein, *Article 4 and Traffic Accidents…*, s. 168; U. Mangus, *Art. 4* [w:] U. Mangus, P. Mankowski (red.), *Rome II Regulation…*, s. 183, nb 137.
[818] A. Staudinger, *Rome II and Traffic Accidents*, s. 63.
[819] W doktrynie niemieckiej, problem ten był dyskutowany na podstawie krajowych przepisów kolizyjnych i ostatecznie rozstrzygnięty wyrokiem BGH z 28.10.1992, IPRspr 1992 no. 60, w którym stwierdzono, że ustalanie najściślejszego związku musi odbywać się w sposób odrębny dla każdego podmiotu – zob. J. von Hein, *Article 4 and Traffic Accidents…*, s. 169-170.
[820] Szczegółowo na ten temat – zob. M. Wałachowska, *Wynagrodzenie szkód deliktowych doznanych przez pośrednio poszkodowanych*, Warszawa 2014, s. 49-122.

szczegóły prezentowanych dotychczas poglądów, które były już opisywane w literaturze[821] spośród nich wyróżnić można dwa główne stanowiska. Część autorów twierdzi, iż szkoda następcza powinna być rozumiana jako przeniesienie na pośrednio poszkodowanego szkody doznanej przez osobę pierwotnie poszkodowaną. Inni natomiast uważają, że chodzi raczej o niezależną szkodę poniesioną przez pośrednio poszkodowanego[822].

Powyższe bezpośrednio wypływało na wskazanie prawa właściwego, gdyż od przyjęcia określonej wykładni pojęcia „miejsce, w którym powstaje szkoda" oraz „skutki pośrednie" użytych w art. 4 ust. 1 Rzym II, zależało to, czy szkody poniesione przez bliskich członków rodziny osoby poszkodowanej w wypadku komunikacyjnym są równoznaczne ze „szkodami" czy raczej należy je uznać za ich „skutki pośrednie" w rozumieniu art. 4 ust. 1 rozp. Rzym II[823].

Powyższa kwestia została rozstrzygnięta przez TS w wyroku w sprawie *Florin Lazar v. Allianz SpA*[824]. Sprawa dotyczyła wypadku drogowego, który miał miejsce we Włoszech, w którym zginęła obywatelka Rumunii, której miejsce zwykłego pobytu znajdowało się we Włoszech. Ojciec pozwanej, mający miejsce zwykłego pobytu w Rumunii, domagał się zadośćuczynienia za śmierć córki. Wypadek został spowodowany przez niezidentyfikowany pojazd, tak więc, zgodnie z prawem włoskim, do naprawienia szkody majątkowej i niemajątkowej zobowiązane było przedsiębiorstwo zakładu ubezpieczeń wyznaczone przez fundusz gwarancyjny ofiar wypadków drogowych[825]. Od przyjęcia określonej kwalifikacji szkód poniesionych przez ojca zmarłej w wypadku zależało wskazanie właściwego prawa merytorycznego. Było to szczególnie istotne z uwagi na różnice między prawem rumuńskim a włoskim, co do kwalifikacji, charakteru i zakresu szkody, a także wysokości zasądzonego świadczenia[826].

Przyjęcie zapatrywania, że szkody poniesione przez osoby najbliższe nie stanowią skutków pośrednich zdarzenia wywołującego szkodę oznaczałoby, że roszczenia osób najbliższych wynikają ze stosunku zobowiązaniowego odrębnego od tego, który łączy osobę odpowiedzialną z osobą zmarłą w wyniku wypadku, co powoduje, że to roszczenie powinno

[821] W tym zakresie – zob. w szczególności M. Wałachowska, *Prawo właściwe dla roszczeń odszkodowawczych osób pośrednio poszkodowanych* [w:] J. Poczobut (red.), *Współczesne wyzwania prawa prywatnego międzynarodowego*, Warszawa 2013, dostęp LEX/el.
[822] T. Kadner Graziano, *The law applicable to tort claims brought by secondary victims: the Florin Lazar v. Allianz SPA and Germanwings cases*, YPIL 2015/2016, Vol. XVII, s. 479; M. Pilch, *Prawo właściwe dla zadośćuczynienia za śmierć osoby bliskiej w unijnym prawie kolizyjnym - wprowadzenie i wyrok Trybunału Sprawiedliwości z 10 grudnia 2015 r., C-350/14, Florin Lazar v. Allianz SpA*, EPS 2021 nr 4, s. 54-55.
[823] Opinia rzecznika generalnego Nilsa Wahla z 10.09.2015 r. ws. *Florin Lazar v. Allianz SpA*, C-350/14, ECLI:EU:C:2015:586, pkt 2.
[824] Wyrok TS z 10.12.2015 ws. *Florin Lazar v. Allianz SpA*, C-350/14, ECLI:EU:C:2015:802.
[825] Opis stanu faktycznego – zob. pkt 12-14 cyt. wyroku.
[826] Opinia ws. *Lazar*, pkt. 32-33.

być oceniane według prawa właściwego dla miejsca zwykłego pobytu osoby najbliższej (członków rodziny), czyli w omawianej sprawie zgodnie z prawem rumuńskim. Natomiast przyjęcie stanowiska, że szkody te należy traktować jako skutki pośrednie szkody poniesionej przez bezpośrednią ofiarę wypadku oznaczać będzie, że pojęcie „państwa, w którym powstaje szkoda", miałoby być interpretowane jako odnoszące się do miejsca, gdzie została spowodowana szkoda, którym w niniejszej sprawie jest miejsce, gdzie doszło do wypadku drogowego.[827].

Trybunał przychylił się do drugiego stanowiska wskazując, że art. 4 ust. 1 rozp. Rzym II należy – dla celów ustalenia prawa właściwego dla zobowiązania pozaumownego wynikającego z wypadku drogowego – interpretować w ten sposób, że szkody lub krzywdy związane ze śmiercią osoby w takim wypadku, który miał miejsce w państwie członkowskim siedziby sądu, i poniesione przez członków rodziny tej osoby mających miejsce pobytu w innym państwie członkowskim, powinny być kwalifikowane jako „skutki pośrednie" tego wypadku w rozumieniu wspomnianego przepisu[828]. Oznacza to, że prawem właściwym dla roszczeń osób najbliższych będzie prawo właściwe wskazane na podstawie art. 4 ust. 1 rozp. Rzym II, więc szkody poniesione przez ojca zmarłej w wypadku są objęta prawem właściwym dla miejsca wypadku (w omawianej sprawie prawem włoskim).

Stanowisko Trybunału spotkało się z aprobatą w piśmiennictwie[829]. Autorzy zwracają uwagę, że jednolitość reżimu prawnego mającego zastosowanie do oceny prawnej wypadku wywołującego odpowiedzialność cywilną sprawcy sprzyja ono osiągnieciu celu rozporządzenia jakim jest zwiększenie stopnia przewidywalności prawa właściwego[830]. Ujednolicenie prawa właściwego zarówno dla roszczeń pośrednio i bezpośrednio poszkodowanych zapobiega rozszczepieniu statutu deliktowego, a także zmniejsza ryzyko stosowania różnych porządków prawnych, które mogłyby traktować osoby pośrednio poszkodowane w sposób odmienny. Przyjęta interpretacja zapobiega również ryzyku poddania sprawy porządkom prawnym, z którymi miałaby ona niewielki związek[831]. Co więcej, przyjęte zapatrywanie jest spójne z wykładnią rozporządzeń unijnych dotyczących jurysdykcji[832].

---

[827] *Ibidem*, pkt 40-41.
[828] Zob. wyrok ws. *Lazar*, pkt 31; tak również: opinia ws. *Lazar*, pkt 85.
[829] T. Kadner Graziano, *The law applicable to tort claims…*, s. 489; B. Trocha, *Prawo właściwe dla zobowiązań pozaumownych w kontekście roszczeń osób pośrednio poszkodowanych. Glosa do wyroku TS z dnia 10 grudnia 2015 r., C- 350/*14, dostęp LEX/el., pkt 4; M. Wałachowska, *Prawo właściwe dla roszczeń osób pośrednio poszkodowanych*, Gd. Stud. Pr. 2022, nr 1, s. 104; M. Pilch, *Prawo właściwe dla zadośćuczynienia za śmierć osoby bliskiej…*, s. 53.
[830] M. Pilch, *Prawo właściwe dla zadośćuczynienia za śmierć osoby bliskiej…*, s. 53.
[831] M. Wałachowska, *Prawo właściwe dla roszczeń…*, s. 104.
[832] B. Trocha, *Prawo właściwe…*, pkt 4.

W kontekście poszukiwania prawa właściwego, szkoda poniesiona przez pośrednio poszkodowanych jest umiejscowiona tam, gdzie doznała jej ofiara pierwotna. Inaczej jednak kształtować się będzie sytuacja, gdy skutkiem wypadku drogowego będzie szkoda osoby trzeciej w postaci wstrząsu psychicznego spowodowanego śmiercią najbliższego członka rodziny lub doznaniem przez niego ciężkiego nieodwracalnego uszczerbku na zdrowiu. W takiej sytuacji osoba trzecia doznaje bezpośredniego urazu osobistego. Można więc stwierdzić, że w takim przypadku pośrednio poszkodowany staje się bezpośrednio poszkodowanym, a jego własna szkoda nabiera autonomicznego charakteru. Należy szkodę tę traktować jako samoistną (szkoda na osobie), a jej miejscem w świetle art. 4 rozp. Rzym II będzie miejsce jej doznania[833].

W doktrynie zwraca się również uwagę, że dokonana przez TS interpretacja pojęcia szkody pośredniej jako będącej jedynie pośrednim następstwem zdarzenia może zmienić praktykę sądów krajowych, które dotychczas kwalifikowały te roszczenia jako samodzielne, choć powiązane ze zdarzeniem pierwotnym (*de iure proprio*)[834]. Przyjętą w wyroku w sprawie *Lazar* interpretację należy rozciągnąć również na przypadki, gdy prawo właściwe wskazane zostanie na podstawie art. 4 ust. 2 rozp. Rzym II. Roszczenia pośrednio poszkodowanych powinny podlegać prawu państwa, w którym zarówno pierwotnie poszkodowany, jak i osoba, której przypisuje się odpowiedzialność, mają miejsce zwykłego pobytu. Tak więc, miejsce wspólnego zwykłego pobytu stron (w chwili powstania szkody) należy interpretować jako miejsce wspólnego zwykłego pobytu poszkodowanego bezpośrednio oraz osoby odpowiedzialnej[835]. Podobnie, względy pewności prawa oraz dążenie do zachowania jedności statutu deliktowego, mogą mieć również znaczenie na tle stosowania klauzuli najściślejszego związku[836].

4.3. Pośrednio poszkodowani z perspektywy konw. haskiej z 1971 r.

Konwencja haska z 1971 r. nie zawiera żadnego odrębnego postanowienia w kwestii prawa właściwego dla roszczeń osób pośrednio poszkodowanych ani tego, czy wskazane prawo właściwe obejmuje swoim zakresem przedmiotowym roszczenia osób pośrednio poszkodowanych.

---

[833] U. Mangus, *Art. 4* [w:] U. Mangus, P. Mankowski (red.), *Rome II Regulation…*, s. 168-169, pkt 87; s. 173 pkt 103; M. Wałachowska, *Prawo właściwe dla roszczeń…*, s. 106.
[834] *Ibidem*, s. 105-106.
[835] T. Kadner Graziano, *The law applicable to tort claims…*, s. 482.
[836] M. Pilch, *Prawo właściwe dla zadośćuczynienia za śmierć osoby bliskiej…*, s. 56-57. Por. zwłaszcza rozważania na tle sprawy dotyczącej katastrofy samolotu linii Germanwings – zob. T. Kadner Graziano, *The law applicable to tort claims…*, s. 486-488.

W art. 8 pkt 6 konwencji wskazano jednak, że prawo właściwe określa w szczególności osoby poszkodowane i uprawnione do odszkodowania. Nie musi to jednak oznaczać, że w przypadku roszczeń pośrednio poszkodowanych będą one oceniane zgodnie z tymi samymi przepisami, które mają zastosowanie do oceny roszczeń bezpośrednio poszkodowanych. W raporcie wyjaśniającym przedstawiono interpretację przepisów konwencji w tej kwestii stwierdzając, że prawo właściwe dla roszczeń wynikającej ze szkody doznanej przez najbliższych ofiary wypadku, określonej w raporcie jako *dommage moral*, jest zbieżne z prawem właściwym dla roszczeń bezpośrednio poszkodowanych w wypadku. Oznacza to, że na potrzeby poszukiwania prawa właściwego, pośrednio poszkodowani powinni być „utożsamiani" z bezpośrednio poszkodowanymi[837].

Obecnie argumentacja ta potwierdzona jest interpretacją przedstawioną w wyroku TS w spawie *Lazar*. W literaturze zaleca się więc, aby mając na względzie spójność orzecznictwa, sądy państw członkowskich UE, które są związane konw. haską z 1971 r., dokonując wykładni postanowień konwencji powinny przyjmować, podobnie jak przyjmuje się na tle rozp. Rzym II, że prawo właściwe wskazane na podstawie konwencji reguluje również kwestię roszczeń osób pośrednio poszkodowanych w przedmiocie odszkodowania i zadośćuczynienia za krzywdę[838]. Rozwiązanie to uznać należy za sprzyjające międzynarodowej harmonii rozstrzygnięć. Nadmienić należy, że ocena roszczeń pośrednio poszkodowanych według prawa właściwego dla roszczeń bezpośrednio poszkodowanych jest powszechnie przyjmowana zarówno w orzecznictwie sądów polskich, jak i innych państw sygnatariuszy konw. haskiej z 1971 r.[839]

[837] E. Essén, *Raport wyjaśniający*, s. 14, 21.

[838] B. Trocha, *Prawo właściwe…*, pkt 5; M. Jagielska, *Komentarz do art. 3* [w:] M. Pazdan (red.), *Konwencja o prawie właściwym dla wypadków drogowych…*, nb 6; M. Wałachowska, *Prawo właściwe dla roszczeń…*, s. 107; M. Pilch, *Prawo właściwe dla zadośćuczynienia za śmierć osoby bliskiej…*, s. 57; T. Kadner Graziano, *The law applicable to tort claims…*, s. 481.

[839] M. Pilch, *Prawo właściwe dla zadośćuczynienia za śmierć osoby bliskiej…*, s. 57-58. Przykłady z orzecznictwa krajowego: właściwość *legis loci delicti* – zob. np. wyroki: SN z 8.02.2013, IV CSK 309/12, OSNC 2013/10/116, LEX nr 1314430; SO w Tarnobrzegu z 27.06.2019, I C 717/17, LEX nr 2725323; SR w Zawierciu z 30.01.2019, I C 2095/17, LEX nr 3050328; właściwość *legis loci registrationis* – zob. np. wyrok SO w Piotrkowie Trybunalskim z 29.09.2016, I C 1596/15, LEX nr 2147427. Rozwiązanie to przyjmowano również w orzecznictwie austriackim – zob. T. Kadner Graziano, *50 Years…*, s. 71-72 i cytowane tam wyroki. Jak pokazuje orzecznictwo sądów chorwackich praktyka nie jest jednak jednolita, gdyż przyjmowano tam, że dla roszczeń osób pośrednio poszkodowanych wyjątek z art. 4 ust. 1 lit. a) tiret drugie nie będzie miał zastosowania, gdy bezpośrednio poszkodowanym był pasażer; w takich okolicznościach ustalono prawo właściwe na podstawie art. 3 – zob. T. Hoško, D. Zgrabljić Rotar, *Application of the 1971 Hague Convention…*, s. 191 i cytowane tam orzecznictwo. Powyższe rozwiązanie było przedmiotem krytyki w tamtejszej literaturze – zob. *Ibidem*, s. 191-192.

§ 4. PROBLEMATYKA ZAKRESU STATUTU

1. Uwagi wstępne

Po ustaleniu prawa właściwego dla odpowiedzialności wynikającej z wypadku drogowego pojawia się pytanie w jakim zakresie należy je zastosować. Zachodzi więc potrzeba dokładnego określenia kwestii, jakie będą rozstrzygane przez *legem causae*. W prawie kolizyjnym proces ten nazywa się ustaleniem zakresu statutu[840]. W kontekście wypadków drogowych mówić można o „zakresie prawa właściwego dla zobowiązania pozaumownego", „zakresie statutu deliktowego" lub bardziej precyzyjnie – „zakresie statutu wypadkowego"[841]. Jego wytyczenie ma również na celu wskazanie, które z kwestii znajdą się poza nim, co powoduje konieczność poszukiwania prawa właściwego na podstawie innych norm kolizyjnych[842].

Przepisy określające zakres prawa właściwego przewidziano w art. 8 konw. haskiej z 1971 r.[843] oraz w art. 15 rozp. Rzym II. Oba artykuły zawierają listę kwestii materialnoprawnych wchodzących w zakres statutu wypadkowego, czyli tego co podlega ocenie na podstawie prawa wskazanego przez normę kolizyjną[844]. Analizowane regulacje nie są w tym zakresie identyczne. Są jednak na tyle podobne, że mogą zostać omówione wspólnie, co pozwoli na uniknięcie niepotrzebnych powtórzeń[845]. Ich wspólne omówienie uzasadnia również to, że konw. haska z 1971 r. była w tym zakresie bezpośrednią inspiracją dla rozp. Rzym II[846]. Ponadto z uwagi na językowe i strukturalne podobieństwo, przedłożony wraz z konw. haską z 1971 r. raport wyjaśniający może być pomocny w interpretacji pojęć użytych w rozporządzeniu[847].

---

[840] M. Czepelak, *Międzynarodowe prawo zobowiązań…*, s. 322-323. W polskiej literaturze przedmiotu zagadnienie statutu deliktowego obszernie przeanalizował T. Pajor, *Odpowiedzialność deliktowa…*, s. 206–282. Wiele uwagi omawianemu zagadnieniu poświęca również M. Sośniak, *Zobowiązania…*, s. 96-105. Mimo upływu kilkudziesięciu lat od daty publikacji obu tekstów zawarte w nich rozważania nie straciły na aktualności.

[841] W dalszej części tekstu pojęcia te używane będą zamiennie.

[842] G. Palao Moreno, *Art. 15* [w:] U. Mangus, P. Mankowski (red.), *Rome II Regulation…*, s. 537-538, nb 1.

[843] Analizując treść omawianego artykułu dostrzec można podobieństwo również z „siostrzaną" konw. haską o prawie właściwym dla odpowiedzialności za produkt z 1973 r. – zob. W.L.M. Reese, *Rapport explicatif*, s. 264.

[844] M. Świerczyński, *Komentarz do art. 15* [w:] M. Pazdan (red.), *Rozporządzenie (WE) Nr 864/2007…*, nb 1.

[845] O. Boskovic, *Le domaine de la loi applicable* [w:] N. Joubert, S. Corneloup (red.), *Le règlement communautaire…*, s. 183. Szczególną różnicę stanowi to, że w rozp. Rzym II zawarto art. 15 lit. d), który nie ma swojego odpowiednika w art. 8 konw. haskiej z 1971 r. Wydaje się jednak, że przepis ten nie odegra większego znaczenia w kontekście spraw dotyczących odpowiedzialności wynikającej z transgranicznego wypadku drogowego. Zob. jednak J. Papettas, *The Law Applicable…*, s. 118.

[846] M. Świerczyński, *Zakres zastosowania prawa właściwego* [w:] M. Pazdan (red.), *System…*, s. 856, nb 247. M. Czepelak, *Międzynarodowe prawo zobowiązań…*, s. 361; Tak też G. Palao Moreno, *Art. 15* [w:] U. Mangus, P. Mankowski (red.), *Rome II Regulation…*, s. 541, nb 7.

[847] R. Plender, M. Wilderspin, *The European Private International Law…*, s. 449-450, nb 16-003-16-004; A. Dickinson, *The Rome II Regulation…*, s. 569, nb 14.03.

Nadmienić należy, że obie regulacje charakteryzują się dążeniem do tego, aby zakres prawa właściwego był możliwie najszerszy[848]. Zarówno art. 8 konw. haskiej z 1971 r., jak i art. 15 rozp. Rzym II określają więc jedynie przykładowe kwestie wchodzące w zakres statutu[849]. Konieczność ich precyzyjnego i szerokiego określenia wynika m.in. z różnic kwalifikacyjnych w poszczególnych systemach prawnych i określania niektórych zagadnień jako proceduralnych, a tym samym podlegających właściwości *legis loci processualis*, co dotyczyło w szczególności systemów wywodzących się z *common law*[850].

Mając na uwadze te odmienności, już podczas prac nad konw. haską z 1971 r. zwracano szczególną uwagę, że zachodzi nierozerwalny związek między prawem określającym przesłanki i zakres odpowiedzialności, a prawem określającym rodzaj oraz zakres szkód, wskazując, że obie te kwestie regulowane powinny być przez *legem causae*[851]. Rozwiązanie to znalazło również odzwierciedlenie w rozp. Rzym II jako wyraz dążenia do jednolitości i przewidywalności rozstrzygnięć[852]. Powyższe zagadnienie jest również szczególnie istotne z uwagi na spotykane w prawie kolizyjnym zjawisko *dépeçage*, tj. rozszczepienia poszczególnych kwestii w ramach określonego statutu prowadzącego do poddania ich właściwości różnych praw[853]. Problematyka *dépeçage* dotyczy zasadniczo zobowiązań umownych, zaś w mniejszym stopniu zobowiązań pozaumownych, będąc w tym zakresie zjawiskiem stosunkowo nowym[854]. Dokładne wskazanie tego, co wchodzi w zakres statutu zobowiązania pozaumownego ma również na celu uniknięcie zbędnego podziału prawa właściwego, co w tym przypadku powodować może praktyczne komplikacje. Twórcy konw. haskiej z 1971 r. szczególnie sceptycznie odnosili się do tego zagadnienia, czego wyrazem jest szerokie zakreślenie zakresu statutu konwencji i wskazanie w nim kwestii najbardziej spornych, które mogły wywołać wątpliwości[855].

---

[848] E. Essén, *Raport wyjaśniający*, s. 5; O. Boskovic, *Le domaine de la loi applicable*…, s. 184.
[849] Zastosowanie w nich zwrotu „w szczególności" (ang. *in particular*, fr. *notamment*) wskazuje jednoznacznie nie na wyczerpujący, lecz na otwarty (ilustrujący) charakter – zob. E. Essén, *Raport wyjaśniający*, s. 28; I. Bach, *Art. 15* [w:] P. Huber (red.), *Rome II Regulation…*, s. 344, nb 1; Y. Loussouarn, *La convention de la Haye…*, s. 20.
[850] G. van Calster, *European Private International Law*, s. 270.
[851] E. Essén, *Raport wyjaśniający*, s. 28.
[852] *Wniosek Komisji z 2003 r.*, s. 23; G. Palao Moreno, *Art. 15* [w:] U. Mangus, P. Mankowski (red.), *Rome II Regulation…*, s. 540-541, nb 6.
[853] A. Mills, *The Application of Multiple Laws…*, s. 136-137.
[854] *Ibidem*, s. 139-144.
[855] J.G. Castel, P.-A. Crépeau, *op. cit.*, s. 23.

2. Omówienie poszczególnych kwestii wchodzących w skład statutu wypadkowego

2.1. Przesłanki i zakres odpowiedzialności

Artykuł 8 pkt 1 konw. haskiej z 1971 r. stanowi, że prawo właściwe określa „przesłanki i zakres odpowiedzialności", zaś wzorowany na nim art. 15 lit. a) rozp. Rzym II wspomina o „podstawie i zakresie odpowiedzialności oraz o oznaczeniu osób, które mogą być pociągnięte do odpowiedzialności za swoje czyny".

Prawo właściwe wskazane na podstawie obu omawianych regulacji określa więc przesłanki pozytywne, czy też „czynniki wewnętrzne" (ang. *intrinsic factors*) konieczne do zaistnienia deliktu[856]. Prawo właściwe określi więc zasady odpowiedzialności odszkodowawczej i kryteria oceny bezprawności zachowania. Wskaże jakie zdarzenia rodzą odpowiedzialność odszkodowawczą, związek przyczynowy między zdarzeniem a szkodą, oraz to, na jakiej zasadzie oparta jest odpowiedzialność cywilna wynikająca z wypadków drogowych, tj. czy dany system kieruje się zasadą winy czy ryzyka[857].

W przypadku przyjęcia odpowiedzialności na zasadzie winy, statut deliktu określi, jak należy definiować winę, wskazując także domniemania prawne dotyczące odpowiedzialności, ciężar dowodu, związek przyczynowy, osoby odpowiedzialne. Określi również kwestie dotyczące poczytalności sprawcy, postaci i stopnia winy (np. umyślności działania czy niedochowania należytej staranności), a także kwestię ograniczenia lub wyłączenia odpowiedzialności[858]. W przypadku odpowiedzialności z tytułu ryzyka statut deliktowy wskaże podstawy wyłączenia odpowiedzialności, a także kwestie dotyczące ciężaru dowodu[859].

Należy podkreślić, że zdolność deliktowa również podlega statutowi deliktowemu, tj. statutowi zobowiązania pozaumownego, a nie statutowi personalnemu[860].

---

[856] I. Bach, *Art. 15* [w:] P. Huber (red.), *Rome II Regulation…*, s. 344-345, nb 3; M. Czepelak, *Międzynarodowe prawo zobowiązań…*, 361.

[857] M. Świerczyński, *Komentarz do art. 15* [w:] M. Pazdan (red.), *Rozporządzenie (WE) Nr 864/2007…*, nb 4; I. Bach, *Art. 15* [w:] P. Huber (red.), *Rome II Regulation…*, s. 344-345, nb 3; *Wniosek Komisji z 2003 r.*, s. 23; G. Palao Moreno, *Art. 15* [w:] U. Mangus, P. Mankowski (red.), *Rome II Regulation…*, s. 544, nb 15; H. Fischer, *op. cit.*, s. 204.

[858] M. Świerczyński, *Komentarz do art. 15* [w:] M. Pazdan (red.), *Rozporządzenie (WE) Nr 864/2007…*, nb 5; *Wniosek Komisji z 2003 r.*, s. 23; E. Essén, *Raport wyjaśniający*, s. 28; G. van Calster, *European Private International Law*, s. 270; B. Dutoit, P. Mercier, *La onzième session…*, s. 415.

[859] M. Świerczyński, *Komentarz do art. 15*, [w:] M. Pazdan (red.), *Rozporządzenie (WE) Nr 864/2007…*, nb 6, 12. Por. również art. 22 ust. 1 rozp. Rzym II; *Wniosek Komisji z 2003 r.*, s. 23.

[860] W motywie 12 rozp. Rzym II jednoznacznie wskazano, że prawo właściwe powinno regulować również kwestię zdolności do ponoszenia odpowiedzialności za czyn niedozwolony – zob. M. Świerczyński, *Komentarz do art. 15* [w:] M. Pazdan (red.), *Rozporządzenie (WE) Nr 864/2007…*, nb 9; I. Bach, *Art. 15* [w:] P. Huber (red.), *Rome II Regulation…*, s. 345, nb 5. Do podobnych wniosków należy dość w kontekście konw. haskiej z 1971 r. – zob. E. Essén, *Raport wyjaśniający*, s. 28; W. Klyta, *Prawo właściwe…* [w:] M. Pazdan (red.), *System…*, s. 901, nb 340.

Zakres odpowiedzialności w rozumieniu omawianych przepisów odnosi się do ograniczeń prawnych określających zakres odpowiedzialności. Jako przykład w doktrynie podaje się tzw. kwoty pułapowe (ang. *ceiling amounts*), które mogą być przewidziane w przypadku odpowiedzialności na zasadzie ryzyka[861].

W sytuacji, gdy dany stan faktyczny charakteryzuje się kilkoma współsprawcami szkody, prawo właściwe wskaże kogo należy uważać za współsprawcę i która z tych osób w jakim zakresie ponosi odpowiedzialność[862]. Jeżeli kilka osób ponosi odpowiedzialność wobec powoda, prawo właściwe reguluje kwestię, czy powód może domagać się tylko częściowej zapłaty od jednego ze współsprawców, czy też może dochodzić zapłaty całości od każdego z nich. W przypadku, gdy prawo właściwe przewiduje to drugie rozwiązanie prawo właściwe dla roszczenia o regres między dłużnikami wskazane będzie na podstawie odrębnych norm kolizyjnych[863].

2.2. Podstawy zwolnienia od odpowiedzialności, ograniczenie odpowiedzialności oraz podział odpowiedzialności

Artykuł 8 pkt 2 konw. haskiej z 1971 r. stanowi, że prawo właściwe określa „podstawy zwolnienia od odpowiedzialności, ograniczenie odpowiedzialności oraz podział odpowiedzialności", zaś art. 15 lit. b) rozp. Rzym II wspomina o „przesłankach zwolnienia z odpowiedzialności, jej ograniczeniach i współodpowiedzialności".

W przeciwieństwie do kwestii wymienionych w punkcie poprzedzającym, tj. zasad uniemożliwiających powstanie odpowiedzialności, chodzi o zasady ograniczające istniejącą już odpowiedzialność[864], przesłanki negatywne[865] czy też tzw. zewnętrzne czynniki odpowiedzialności (ang. *extrinsic factors of liability*)[866].

Prawo właściwe określi okoliczności wyłączające lub ograniczające odpowiedzialność, zarówno tej opartej na zasadzie winy, jak również na zasadzie ryzyka[867]. Chodzi więc o

---

[861] G. Palao Moreno, *Art. 15* [w:] U. Mangus, P. Mankowski (red.), *Rome II Regulation…*, s. 544, nb 15; G. van Calster, *European Private International Law*, s. 270; E. Essén, *Raport wyjaśniający*, s. 28.
[862] M. Świerczyński, *Komentarz do art. 15* [w:] M. Pazdan (red.), *Rozporządzenie (WE) Nr 864/2007…*, nb 10; *Wniosek Komisji z 2003 r.*, s. 23; G. van Calster, *European Private International Law*, s. 270.
[863] W państwach członkowskich UE kwestię tę reguluje art. 20 rozp. Rzym II. Istotne jest również to, że konw. haska z 1971 r. nie ma zastosowania do roszczeń regresowych osób ponoszących odpowiedzialność (zob. art. 2 pkt. 4 konw.), co jest jedną z kluczowych różnic w zakresie przedmiotowym obu regulacji - zob. rozdział II, § 3, pkt 2.3.2.5 niniejszego opracowania.
[864] R. Plender, M. Wilderspin, *The European Private International Law…*, s. 453, nb 16-011.
[865] I. Bach, *Art. 15* [w:] P. Huber (red.), *Rome II Regulation…*, s. 346, nb 8.
[866] G. van Calster, *European Private International Law*, s. 270; E. Essén, *Raport wyjaśniający*, s. 29. Zarówno konw. haska z 1971 r., jak i rozp. Rzym II posługują się tym rozróżnieniem. Niektórzy autorzy wskazują jednak, że w praktyce dokonanie takiego podziału może być utrudnione i uznają go za zbędny – zob. I. Bach, *Art. 15* [w:] P. Huber (red.), *Rome II Regulation…*, s. 345, nb 4.
[867] M. Świerczyński, *Komentarz do art. 15* [w:] M. Pazdan (red.), *Rozporządzenie (WE) Nr 864/2007…*, nb 14.

zagadnienia takie jak siła wyższa, wyłączna wina poszkodowanego, wyłączna wina osoby trzeciej[868], jak również ograniczenia odpowiedzialności w związku ze współodpowiedzialnością kilku sprawców[869]. *Lex causae* ma więc również zastosowanie do kwestii podziału odpowiedzialności, na przykład między współsprawcami czynu niedozwolonego lub między ubezpieczycielami odpowiedzialności cywilnej[870].

Prawo właściwe obejmuje również ustawowe ograniczenia odpowiedzialności do określonej kwoty albo określonego rodzaju szkód[871], takie jak np. ustawowy pułap wysokości odszkodowania lub zadośćuczynienia znany np. w prawie hiszpańskim, australijskim oraz angielskim[872].

Zgodnie z raportem komisji do rozp. Rzym II prawo właściwe regulować będzie kwestię wyłączenia odpowiedzialności sprawców w stosunku do określonych kategorii osób. Jako przykład podano niedopuszczalność wytaczania powództw między małżonkami[873]. Wszelkie ograniczenia odpowiedzialności względem osoby przewożonej z grzeczności, takie jak amerykańskie *guest statutes*, również będą ocenianie na podstawie prawa właściwego[874].

Statut deliktowy określi również, czy odpowiedzialność pozaumowna może być wyłączona lub ograniczona w uprzednio zawartej umowie stron[875]. W raporcie wyjaśniającym do konw. haskiej z 1971 r. wskazano, że w przypadku klauzul umownych wyłączających lub ograniczających odpowiedzialność ocena, czy skutkować mogą one wyłączeniem odpowiedzialności powinna być ustalana na podstawie statutu deliktowego[876]. Podobny pogląd wyrażono na tle rozp. Rzym II[877]. Natomiast ważność samej umowy i zawartych w niej klauzul podlegać będzie prawu właściwemu dla umowy wskazanemu przez rozp. Rzym I[878]. Statutowi

[868] E. Essén, *Raport wyjaśniający*, s. 29; H. Fischer, *op. cit.*, s. 204; I. Bach, *Art. 15* [w:] P. Huber (red.), *Rome II Regulation…*, s. 346, nb 8.
[869] M. Czepelak, *Międzynarodowe prawo zobowiązań…*, 362.
[870] A. Halfmeier, *Art. 15* [w:] G.-P. Calliess, M. Renner (red.), *Rome Regulations…*, s. 774, nb 10.
[871] M. Czepelak, *Międzynarodowe prawo zobowiązań…*, 362.
[872] R. Plender, M. Wilderspin, *The European Private International Law…*, 16-020; M. Wałachowska, *Prawo właściwe dla roszczeń…*, s. 104.
[873] „The concept also includes the inadmissibility of actions between spouses and the exclusion of the perpetrator's liability in relation to certain categories of persons" – zob. *Wniosek Komisji z 2003 r.*, s. 23.
[874] E. Essén, *Raport wyjaśniający*, s. 29; G. Palao Moreno, *Art. 15* [w:] U. Mangus, P. Mankowski (red.), *Rome II Regulation…*, s. 545, nb 16.
[875] I. Bach, *Art. 15* [w:] P. Huber (red.), *Rome II Regulation…*, s. 346-347, nb 10.
[876] E. Essén, *Raport wyjaśniający*, s. 29.
[877] A. Dickinson, *The Rome II Regulation…*, s. 573, nb 14.15; R. Plender, M. Wilderspin, *The European Private International Law…*, s. 456-458, nb 16-022-16-027; M. Świerczyński, *Komentarz do art. 15* [w:] M. Pazdan (red.), *Rozporządzenie (WE) Nr 864/2007…*, nb 14.
[878] G. Palao Moreno, *Art. 15* [w:] U. Mangus, P. Mankowski (red.), *Rome II Regulation…*, s. 545, nb 16.

deliktowemu podlegają również zarzuty (np. upływu terminu przedawnienia roszczenia), które można podnosić względem poszkodowanego[879].

2.3. Problematyka istnienia, charakteru oraz oceny szkody lub dochodzonego sposobu jej naprawienia

2.3.1. Uwagi o charakterze ogólnym

Art. 8 pkt 3 i 4 konw. haskiej z 1971 r. stanowią, że prawo właściwe określa „istnienie oraz rodzaj obrażeń ciała lub szkody, za które należy się odszkodowanie oraz rodzaj oraz zakres szkód", zaś wzorowany na nich art. 15 lit. c) rozp. Rzym II stanowi o „istnieniu, charakterze i ocenie szkody lub dochodzonego sposobu jej naprawienia".

Statut wypadkowy obejmuje zatem kwestię powstania, istnienia i rozmiaru szkody podlegającej naprawieniu, a także zakres (wysokość) należnego odszkodowania[880]. Z jednej strony prawo właściwe określi więc wysokość szkody, zaś z drugiej wysokość świadczenia odszkodowawczego i sposób jego zapłaty[881]. Tak więc „to samo prawo określa podstawę odpowiedzialności za szkodę, jak i konsekwencje tej odpowiedzialności, czyli obowiązki osoby odpowiedzialnej, których korelatami są uprawnienia poszkodowanego"[882].

Prawo właściwe dla zobowiązania pozaumownego wskaże to, czy szkoda w ogóle powstała, to jaki rodzaj szkody powoduje konieczność wyrównania środkami majątkowymi, a więc to, czy chodzić będzie jedynie o szkodę majątkową czy również szkodę niemajątkową. Prawo właściwe określi również elementy szkody, za które poszkodowany domagać się może odszkodowania takie, jak *damnum emergens* czy *lucrum cessans*[883].

Statut deliktowy decydować będzie o sposobach i zakresie wyrównania środkami majątkowymi dokonanego naruszenia, czyli przykładowo przez zapłatę odszkodowania, ale również zadośćuczynienie za doznaną krzywdę, zapłatę na rzecz określonej instytucji, zasądzenie renty, czy innych roszczeń o charakterze niemajątkowym[884]. Mogą być to również środki o charakterze niekompensacyjnym takie, jak np. tzw. odszkodowania karne (ang.

---

[879] Wynika to z brzmienia art. 15 lit. b) w zw. z art. 15 lit. h) rozp. Rzym II – zob. M. Czepelak, *Międzynarodowe prawo zobowiązań…*, s. 363; I. Bach, *Art. 15* [w:] P. Huber (red.), *Rome II Regulation…*, s. 347, nb 11.
[880] W. Klyta, *Prawo właściwe…* [w:] M. Pazdan (red.), *System…*, s. 901, nb 340.
[881] E. Essén, *Raport wyjaśniający*, s. 30.
[882] W kontekście rozp. Rzym II sygnalizowano zastrzeżenia co do polskiego tłumaczenia tego fragmentu – zob. M. Czepelak, *Międzynarodowe prawo zobowiązań…*, s. 364.
[883] E. Essén, *Raport wyjaśniający*, s. 29; H. Fischer, *op. cit.*, s. 205. W kontekście rozporządzenia Rzym II: *Wniosek Komisji z 2003 r.*, s. 23; I. Bach, *Art. 15* [w:] P. Huber (red.), *Rome II Regulation…*, s. 347, nb 13.
[884] M. Świerczyński, *Komentarz do art. 15* [w:] M. Pazdan (red.), *Rozporządzenie (WE) Nr 864/2007…*, nb 16; A. Dickinson, *The Rome II Regulation…*, s. 575, nb 14.19.

exemplary damages, *punitive damages*) znane niektórym systemom prawnym wywodzącym się z tradycji *common law*[885].

2.3.2. Taryfy sądowe określające kryteria ustalania wysokości odszkodowania

Na tle omawianego zagadnienia nasuwa się jednak klika wątpliwości, które były przedmiotem rozważań w orzecznictwie sądów państw europejskich. Przykładowo sądy chorwackie (orzekające na podstawie przepisów zawartych w konw. haskiej z 1971 r.) miały kilkukrotnie okazję wypowiedzieć się na temat obliczania kwoty odszkodowania, gdy rekompensacie podlega szkoda niemajątkowa. W obu z rozpatrywanych spraw prawem właściwym było prawo obce. Należało więc rozstrzygnąć, czy prawo chorwackie jako *lex fori* ma zastosowanie do ustalania wysokości odszkodowania. Dokładniej rzecz ujmując, chodziło o to, czy należy stosować tzw. kryteria orientacyjne przy ustalaniu wysokości szkody niemajątkowej, które zostały wydane przez Sąd Najwyższy Republiki Chorwackiej. We wszystkich trzech sprawach chorwacki Sąd Najwyższy orzekł, że gdy zastosowanie ma prawo obce, należy stosować kryteria ustanowione w tym prawie, również w orzecznictwie lub w inny sposób, gdyż zastosowanie *legis fori* prowadziłoby do nierównego stosowania tej samej normy prawnej[886].

Z podobną kwestią mierzył się angielski Sąd Apelacyjny w sprawie *Wall v. Mutuelle De Poitiers Assurances*[887]. Orzekając na podstawie rozp. Rzym II, sąd wskazał, że zakres statutu nie ogranicza się jedynie do przepisów zawartych w prawie stanowionym, ale obejmuje również sądowe zwyczaje i praktyki, których przykładem są taryfy, wytyczne lub formuły stosowane przez sędziów przy obliczaniu wysokości odszkodowania. Tak więc w przypadku, gdy prawem właściwym jest prawo francuskie, należy mieć na uwadze francuskie wytyczne i taryfy, w szczególności *Nomenclature Dintilhac*, które zwykle są przyjmowane przez Sąd Apelacyjny w Paryżu[888].

Powyższa interpretacja przyjmowana w orzecznictwie jest zgodna z brzmieniem i celem zarówno konw. haskiej z 1971 r., jak i rozp. Rzym II. Jak wskazano w raporcie wyjaśniającym,

---

[885] M. Czepelak, *Międzynarodowe prawo zobowiązań…*, s. 365.

[886] Zob. wyroki Sądu Najwyższego Republiki Chorwackiej (Vrhovni sud Republike Hrvatske) z 13.09.2016, Rev 744/11-3; z 1.04.2015, Rev x 470/2014-2; z 28.04.2010, Rev 1000/2009-2, cyt. za: T. Hoško, D. Zgrabljić Rotar, *Application of the 1971 Hague Convention…*, s. 188.

[887] Wyrok angielskiego Court of Appeal z 20.02.2014 ws. *Steven Wall v. Mutuelle de Poitiers Assurances* [2014] EWCA Civ 138.

[888] P. Stone, *Stone on Private International Law in the European Union*, wyd. 4, Cheltenham-Northampton 2018, s. 560, nb 17.84. Przeciwnie przyjęto w wyroku niemieckiego Landgericht Saarbrücken, 13 S 51/11, IPRax 2014, s. 180, w którym błędnie zakwalifikowano przepisy dotyczące szacowania wysokości szkód jako proceduralne, cyt. za: A. Halfmeier, *Art. 15* [w:] G.-P. Calliess, M. Renner (red.), *Rome Regulations…*, s. 775, nb 11.

jeśli prawo obce ma zastosowanie, należy je stosować w całości, w tym jego kryteria określania zakresu szkody[889].

Praktyka ta nie jest jednak jednolita. W jednym z wyroków irlandzkiego High Court zdecydowano na zasądzenie znacznie wyższego odszkodowania niż wynikało z francuskich taryf odszkodowawczych, stwierdzając, że nie mają one charakteru wiążącego, gdyż są wytworem praktyki. Uznano przy tym, że kwestie praktyki są regulowane przez *legem fori*, stąd możliwość uwzględnienia poziomów odszkodowań przyznanych w sądach irlandzkich[890].

W orzecznictwie sądów chorwackich odnoszono się również do spraw, w których prawem właściwym było prawo chorwackie jako *lex loci accidentii*, zaś szkoda w pojeździe została naprawiona za granicą (w Niemczech), ze względu na to, że właściciel samochodu miał tam miejsce zamieszkania. Z racji tego, że ceny naprawy w Niemczech znacznie przewyższają chorwackie, strona, której powód przypisywał odpowiedzialność twierdziła, że zagraniczne droższe naprawy nie powinny być kompensowane, gdyż powinna być ona wykonana w Chorwacji. W ocenie sądu należy zrekompensować pełną cenę naprawy samochodu dokonanej za granicą[891]. W orzecznictwie chorwackim[892] oraz polskim[893] wyrażono pogląd, że prawo właściwe określa to, czy rekompensacie podlega również podatek VAT. Z kolei sądy angielskie wskazywały na tle rozp. Rzym II, iż zagadnienie odsetek od odszkodowania oraz metody obliczania przyszłych szkód są również kwestiami materialnoprawnymi podlegającymi *legi causae*[894].

2.3.3. Prace legislacyjne nad rozp. Rzym II

2.3.3.1. Uwagi o charakterze ogólnym

Problem prawa właściwego dla rodzaju pokrywanych szkód oraz sposobu kalkulacji odszkodowania budzi szczególne kontrowersje, gdyż finalnie tyczy się kwestii o znaczeniu nader istotnym, tj. jaką kwotę otrzyma poszkodowany tytułem odszkodowania.

Już twórcy konw. haskiej z 1971 r. uznali, że z uwagi na różnice kwalifikacyjne zagadnienie to należy wymienić wprost w artykule regulującym zakres statutu[895]. W niektórych

[889] E. Essén, *Raport wyjaśniający*, s. 30.
[890] Wyrok irlandzkiego High Court z 20.04.2012 ws. *Kelly v. Groupama* [2012] IEHC 177, cyt. za: M. Ní Shúilleabháin, *Ireland* [w:] E. Guinchard (red.), *Rome I and Rome II…*, s. 287-289.
[891] Zob. T. Hoško, D. Zgrabljić Rotar, *Application of the 1971 Hague Convention…*, s. 188-189 i cytowane tam orzecznictwo.
[892] *Ibidem*, s. 189.
[893] Wyrok SR w Malborku z 8.11.2016, I C 835/16, LEX nr 2172685, w którym Sąd powołał się na uchwałę SN z 15.11.2001, III CZP 68/01, LEX nr 49443.
[894] A. Halfmeier, *Art. 15* [w:] G.-P. Calliess, M. Renner (red.), *Rome Regulations…*, s. 774-775, nb 11 i cytowane tam orzecznictwo.
[895] E. Essén, *Raport wyjaśniający*, s. 30

systemach prawnych wywodzących się z tradycji *common law* takich, jak np. prawo angielskie czy kanadyjskie, podstawę odpowiedzialności określał statut deliktowy, zaś szkodę i środki przysługujące poszkodowanemu w związku z jej poniesieniem, a więc kwestię ustalania wysokości odszkodowania tradycyjnie uważano za zagadnienie proceduralne regulowane przez *legem fori*[896].

Problem rodzaju pokrywanych szkód oraz sposobu liczenia odszkodowania był przedmiotem debaty również ze względu na odmienności w wysokości odszkodowania między poszczególnymi państwami, wynikających z różnych poziomów ich zamożności oraz rozbieżności w prawie merytorycznym. Przykładowo, poszkodowani z pochodzący z państw charakteryzujących się wyższym poziomem życia mogliby odczuć negatywne skutki w postaci niższych kwot odszkodowania przyznawanych na podstawie prawa państw nieco mniej zamożniejszych. W związku z tym powyższe stanowiło to jedno z ważniejszych zagadnień spornych podczas prac legislacyjnych nad rozp. Rzym II[897].

2.3.3.2. Pierwotny projekt Komisji Europejskiej z 2003 r.

W pierwotnym projekcie Komisji Europejskiej, regułą wskazania prawa właściwego była właściwość prawa miejsca szkody, wraz z dopuszczeniem wyjątku na rzecz wspólnego prawa personalnego stron i klauzuli najściślejszego związku[898]. Jednocześnie, tak jak w konw.

---

[896] Zob. R. Plender, M. Wilderspin, *The European Private International Law…*, s. 461-466, nb 16-040-16-054; A. Briggs, *The Conflict of Laws*, wyd. 4, Oxford 2019, s. 177-178. Twierdzenie to traktować należy jako uproszczenie, gdyż w orzecznictwie funkcjonowały rozmaite podziały odnoszące się do ustalania wysokości odszkodowania, w ramach których niektóre z jego elementów traktowano jako zagadnienie proceduralne, zaś inne jako materialne – zob. A. Rushworth, *Remedies and the Rome II Regulation* [w:] J. Ahern, W. Binchy (red.), *The Rome II Regulation…*, s. 199-200). Kwestia ta została ostatecznie przesądzona w wyroku Izby Lordów z 2006 r. w sprawie *Harding v Wealands* zapadłej na tle wypadku drogowego – zob. wyrok House of Lords z 5.06.2006 ws. *Harding v. Wealands* [2006] UKHL 32, w którym przyjmując szeroką wykładnię uznano, że zagadnienie to powinno być oceniane w całości na podstawie *legis fori procesualis*. Na temat tego orzeczenia – zob. np. G. van Calster, *European Private International Law*, s. 271; P. Beaumont, Z. Tang, *Classification of Delictual Damages – Harding v Wealands and the Rome II Regulation*, Edinburgh Law Review 2008, Vol. 12, s. 132-134. Można nawet przypuszczać, że w przeszłości właśnie kwestia ustalania wysokości odszkodowania zadecydowała, że państwa wywodzące się z tradycji *common law* ostatecznie nie zdecydowały się przyjąć konw. haskiej z 1971 r. Problem systemowych różnic powrócił podczas prac nad rozp. Rzym II – zob. A. Briggs, *The Conflict of Laws*, s. 244. Kwestie te na podstawie rozp. Rzym II wchodzą z zakres statutu wypadkowego, co w przypadku Wielkiej Brytanii oznaczało dużą zmianę – zob. P. Stone, *Stone on Private International Law…*, s. 559, nb 17.83. Niektórzy z autorów odnosili się do niej krytycznie, określając ją nawet jako „zwycięstwo lobbystów z branży ubezpieczeniowej" – tak A. Saggerson, *All Change for Rome II. Assessment of Damages for Overseas Accidents*, International Travel Law Journal 2008, no. 4, s. 165. Inni zaś dostrzegali płynące z niej korzyści widząc w niej koniec toczącego się w orzecznictwie sporu dotyczącego różnego kwalifikowania poszczególnych elementów odnoszących się do ustalania wysokości odszkodowania – zob. P. Beaumont, Z. Tang, *Classification of Delictual Damages…*, s. 135-136; A. Briggs, *Private International Law in English Courts*, Oxford 2014, s. 678, nb 8.190.

[897] A. Malatesta, *The Law Applicable to Traffic Accidents*, s. 92.

[898] *Wniosek Komisji z 2003 r.*, s. 11-13.

haskiej z 1971 r. wskazano, że statut deliktowy będzie decydował o kwestiach rodzaju pokrywanych szkód wraz ze sposobem liczenia odszkodowania[899].

Propozycja ta spotkała się ze sprzeciwem prawników angielskich przywiązanych do omówionego powyżej rodzimego rozwiązania. Obawy budziło poddanie sposobu liczenia wysokości odszkodowania statutowi deliktowemu właśnie z uwagi na różnice w poziomie życia oraz prawie merytorycznym w poszczególnych państwach członkowskich, co mogłoby być niekorzystne z punktu widzenia poszkodowanych[900].

2.3.3.3. Projekt Parlamentu Europejskiego z 2005 r.

W związku z krytyką pierwotnego rozwiązania, w poprawkach Parlamentu z 2005 r. zaproponowano specjalną normę kolizyjną odnoszącą się do problematyki wypadków drogowych, która zakładała właściwość prawa miejsca zwykłego pobytu poszkodowanego dla kwestii związanych z wysokością odszkodowania, zaś w odniesieniu do odpowiedzialności wynikającej z wypadku, prawem właściwym miałoby być prawo miejsca, w którym nastąpił wypadek[901].

Chodziło więc o rozszczepienie statutu deliktowego w taki sposób, aby inne prawo było właściwe dla kwestii odpowiedzialności, a inne dla wysokości odszkodowania. Co istotne, modyfikacja miała odnosić się jedynie do szkód na osobie poniesionych w wyniku wypadku komunikacyjnego. Ponadto, stosowanie przepisów miejsca zwykłego pobytu poszkodowanego nie miało charakteru każdorazowego, gdyż nie miałyby one zastosowania w przypadku, gdy byłoby to niekorzystne dla tego podmiotu. Propozycja Parlamentu stanowiła więc przykład *dépeçage*, czyli właściwości różnych praw w stosunku do poszczególnych kwestii wywodzących się z tej samej sytuacji i zwykle podlegającym temu samemu prawu właściwemu[902].

---

[899] *Ibidem*, s. 23.

[900] D. Wallis, *Introduction…*, s. 3-4. Zob. również rozważania w kwestii różnic między poziomami odszkodowania M. Bona, *Personal Injuries, Fatal Accidents and Rome II: Can the Law of the Country Where the Victim Suffers Provide Full and Fair Compensation?* [w:] A. Malatesta (red.), *The Unification of Choice of Law Rules…*, s. 256-258.

[901] Zob. *Projekt Parlamentu z 2005 r., Amendment 26,* s. 18. Miała ona następujące brzmienie: „[i]n the case of personal injuries arising out of traffic accidents, however, and with a view to the motor insurance directive, the court seised and the liable driver's insurer should, for the purposes of determining the type of claim for damages and calculating the quantum of the claim, apply the rules of the individual victim's place of habitual residence unless it would be inequitable to the victim to do so. With regard to liability, the applicable law shall be the law of the place where the accident occurred".

[902] Proponowaną zmianę szczególnie dobrze obrazują słowa A. Staudingera, który stwierdził, że propozycja Parlamentu Europejskiego sprowadza się do tego, że osoba poszkodowana „przewozi w swoim bagażu" poziom ochrony obowiązujący w państwie, w którym ma ona miejsce swojego zwykłego pobytu – zob. A. Staudinger, *Rome II and Traffic Accidents*, s. 64.

Podczas prac legislacyjnych proponowano również inne modyfikacje w przedmiocie prawa właściwego dla transgranicznych wypadków drogowych, które mają jednak mniejsze znaczenie w kontekście prowadzonych rozważań[903].

Wprowadzenie modyfikacji zakładającej stosowanie prawa miejsca zwykłego pobytu poszkodowanego do określania wysokości odszkodowania uzasadniano brzmieniem unijnych dyrektyw komunikacyjnych, zgodnie z którymi poszkodowany w transgranicznym wypadku drogowym może dochodzić roszczeń od ubezpieczyciela sprawcy również w państwie miejsca swojego zwykłego pobytu[904]. Uznano, że przyjęcie właściwości prawa państwa miejsca zwykłego pobytu poszkodowanego byłoby bardziej słuszne z punktu widzenia tego podmiotu. W przypadku, gdyby na skutek obrażeń poniesionych w wypadku wymagałby on opieki przez całe dalsze życie, otrzymywałby ją przecież w państwie swojego miejsca zamieszkania. Wskazano ponadto, że w przypadku szkód na osobie istotna jest nie tylko wysokość odszkodowania, ale również to, jaką formę odszkodowania może otrzymać poszkodowany (w szczególności, czy przysługuje mu odszkodowanie za ból i cierpienie, zasiłek pielęgnacyjny i opiekuńczy lub określone renty). Podkreślano, że rozwiązanie to byłoby również bardziej

---

[903] Projekt Parlamentu przewidywał również dodanie kolejnego artykułu zgodnie z którym do momentu przyjęcia regulacji szczególnej w przedmiocie prawa właściwego dla transgranicznych wypadków drogowych państwa członkowskie powinny mieć możliwość wyboru pomiędzy stosowaniem rozp. Rzym II a konw. haskiej z 1971 r. – zob. *Projekt Parlamentu z 2005 r., Amendment 32*, s. 23: „[u]ntil such time as the Community adopts detailed legislation on the law applicable to traffic accidents, Member States shall either apply the general rules set out in this Regulation, subject to Article 13, or the Hague Convention of 4 May 1971 on the Law Applicable to Traffic Accidents". W doktrynie oceniano to rozwiązanie jako niespójne ze względu na to, że projekt jednocześnie przewidywał wyłączenie odesłania oraz pierwszeństwo stosowania konwencji haskiej – zob. np. J. von Hein, *Article 4 and Traffic Accidents…*, s. 155; A. Staudinger, *Rome II and Traffic Accidents*, s. 66. Trudno wyobrazić również sobie jak proponowany wybór reżimu kolizyjnego miałby współgrać z celami rozporządzenia – pewnością prawa i przewidywalnością rozwiązań. Wskazana propozycja powtarzała zasadę dotyczącą rozbicia statutu i stosowania przepisów związanych z wysokością odszkodowania obowiązujących w miejscu zwykłego pobytu poszkodowanego. W doktrynie zwraca się więc uwagę, że na niestaranność przygotowania projektu – zob. J. von Hein, *Something Old and Something Borrowed…*, s. 1687). Proponowano również wprowadzenie rozróżnienia na „wewnątrzspólnotowe" oraz „zewnątrzwspólnotowe" stany faktyczne w zakresie wypadków drogowych wskazując, że jeżeli wszystkie elementy w chwili poniesienia szkody znajdują się w jednym lub kilku państwach członkowskich, przepisy rozp. Rzym II mają pierwszeństwo przed przepisami konw. haskiej z 1971 r. – zob. *Projekt Parlamentu z 2005 r., Amendment 53*, s. 35: „[i]f all the other elements of the situation at the time when the loss is sustained are located in one or more Member States, the rules of this Regulation shall take precedence over the rules of the Hague Convention of 4 May 1971 on the law applicable to traffic accidents.". W doktrynie wskazywano jednak na konieczność dokładniejszego określenia czynników, które mogłyby uzasadniać, że dany stan faktyczny ma charakter „wewnątrzwspólnotowy" – zob. A. Malatesta, *The Law Applicable to Traffic Accidents*, s. 105.

[904] Zob. *Projekt Parlamentu z 2005 r., Amendment 26*, s. 20: „[u]nder the provisions of the fourth and fifth motor insurance directives, a party sustaining damage in a traffic accident is at liberty, in cross-border cases, either to bring about an out- of-court settlement directly with the loss adjuster of the other party's insurer, in the home country of the party sustaining damage, or, failing agreement, to bring an action directly against the other party's insurer (also in the home country of the party sustaining damage)". Stanowisko Parlamentu zaskakuje, gdyż wytoczenie powództwa bezpośrednio przeciwko ubezpieczycielowi sprawcy stanowi ugruntowaną podstawę jurysdykcyjną dopiero od 2007 r., tj. od przedstawienia interpretacji przepisów rozporządzeń jurysdykcyjnych przez TS w wyroku ws. *Odenbreit*.

praktyczne z punktu widzenia ubezpieczycieli i sądów, gdyż najczęściej prowadziłoby to zharmonizowania *forum* i *ius*, co przyczynia się do usprawnienia postępowania[905].

2.3.3.4. Ocena propozycji Parlamentu w doktrynie

Propozycja Parlamentu zakładająca rozszczepienia statutu wypadkowego była przedmiotem debaty w doktrynie. Spotkała się raczej ze sceptycznym przyjęciem[906], choć pojawiły się także (zdecydowanie mniej liczne) głosy poparcia[907].

Zwolennicy wskazywali, że proponowana reguła dąży do zapewnienia poszkodowanym należytej sprawiedliwości, zmniejszając ryzyko otrzymania odszkodowania o nieodpowiedniej i niesatysfakcjonującej wysokości w świetle społecznego i ekonomicznego kontekstu miejsca ich zwykłego pobytu[908].

Natomiast oponenci utrzymywali, że argumentacja Parlamentu była niespójna, przede wszystkim z racji tego, że nie dokonano w proponowanym przepisie rozróżnienia między roszczeniami kierowanymi wobec sprawców szkód, a roszczeniami kierowanymi bezpośrednio do ubezpieczycieli. Jak wskazano powyżej, proponowane zmiany poparto brzmieniem dyrektyw komunikacyjnych. Trudno było jednak przyjąć, w jaki sposób przepisy dotyczące ubezpieczeń mogłyby uzasadniać treść norm kolizyjnych w sporze, w którym żadna ze stron nie jest zakładem ubezpieczeń. Ponadto, właściwość prawa miejsca zwykłego pobytu poszkodowanego odnosiła się jedynie do szkód na osobie. Sądy miejsca zwykłego pobytu poszkodowanego i tak musiałyby stosować prawo obce we wszystkich innych kwestiach, a przede wszystkim w kwestii odpowiedzialności, co doprowadziłoby do tego, że osoby, które poniosły zarówno szkodę na osobie, jak i szkodę majątkową, musiałyby rozpatrywać swoje roszczenia w ramach dwóch różnych systemów prawnych. Podnoszono także, że proponowane rozwiązanie może być trudne do stosowania w praktyce, w szczególności w sytuacji wypadków angażujących wiele podmiotów. W propozycji Parlamentu nie przedstawiono również uzasadnienia, dlaczego wypadki drogowe należy traktować odmiennie od wszelkich innych rodzajów czynów niedozwolonych i dlaczego w związku z tym wymagają one odrębnej regulacji[909].

---

[905] Zob. *Projekt Parlamentu z 2005 r., Amendment 26*, s. 20.
[906] Zob. np. A. Malatesta, *The Law Applicable to Traffic Accidents*, s. 85; K. Ludwichowska, *Problematyka kolizyjna roszczeń…*, s. 126; J. von Hein, *Something Old and Something Borrowed…*, s. 1691.
[907] M. Bona, *Personal Injuries…*, s. 266-267; O. Boskovic, *Le domaine de la loi applicable*…, s. 183. W polskiej doktrynie trafność projektu wskazywał M. Fras, *Właściwość sądu…*, s. 167.
[908] Zob. M. Bona, *Personal Injuries…*, s. 267. Krytykował on jednak ograniczenie przepisu do poszkodowanych w wyniku wypadków drogowych – zob. *ibidem,* s. 268; A. Saggerson, *All Change for Rome II…*, s. 165.
[909] J. Papettas, *The Law Applicable…*, s. 44; A. Staudinger, *Rome II and Traffic Accidents*, s. 65.

Wskazywano również, że proponowane rozwiązanie jest trudne do pogodzenia z postulatem zapewnienia przewidywalności prawa właściwego. Twierdzono, że stało ono w sprzeczności z koniecznością zapewnienia równowagi interesów stron wprowadzając nieuzasadnione faworyzowanie interesów poszkodowanych, co jest szczególnie nieuzasadnione w sytuacji wypadku drogowego, gdyż zachowanie sprawcy jest często niedbałe, ale nie umyślne, a zatem ma on uzasadnione prawo do uwzględnienia jego interesów[910]. Równowaga interesów stron byłaby zagrożona również z tego względu, że wprowadzenie tego przepisu doprowadziłoby do tego, że „niemal każdy kierowca" byłby narażony na ryzyko zapłaty odszkodowania, którego wysokości trudno rozsądnie przewidzieć[911]. Wskazywano przykładowo, że w sytuacji, gdy niemiecki kierowca potrąci pieszego w Irlandii, nie jest zaskoczeniem, że wysokość odszkodowania zostanie ustalona według prawa irlandzkiego. Jednakże w przypadku, gdy pieszy okaże się amerykańskim turystą, niemiecki kierowca mógłby być zobowiązany do zapłaty znacznie wyższego „amerykańskiego" odszkodowania[912].

Krytycy propozycji Parlamentu wskazywali również, że w przeciwieństwie do postulowanej przez Parlament właściwości prawa miejsca zwykłego pobytu poszkodowanego, zasada *legis loci damni* zapewnia wystarczający poziom pewności w zakresie prawa właściwego i uwzględnia uzasadnione oczekiwania stron. Kierowca decydujący się na prowadzenie pojazdu w określonym kraju może liczyć się z tym, że będzie podporządkowany obowiązującemu tam prawu. Z kolei poszkodowany w uzasadniony sposób liczyć się może z właściwością prawa państwa, na terenie którego zdecydował się przebywać. Tak więc, w przypadku właściwości *legis loci damni* równowaga pomiędzy stronami zostałaby zachowana, gdyż właściwość prawa odnosi się do miejsca, w którym obie strony zdecydowały się przebywać[913]. Przyznawano jednak, że argument ten znacznie osłabia fakt, że rozważania te mogą mieć znaczenie jedynie w kontekście spraw w konfiguracji poszkodowany-sprawca. Natomiast ubezpieczeni sprawcy odgrywają zasadniczo ograniczoną rolę w procesie wynagradzania szkód, bowiem odpowiedzialność spoczywa zwykle na ubezpieczycielu[914].

---

[910] A. Malatesta, *The Law Applicable to Traffic Accidents*, s. 98.
[911] A. Staudinger, *Rome II and Traffic Accidents*, s. 64.
[912] J. von Hein, *Article 4 and Traffic Accidents…*, s. 161. W podobnym tonie w kontekście wypadków z udziałem autonomicznych pojazdów: M. Świerczyński, Ł. Żarnowiec, *Prawo właściwe…*, s. 126; M. Pazdan, M. Jagielska, W. Kurowski, M. Świerczyński, M.-A. Zachariasiewicz, M. Zachariasiewicz, Ł. Żarnowiec, *W odpowiedzi na ankietę skierowaną do państw członkowskich…*, s. 171.
[913] J. Papettas, *The Law Applicable…*, s. 129-130.
[914] *Ibidem*, s. 130.

Wskazywano również, że omawiana propozycja mogłaby być mniej korzystna dla poszkodowanych pochodzących z mniej zamożnych państw członkowskich UE, którzy ponieśli szkodę wskutek wypadku mającego miejsce w zamożniejszym państwie członkowskim UE. W takim przypadku właściwość prawa miejsca ich zwykłego pobytu oznacza niższe odszkodowanie[915]. Uwzględniając powyższą kwestię zaproponowano, wspomniane już rozwiązanie pozwalające na odstąpienie od stosowania prawa właściwego miejsca zwykłego pobytu poszkodowanego, w przypadku, gdy byłoby to niekorzystne dla poszkodowanego. Sąd właściwy miałby więc możliwość „korekcji" rozwiązań, które uznałby za niesłuszne.

Propozycja ta budziła zastrzeżenia z dwóch względów. Wskazanie prawa właściwego w oparciu ocenę treści prawa merytorycznego jest trudne do zaakceptowania z perspektywy podstawowych zasad europejskiego prawa prywatnego międzynarodowego, które opiera się poszukiwaniu prawa właściwego w oparciu o neutralne łączniki, dążąc tym samym do zapewnienia sprawiedliwości kolizyjnoprawnej. Powyższe byłoby również niełatwe do pogodzenia z jedną z naczelnych zasad rozporządzenia, tj. dążeniem do zwiększenia pewności prawa[916].

Stosowanie innego prawa właściwego do określania zasad odpowiedzialności, a innego do oceny wysokości odszkodowania spowodowałoby mieszanie różnych reżimów odpowiedzialności i kompensacji, co rodziłoby ryzyko zaistnienia niespójnych rezultatów[917]. Konieczność stosowania jednolitego prawa do zasad odpowiedzialności i ustalania wysokości odszkodowania wynika bowiem z potrzeby przeprowadzenia całościowej oceny stanu faktycznego z perspektywy całego systemu prawa właściwego[918]. Poszczególnych aspektów czynu niedozwolonego nie można uznać za niezależne od siebie. Tworząc część jednego spójnego systemu są one przecież ściśle powiązane[919]. To właśnie z tego względu rozp. Rzym

[915] A. Staudinger, *Rome II and Traffic Accidents*, s. 64.
[916] J. von Hein, *Article 4 and Traffic Accidents…*, s. 162.
[917] J. Papettas, *The Law Applicable…*, s. 131; Tak w kontekście prawa angielskiego po wyroku ws. *Harding v. Wealands* – zob. P. Beaumont, Z. Tang, *Classification of Delictual Damages…*, s. 133.
[918] W tym kontekście w doktrynie przytaczano przykład Anglika ubiegającego się o odszkodowanie w Hiszpanii. Z uwagi na ograniczenia w wysokości odszkodowań w prawie hiszpańskim możliwa byłaby sytuacja, w której uzyskałby on świadczenie niższe od tego, które uzyskałby w państwie swojego zwykłego pobytu. Niemniej jednak odpowiedzialność za wypadki drogowe w prawie hiszpańskim oparta jest na zasadzie ryzyka. W Anglii zaś na zasadzie winy, więc uzyskanie odszkodowania przed sądem angielskim może, przynajmniej w teorii okazać się trudniejsze. Zaprezentowany przykład uwidacznia więc niesymetryczność spowodowaną fragmentaryzacją prawa właściwego, co w pierwszej sytuacji daje rezultat w postaci odpowiedzialności na zasadzie ryzyka z wysokim odszkodowaniem, zaś w drugiej zastosowanie odpowiedzialności na zasadzie winy z niskim odszkodowaniem – zob. J. Papettas, *The Law Applicable…*, s. 121.
[919] A. Mills, *The Application of Multiple Laws…*, s. 146. Zob. również Ph. Kozyris, *Rome II: Tort Conflicts on the Right Track…*, s. 477.

II zostało oparte na zasadzie jednolitości statutu deliktowego, który ma możliwie szeroki zakres, jednocześnie sceptycznie odnosząc się do *dépeçage*[920].

2.3.3.5. Propozycja Parlamentu a wpływy amerykańskiego prawa kolizyjnego

Wydaje się jednak, że krytyka rozwiązań z projektu z 2005 r. ma nieco inny, szerszy kontekst. Wynika to z tego, że omawiana propozycja Parlamentu była inspirowana rozwiązaniami amerykańskiego prawa kolizyjnego. Wskazanie prawa właściwego nie w oparciu o neutralne normy kolizyjne, a raczej poprzez porównanie wchodzących w grę praw merytorycznych (tzw. *policy-orientation*) stanowi jedno z rozwiązań, które wywodzących się z amerykańskiej rewolucji kolizyjnej (w szczególności doktrynie *better law approach*)[921].

Powyższa debata obrazuje różnice między europejskim a amerykańskim prawem prywatnym międzynarodowym. W Europie przeważa bowiem dążenie do osiągnięcia sprawiedliwości w rozumieniu kolizyjnoprawnym, zaś po drugiej stronie Atlantyku w procesie ustalania prawa właściwego dopuszczalne jest uwzględnianie treści prawa merytorycznego, co ma sprzyjać osiągnięciu rozstrzygnięciu sprawy w sposób „materialnie sprawiedliwy"[922].

Z punktu widzenia sawiniańskiego paradygmatu, na którym oparte jest europejskie prawo prywatne międzynarodowe, uwzględnianie treści prawa merytorycznego w procesie ustalania prawa właściwego i stosowanie tego, które byłoby najbardziej korzystne dla jakiegoś podmiotu (w tym przypadku poszkodowanego) jest niedopuszczalne[923]. W literaturze zwraca się również uwagę, że poszukiwanie prawa właściwego w oparciu o ocenę norm merytorycznych jest znacznie bardziej ułatwione w amerykańskim systemie, niż w państwach europejskich. Decydujące w tym zakresie są bowiem względy praktyczne, gdyż prawo amerykańskie ukształtowane zostało przez wspólne dziedzictwo *common law*, co sprawia, że obowiązuje tam w miarę jednolity system edukacji sędziów. Szczególnie istotnym czynnikiem jest również brak bariery językowej[924].

Jak wskazano, w propozycji Parlamentu zaproponowano również rozszczepienie statutu deliktowego i poddanie jego poszczególnych kwestii, tj. zasad odpowiedzialności oraz

---

[920] J. von Hein, *Article 4 and Traffic Accidents…*, s. 160; J. Papettas, *The Law Applicable…*, s. 119.
[921] J. von Hein, *Something Old and Something Borrowed…*, s. 1685-1692; *idem*, *Of Older Siblings and Distant Cousins…*, s. 465.
[922] A. Mills, *The Application of Multiple Laws…*, s. 138.
[923] J. von Hein, *Article 4 and Traffic Accidents…*, s. 162; J. Papettas, *The Law Applicable…*, s. 130. Por. np. orzeczenie słoweńskiego Sądu Konstytucyjnego (Ustavno sodišče Republike Slovenije), w którym stwierdzono, że zastosowanie chorwackiego prawa właściwego nie ma charakteru dyskryminującego, nawet jeśli mogło prowadzić do przyznania niższego odszkodowania. Nie stanowi to powodu do zmiany wyroku zasądzającego odszkodowanie – zob. wyrok Ustavno sodišče Republike Slovenije z 16.12.2009, No. Up-1802/08, cyt. za: J. Kramberger Škerl, A. Galič, *Slovenia* [w:] E. Guinchard (red.), *Rome I and Rome II…*, s. 547.
[924] J. von Hein, *Article 4 and Traffic Accidents…*, s. 162.

wysokości odszkodowania właściwości innych praw. Choć w doktrynie europejskiej znaleźć można pogląd wskazujący na konieczność stworzenia odrębnej kategorii kolizyjnoprawnej szkody, która uzasadniałaby przyjęcie specjalnych łączników dla kwestii jej naprawnienia[925], to wydaje się, że propozycja rozszczepienia statutu wypadkowego zawarta w projekcie Parlamentu również była zapożyczeniem z amerykańskiego prawa kolizyjnego.

Zasadniczo w europejskim prawie prywatnym międzynarodowym, w szczególności na tle zobowiązań pozaumownych dąży się do jedności statutu unikając jego rozszczepienia w aspekcie przedmiotowym (*dépeçage*). Prawo właściwe zostaje wskazane dla „całości" czynu niedozwolonego, a nie konkretnej kwestii, z których się składa. Natomiast w systemie amerykańskim, wskutek zmian wprowadzonych amerykańską rewolucją kolizyjną, ocenia się poszczególne kwestie osobno, co niekiedy wiąże się z właściwością odmiennych praw części składowych deliktu (tzw. *issue-by-issue analysis*)[926]. Powyższe wciąż stanowi jedną z kluczowych rozbieżności między amerykańskim a europejskim prawem kolizyjnym[927].

Niektórzy autorzy wskazują więc, że odrzucenie projektu autorstwa Parlamentu oznaczało w istocie odrzucenie dorobku amerykańskiej rewolucji kolizyjnej[928].

2.3.4. Rozwiązanie przyjęte w rozp. Rzym II

Stanowisko Komisji w kwestii omówionych powyżej poprawek zaproponowanych przez Parlament było sceptyczne i nie zostało ostatecznie przyjęte[929]. Pozostałością po proponowanych przez Parlament modyfikacjach i próbą załagodzenia potencjalnie niekorzystnej sytuacji poszkodowanych w wypadkach drogowych jest motyw 33 rozp. Rzym II. Stanowi on, że zgodnie z obowiązującymi krajowymi przepisami dotyczącymi odszkodowania przyznawanego ofiarom wypadków drogowych przy ustalaniu wysokości odszkodowania w przypadku szkody na osobie, jeżeli wypadek miał miejsce w innym państwie niż zwykłe miejsce pobytu ofiary, sąd rozpatrujący sprawę powinien uwzględnić wszelkie

[925] Zdaniem O. Boskovic kwestia naprawienia szkody powinna być traktowana w sposób odrębny od kwestii odpowiedzialności. Prawo właściwe dla naprawienia szkody powinno być zasadniczo wskazywane przez strony. W przypadku braku dokonania wyboru, naprawienie szkody podlegałoby prawu miejsca, w którym orzeczenie wywołałoby skutki, co w sprawach dotyczących czynów niedozwolonych zasadniczo pokrywa się z miejscem zwykłego pobytu poszkodowanego – zob. O. Boskovic, *La réparation du préjudice en droit international privé*, Paris 2003, s. 350-351, nb 415. Inni autorzy raczej sceptycznie odnosili się do zastosowania tego rozwiązania w sprawach dotyczących odpowiedzialności pozaumownej wynikającej z wypadków drogowych – zob. N. Ciron, op. cit., s. 351-357, nb 528-537.

[926] S.C. Symeonides, *The American Choice-of-law Revolution…*, s. 102-103.

[927] E. Korkmaz, *op. cit.*, s. 225-226.

[928] A. Mills, *The Application of Multiple Laws…*, s. 152.

[929] Wskazywano, że rozwiązanie znacznie odbiegające od prawa obowiązującego w państwach członkowskich nie może zostać przyjęte bez uprzedniej dogłębnej analizy. Postulowano więc, aby kwestia ta została szczegółowo rozpatrzona w sprawozdaniu ze stosowania rozporządzenia z art. 30 finalnej wersji rozporządzenia – zob. *Zmieniony Projekt Komisji z 2006 r.*, s. 4.

istotne okoliczności dotyczące danego poszkodowanego, w tym w szczególności rzeczywiste koszty pomocy lekarskiej i opieki powypadkowej.

Uregulowanie tej kwestii miało na celu zaakcentowanie konieczności uwzględniania przez sąd różnic w poziomie życia w poszczególnych państwach członkowskich przy ustalaniu wysokości odszkodowania w przypadku poszkodowanego mającego miejsce zwykłego pobytu za granicą[930]. Sądy powinny więc mieć na uwadze to, że np. koszty opieki medycznej, przebudowy pomieszczeń w przypadku niepełnosprawności poszkodowanego mogą różnić się wysokością, jeśli ofiara ma miejsce zwykłego pobytu w innym państwie. Orzekając w kwestii odszkodowania muszą więc uwzględniać powyższe czynniki, gdyż powinno mieć ono na celu pełne zrekompensowanie szkody poszkodowanemu[931].

Konieczność uwzględniania istotnych okoliczności dotyczących poszkodowanego przy ustalaniu wysokości odszkodowania w przypadku szkody na osobie przyjęła w rozporządzeniu formę motywu. Wątpliwości budzi więc jego wiążący charakter[932]. W związku z tym niektórzy z autorów kwestionują jego przydatność i wskazują, że motyw, jako odnoszący się do kwestii faktycznych a nie prawnych, stanowi jedynie wskazówkę przy interpretacji rozporządzenia[933]. Inni twierdzą, że motyw rozporządzenia to nie więcej niż „życzenie" ze strony projektodawców[934].

Podkreśla się również, że nawet w przypadku, gdy sądy są zdeterminowane w pełni skompensować szkodę „zagranicznego" poszkodowanego, przepisy prawa właściwego dotyczące reguły kompensacji szkód mogą uniemożliwiać przyznanie odszkodowania w wysokości oszacowanej w myśl motywu 33 rozporządzenia. Jako przykład w doktrynie podaje się prawo hiszpańskie zawierające limity odszkodowawcze (tzw. *baremes tables*)[935]. Krytyka odnosi się również do ograniczenia motywu jedynie do poszkodowanych w wypadkach drogowych, gdyż poszkodowani wskutek innych zdarzeń w równym stopniu zasługują na

[930] M. Świerczyński, *Komentarz do art. 15* [w:] M. Pazdan (red.), *Rozporządzenie (WE) Nr 864/2007…*, nb 17; A. Saggerson, *All Change for Rome II…*, s. 166.
[931] R. Plender, M. Wilderspin, *The European Private International Law…*, s. 465-466, nb 16-053; A. Dickinson, *The Rome II Regulation…*, s. 580, nb 14.31.
[932] Zob. np. N. Joubert, *Les règles de conflit spéciales…*, s. 61-62.
[933] I. Bach, *Art. 15* [w:] P. Huber (red.), *Rome II Regulation…*, s. 348, nb 15. Możliwość uwzględniania również okoliczności prawnych zdaje się dopuszczać S.C. Symeonides – zob. S.C. Symeonides, *Rome II and Tort Conflicts…*, s. 183. Autor ten sugerował również, że w świetle celu rozp. Rzym II, zawartym w motywie 14, tj. potrzeby zapewnienia sprawiedliwości w indywidualnych przypadkach, przy poszukiwaniu powiązań istotnych z punktu widzenia stosowaniu klauzuli najściślejszego związku, z uwagi na brzmienie motywu 33, należy również mieć na uwadze potrzebę odpowiedniego zadośćuczynienia ofiarom wypadków drogowych – zob. S.C. Symeonides, *Rome II and Tort Conflicts…*, s. 205-206. Krytycznie na temat tego stanowiska – zob. A. Dickinson, *The Rome II Regulation…*, s. 128-129, nb 3.26.
[934] A. Rushworth, *Remedies…*, s. 209.
[935] *Ibidem*; J. Papettas, *The Law Applicable…*, s. 120-121.

ochronę[936]. Inni słusznie wskazują, że motyw 33 rozp. Rzym II wprowadza brak pewności co do ustalania wysokości odszkodowania, gdyż trudno przewidzieć w tej kwestii podejście judykatury[937].

Wprowadzone rozwiązanie ocenić należy jako pożądane z punktu widzenia ochrony poszkodowanych, choć niewątpliwie niewystarczające, gdyż trudno jest mówić o nim jako o gwarancji zapewnienia im ochrony, bowiem uwzględnianie wskazówki interpretacyjnej zawartej w motywie 33 rozp. Rzym II zależy ostatecznie od sądu. Z całą pewnością nie niweluje on całkowicie ryzyka otrzymania zaniżonego odszkodowania[938].

Sądy państw członkowskich podchodzą do omawianej kwestii w zróżnicowany sposób. Orzecznictwo angielskie sprzed brexitu dostarcza przykładów ustalania wysokości odszkodowania na podstawie polskiego prawa właściwego z jednoczesnym uwzględnieniem kosztów życia w Wielkiej Brytanii, tak aby zasądzić większą kwotę w porównaniu z polskim standardem[939]. Również we włoskim orzecznictwie odwołano się do tej reguły w sprawie wypadku drogowego mającego miejsce na Węgrzech, w którym ucierpiała mieszkanka Włoch. Sąd wskazał, że zastosowanie ma prawo węgierskie, jednak kwota odszkodowania ustalona została zgodnie z włoską praktyką[940].

Wydaje się więc, że mechanizm przewidziany w motywie 33 rozp. Rzym II nie chroni w sposób wystarczający poszkodowanych w transgranicznych wypadkach drogowych. Niektórzy autorzy zapewnienie wystarczającej ochrony poszkodowanym upatrują we wprowadzeniu do prawa europejskiego specjalnych przepisów bezwzględnie

---

[936] S.C. Symeonides, *Rome II and Tort Conflicts…*, s. 206.
[937] J. Papettas, *The Law Applicable…*, s. 121.
[938] R. Plender, M. Wilderspin, *The European Private International Law…*, s. 465-466, nb 16-053.
[939] Zob. wyroki High Court of Justice (Queen's Bench Division) z 12.02.2016 ws. *Syred v. PZU* [2016] EWHC 254 QB oraz z 13.07.2016 ws. *XP v. Compensa Towarzystwo* [2016] EWHC 1728 QB, cyt. za: P. Stone, *Stone on Private International Law…*, s. 560-561, nb 17-86.
[940] Wyrok Tribunale di Modena z 4.12.2015, Pluris. Warto również przytoczyć wyrok sądu w Bolonii, który dotyczył odpowiedzialności za szkodę poniesioną przez dziecko (mające miejsce zwykłego pobytu w Rumunii) na skutek wypadku, który miał miejsce w Rumunii, spowodowanego przez obywatela Rumunii, który miał miejsce zwykłego pobytu we Włoszech. W sprawie zastosowanie miało prawo rumuńskie (art. 4 ust. 1 rozp. Rzym II). Orzekając o kwestii odszkodowania wskazano, że właściwość prawa rumuńskiego nie wyklucza możliwości odwołania się do tabel sporządzonych przez trybunał w Mediolanie, którymi kierują sądy włoskie przy ocenie tego rodzaju szkód. Po uwzględnieniu przyczynienia się poszkodowanego do wystąpienia szkody wskazano, że odszkodowanie należne poszkodowanemu powinno co do zasady wynosić około 25.000 euro. Sąd uznał jednak, że obliczona w ten sposób kwota musi zostać zmniejszona, aby uwzględnić fakt, że środowisko społeczno-gospodarcze i koszty utrzymania, które posłużyły jako standard do stworzenia powyższych tabel, znacznie różniły się między Rumunią a Włochami. Ostatecznie przyznano poszkodowanemu odszkodowanie nieznacznie przekraczające 8000 euro. W wyroku brak jest jednak odniesienia do motywu 33 rozp. Rzym II – zob. wyrok Tribunale di Bologna z 17.03.2014, RDIPP 2017, s. 126, cyt. za: P. Frazina, *Italy* [w:] E. Guinchard (red.), *Rome I and Rome II…*, s. 324-325. Autor wskazuje jednak, że jest to pogląd przeciwny wiodącemu dotychczas stanowisku Corte di Cassazione (włoskiemu Sądowi Kasacyjnemu), który wielokrotnie podkreślał, że prawo danej osoby do odszkodowania powinno być egzekwowane niezależnie od jej warunków ekonomicznych, ponieważ w przeciwnym razie mogłoby dojść do dyskryminacji.

obowiązujących[941]. Wydaje się jednak, że skuteczniejszym rozwiązaniem w tym zakresie byłaby modyfikacja normy kolizyjnej[942].

2.4. Kwestia zbywalności roszczenia

Art. 8 pkt 5 konw. haskiej z 1971 r. stanowi, że prawo właściwe określa „cesję i dziedziczenie prawa do odszkodowania", zaś wzorowany na nim art. 15 lit. e) rozp. Rzym II wspomina o „kwestii zbywalności roszczenia o naprawienie szkody, w tym dopuszczalność jego dziedziczenia".

Przepisy odnoszą się do kwestii zbywalności prawa do odszkodowania (roszczenia o naprawienie szkody), tak więc prawo właściwe decyduje o dopuszczalności i warunkach jego zbywalności *inter vivos* (tj. na podstawie umowy czy też z mocy prawa np. w drodze przelewu, cesji wierzytelności)[943].

Należy mieć jednak na uwadze, że prawo właściwe reguluje jedynie kwestię tego, czy i na jakich warunkach można dokonać zbywalności roszczenia, a nie tego, jak należy dokonać przeniesienia tego prawa[944]. Jest to bowiem osobne zagadnienie, regulowane przez prawo właściwe dla danego stosunku prawnego[945]. Przykładowo w przypadku zbycia prawa na mocy cesji umownej, prawo właściwe zostanie wskazane na podstawie norm kolizyjnych zawartych w art. 14 ust. 1 rozp. Rzym I[946]. Z kolei prawo właściwe dla subrogacji ustawowej (*cessio legis*) wskazane zostanie na podstawie art. 19 rozp. Rzym II[947].

Statut deliktowy rozstrzygać będzie również o przenaszalności roszczenia w drodze innych zdarzeń prawnych, np. o dopuszczalności dziedziczenia roszczenia o naprawienie szkody oraz o tym, czy obowiązek odszkodowawczy przechodzi na spadkobierców osoby odpowiedzialnej. Jednakże, to *lex sucessionis* reguluje to, w jaki sposób będzie przebiegać

---

[941] Zob. A. Mills, *The Application of Multiple Laws…*, s. 147-148: „[t]his, however, seems an unsatisfactory mechanism to achieve such a result. It would be better if the substantive law of damages as part of the applicable law were sophisticated and flexible enough to take into consideration the actual medical expenses incurred or to be incurred by the injured party (…) Perhaps the better solution here lies in the emergence of a 'mandatory rule' of European law, or a rule of European public policy, that damages must be genuinely compensatory for the loss suffered by the injured party, including reasonable medical expenses incurred in a country with which they have a legitimate connection".

[942] Zob. rozdział VI, § 3, pkt 3.3 niniejszego opracowania.

[943] M. Świerczyński, *Komentarz do art. 15* [w:] M. Pazdan (red.), *Rozporządzenie (WE) Nr 864/2007…*, nb 20; *Wniosek Komisji z 2003 r.*, s. 24; G. Palao Moreno, *Art. 15* [w:] U. Mangus, P. Mankowski (red.), *Rome II Regulation…*, s. 547, nb 19

[944] A. Halfmeier, *Art. 15* [w:] G.-P. Calliess, M. Renner (red.), *Rome Regulations…*, s. 776, nb 17; H. Fischer, *op. cit.*, s. 205.

[945] G. Palao Moreno, *Art. 15* [w:] U. Mangus, P. Mankowski (red.), *Rome II Regulation…*, s. 547, nb 19.

[946] I. Bach, *Art. 15* [w:] P. Huber (red.), *Rome II Regulation…*, s. 349, nb 17.

[947] Kwestia ta jest wyłączona z zakresu przedmiotowego konwencji haskiej – zob. rozdział II, § 3, pkt 2.3.2.5 niniejszego opracowania.

dziedziczenie, wskazując krąg spadkobierców i to w jakim zakresie dziedziczą[948]. Kwestią wstępną jest natomiast określenie praw osób trzecich do odszkodowania, czyli ustalenie najbliższych członków rodziny zmarłego, którym przysługiwać może według statutu deliktowego odszkodowanie, a także osób względem których na poszkodowanym ciążył obowiązek alimentacyjny[949].

2.5. Osoby uprawnione do odszkodowania

Art. 8 pkt 6 konw. haskiej z 1971 r. stanowi, że prawo właściwe określa „osoby poszkodowane i uprawnione do odszkodowania"[950], zaś wzorowany na nim art. 15 lit. f) rozp. Rzym II obejmuje „osoby uprawnione do odszkodowania za szkody poniesione osobiście".

Statut wypadkowy rozstrzygnie więc o tym, czy osoba inna niż bezpośredni poszkodowany w wypadku jest uprawniona do odszkodowania za szkody poniesione w następstwie szkody poniesionej przez bezpośrednio poszkodowanego[951]. Chodzi więc o osobę, którą dotknęły skutki naruszenia w postaci wypadku drogowego, mimo że nie brała udziału bezpośrednio w zdarzeniu (fr. *dommage par ricochet*, ang. *secondary dammage*)[952]. Może mieć ona postać krzywdy w postaci bólu wywołanego śmiercią członka rodziny lub osoby najbliższej, a także szkody finansowej najczęściej doznanej przez dzieci lub małżonka osoby zmarłej. Będą to więc zarówno przypadki dochodzenia zadośćuczynienia zarówno w związku ze śmiercią osoby najbliższej czy też doznaniem przez nią ciężkiego nieodwracalnego uszczerbku na zdrowiu (ang. *pain and suffering*), jak również inne roszczenia związane z pogorszeniem się sytuacji materialnej, czyli np. roszczeń dzieci bezpośrednio poszkodowanych w wyniku śmierci rodzica[953].

Od treści prawa właściwego zależeć będzie również to, czy osoba prawna może być w kręgu osób uprawnionych do skierowania tego typu roszczenia[954]. Natomiast istnienie stosunku, od którego uzależnione jest powstanie roszczenia przysługującego osobie bliskiej np.

---

[948] M. Świerczyński, *Komentarz do art. 15* [w:] M. Pazdan (red.), *Rozporządzenie (WE) Nr 864/2007…*, nb 21; G. Palao Moreno, *Art. 15* [w:] U. Mangus, P. Mankowski (red.), *Rome II Regulation…*, s. 547, nb 19; E. Essén, *Raport wyjaśniający*, s. 30; *Wniosek Komisji z 2003 r.*, s. 24; H. Batiffol, *La onzième session…*, s. 235.
[949] M. Świerczyński, *Komentarz do art. 15* [w:] M. Pazdan (red.), *Rozporządzenie (WE) Nr 864/2007…*, nb 21.
[950] W literaturze przedmiotu wyrażono zastrzeżenia do polskiego tłumaczenia art. 8 pkt 6 konw. haskiej z 1971 r. jako nieoddającego istotnego sensu przepisu – zob. M. Pilch, *Prawo właściwe dla zadośćuczynienia za śmierć osoby bliskiej…*, s. 57.
[951] *Wniosek Komisji z 2003 r.*, s. 24.
[952] A. Halfmeier, *Art. 15* [w:] G.-P. Calliess, M. Renner (red.), *Rome Regulations…*, s. 776, nb 18; H. Fischer, *op. cit.*, s. 204.
[953] *Wniosek Komisji z 2003 r.*, s. 24; E. Essén, *Raport wyjaśniający*, s. 31; M. Świerczyński, *Komentarz do art. 15* [w:] M. Pazdan (red.), *Rozporządzenie (WE) Nr 864/2007…*, nb 24; I. Bach, *Art. 15* [w:] P. Huber (red.), *Rome II Regulation…*, s. 349-350, nb 19.
[954] E. Essén, *Raport wyjaśniający*, s. 31; M. Świerczyński, *Komentarz do art. 15* [w:] M. Pazdan (red.), *Rozporządzenie (WE) Nr 864/2007…*, nb 23.

stosunku pokrewieństwa, obowiązku alimentacyjnego stanowi kwestię wstępną będącej odrębnym stosunkiem prawnym, dla którego prawo właściwe należy wskazać na podstawie odpowiedniej normy kolizyjnej[955]. Odrębnym zagadnieniem jest natomiast problematyka prawa właściwego dla roszczeń osób pośrednio poszkodowanych[956].

2.6. Odpowiedzialność za czyny innych osób

Art. 8 pkt 7 konw. haskiej z 1971 r. stanowi, że prawo właściwe określa „odpowiedzialność przełożonego za czyny podwładnego oraz pracodawcy za czyny pracownika", zaś wzorowany na nim art. 15 lit. g) rozp. Rzym II wspomina o „odpowiedzialności za czyny innych osób".

Statut wypadkowy obejmuje więc kwestię odpowiedzialności za cudze czyny, a więc istnienie i zakres odpowiedzialności osoby, której przypisuje się odpowiedzialność za czyn bezpośredniego sprawcy. Określi więc przykładowo, czy osoby zobowiązane do nadzoru nad innymi osobami odpowiadają za szkody przez nie wyrządzone, a także czy osoba kierująca działaniami drugiej osoby jest odpowiedzialna za szkody wyrządzone przy wykonywaniu tych działań[957].

Powyższe rozwiązanie sprawia, że odpowiedzialność bezpośredniego sprawcy i osoby, która ponosi odpowiedzialność za jego czyn podlega zasadniczo jednemu prawu właściwemu. Kwestia ta nie jest bowiem oceniana w oparciu o wskazania statutu stosunku łączącego te podmioty (np. wynikającego z umowy o pracę), gdyż podlega statutowi deliktowemu[958].

W raporcie wyjaśniającym do konw. haskiej z 1971 r. wskazano, że nawet w przypadku, gdy pasażer samochodu nie posiada umiejętności jego prowadzenia nie oznacza, że nie będzie on uznawany za przełożonego kierowcy, jeżeli kierowca podlega jego zwierzchnictwu. Wskazano również, że stosunek podporządkowania ma również miejsce w przypadku, gdy pozwanym jest ojciec za czyny swojego dziecka, które prowadziło należący do niego samochód. Z drugiej strony, osoba powierzająca swój pojazd innej osobie w celu jego przyszłej sprzedaży nie może zostać uznana za przełożonego i w konsekwencji nie może być uznana za odpowiedzialną za szkodę powstałą np. w momencie jazdy testowej. Podobnie, co zrozumiałe, właściciel samochodu zlecający naprawę swojego samochodu mechanikowi nie będzie uznany za przełożonego mechanika oraz innych pracowników warsztatu[959].

---

[955] Na ten temat – zob. M. Czepelak, *Międzynarodowe prawo zobowiązań…*, 367-369. Zob. również wyroki SN: z 22.03.2002, I CKN 1137/99, LEX nr 55234; z 19.12.2003, III CK 155/02, LEX nr 106637.
[956] Zob. rozdział III, § 3, pkt 4 niniejszego opracowania.
[957] M. Czepelak, *Międzynarodowe prawo zobowiązań…*, 369-370; *Wniosek Komisji z 2003 r.*, s. 24.
[958] K. Paculła, *Wybór prawa…*, s. 253-254.
[959] E. Essén, *Raport wyjaśniający*, s. 32.

Należy również dodać, że nas tle rozp. Rzym II zagadnienie czy spółka ponosi odpowiedzialność za działania swoich pracowników również wchodzi w zakres *legis causae*, ponieważ nie jest to kwestia stosunków wewnętrznych spółki, która byłaby wyłączona zgodnie z art. 1 ust. 2 lit. d) rozp. Rzym II[960].

Kluczowym dla powstania tego typu odpowiedzialności jest zazwyczaj istnienie szczególnego stosunku między sprawcą a osobą odpowiedzialną. W przypadku, gdy stosunek ten ma charakter prawny (np. w postaci umowy czy podległości służbowej) to podlega on odrębnie ustalanemu statutowi i określonemu dla nich prawu właściwemu, który wówczas staje się kwestią wstępną ustalaną na podstawie odrębnych norm kolizyjnych. W przypadku, gdy stosunek ten ma charakter faktyczny, koniecznym będzie ustalenie podległości na podstawie kryteriów faktycznych. Podobnie, kwestię wstępną stanowić będzie to, czy w danej sytuacji istniał obowiązek nadzoru. Statutowi deliktowemu będą natomiast podlegać wymogi odpowiedzialności jednej osoby za zachowanie drugiej, w szczególności konieczny stosunek między nimi osobami oraz związek tego stosunku z danym zobowiązaniem pozaumownym, tj. ocena czy podwładny wyrządził szkodę w związku z wykonywaniem czynności oraz czy sprawca wymagał nadzoru w konkretnej sytuacji[961].

Jak wskazano konw. haska z 1971 r. oparta została na zasadzie zakładającej, że w przypadku wielości osób uczestniczących w wypadku, to samo prawo jest właściwe dla roszczenia danego poszkodowanego względem wszystkich podmiotów mogących ponosić odpowiedzialność[962]. Wyrazem tej reguły jest również to, że prawo właściwe dla odpowiedzialności bezpośredniego sprawcy będzie zbieżne z prawem właściwym dla odpowiedzialności osoby, która ponosi odpowiedzialność za jego czyn[963].

Inaczej kwestia ta przedstawiać się może na tle rozp. Rzym II, które w pewnych sytuacjach dopuszcza możliwość rozszczepienia statutu deliktowego w aspekcie podmiotowym. Biorąc pod uwagę treść norm kolizyjnych, możliwa jest sytuacja, w której różne prawa właściwe mogą mieć zastosowanie do wynikającej z tego samego zdarzenia odpowiedzialności sprawcy bezpośredniego i odpowiedzialności osoby trzeciej, która odpowiada za jego czyn[964]. Obrazuje to kwestia odpowiedzialności pracownika, który wyrządził szkodę innej osobie przy wykonywaniu obowiązków pracowniczych oraz

[960] A. Halfmeier, *Art. 15* [w:] G.-P. Calliess, M. Renner (red.), *Rome Regulations…*, s. 777, nb 20.
[961] M. Świerczyński, *Komentarz do art. 15* [w:] M. Pazdan (red.), *Rozporządzenie (WE) Nr 864/2007…*, nb 25-28; I. Bach, *Art. 15* [w:] P. Huber (red.), *Rome II Regulation…*, s. 351, nb 23; G. Palao Moreno, *Art. 15* [w:] U. Mangus, P. Mankowski (red.), *Rome II Regulation…*, s. 548, nb 22.
[962] Zob. rozdział III, § 3, pkt 2.3.4 niniejszego opracowania.
[963] E. Essén, *Raport wyjaśniający*, s. 31.
[964] K. Pacuła, *Wybór prawa…*, s. 254-256.

odpowiedzialności jego pracodawcy względem takiej osoby. Tytułem przykładu wskazać można na sytuację, w której pracownik francuskiego przedsiębiorstwa mający miejsce zwykłego pobytu w Belgii, w trakcie pracy wykonywanej na terenie Francji powoduje wypadek drogowy, w którym poszkodowanym zostaje mieszkaniec Belgii. W takiej sytuacji, roszczenie poszkodowanego Belga skierowane do przedsiębiorstwa zatrudniającego sprawcę szkody podlegać będzie prawu francuskiemu (wskazane na podstawie art. 4 ust. 1 rozp. Rzym II), zaś roszczenie wobec sprawcy-pracownika podlegać będzie prawu belgijskiemu (wskazane na podstawie art. 4 ust. 2 rozp. Rzym II). Zróżnicowanie praw właściwych dla odpowiedzialności poszczególnych podmiotów może prowadzić do komplikacji praktycznych, w szczególności w zakresie ewentualnych roszczeń regresowych[965]. Należy więc wskazać, że w takiej sytuacji uzasadnionym może być ustalenie prawa właściwego na podstawie art. 4 ust. 3 rozp. Rzym II.

2.7. Przedawnienie

Art. 8 pkt 8 konw. haskiej z 1971 r. stanowi, że prawo właściwe określa „przedawnienie i prekluzję, łącznie z zasadami dotyczącymi początku biegu przedawnienia lub prekluzji, oraz przerwy lub zawieszenia biegu", zaś wzorowany na nim art. 15 lit. h) rozp. Rzym II reguluje „sposoby wygaśnięcia zobowiązania, przedawnienie i terminy zawite, w tym początek, przerwanie i zawieszenie biegu przedawnienia lub terminu zawitego".

Statut wypadkowy obejmuje więc wszelkie kwestie związane z przedawnieniem i prekluzją, a także sposobami wygaśnięcia zobowiązania. W myśl twórców konw. haskiej z 1971 r., kwestie te należy rozumieć w jak najszerszy sposób[966]. Szeroką interpretację proponuje się również kontekście rozp. Rzym II[967]. Jednolitość prawa właściwego w kwestii odpowiedzialności oraz kwestii przedawnienia i prekluzji sprzyja osiągnięciu pewności prawnej, gdyż w niektórych systemach prawnych *common law* uważano je za kwestie proceduralne regulowane właściwością *legi loci processualis*[968]. Zarówno na tle konw. haskiej z 1971 r., jak i rozp. Rzym II uznano je za kwestie materialne podlegające *legi causae*[969].

W tym kontekście dodać należy, że problem różnych terminów przedawnienia roszczeń dotyczących wypadków drogowych w państwach członkowskich identyfikowany jest jako

---

[965] I. Bach, *Art. 15* [w:] P. Huber (red.), *Rome II Regulation…*, s. 350-351, nb 22; G. Palao Moreno, *Art. 15* [w:] U. Mangus, P. Mankowski (red.), *Rome II Regulation…*, s. 548, nb 22.
[966] E. Essén, *Raport wyjaśniający*, s. 32.
[967] G. Palao Moreno, *Art. 15* [w:] U. Mangus, P. Mankowski (red.), *Rome II Regulation…*, s. 549, nb 23.
[968] Podczas prac nad konw. haską dotyczyło to przede wszystkim prawa angielskiego i kanadyjskiego – zob. H. Fischer, *op. cit.*, s. 205. W kwestii ewolucji prawa angielskiego w tym zakresie – zob. np. A. Dickinson, *The Rome II Regulation…*, s. 587-588, nb 14.48.
[969] M. Świerczyński, *Komentarz do art. 15* [w:] M. Pazdan (red.), *Rozporządzenie (WE) Nr 864/2007…*, nb 29; I. Bach, *Art. 15* [w:] P. Huber (red.), *Rome II Regulation…*, s. 351, nb 24; E. Essén, *Raport wyjaśniający*, s. 32-33; G. Palao Moreno, *Art. 15* [w:] U. Mangus, P. Mankowski (red.), *Rome II Regulation…*, s. 549, nb 23.

jedno z głównych wyzwań z perspektywy praktyki dochodzenia roszczeń wynikających z transgranicznych wypadków drogowych[970]. W doktrynie wysuwano różne propozycje jego rozwiązania motywowane dążeniem do zwiększenia ochrony poszkodowanych, zakładające również modyfikację norm kolizyjnych. Postulowano m.in. wprowadzenie zmian do rozp. Rzym II polegających na wprowadzeniu kumulatywnego łącznika dla okresów przedawnienia, zgodnie z którym pozwany mógłby powoływać się na zarzut przedawnienia jedynie w przypadku, gdy roszczenie jest przedawnione jednocześnie na podstawie prawa właściwego (*lex causae*), jak również na podstawie prawa jego miejsca zwykłego pobytu[971]. Inne wysuwane dotychczas propozycje dotyczą zmian poziomie prawa materialnego, które zmierzają do zniwelowania rozbieżności polegając na harmonizacji minimalnych okresów oraz zasad dopuszczalnego przedłużenia i zawieszenia okresów[972]. Zagadnienie jest przedmiotem uwagi prawodawcy europejskiego, ale wciąż daleko jest do przyjęcia konkretnych rozwiązań w tym zakresie[973].

[970] Przegląd regulacji niektórych państw europejskich w kwestii przedawnienia – zob. D. Maśniak, *Transgraniczny system ochrony…*, s. 349-355

[971] Postulowana zmiana wzorowana była na normie kolizyjnej dotyczącej ważności umowy ze względu na formę z art. 11 rozp. Rzym II – zob. T. Kadner Graziano, *Short Limitation Periods In Cross-Border Liability Cases. No solution yet (de lege lata) but five options for action (de lege ferenda). Reflections following the ECJ judgment in the case da Silva Martins v. Dekra Claims of 31 January 2019*, YPIL 2020/2021, Vol. XX, s. 427-429.

[972] D. Maśniak, *Transgraniczny system ochrony…*, s. 352; T. Kadner Graziano, *Short Limitation Periods…*, s. 429-432

[973] W 2017 r. Parlament Europejski zlecił opracowanie raportu na temat możliwych zmian legislacyjnych w kwestii harmonizacji prawa w kwestii okresów przedawnienia dla transgranicznych wypadków drogowych – zob. *Limitation periods for road traffic accidents, European Added Value Assessment* with Annex: J. Papettas, M. Bona, *EU Harmonisation of Limitation Periods for Claims Arising out of Cross-Border Road Traffic Accidents*, Brussels 2016. Następnie Parlament Europejski przyjął rezolucję zawierającą zalecenia dla Komisji odnoszące się do harmonizacji prawa w kwestii okresów przedawnienia dla transgranicznych wypadków drogowych – zob. *European Parliament resolution of 4 July 2017 with recommendations to the Commission on limitation periods for traffic accidents (2015/2087(INL)) with Annex: Recommendations for a directive of the European Parliament and the Council of on Common Limitation Periods for Cross Border Road Traffic Accidents*. Rezolucja zawierała jako załącznik gotowy tekst dyrektywy, którą Komisja miała przedstawić jako wniosek ustawodawczy. Dyrektywa miałaby na celu ustanowienie minimalnych standardów przedawnienia roszczeń o odszkodowanie za szkody na osobie i szkody majątkowe powstałych w związku z transgranicznym ruchem pojazdów mechanicznych. W odpowiedzi na rezolucję Parlamentu Europejskiego, Komisja oświadczyła, że jakakolwiek harmonizacja przepisów krajowych w tym zakresie nie może dotyczyć wyłącznie wypadków drogowych, ale będzie musiała zostać rozpatrzona w kontekście przyszłego sprawozdania w sprawie stosowania rozp. Rzym II – zob. European Parliament*, Common limitation periods for cross-border road traffic accidents. Legislative Train Schedule,* https://www.europarl.europa.eu/legislative-train/theme-area-of-justice-and-fundamental-rights/file-limitation-periods-for-traffic-accidents (dostęp: 14.04.2025).

§ 5. WNIOSKI

Przeprowadzona analiza jednoznacznie wskazuje na podobieństwo konw. haskiej z 1971 r. i rozp. Rzym II w kwestii zakresu statutu wypadkowego. Jest ono na tyle duże, że stwierdzić można, że niezależnie czy prawo właściwe wskazane będzie na podstawie norm kolizyjnych zawartych w konwencji czy w rozporządzeniu, zakres statutu wypadku drogowego będzie ten sam. Jak wskazano, autorzy rozp. Rzym II czerpali z rozwiązań zawartych w haskich konwencjach deliktowych. W literaturze przedmiotu podkreśla się jednak, że to zapożyczenie jest nieco chybione z uwagi na to, że konw. haska z 1971 r. została oparta na zasadzie zakładającej, że odpowiedzialność każdego ze współodpowiedzialnych za wypadek musi być oceniana w świetle odpowiedzialności pozostałych, co powoduje, że to samo prawo będzie właściwe do oceny odpowiedzialności wszystkich podmiotów, którym przypisuje się odpowiedzialność wobec każdego poszkodowanego z osobna. Zasada ta znajduje również odzwierciedlenie w kwestii zakresu statutu.

Natomiast w przypadku rozp. Rzym II ta kwestia przedstawia się nieco inaczej. Biorąc pod uwagę treść norm kolizyjnych, w pewnych sytuacjach rozp. Rzym II dopuszcza możliwość rozszczepienia statutu deliktowego w aspekcie podmiotowym. Możliwa jest więc sytuacja, w której różne prawa właściwe mogą mieć zastosowanie do wynikającej z tego samego zdarzenia odpowiedzialności poszczególnych sprawców bezpośrednich lub odpowiedzialności sprawcy bezpośredniego i odpowiedzialności osoby trzeciej, która odpowiada za jego czyn[974]. Zróżnicowanie praw właściwych dla odpowiedzialności poszczególnych podmiotów może prowadzić do komplikacji praktycznych, w szczególności w zakresie ewentualnych roszczeń regresowych[975]. Dążenie do utrzymania prawa właściwego w miarę możliwości jako nierozdrobnionej całości pozwala na uniknięcie stosowania fragmentów jednego systemu w połączeniu z częściami innego systemu. W tej kwestii ujawnia się przewaga konwencji haskiej nad rozwiązaniami rozp. Rzym II[976].

Analizowane regulacje wykazują jednak szereg różnic w kwestii reguł dotyczących poszukiwania prawa właściwego. Porównując łączniki przewidziane w konw. haskiej z 1971 r. i rozp. Rzym II stwierdzić należy, że drugi z tych instrumentów prezentuje trafniejsze rozwiązania z punktu widzenia współczesnego prawa kolizyjnego.

[974] K. Pacuła, *Wybór prawa…*, s. 254-259.
[975] I. Bach, *Art. 15* [w:] P. Huber (red.), *Rome II Regulation…*, s. 350-351, nb 22; G. Palao Moreno, *Art. 15* [w:] U. Mangus, P. Mankowski (red.), *Rome II Regulation…*, s. 548, nb 22.
[976] J. Papettas, *The Law Applicable…*, 233-234.

Po pierwsze konw. haska z 1971 r. nie zawiera postanowień w kwestii autonomii woli stron. Stanowi to konsekwencję tego, że w momencie jej redagowania dopuszczalność wyboru prawa właściwego dla zobowiązań pozaumownych nie była kwestią oczywistą. Milczenie konwencji nastręcza jednak trudności. Uznać należy, że brak regulacji w tym zakresie prowadzi do możliwości stosowania przepisów kolizyjnych *fori*, co powoduje, że w państwach członkowskich UE zastosowanie będą miały przepisy rozp. Rzym II. Przepisy regulujące wybór prawa zawarte w rozp. Rzym II należy co do zasady ocenić jako trafne i dostosowane do potrzeb współczesnego obrotu prawnego.

Kolejna odmienność między omawianymi regulacjami rysuje się na tle bardziej złożonych konfiguracji podmiotowych. W tej kwestii można mówić o przewadze konw. haskiej z 1971 r., która poprzez wprowadzenie zasad odnoszących się do tej problematyki zapewnia jasne rozwiązania. Natomiast rozporządzenie milczy w tej kwestii powodując wątpliwości interpretacyjne, np. na tle wciąż nierozstrzygniętej kwestii, czy art. 4 ust. 2 rozp. Rzym II może mieć zastosowanie do złożonych konfiguracji podmiotowych.

Najważniejszą różnicą jest jednak to, że obie regulacje posługują się odmiennymi łącznikami, zarówno jeżeli chodzi o reguły zasadnicze (*loci delicti commissi* oraz *loci damni*), jak również wyjątki od tych zasad (*loci registrationis*, względnie *loci stabuli* oraz *residentiae habitualis*). Ponadto, konw. haska z 1971 r. nie zawiera klauzuli najściślejszego związku, która mogłaby mieć znaczenie na tle stanów faktycznych, w których strony uczestniczące w wypadku drogowym pozostawały już ze sobą w stosunku umownym lub innych przypadkach, w których uzasadnione jest odejście od zasad ogólnych na rzecz stosowanie prawa najściślej związanego[977]. O ile więc łączniki zasadnicze obu regulacji prowadzić będą do zastosowania prawa miejsca wypadku, to w przypadku zastosowania wyjątków rezultat ten będzie inny. Oznacza to, że dla tego samego stanu faktycznego wskazane może być odmienne prawo właściwe w zależności od tego, czy zastosowanie znajduje konw. haska z 1971 r. czy rozp.

[977] W tym kontekście warto przytoczyć orzeczenie słoweńskiego Sądu Konstytucyjnego (Ustavno sodišče Republike Slovenije), który dotyczył skargi osoby fizycznej zarzucającej naruszenie zasady równego traktowania art. (14 Konstytucji Słowenii) mającej polegać niezastosowaniu prawa słoweńskiego, z którym sprawa była ściśle związana, a zastosowaniu prawa chorwackiego jako prawo państwa, w którym doszło do wypadku. Było to prawo, które wskazywały normy kolizyjne oparte na łącznikach obiektywnych zawarte w konw. haskiej z 1971 r., której Słowenia jest stroną. Uznano jednak, że system wyjątków zawartych w konwencji uniemożliwiają zastosowania prawa słoweńskiego w sprawie będącej przedmiotem postępowania. Nadmienić należy, że jeden z sędziów złożył zdanie odrębne, w którym opowiedział się za dokonaniem szerszej interpretacji, która umożliwiłaby zastosowanie prawa najściślej związanego. Dopuszczalność takiego rozwiązania wynikać miała z rozwoju przepisów kolizyjnych dotyczących zobowiązań pozaumownych, o czym świadczy treść rozp. Rzym II – zob. wyrok Ustavno sodišče Republike Slovenije z 16.12.2009, No. Up-1802/08, cyt. za: *Raport BIICL*, s. 635.

Rzym II. Odmienności obu regulacji z punktu widzenia praktycznego najlepiej zilustruje klika przykładów[978].

W pierwszej kolejności należy przedstawić stany faktyczne, w których w wypadku uczestniczył jeden pojazd.

1. W Belgii doszło do wypadku z udziałem wynajętego samochodu zarejestrowanego w Holandii. Wszystkie osoby znajdujące się w pojeździe, tj. kierowca i trzech pasażerów mieli miejsce zwykłego pobytu w Polsce. Z racji tego, że w wypadku uczestniczył tylko jeden pojazd, który był zarejestrowany w państwie innym niż to, w którym doszło do wypadku, zgodnie z art. 4 lit. a) tiret drugie konw. haskiej z 1971 r. do odpowiedzialności kierowcy (ubezpieczyciela odpowiedzialności cywilnej udzielającego mu ochrony) wobec pasażerów zastosowanie miałoby prawo państwa, w którym pojazd był zarejestrowany (prawo holenderskie). Jeżeli natomiast zastosowanie miałyby normy kolizyjne z rozp. Rzym II to prawem właściwym dla roszczeń pasażerów wobec kierowcy będącego sprawcą wypadku byłoby prawo państwa wspólnego miejsca zwykłego pobytu osób uczestniczących w wypadku (art. 4 ust. 2 rozp. Rzym II).
2. Węgierska grupa turystów podróżowała autokarem. Była przewożona przez węgierskiego przewoźnika, który wynajął pojazd od słowackiego przedsiębiorstwa. Autokar był zarejestrowany na Słowacji. Pojazd prowadzony był przez węgierskiego kierowcę, który był zatrudniony u węgierskiego przewoźnika. Kierowca autokaru zasnął, wskutek czego autokar zderzył się z drzewem. Zgodnie z regułami zawartymi w konw. haskiej z 1971 r., tj. art. 4 lit. a) tiret drugie, do odpowiedzialności sprawcy wypadku (ubezpieczyciela odpowiedzialności cywilnej udzielającego mu ochrony) prawem właściwym byłoby prawo państwa rejestracji pojazdu (prawo słowackie). Natomiast rozp. Rzym II wskazałoby jako właściwe prawo węgierskie, czyli prawo państwa miejsca wspólnego zwykłego pobytu stron (art. 4 ust. 2 rozp. Rzym II).
3. W Belgii wypadkowi ulega samochód zarejestrowany w Holandii, który jest własnością holenderskiego przedsiębiorstwa (leasingodawcy). Sprawcą wypadku jest kierowca (leasingobiorca), który ma miejsce zwykłego pobytu w Niemczech. W wypadku nie uczestniczą żadne inne pojazdy. W takim przypadku dla roszczeń właściciela wobec

[978] Różnice w kwestii wskazania właściwego między konw. haską z 1971 r. a rozp. Rzym II były już wielokrotnie przedstawianie w doktrynie. Często były one poparte przykładami opartymi na prawdziwych stanach faktycznych znanych z orzecznictwa. W tej kwestii – zob. np.: C.I. Nagy, *The Rome II Regulation…*, s. 102-106; T. Kadner Graziano, *50 Years…*, s. 61-66; N.Ciron, *op. cit.*, s. 301-306, nb 457-462; L. De Baere, F. Blees, *op. cit.*, s. 346-370; E. Fronczak, *Luxembourg* [w:] E. Guinchard (red.), *Rome I and Rome II…*, s. 412; L.A. van Bochove, *The Netherlands* [w:] E. Guinchard (red.), *Rome I and Rome II…*, s. 439. Niektóre dotychczas prezentowanych w literaturze kazusów stanowiły pierwowzór poniżej zaprezentowanych stanów faktycznych.

kierowcy rozp. Rzym II na podstawie art. 4 ust. 1 prowadziłoby do zastosowania prawa państwa, w którym doszło do wypadku (prawa belgijskiego). Natomiast konw. haska z 1971 r., zgodnie z art. 4 lit. a) tiret pierwsze wskazywałaby na prawo holenderskie (prawo rejestracji pojazdu).

W dalszej kolejności przejść należy do wskazania stanów faktycznych dotyczących wypadków z udziałem więcej niż jednego pojazdu.

4. Samochód zarejestrowany w Polsce przewożący kierowcę oraz pasażerów mających miejsce zwykłego pobytu w Polsce zderza się w Mołdawii z pojazdem zarejestrowanym w Mołdawii. Poszkodowani pasażerowie występują z roszczeniem o odszkodowanie do ubezpieczyciela sprawcy, tj. posiadacza samochodu zarejestrowanego w Polsce. Biorąc pod uwagę, że nie wszystkie pojazdy uczestniczące w wypadku były zarejestrowane w tym samym państwie (w państwie innym niż to, w którym nastąpił wypadek), konw. haska z 1971 r. na podstawie art. 3 doprowadziłaby do zastosowania prawa państwa, w którym doszło do wypadku (prawa mołdawskiego). Poszukując natomiast prawa właściwego na postawie rozp. Rzym II zastosowanie miałoby prawo polskie, tj. prawo państwa wspólnego miejsca zwykłego pobytu stron (art. 4 ust. 2).
5. W Niemczech ma miejsce wypadek, który nastąpił z winy francuskiego kierowcy, kierującego samochodem zarejestrowanym we Francji. W wyniku wypadku poszkodowani zostali kierowca i pasażer innego pojazdu również zarejestrowanego we Francji. W wypadku uczestniczył jednak również pojazd zarejestrowany w Niemczech. W związku z uczestnictwem niemieckiego pojazdu dla roszczeń francuskich poszkodowanych wobec francuskiego sprawcy konw. haska z 1971 r. jako właściwe wskaże prawo miejsca wypadku, czyli prawo niemieckie (art. 3 konwencji). Natomiast rozp. Rzym II wskazałoby jako właściwe prawo miejsca wspólnego pobytu stron (art. 4 ust. 2 rozp. Rzym II).
6. Podczas wyjazdu wakacyjnego do Portugalii dwoje Francuzów (podróżujących niezależnie od siebie) wynajmuje samochody. Oba pojazdy są zarejestrowane i ubezpieczone w Portugalii. Następnie dochodzi tam między nimi do wypadku. Zgodnie z art. 4 ust. 2 rozp. Rzym II prawem właściwym dla roszczeń poszkodowanego kierowcy wobec kierowcy drugiego samochodu byłoby prawo francuskie. Z kolei konw. haska z 1971 r. przyjmując łącznik państwa miejsca rejestracji pojazdów, tj. art. 4 lit. b) wskazywałaby na prawo portugalskie.

Przedstawione przykłady doskonale obrazują kluczowe różnice między konw. haską z 1971 r. oraz rozp. Rzym II. Mimo, że obie regulacje realizują tożsamy cel, jakim jest wskazanie

prawa właściwego dla pozaumownej odpowiedzialności cywilnej wynikającej z wypadków drogowych, to dążą one do jego osiągnięcia w sposób nieco odmienny.

Przypomnieć należy, że treść konw. haskiej z 1971 r. wynika z dążeń do stworzenia regulacji zawierającej jednoznaczne reguły, przystępnej do stosowania oraz zapewniającej przewidywalność rozwiązań. Natomiast do celów rozp. Rzym II zaliczyć należy nie tylko dążenie do przewidywalności rozstrzygnięć, ale również zapewnienie sprawiedliwości w indywidualnych przypadkach, co wymaga niekiedy sięgnięcia do mniej sztywnych reguł kolizyjnych, np. w postaci klauzuli najściślejszego związku. Konwencja haska z 1971 r. operuje więc wysoce kazuistycznym systemem łączników. Pomimo to, zdaniem niektórych autorów, przewidziane w niej reguły są tylko pozornie skomplikowane, a bliższa analiza ujawnia, że jest to logiczny i łatwy do zastosowania system[979]. Podnosi się jednak również, że okazał on się być nazbyt złożony z punktu widzenia praktyków. Proces poszukiwania prawa właściwego na podstawie konwencji jest trudny, a tym samym podatny na błędy[980]. Inni przyjmują natomiast, że poszkodowani w wypadkach drogowych nie będą przecież samodzielnie konsultować tekstu konwencji, gdyż zadanie to należy do prawników, od których oczekiwać należy, że będą w stanie zrozumieć i zastosować przewidziane w niej przepisy[981].

Faktem jest jednak, że normy kolizyjne zamieszczone w rozp. Rzym II są o wiele bardziej przejrzyste i tym samym dużo łatwiejsze do stosowania. Chyba najlepiej świadczy o tym to, że angielski tekst konw. haskiej z 1971 r. w zakresie przepisów stanowiących wyjątki od reguły głównej (art. 4-6) zawiera 440 słów, zaś odpowiadające im przepisy rozp. Rzym II (art. 4 ust. 2 i 3) zawierają 36 słów[982]. Ponadto również na tle stanów faktycznych związanych z roszczeniami osób pośrednio poszkodowanych rozwiązania z konw. haskiej z 1971 r. mogą być o wiele trudniejsze do stosowania. Kontrastuje to z dużo prostszymi mechanizmami przewidzianymi w rozp. Rzym II[983].

Różnorodność stanów faktycznych, które potencjalnie mogą mieć miejsce w praktyce uniemożliwia jednoznaczne stwierdzenie, w jakim stopniu zastosowanie określonych norm kolizyjnych doprowadzi do korzystnych rozwiązań z perspektywy którejś ze stron. Taka „korzyść" zależeć może bowiem od wielu czynników. Niemniej jednak rozpatrywanie

[979] L. Forget, *op. cit.*, s. 75.
[980] N. Lépine, *op. cit.*, s. 529; T. Kadner Graziano, *50 Years…*, s. 77-78
[981] L. De Baere, F. Blees, *op. cit.*, s. 359
[982] T. Kadner Graziano, *50 Years…*, s. 73-74.
[983] Zob. analizę stanu faktycznego wyroku austriackiego OGH z 25.05.2016, 2 Ob. 136/15m. Sądy niższych instancji dokonały nieudanej próby określenia prawa właściwego na tle wiążącej Austrię konw. haskiej z 1971 r. Dopiero w siedemnastostronicowym wyroku OGH wskazał na możliwe rozwiązanie. Stan faktyczny zestawiono z zasadami wskazania prawa właściwego zgodnie z rozp. Rzym II, które oferuje dużo prostsze rozwiązanie, które nie powinno stanowić problemu dla sądów niższych instancji – zob. T. Kadner Graziano, *50 Years…*, s. 74-76.

interesów zaangażowanych w spór podmiotów zazwyczaj będzie się sprowadzać do oceny ich sytuacji z perspektywy zastosowania takiego czy innego prawa właściwego.

Stwierdzić można, że zasadniczo strona poszkodowana będzie miała „interes" w zastosowaniu prawa, którego właściwość może z łatwością przewidzieć, a także prawa jej najbliższego, czyli najczęściej tego, które obowiązuje w miejscu jej zwykłego pobytu. Przede wszystkim, właściwość tego prawa, w przypadku dochodzenia roszczenia w miejscu zamieszkania poszkodowanego, nie powoduje kosztownych i czasochłonnych komplikacji związanych z koniecznością stosowania prawa obcego. Nadto, na ogół prawo obowiązujące w miejscu zwykłego pobytu poszkodowanego zapewniać będzie odszkodowanie w wysokości dopasowanej do jego środowiska społeczno-ekonomicznego odpowiednio kompensując doznaną szkodę.

Przyjąć więc można, że wyjątek w postaci łącznika miejsca zwykłego pobytu stron, który przewidziany został w rozp. Rzym II w większym stopniu chroni interesy poszkodowanego, zaś zawarty w konw. haskiej z 1971 r. łącznik państwa miejsca rejestracji w mniejszym stopniu uwzględnia potrzeby poszkodowanego będąc raczej ukierunkowanym na sprzyjanie ubezpieczycielom.

Wynika to z tego, że łącznik miejsca rejestracji wskazywać będzie najczęściej prawo właściwe będące zbieżne z prawem właściwym dla umowy ubezpieczeniowej, a także prawem miejsca siedziby ubezpieczyciela. Jest to więc z pewnością prawo, które jest przewidywalne z punktu widzenia tego podmiotu, a tym samym w większym stopniu zgodne z jego oczekiwaniami. Takie rozwiązanie ma sprzyjać sprawnemu prowadzeniu postępowań likwidacji szkód. Jednocześnie, z perspektywy poszkodowanego, właściwość prawa miejsca rejestracji pojazdu znacznie częściej może skutkować zastosowaniem prawa obcego jako właściwego. W związku z powyższym można sformułować konkluzję, że niektóre normy kolizyjne konw. haskiej z 1971 r. w większym stopniu są ukierunkowane na potrzeby zakładów ubezpieczeń udzielających ochrony sprawcy, nie biorąc przy tym w wystarczającym stopniu pod uwagę szczególnego statutsu poszkodowanego.

Trudności w stosowaniu konw. haskiej z 1971 r. pojawiają się niekiedy również w przypadku interpretacji kryterium „uczestnictwa" w wypadku, które bezpośrednio wpływa na stosowanie norm kolizyjnych. Kontrastuje to z rozwiązaniem z rozp. Rzym II, które skupia się raczej na zaangażowanych podmiotach, tj. na osobie, która poniosła szkodę i sprawcy wypadku.

Przedstawione stany faktyczne uwidaczniają również, że stosowanie konw. haskiej z 1971 r. doprowadzi w niektórych sytuacjach do rezultatów, które określić należy jako „przypadkowe" czy nawet niekorzystne z perspektywy osób poszkodowanych. Potwierdza to

tezę, że zawarte w niej reguły zostały zaprojektowane tak, aby w szczególny sposób uwzględniać oczekiwania zakładów ubezpieczeń, nie uwzględniając przy tym w wystarczającym stopniu szczególnej pozycji poszkodowanego. Potwierdza to również większość z przytoczonych powyżej stanów faktycznych[984].

Ze współczesnej perspektywy przemawiać to może na niekorzyść konwencji, niemniej jednak wskazać należy, że w momencie jej redagowania transgraniczny system ochrony poszkodowanych nie był jeszcze tak rozwinięty jak obecnie, więc wprowadzenie mechanizmów gwarantujących pewność rozwiązań kolizyjnych z korzyścią dla ubezpieczycieli zapewniało jednocześnie, że poszkodowani mogli liczyć na sprawniejsze egzekwowanie roszczeń wynikających z transgranicznych wypadków drogowych. Paradoksalnie więc rozwiązania korzystniejsze z perspektywy ubezpieczycieli przyczyniały się do polepszenia sytuacji poszkodowanych. Stąd też, pod pewnymi względami konw. haska z 1971 r. może być postrzegana jako wprowadzająca innowacje w kwestii pomocy w sprawnym egzekwowaniu roszczeń odszkodowawczych[985].

Współcześnie jednak rozwiązania nieuwzględniające szczególnej pozycji poszkodowanych, a co więcej, w pewien sposób sprzyjające profesjonalistom w postaci ubezpieczycieli, budzą wątpliwości z perspektywy dążenia do zapewnienia odpowiedniego poziomu ochrony słabszej stronie stosunku prawnego. Rozwiązania w tym względzie zawarte w rozp. Rzym II uznać należy za nowocześniejsze i lepiej przystające do współczesnego systemu ochrony ofiar transgranicznych wypadków drogowych[986]. Ponadto, jak zauważa się w doktrynie, w latach, gdy przyjmowano konw. haską z 1971 r., łącznik państwa miejsca rejestracji pojazdu mógł stanowić o pewnym i rzeczywistym powiązaniu z danym obszarem prawnym. Obecnie jednak, w realiach istnienia wolnego rynku wewnętrznego, powiązanie to traci na znaczeniu, gdyż decyzja o rejestracji pojazdu w danym państwie może być podyktowana jedynie względami ekonomicznymi. Niekoniecznie więc stanowić będzie o istnieniu ścisłego związku z danym obszarem prawnym[987].

[984] Zob. w szczególności stany faktyczne nr 1-3 oraz 6.
[985] J. Papettas, *The Law Applicable…*, s. 205.
[986] N. Ciron, *op. cit.*, s. 331, nb 498.
[987] M. Jagielska, *Prawo właściwe dla wypadków drogowych…*, s. 139.

ROZDZIAŁ IV.
TRANSGRANICZNE WYPADKI DROGOWE A WYBRANE ZAGANIENIA CZĘŚCI OGÓLNEJ PRAWA PRYWATNEGO MIĘDZYNARODOWEGO

§ 1. UWAGI WSTĘPNE

W niniejszym rozdziale omówione zostaną trzy instytucje części ogólnej prawa prywatnego międzynarodowego korygujące wskazanie prawa właściwego, które mają znaczenie z punktu widzenia spraw dotyczących transgranicznych wypadków drogowych.

W pierwszej kolejności należy poruszyć zagadnienie dotyczące roli prawa miejsca zdarzenia w przypadku właściwości *legis loci registrationis*, względnie *legis loci stabuli* czy *legis residentiae habitualis*, tj. problematyki uwzględniania przepisów *legis loci accidentii*. Konieczność uwzględniania przepisów miejsca wypadku drogowego określić można jako zwykłą ingerencję w proces stosowania prawa właściwego, bowiem nie wymaga ona zaistnienia żadnych nadzwyczajnych okoliczności, które powodowałyby potrzebę sięgnięcia do tej instytucji. Ocena odpowiedzialności sprawcy w świetle przepisów drogowych obowiązujących w miejscu zdarzenia podyktowana jest jedynie sytuacją, w której statut deliktowy nie będzie oceniany w oparciu prawo miejsca wypadku.

W dalszej kolejności omówione zostaną dwie instytucje prawa kolizyjnego, które ze swojej istoty charakteryzują się pewnym stopniem wyjątkowości: przepisy wymuszające swoje zastosowanie oraz klauzula porządku publicznego. Ich zastosowanie uwarunkowane jest szczególnymi i nadzwyczajnymi okolicznościami związanymi z względami interesu publicznego, co wpływa na częstotliwość ich ingerencji. Odegrać one mogą jednak istotną rolę w sprawach dotyczących pozaumownej odpowiedzialności cywilnej wynikającej z wypadku drogowego.

Poszukiwanie prawa właściwego w europejskim prawie prywatnym międzynarodowym zasadniczo bazuje na metodzie multilateralnej. Opiera się ona na braku faworyzowania prawa miejsca sądu orzekającego i poszukiwaniu prawa najściślej związanego (tzw. siedziby stosunku prawnego) przy użyciu neutralnych norm kolizyjnych. Otwartość na stosowanie prawa obcego wynika z poszanowania zasady równoważności systemów prawnych. Gotowość do przyjęcia obcych rozwiązań ma jednak swoje granice. Każdy z systemów poszczególnych państw kieruje się własną aksjologią. Jednocześnie wszelkie rozstrzygnięcia sądów muszą stać w zgodności z

wartościami stojącymi u podstaw prawa państwa *fori*. Stąd też stosowanie prawa obcego może w pewnych okolicznościach podlegać mechanizmom korygującym. Ich działanie wyjątkowo łączy się z rozpatrywaniem treści przepisów prawa merytorycznego w procesie stosowania prawa obcego, tak aby zapewnić ochronę integralności systemu prawnego oraz porządku publicznego. Cel ten realizowany jest przez dwie instytucje części ogólnej prawa prywatnego międzynarodowego: klauzulę porządku publicznego oraz przepisy wymuszające swoje zastosowanie. Związek między tymi instytucjami dostrzeżony został również przez prawodawcę unijnego, o czym świadczy brzmienie motywów rozp. Rzym I oraz Rzym II[988]. Mimo dążenia do realizacji wspólnego celu, jakim jest ochrona porządku publicznego państwa *fori*, różnią się one znacznie w kwestii zasad działania[989].

[988] Zob. motyw 37 rozp. Rzym I oraz motyw 32 rozp. Rzym II.

[989] P. Wautelet, *Art. 16* [w:] U. Mangus, P. Mankowski (red.), *Rome II Regulation…*, s. 558-559, nb 31; M. Tomaszewski, *Art. 8* [w:] J. Poczobut (red.), *Prawo prywatne międzynarodowe…*, s. 247-249, pkt 36-43. Uwzględniając wspólne korzenie obu instytucji, w doktrynie angielskiej mówi się, że klauzula porządku publicznego i przepisy wymuszające swoje zastosowanie stanowiąc „dwie strony tego samego medalu" będąc jak „tarcza" i „szpada", którym przyświeca tożsamy cel, jakim jest ochrona porządku publicznego państwa *fori* – zob. M.-A. Zachariasiewicz, *O potrzebie wskazania w nowej ustawie o prawie prywatnym międzynarodowym podstawy stosowania przepisów wymuszających swoje zastosowanie*, PPPM 2010, t. 7., s. 14; A. Dickinson, *The Rome II Regulation…*, nb 15.13.

§ 2. UWZGLĘDNIANIE PRZEPISÓW MIEJSCA WYPADKU DROGOWEGO

1. Założenia teoretyczne i kształt normatywny

Przeprowadzona analiza norm kolizyjnych wskazujących prawo właściwe dla pozaumownej odpowiedzialności wynikającej z wypadków drogowych dowodzi, że normy te zasadniczo wskażą jako właściwe prawo państwa, w którym doszło do wypadku. Niemniej jednak możliwy jest szereg przypadków, w których konieczne będzie zastosowanie prawa innego niż *loci accidentii*.

Właściwość tego innego prawa nie oznacza jednak, że prawo miejsca zdarzenia (prawo lokalne) nie odegra już żadnej roli. Naturalnym wydaje się, że ocena kwestii odpowiedzialności sprawcy wypadku powinna w jakimś stopniu uwzględnić obowiązujące w miejscu zdarzenia przepisy ruchu drogowego. Najlepiej obrazuje to sytuacja, w której sędzia polski orzeka na podstawie prawa polskiego w sprawie wypadku drogowego mającego miejsce na terenie Wielkiej Brytanii, gdzie obowiązuje ruch lewostronny[990]. Trudno sobie wyobrazić, by sąd nie odniósł się do obowiązujących tam przepisów drogowych, a brał pod uwagę jedynie polskie uregulowania w tym zakresie. Ocena postępowania osoby, której przypisuje się odpowiedzialność jedynie na podstawie przepisów *legis causae* bez uwzględnienia reguł zachowania, którymi była związana w czasie i momencie zdarzenia uznać należy za pozbawioną podstaw. Nie można przecież oczekiwać zachowania zgodnie z regułami postępowania wynikających z przepisów prawa, którego właściwość w momencie zdarzenia często nie jest możliwa do przewidzenia[991]. Zagadnienie uwzględniania przepisów miejsca wypadku odnosi się więc do wpływu prawa miejsca zdarzenia na określenie odpowiedzialności osoby, której przypisuje się odpowiedzialność. Lokalne przepisy dojdą do głosu dopiero w sytuacji, gdy prawem właściwym nie jest prawo miejsca zdarzenia[992]. *A contrario* zagadnienie uwzględniania przepisów traci znaczenie praktyczne, w momencie, gdy prawem właściwym jest prawo miejsca zdarzenia wskazane przez odpowiednią normę kolizyjną lub wskutek dokonanego przez strony wyboru prawa[993].

---

[990] Przykład z ruchem lewostronnym obowiązującym m.in. w Wielkiej Brytanii jest często przytaczany w literaturze – zob. np. Ch.S. Armstrong, *op. cit.*, s. 86-87; I. Bach, *Art. 17* [w:] P. Huber (red.), *Rome II Regulation…*, s. 366, nb 1; P. Stone, *The Rome II Regulation…*, s. 104; B. Dutoit, P. Mercier, *La onzième session…*, s. 415.
[991] Ł. Żarnowiec, *Zasady bezpieczeństwa i postępowania* [w:] M. Pazdan (red.), *System…*, s. 868, nb 272.
[992] E. Essén, *Raport wyjaśniający*, s. 26; J. von Hein, art. 17 [w:] G.-P. Calliess (red.) Rome Regulations…, s. 795, nb 4.
[993] M.-A., Zachariasiewicz, *Komentarz do art. 17* [w:] M. Pazdan (red.), *Rozporządzenie (WE) Nr 864/2007…*, nb 6.

Według niektórych autorów, podstawą teoretyczną dla wprowadzenia reguły uwzględniania przepisów miejsca wypadku była rozwijana przez amerykańskich autorów teoria *datum*[994], podczas gdy inni, nie wskazując teoretycznoprawnej podstawy, ograniczają się do stwierdzenia, że zasada ta „wynika ze zdrowego rozsądku"[995]. Stąd też niektórzy stoją na stanowisku, że brak jest konieczności, aby w ogóle była ona skodyfikowana[996]. Jako przykład przyjęcia takiego rozwiązania wskazać można system niemiecki, w którym aż do rozpoczęcia stosowania rozp. Rzym II uwzględnianie przepisów miejsca zdarzenia było nieskodyfikowaną regułą wynikającą z orzecznictwa[997].

Jednocześnie zasada uwzględniania przepisów miejsca wypadku była przedmiotem regulacji, zarówno w przepisach krajowych jak i konwencyjnych[998]. Nadanie kształtu normatywnego omawianej regule znacznie ułatwia jej stosowanie, które często nie jest wolne od wątpliwości. Zarówno w konw. haskiej z 1971 r. (w art. 7) oraz w rozp. Rzym II (w art. 17) uregulowano przepisy przewidujące konieczność uwzględniania przepisów prawa lokalnego. Artykuł 7 konwencji haskiej otrzymał następujące brzmienie: niezależnie od prawa właściwego przy określaniu odpowiedzialności bierze się pod uwagę przepisy o bezpieczeństwie ruchu na drogach obowiązujące w miejscu i czasie wypadku. Natomiast w rozp. Rzym II w art. 17 wskazano, że oceniając postępowanie osoby, której przypisuje się odpowiedzialność, uwzględnia się, na ile okaże się to wskazane, i jako element stanu faktycznego, zasady bezpieczeństwa i postępowania, obowiązujące w miejscu i czasie wystąpienia zdarzenia stanowiącego źródło odpowiedzialności.

W uzasadnieniu propozycji rozp. Rzym II wskazano, że art. 13 projektu rozporządzenia został zainspirowany art. 7 konw. haskiej z 1971 r. oraz art. 9 konw. z 1973 r.[999] W związku z tym orzecznictwo i wypowiedzi nauki prawa dotyczące haskich konwencji deliktowych mogą dostarczać wskazówek pozwalających na zrozumienie unormowania z rozp. Rzym II[1000].

---

[994] P. Wautelet, *Art. 17* [w:] U. Mangus, P. Mankowski (red.), *Rome II Regulation…*, s. 580, nb 47. W kwestii *local data theory* – zob. w szczególności A. Ehrenzweig. *Local and Moral Data in the Conflict of Laws: terra incognita,* Buffalo Law Review 1966, Vol. 16, No. 1, s. 55-60; H. Hill Kay, *Conflict of Laws: Foreign Law as Datum,* California Law Review 1965, Vol. 53, No. 1, s. 47-66.

[995] J. von Hein, *Art. 17* [w:] G.-P. Calliess, M. Renner (red.), *Rome Regulations…*, s. 793, nb 1; I. Bach, *Art. 17* [w:] P. Huber (red.), *Rome II Regulation…*, s. 366, nb 1.

[996] A. Mills, *The Application of Multiple Laws…*, s. 151.

[997] *Wniosek Komisji z 2003 r.*, s. 25; J. von Hein, *Art. 17* [w:] G.-P. Calliess, M. Renner (red.), *Rome Regulations…*, s. 799-800, nb 15.

[998] P. Wautelet, *Art. 17* [w:] U. Mangus, P. Mankowski (red.), *Rome II Regulation…*, s. 567, nb 2.

[999] *Wniosek Komisji z 2003 r.*, s. 25. Na temat prac legislacyjnych nad art. 17 Rzym II zob M.-A., Zachariasiewicz, *Komentarz do art. 17* [w:] M. Pazdan (red.), *Rozporządzenie (WE) Nr 864/2007…*, nb 1-2 oraz P. Wautelet, *Art. 17* [w:] U. Mangus, P. Mankowski (red.), *Rome II Regulation…*, s. 568, nb 5-6.

[1000] R. Plender, M. Wilderspin, *The European Private International Law…*, s. 562 nb 18-123; J. von Hein, *Art. 17* [w:] G.-P. Calliess, M. Renner (red.), *Rome Regulations…*, s. 799, nb 15.

Należy mieć jednak na uwadze specyficzny charakter rozp. Rzym II i jego szerszy zakres przedmiotowy[1001], stąd też pojęcia użyte w art. 17 rozp. Rzym II (jak chociażby „zdarzenie stanowiącego źródło odpowiedzialności") mają charakter bardziej ogólny niż te użyte w konwencji („miejsce i czas wypadku")[1002]. Zgodzić należy się jednak ze stanowiskiem, że różnice te na tle wypadków drogowych nie odegrają większego znaczenia[1003], co uzasadnia prowadzenie dalszych rozważań wspólnie w odniesieniu do obu tych regulacji.

Przepisy dotyczące uwzględniania prawa lokalnego powiązane są z zasadą ochrony uzasadnionych oczekiwań stron[1004]. Istotne jest przecież, aby osoba, której przypisuje się odpowiedzialność związana była standardami bezpieczeństwa i postępowania miejsca zdarzenia obowiązującymi w chwili popełnienia czynu. Natomiast poszkodowany słusznie może wymagać, że to właśnie zasady obowiązujące w państwie, w którym sprawca podjął działanie będą miarodajne do oceny jego zachowania[1005]. Ponadto prawo państwa, w którym dochodzi do wypadku będzie zazwyczaj dostosowane do lokalnych warunków takich, jak stan dróg, czynniki klimatyczne etc.[1006] Stwierdza się również, że branie pod uwagę prawa lokalnego służy w pewnym sensie interesom państwa miejsca wypadku, gdyż nawet jeżeli tamtejsze prawo merytoryczne nie zostanie wskazane jako *lex causae*, to przepisy obowiązujące w miejscu wypadku nie będą pozbawione znaczenia[1007].

2. Stosowanie a uwzględnianie przepisów

Brzmienie art. 7 konw. haskiej z 1971 r. oraz art. 17 rozp. Rzym II wskazuje, że nie odnoszą się one do stosowania prawa *sensu stricto*, ale do jego uwzględniania (brania pod uwagę)[1008]. Nie brak jednak trudności praktycznych związanych z odróżnieniem uwzględniania

---

[1001] J. von Hein, *Art. 17* [w:] G.-P. Calliess, M. Renner (red.), *Rome Regulations…*, s. 793, nb 2.
[1002] H. Muir-Watt, *Rome II et les « intérêts gouvernementaux » : pour une lecture fonctionnaliste du nouveau règlement du conflit de lois en matière délictuelle* [w:] N. Joubert, S. Corneloup (red.), *Le règlement communautaire…*, s. 139.
[1003] P. Wautelet, *Art. 17* [w:] U. Mangus, P. Mankowski (red.), *Rome II Regulation…*, s. 569, nb 7.
[1004] J. von Hein, *Art. 17* [w:] G.-P. Calliess, M. Renner (red.), *Rome Regulations…*, s. 793, nb 2; I. Bach, *Art. 17* [w:] P. Huber (red.), *Rome II Regulation…*, s. 367, nb 4; T.W. Dornis, *When in Rome…*, s. 152, 156. Kwestia ta została zaakcentowana w motywie 34 rozp. Rzym II, który stanowi, że to cel zapewnienia odpowiedniej równowagi pomiędzy stronami uzasadnia uwzględnianie zasady bezpieczeństwa i postępowania, obowiązujące w państwie, w którym nastąpiło zdarzenie powodujące szkodę.
[1005] M.-A., Zachariasiewicz, *Komentarz do art. 17* [w:] M. Pazdan (red.), *Rozporządzenie (WE) Nr 864/2007…*, nb 3; *Wniosek Komisji z 2003 r.*, s. 25; T.W. Dornis, *When in Rome…*, s. 152, 157.
[1006] J. von Hein, *Art. 17* [w:] G.-P. Calliess, M. Renner (red.), *Rome Regulations…*, s. 793-794, nb 2.
[1007] P. Wautelet, *Art. 17* [w:] U. Mangus, P. Mankowski (red.), *Rome II Regulation…*, s. 567, nb 1.
[1008] Mimo różnic redakcyjnych w polskim tłumaczeniu obu aktów prawnych niewątpliwie oba z nich odnoszą się to tej samej kwestii. Potwierdza to analiza językowa brzmienia przepisów. W polskim tłumaczeniu konwencji haskiej posłużono się zwrotem „bierze się pod uwagę" (ang. *account shall be taken*, fr. *il doit être tenu compte*), zaś w tłumaczeniu rozporządzenia „uwzględnia się" (ang. *account shall be taken*, fr. *il est tenu compte*). Jak widać wersje francuskie i angielskie konwencji i rozporządzenia nie wykazują natomiast większych różnic w tym zakresie.

przepisów od ich stosowania[1009]. Relację jaka zachodzi pomiędzy *lege causae* a prawem lokalnym można przedstawić w następujący sposób. Orzekając w sprawie transgranicznego wypadku drogowego, sąd stosuje tylko to prawo, które jest właściwe na podstawie normy kolizyjnej i na tej podstawie będzie on rozstrzygał o odpowiedzialności sprawcy. *Lex causae* określa więc, jakiego standardu ostrożności powinien był przestrzegać kierowca. Jednocześnie jednak, jeżeli prawo właściwe wskazuje, że kierowca powinien działać z „należytą starannością", to należy wziąć pod uwagę przepisy lokalne, aby ustalić, co w praktyce oznacza należyta staranność. Zasady, którymi sprawca był związany w momencie popełnienia czynu prowadzącego do jego odpowiedzialności mogą więc mieć znaczenie przy ustalaniu istnienia i stopnia zaniedbania, przy ocenie wagi winy, przy ocenie istnienia związku przyczynowego etc.[1010]

Odnośnie do wypadków drogowych do zasad tych zaliczyć należy np. te dotyczące ograniczenia prędkości. Trudno przecież ocenić prawidłowo naganność zachowania podmiotu, któremu przypisuje się odpowiedzialność bez odniesienia się do przepisów obowiązujących w czasie i miejscu wypadku. Sędzia orzekający w sprawie musi więc zweryfikować, czy doszło do naruszenia przepisów w tym zakresie, tj. czy prędkość została przekroczona[1011]. Oznacza to również, że zagadnienie to odgrywa znaczenie jedynie przy ocenie odpowiedzialności na zasadzie winy, gdy ocenia się np. czy kierowca zachował należytą ostrożność[1012]. Jeżeli więc według *legis causae* do oceny odpowiedzialności zastosowanie ma zasada ryzyka odwoływanie się do jakichkolwiek standardów postępowania w celu zbadania, czy dany podmiot dopuścił się niedbalstwa będzie pozbawione większego znaczenia[1013].

Uwzględniane przepisy muszą być traktowane jako fakt czy też dane (ang. *data, point of fact*)[1014], które organ orzekający w sprawie jedynie bierze pod uwagę jako „element stanu faktycznego"[1015], „część kontekstu, w którym należy oceniać zachowanie osoby

[1009] J. von Hein, *Art. 17* [w:] G.-P. Calliess, M. Renner (red.), *Rome Regulations…*, s. 794-795, nb 3; L. de Lima Pinheiro, *Choice of Law on Non-Contractual Obligations…*, s. 33.
[1010] E. Essén, *Raport wyjaśniający*, s. 26; *Wniosek Komisji z 2003 r.*, s. 25; P. Wautelet, *Art. 17* [w:] U. Mangus, P. Mankowski (red.), *Rome II Regulation…*, s. 581-582, nb 49-50.
[1011] J. von Hein, *Art. 17* [w:] G.-P. Calliess, M. Renner (red.), *Rome Regulations…*, s. 794, nb 3.
[1012] P. Wautelet, *Art. 17* [w:] U. Mangus, P. Mankowski (red.), *Rome II Regulation…*, s. 573, nb 25.
[1013] F.J. Garcimartín Alférez, *The Rome II Regulation: On the way towards a European Private International Law Code*, EuLF 2007, No. 3, s. 90; A. Dickinson, *The Rome II Regulation…*, s. 641, nb 15.33.
[1014] Literalne brzmienie konw. haskiej z 1971 r. nie zawiera takiego odniesienia wprost. Nie ulega jednak wątpliwości, że przepisy uwzględnia się jako elementy stanu faktycznego. Podczas prac nad rozp. Rzym II pojawiły się jednak pewne zastrzeżenia w tej kwestii – zob. A. Staudinger, *Rome II and Traffic Accidents*, s. 63. To właśnie dla rozwiania wątpliwości interpretacyjnych w poprawkach Parlamentu Europejskiego zaproponowano odniesienie wprost, że przepisy mają być uwzględniane jako fakt (ang. *as a matter of fact*) – zob. *Projekt Parlamentu z 2005 r., Amendment 45*, s. 31. Modyfikacja ta przeszła następnie do finalnej wersji rozporządzenia.
[1015] E. Essén, Raport wyjaśniający, s. 26; A. Dickinson, *The Rome II Regulation…*, s. 641, nb 15.33; H. Fischer, *op. cit.*, s. 200-201.

odpowiedzialnej”[1016] czy też „składnik, który należy wziąć pod uwagę”[1017]. W dalszym ciągu jednak ocena odpowiedzialności sprawcy jest dokonywana na podstawie prawa właściwego. Jedynie niektóre elementy faktyczne służące prawidłowej ocenie sytuacji, w tym zachowania sprawcy, muszą być zaczerpnięte z zasad obowiązujących w miejscu i czasie wypadku[1018]. Prawo miejscowe będzie brane pod uwagę przy ustalaniu, czy sprawca czynu niedozwolonego dopuścił się jakiś nieprawidłowości. Ma więc ono za zadanie dostarczyć faktycznych elementów sędziemu, które umożliwią mu stosowanie prawa właściwego dla odpowiedzialności deliktowej[1019]. Ocena zachowania sprawcy wypadku dokonywana będzie „łącznie” w świetle prawa miejscowego i prawa właściwego dla odpowiedzialności[1020].

Charakter prawny przepisów nakazujących uwzględnianie prawa lokalnego budzi w literaturze wątpliwości[1021]. Wskazać jednak należy, że stosowanie omawianych przepisów nie doprowadzi do zjawiska rozszczepienia statutu zobowiązania pozaumownego (*dépeçage*)[1022]. Uwzględnianie w rozumieniu art. 7 konw. haskiej z 1971 r. i art. 17 rozp. Rzym II różni się również względem tego, o którym mowa w motywie 33 rozp. Rzym II. Odnosi się on jedynie do okoliczności faktycznych (np. rzeczywiste koszty pomocy lekarskiej i opieki powypadkowej), a nie do jakichkolwiek przepisów prawnych[1023].

[1016] A. Dickinson, *The Rome II Regulation…*, s. 641, nb 15.33.
[1017] P. Wautelet, *Art. 17* [w:] U. Mangus, P. Mankowski (red.), *Rome II Regulation…*, s. 580, nb 47.
[1018] W doktrynie zdarzają się również błędne rozumienie omawianego artykułu poprzez przyjęcie, że przepisy, o których mowa w art. 7 konw. haskiej z 1971 r. służą określaniu odpowiedzialności – zob. P. Amram, *op. cit.*, s. 525: „[i]n addition, Article 7 further complicates the rule of Article 3 by providing that, in determining liability, the rules relating to the control and safety of traffic which were in force at the place and time of the accident shall be taken into account. If this means the rules of the road of the place of the accident, how can the liability be determined under the law of the state of registration?”. Pogląd ten słusznie został skrytykowany w doktrynie – zob. H. Fischer, *op. cit.*, 200-201; Ch.S. Armstrong, *op. cit.*, s. 86-87.
[1019] E. Essén, *Raport wyjaśniający*, s. 27; R. Plender, M. Wilderspin, *The European Private International Law…*, s. 562 nb 18-121; I. Bach, *Art. 17* [w:] P. Huber (red.), *Rome II Regulation…*, s. 368, nb 6.
[1020] E. Essén, *Raport wyjaśniający*, s. 27.
[1021] W. Klyta, *Prawo właściwe…* [w:] M. Pazdan (red.), *System…*, s. 903-904, nb 342; T. Pajor, *Odpowiedzialność deliktowa…*, s. 225-228; A. Dickinson, *The Rome II Regulation…*, s. 640, nb 15.33.
[1022] M.-A., Zachariasiewicz, *Komentarz do art. 17* [w:] M. Pazdan (red.), *Rozporządzenie (WE) Nr 864/2007…*, nb 5.
[1023] P. Wautelet, *Art. 17* [w:] U. Mangus, P. Mankowski (red.), *Rome II Regulation…*, s. 581, nb 48; J. von Hein, *Art. 17* [w:] G.-P. Calliess, M. Renner (red.), *Rome Regulations…*, s. 808-809, nb 25.

3. Pojęcie „przepisów”

Pojęcie „przepisów” (zasad bezpieczeństwa i postępowania)[1024] zarówno w odniesieniu do konw. haskiej z 1971 r. jak i rozp. Rzym II powinno być interpretowane w sposób możliwie najbardziej szeroki[1025].

Analizując powyższe zagadnienie J. von Hein zwrócił uwagę na rozróżnienie pomiędzy *rules* (zasadami) i *standards* (normami postępowania) stwierdzając, że *rules* dotyczą oczywistych norm postępowania, zaś znaczenie *standards* jest znacznie bardziej niedookreślone. Tytułem przykładu wskazuje, że ograniczenie prędkości, którego naruszenie niesie za sobą ukaranie mandatem o określonej wysokości zaliczyć można do *rules*, natomiast ogólny nakaz postępowania skierowany do kierowców samochodów „jedź ostrożnie", którego naruszenie skutkuje odszkodowaniem za szkodę zaliczyć należy do *standards*. Zgodnie z powyższym rozróżnieniem zarówno lokalne zasady jak i standardy postępowania (zarówno *rules* jak i *standards*) będą uwzględniane przy ocenie zachowania osoby, której przypisuje się odpowiedzialność[1026].

Uwzględnianiu podlegać będą przepisy powszechnie obowiązujące, a także akty prawa miejscowego, przy czym ich nazwa nie ma znaczenia[1027]. Wskazać również należy, że uwzględnianiu podlegają również przepisy wewnętrznie obowiązujące takie jak np. regulaminy zakładu pracy, zalecenia etc.[1028] W kontekście wypadków drogowych znaczenie będą miały przede wszystkim przepisy o bezpieczeństwie ruchu drogowego, czyli wszelkie reguły ostrożności, nakazy, zakazy i inne normy dotyczące zachowania uczestników ruchu[1029]. Zaliczyć do nich należy te zawarte w kodeksach drogowych oraz dotyczące wszelkich technicznych wymogów, jakie musi spełniać pojazd dopuszczony do ruchu, limitów czasu pracy kierowców zawodowych, dozwoloną ilość alkoholu we krwi, zasad dotyczących

[1024] W polskim tłumaczeniu art. 7 know. haskiej z 1971 r. wskazano, że należy brać pod uwagę przepisy o bezpieczeństwie ruchu na drogach obowiązujące w miejscu i czasie wypadku, zaś w tekstach oficjalnych angielskim i francuskim wskazano odpowiednio: the rules relating to the control and safety of traffic which were in force at the place and time of the accident oraz des règles de circulation et de sécurité en vigueur au lieu et au moment de l'accident. Natomiast w art. 17 rozp. Rzym II mowa jest o zasadach bezpieczeństwa i postępowania, obowiązujące w miejscu i czasie wystąpienia zdarzenia stanowiącego źródło odpowiedzialności – ang. the rules of safety and conduct which were in force at the place and time of the event giving rise to the liability, fr. des règles de sécurité et de comportement en vigueur au lieu et au jour de la survenance du fait qui a entraîné la responsabilité.
[1025] E. Essén, *Raport wyjaśniający*, s. 26. W motywie 34 rozp. Rzym II sprecyzowano, że odnosi się ono do wszystkich uregulowań, mających jakikolwiek związek z bezpieczeństwem i sposobem postępowania, w tym na przykład do przepisów dotyczących bezpieczeństwa drogowego w razie wypadku.
[1026] J. von Hein, *Art. 17* [w:] G.-P. Calliess, M. Renner (red.), *Rome Regulations…*, s. 803, nb 19.
[1027] P. Wautelet, *Art. 17* [w:] U. Mangus, P. Mankowski (red.), *Rome II Regulation…*, s. 569, nb 9.
[1028] E. Essén, *Raport wyjaśniający*, s. 26. Powyższe odgrywać może szczególne znaczenie w kontekście szerokiego rozumienia miejsca wypadku na tle konw. haskiej z 1971 r., które zgodnie z art. 1 odnosi się również do „terenu prywatnego dostępnego dla niektórych osób”.
[1029] W. Klyta, *Prawo właściwe…* [w:] M. Pazdan (red.), *System…*, s. 902, nb 342.

dopuszczalności używania telefonów komórkowych podczas jazdy[1030]. Nawiązując co szerokiej wykładni omawianego pojęcia, w doktrynie przyjmuje się, że sąd może również wziąć pod uwagę zasady i standardy wypracowane przez judykaturę[1031]. Ponadto uwzględnianiu podlegać mogą również zasady bezpieczeństwa wypracowane przez organy związków lub organizacji sportowych (*lex sportiva*)[1032]. Przykładem mogą być również normy jakościowe proponowane przez organizacje pozarządowe, jak również krajowe jednostki normalizacyjne[1033].

4. Rola dyskrecjonalności sędziowskiej przy uwzględnianiu przepisów

4.1. Uwagi o charakterze ogólnym

W dawniejszej doktrynie powszechne było stanowisko o konieczności poddania oceny przepisów ruchu drogowego właściwości *legis loci delicti commissi* bez względu na właściwość prawa dla innych elementów odpowiedzialności[1034]. Podczas prac nad konw. haską z 1971 r. niektóre delegacje postulowały, aby wprowadzić tę zasadę do konwencji[1035]. Jak wiadomo, przyjęto jednak inne rozwiązanie, polegające na tym, że przepisy mają być uwzględniane a nie stosowane. Uznano bowiem, że automatyczna i bezwarunkowa właściwość prawa miejsca wypadku w niektórych sytuacjach nie byłaby celowa, bowiem przepisy te oddziaływać mogą na ocenę odpowiedzialności w różnym stopniu[1036]. Założenie to sprawia, że sędziowska swoboda decyzji ma głęboki wpływ na funkcjonowanie omawianych przepisów w praktyce, gdyż pozwala na odpowiednie „dopasowanie" reguł uwzględniania do konkretnych stanów faktycznych[1037].

[1030] E. Essén, *Raport wyjaśniający*, s. 26; I. Bach, *Art. 17* [w:] P. Huber (red.), *Rome II Regulation…*, s. 371, nb 12; P. Wautelet, *Art. 17* [w:] U. Mangus, P. Mankowski (red.), *Rome II Regulation…*, s. 571, nb 17; Ch.S. Armstrong, *op. cit.*, s. 86.

[1031] P. Wautelet, *Art. 17* [w:] U. Mangus, P. Mankowski (red.), *Rome II Regulation…*, s. 569, nb 11.

[1032] W doktrynie często przytacza się jako przykład zasady wypracowane przez Międzynarodową Federację Narciarską (FIS). Z punktu widzenia wypadków drogowych znaczenie mogą mieć np. reguły przyjmowane przez Międzynarodową Federację Samochodową (FIA) w odniesieniu do wyścigów samochodowych – zob. J. von Hein, *Art. 17* [w:] G.-P. Calliess, M. Renner (red.), *Rome Regulations…*, s. 803, nb 19; I. Bach, *Art. 17* [w:] P. Huber (red.), *Rome II Regulation…*, s. 368, nb 13.

[1033] P. Wautelet, *Art. 17* [w:] U. Mangus, P. Mankowski (red.), *Rome II Regulation…*, s. 570, nb 13.

[1034] P. Bourel, *Glosa do wyroku Cour d'appel w Paryżu z 13.03.1963*, RCDIP 1963, s. 556.

[1035] Y. Loussouarn, *La convention de La Haye…*, s. 19.

[1036] R. Plender, M. Wilderspin, *The European Private International Law…*, s. 562 nb 18-121; P. Wautelet, *Art. 17* [w:] U. Mangus, P. Mankowski (red.), *Rome II Regulation…*, s. 578, nb 41.

[1037] E. Essén, *Raport wyjaśniający*, s. 27, J. Papettas, *The Law Applicable…*, s. 235; Ch.S. Armstrong, *op. cit.*, s. 86. W art. 7 konw. haskiej z 1971 r. zabrakło do niej jednoznacznego odniesienia. Stąd też ze względu na rozwianie wątpliwości interpretacyjnych, w art. 17 rozp. Rzym II zdecydowano się dodać fragment akcentujący szczególną rolę dyskrecjonalności sędziego, zgodnie z którym przepisy „uwzględnia się, na ile okaże się to wskazane" (*Projekt Parlamentu z 2005 r., Amendment 45*, s. 31). Należy jednak jednoznacznie stwierdzić, że mimo różnic redakcyjnych, rola dyskrecjonalności sędziego jest równie ważna na gruncie obu regulacji.

4.2. Uwzględnianie przepisów spoza miejsca zdarzenia

Szczególne kontrowersje budzi kwestia, czy można brać pod uwagę inne przepisy niż te pochodzące z prawa miejsca zdarzenia. Literalne brzmienie obu analizowanych przepisów nakazuje uwzględniać przepisy obowiązujące w miejscu i czasie wypadku (zdarzenia stanowiącego źródło odpowiedzialności). W literaturze przedmiotu wyrażono jednak pogląd, że z uwagi na znaczny stopień sędziowskiej swobody, w niektórych okolicznościach bardziej pożądane byłoby ocenianie czynów sprawcy szkody według innego prawa, np. prawa przewidywalnego miejsca wystąpienia szkody lub prawa wspólnego miejsca zamieszkania stron[1038].

Rozważania dotyczące kwestii oceny z punktu widzenia prawa przewidywalnego miejsca szkody (ang. *the forseeable damage*) nie odgrywają większej roli na tle wypadków drogowych[1039]. Natomiast kwestią istotną dla tego typu spraw może być dopuszczalność uwzględniania wspólnego prawa personalnego stron, np. prawa wspólnego miejsca zwykłego pobytu lub prawa wspólnego miejsca rejestracji. Wskazać należy, że w dawniejszej doktrynie niemieckiej zaproponowano rozróżnienie na zasady postępowania o charakterze ściśle terytorialnym (obowiązujące tylko na danym terytorium) oraz te mające charakter bardziej personalny (związane z osobą).

To właśnie na tle spraw dotyczących odpowiedzialności za wypadki drogowe zaczęto dostrzegać, że niekiedy miejsce zdarzenia jest przypadkowe, więc powstały stosunek zobowiązaniowy między pasażerami tego samego pojazdu, którzy dzielą ze sobą miejsce zwykłego pobytu, powinien odegrać większe znaczenie przy określaniu odpowiedzialności[1040]. Przepisy o charakterze ściśle terytorialnym (np. strona drogi, po której się jedzie) muszą być uwzględniane za każdym razem, nawet w sprawach dotyczących pasażerów tego samego samochodu. Z kolei te związane z osobą mogą być traktowane w sposób bardziej elastyczny. Przyjęcie takiego rozumowania pozwala na uwzględnienie zasad bezpieczeństwa i postępowania obowiązujących we wspólnym prawie personalnym stron[1041]. Wskazywano jednak, że uwzględnianie zasad wywodzących się ze wspólnego prawa personalnego stron może odnosić się jedynie do przypadków, w których delikt między osobami podróżującymi

---

[1038] J. von Hein, *Art. 17* [w:] G.-P. Calliess, M. Renner (red.), *Rome Regulations…*, s. 810, nb 30.
[1039] Na ten temat – zob. np. I. Bach, *Art. 17* [w:] P. Huber (red.), *Rome II Regulation…*, s. 371, nb 11; J. von Hein, art. 17 [w:] G.-P. Calliess (red.) Rome Regulations…, s. 807-808, nb 24.
[1040] M.-A., Zachariasiewicz, *Komentarz do art. 17* [w:] M. Pazdan (red.), *Rozporządzenie (WE) Nr 864/2007…*, nb 18; P. Wautelet, *Art. 17* [w:] U. Mangus, P. Mankowski (red.), *Rome II Regulation…*, s. 571, nb 18.
[1041] J. von Hein, *Art. 17* [w:] G.-P. Calliess, M. Renner (red.), *Rome Regulations…*, s. 801-802. W polskiej doktrynie – zob. np. Ł. Żarnowiec, *Zasady bezpieczeństwa i postępowania* [w:] M. Pazdan (red.), *System…*, s. 869-870, nb 273.

wspólnie w obcym kraju nie dotyczy (nawet potencjalnie) żadnej innej osoby i nie ma ścisłego związku z zasadami bezpieczeństwa i postępowania w kraju miejsca zdarzenia[1042]. W doktrynie twierdzono więc, że uwzględnienie zasad bezpieczeństwa i postępowania miejsca działania nie wyklucza uwzględniania niektórych przepisów prawa właściwego. Sąd może zatem przyznać pierwszeństwo zasadom wynikającym ze wspólnego prawa zwykłego pobytu stron przed zasadami postępowania obowiązującymi w miejscu wypadku. Jako przykłady zasad o charakterze „personalnym" przytaczano te dotyczące obowiązku korzystania z pasów bezpieczeństwa, a nawet dotyczących dopuszczalnego poziomu spożycia napojów alkoholowych[1043]. Kilku przykładów w omawianej kwestii dostarcza orzecznictwo niemieckie sprzed obowiązywania rozp. Rzym II[1044].

Zgodnie z powyższym rozumowaniem, jeżeli w chwili wypadku drogowego poszkodowany jadący motorem nie miał założonego kasku, może to świadczyć o jego przyczynieniu się do powstania szkody, nawet jeżeli jazdy bez kasku nie zabraniały przepisy ruchu drogowego obowiązujące w miejscu zdarzenia, zaś obowiązek taki istniał zgodnie z przepisami wynikającymi z jego prawa personalnego. Chodzi bowiem o ustalenie, czy niedbałe zachowanie sprawcy kwalifikować można jako rażące z perspektywy subiektywnej. Powyższe sprawia, że normy postępowania, do których domniemany sprawca czynu niedozwolonego jest przyzwyczajony, mogą mieć większe znaczenie niż reguły obowiązujące w miejscu wypadku, z którymi często nie jest zaznajomiony[1045].

W opinii niektórych autorów dotychczasowe rozróżnienie na zasady o charakterze personalnym i terytorialnym mogłoby być kontynuowane na tle art. 17 rozp. Rzym II. Przyznanie sądom szerokiego marginesu swobody w tego typu sprawach byłoby uzasadnione, w szczególności, z punktu widzenia potrzeby zapewnienia sprawiedliwości w indywidualnych

---

[1042] I. Bach, *Art. 17* [w:] P. Huber (red.), *Rome II Regulation…*, s. 369, nb 9.

[1043] J. von Hein, *Art. 17* [w:] G.-P. Calliess, M. Renner (red.), *Rome Regulations…*, s. 801-802, nb 17; P. Wautelet, *Art. 17* [w:] U. Mangus, P. Mankowski (red.), *Rome II Regulation…*, s. 571, nb 18.

[1044] Przykładowo w jednym z orzeczeń niemiecki kierowca został pociągnięty do odpowiedzialności za to, że nie obudził swojej niemieckiej współpasażerki, która zasnęła bez zapięcia pasów, chociaż prawo miejsca wypadku nie nakładało na nią takiego obowiązku – zob. OLG Karlsruhe, 1 U 292/83, IPRspr 1984, no. 34. W innej sprawie sąd stwierdził, że przyczynienie poszkodowanego zachodzi w sytuacji, gdy pasażerka z Niemiec nie miała zapiętych pasów bezpieczeństwa w czasie wypadku, mimo że prawo miejsca wypadku nie wymagało od pasażerów używania pasów bezpieczeństwa – zob. KG, 22 U 5430/80, IPRspr 1981, no. 30. Z kolei niemiecki BGH orzekł, że niemiecki kierowca, który spowodował wypadek w Austrii i którego stężenie alkoholu we krwi przekroczyło austriackie, ale nie niemieckie normy, nie powinien zostać uznany za działającego z rażącym niedbalstwem, ponieważ z subiektywnego punktu widzenia mógł nie zdawać sobie sprawy ze stopnia swojego zawinienia – zob. BGH VI ZR 58/77, IPRspr 1978, no. 18. Zob. również – VI ZR 28/08, IPRspr 2009, no. 21b. Wszystkie orzeczenia cyt. za: J. von Hein, *Art. 17* [w:] G.-P. Calliess, M. Renner (red.), *Rome Regulations…*, s. 802, nb 17.

[1045] I. Bach, *Art. 17* [w:] P. Huber (red.), *Rome II Regulation…*, s. 366, nb 2; J. von Hein, *Art. 17* [w:] G.-P. Calliess, M. Renner (red.), *Rome Regulations…*, s. 802, nb 18; Ł. Żarnowiec, *Zasady bezpieczeństwa i postępowania* [w:] M. Pazdan (red.), *System…*, s. 869-870, nb 273.

przypadkach oraz ochrony uzasadnionych oczekiwań stron[1046]. Z drugiej jednak strony, część doktryny uważa, że obecnie z uwagi na brzmienie art. 17 rozp. Rzym II uwzględnianie innych niż miejsce zdarzenia nie jest dopuszczalne[1047]. Wydaje się jednak, że pierwszy z przytoczonych poglądów jest trafniejszy i nie ma przeszkód, aby przyznać odpowiednią rolę przepisom, którymi strony tak naprawdę mogły czuć się (w sposób subiektywny) związane.

Wydaje się również, że podobne przekonanie wyrażali twórcy konw. haskiej z 1971 r., choć ujmowali je oni w nieco inny sposób, wskazując, że rola sędziowskiej dyskrecjonalności ujawnia się w sytuacjach, gdy zachodzą różnice między zasadami bezpieczeństwa przewidzianymi w *lege causae* tymi wynikającymi z *legis loci accidentii*.

Przykładów w tym zakresie dostarcza raport wyjaśniający konwencji haskiej. Wskazano, że jeżeli prawo lokalne jest bardziej rygorystyczne, np. przewidując ograniczenie prędkości, naruszenie tej zasady musi być brane pod uwagę, nawet jeśli *lex causae* nie zawiera takiego ograniczenia. Z drugiej strony, jeżeli *lex causae* wymaga wyższych standardów niż prawo lokalne (np. w sytuacji, gdy prawo lokalne nie przewiduje ograniczenia prędkości), sędzia powinien rozważyć, czy mimo braku ograniczeń w prawie lokalnym sprawca wypadku zachował należytą ostrożność i nie poruszał się zbyt szybko w stosunku do okoliczności. W takim przypadku treść zasad prawa lokalnego (tj. brak ograniczenia prędkości) nie może stanowić argumentu zwalniającego kierowcę od odpowiedzialności za czyn, który byłby zawiniony zgodnie z prawem właściwym. Brak limitu prędkości w prawie miejsca wypadku nie zwalnia z obowiązku zachowania należytej ostrożności[1048]. Sędzia może więc „zignorować" lokalne prawo, gdy jest ono mniej rygorystyczne[1049].

Zaistnieć więc może sytuacja, w której prawo właściwe dla odpowiedzialności przewiduje surowsze wymagania dotyczące bezpieczeństwa niż prawo lokalne. Przykładowo, *lex causae* przewiduje konieczność dodatkowych wymagań technicznych np. posiadania świateł przeciwmgielnych. Brak jest natomiast podobnego wymogu w prawie lokalnym. Brak takich świateł można uznać za zawinione zachowanie, jeżeli kierowca nieposiadający tego typu oświetlenia nie zwolnił prędkości w warunkach tego wymagających. Wymóg świateł przeciwmgielnych będzie więc elementem faktycznym, ilustrującym potrzebę ostrożnej jazdy we mgle. Podobnie będzie w sytuacji autokaru, który uległ wypadkowi za granicą. Zgodnie z

[1046] J. von Hein, *Art. 17* [w:] G.-P. Calliess, M. Renner (red.), *Rome Regulations…*, s. 802-803, nb 17. Możliwość uwzględniania przepisów innych niż tych obowiązujących w miejscu wypadku dopuszcza też A. Dickinson, *The Rome II Regulation…*, s. 641, nb 15.34.
[1047] P. Wautelet, *Art. 17* [w:] U. Mangus, P. Mankowski (red.), *Rome II Regulation…*, s. 574, nb 29.
[1048] E. Essén, *Raport wyjaśniający*, s. 27.
[1049] Ch.S. Armstrong, *op. cit.*, s. 87.

prawem lokalnym brak było obowiązku zmiany kierowcy autokaru w regularnych odstępach czasu. Jednocześnie prawo właściwe do oceny odpowiedzialności przewidywało, że kierowca powinien mieć zmiennika po upływie sześciu godzin. Mimo tego, że prawo lokalne nie zna takiego ograniczenia, sędzia może wziąć pod uwagę wymogi przewidziane w prawie właściwym do oceny odpowiedzialności i stwierdzenia, że kierowca nie dochował należytej staranności[1050].

Zasadniczo, odpowiedzialność sprawcy wypadku będzie więc oceniana w świetle przepisów państwa, w którym doszło do wypadku. Niemniej jednak, sędziowska dyskrecjonalność daje możliwość uwzględnienia, w stosownych przypadkach innych zasad bezpieczeństwa, np. tych bardziej rygorystycznych ustanowionych przez państwo, w którym pojazd jest zarejestrowany[1051]. Przykładów w tym zakresie dostarcza również orzecznictwo[1052].

4.3. Ocena zachowania poszkodowanego

Wątpliwości w literaturze na tle art. 17 rozp. Rzym II budzi dopuszczalność oceny zachowania poszkodowanego w świetle zasad prawa lokalnego w przypadku przyczynienia się poszkodowanego do powstania szkody. Pogląd przeważający oparty jest na przekonaniu, że uwzględnianie przepisów prawa miejsca wypadku w takiej sytuacji jest dopuszczalne[1053]. Podnosi się, że takie rozumowanie wynika z zasady równego traktowania, gdyż takie same standardy powinny być uwzględniane przy ocenie zachowania poszkodowanego, jeżeli przyczynił się do powstania szkody[1054].

Sąd może więc uwzględniać zasady lokalne w odniesieniu do okoliczności, czy poszkodowany, np. jechał pod wypływem alkoholu, znajdował się po dobrej stronie jezdni, nie miał zapiętych pasów bezpieczeństwa, przekroczył dopuszczalną prędkość, nie miał założonego kasku podczas jazdy motorem (jeżeli to było obowiązkowe z punktu widzenia

---

[1050] E. Essén, *Raport wyjaśniający*, s. 27 ; B. Dutoit, P. Mercier, *La onzième session…*, s. 415

[1051] Y. Loussouarn, *La convention de La Haye…*, s. 19-20; M. Sośniak, *Zobowiązania…*, s. 99-100. Zob. również uwagi zawarte w T. Pajor, *Odpowiedzialność deliktowa…*, s. 230-233.

[1052] Przykładowo Politierechtbank w Brukseli w jednym z wyroków wskazał, że w przypadku, gdy wszystkie pojazdy uczestniczące w wypadku były zarejestrowane w tym samym państwie, innym niż ten, w którym doszło do wypadku, ocena bezprawności czynu musi być dokonana na podstawie lokalnych przepisów ruchu drogowego rozpatrywanych w szerokim znaczeniu, a także zasad odpowiedzialności wynikających z prawa obowiązującego w państwie rejestracji – zob. wyrok Politierechtbank Bruxelles z 6.06.2013, Bulletin des assurances 2014/3, s. 300, cyt. za: G. Payan (red.), *Conventions et protocoles de la Haye Annotés…*, s. 190.

[1053] A. Dickinson, *The Rome II Regulation…*, s. 641, nb 15.34 ; J. von Hein, art. 17 [w:] G.-P. Calliess (red.) Rome Regulations…, s. 795, nb 4; P. Wautelet, *Art. 17* [w:] U. Mangus, P. Mankowski (red.), *Rome II Regulation…*, s. 582, nb 52; Ł. Żarnowiec, *Zasady bezpieczeństwa i postępowania* [w:] M. Pazdan (red.), *System…*, s. 869, nb 273; I. Bach, *Art. 17* [w:] P. Huber (red.), *Rome II Regulation…*, s. 368, nb 5. Przeciwnie: S.C. Symeonides, *Rome II and Tort Conflicts…*, s. 213.

[1054] J. von Hein, art. 17 [w:] G.-P. Calliess (red.) Rome Regulations…, s. 810, nb 29.

prawa miejsca wypadku)[1055]. Dodać należy, że z uwagi na nieco inne brzmienie, podobne wątpliwości nie powstają na tle art. 7 konw. haskiej z 1971 r.[1056]

[1055] I. Bach, *Art. 17* [w:] P. Huber (red.), *Rome II Regulation…*, s. 366, nb 2; A. Dickinson, *The Rome II Regulation…*, s. 641, nb 15.34.
[1056] Przepis stanowi bowiem, że „przy określaniu odpowiedzialności bierze się pod uwagę".

§ 3. PRZEPISY WYMUSZAJĄCE SWOJE ZASTOSOWANIE

1. Charakterystyka ogólna przepisów wymuszających swoje zastosowanie

1.1. Pojęcie przepisów wymuszających swoje zastosowanie

Choć genezy przepisów wymuszających swoje zastosowanie doszukiwać się można już u Savigny'ego, to niewątpliwie fenomen ten łączy się z wzrastającą ingerencją państwa w stosunki prywatnoprawne, którą nasiliła się w połowie XX w. Możliwość poddania niektórych stosunków właściwości prawa obcego mogła niekiedy stać w sprzeczności z realizacją państwowych interesów społecznych, gospodarczych i politycznych[1057].

Rozbieżności w odniesieniu do omawianej instytucji pojawiają się już przy używanej w literaturze terminologii[1058]. Wskazuje się również na trudności w zdefiniowaniu przepisów wymuszających swoje zastosowanie[1059], niemniej jednak za Ph. Francescakis, twórcą ich nowoczesnego pojęcia, przyjmuje się, że są to normy, które są niezbędne do ochrony porządku politycznego, społecznego i gospodarczego danego państwa[1060]. Przedstawiona interpretacja miała następnie przemożny wpływ na doktrynę oraz orzecznictwo w Europie, znajdując ostatecznie potwierdzenie w wykładni autonomicznej zaproponowanej przez TS[1061]. Przepisy wymuszające swoje zastosowanie rozumieć więc należy jako normy imperatywne w znaczeniu kolizyjnoprawnym mające szczególne znaczenie dla ochrony porządku publicznego państwa ich pochodzenia, jako służące realizacji jego szczególnie istotnych interesów. Z tego względu

---

[1057] D. Bureau, H. Muir Watt, *Droit international privé*, s. 687-688, nb 552.

[1058] Obok przepisów wymuszających swoje zastosowanie w literaturze wspomina się również o przepisach koniecznego zastosowania, przepisach bezpośredniego zastosowania, czy też przepisach imperatywnych w znaczeniu kolizyjnym – zob. P. Rodziewicz, *Niejednoznaczne podstawy stosowania przepisów wymuszających swoje zastosowanie (przepisów koniecznego zastosowania)*, PPPM 2019, t. 24, s. 170; M. Czepelak, *Międzynarodowe prawo zobowiązań…*, s. 482-483. Dodać do tego należy niejednolitość nazewnictwa w językach obcych. W angielskiej wersji rozporządzeń rzymskich (Rzym I i Rzym II), mowa jest o *overriding mandatory provisions*, zaś we francuskich dostrzec można rozbieżność w tym zakresie, gdyż w rozp. Rzym I mowa jest o *lois de police*, zaś w rozp. Rzym II o *dispositions impératives dérogatoires*. Rozbieżność ta jest krytkowana w doktrynie – zob. E. Lein, *The New Rome I/Rome II/Brussels I Synergy…*, s. 183; E. Guinchard, *Conclusion* [w:] E. Guinchard (red.), *Rome I and Rome II…*, s. 627. Ponadto, w anglojęzycznej doktrynie powszechna jest również nazwa *immediate application provisions*, *mandatory porvisions*, zaś we francuskiej *lois d'application immédiate*, *lois d'application necassaire*. Wydaje się jednak, że powyższe uwagi, choć mają niewątpliwie charakter porządkujący, pozbawione są większego znaczenia praktycznego. Należy jednak uściślić, że w dalszej części pracy odwoływano się do szeroko rozpowszechnionego w polskiej literaturze przedmiotu pojęcia przepisów wymuszających swoje zastosowanie, do popularności którego przyczyniła się niewątpliwie polska wersja rozporządzeń rzymskich. Na temat uwag terminologicznych – zob. M. Mataczyński, *Przepisy wymuszające swoje zastosowanie w prawie prywatnym międzynarodowym*, Zakamycze 2005, s. 28-31.

[1059] S. Francq, F. Jault-Seseke, *Les lois de police, une approche de droit comparé* [w:] S. Corneloup, N. Joubert (red.), *Le règlement communautaire « Rome I » et le choix de loi dans les contrats internationaux. Actes du colloque des 9 et 10 septembre 2010 – Dijon*, Paris 2011, s. 359-360.

[1060] Ph. Francescakis, *Quelques précisions sur les « lois d'application immédiate » et leurs rapports avec les règles sur les conflits de lois*, RCDIP 1966, no. 55, s. 1–18.

[1061] M. Wilderspin, *Overriding mandatory provisions* [w:] J. Basedow, G. Rühl, F. Ferrari, P. de Miguel Asensio (red.), *Encyclopedia of Private International Law*, s. 1331.

znajdują one zastosowanie niezależnie od tego, jakiemu prawu podlega oceniany stosunek prawny[1062].

1.2. Kształt normatywny

1.2.1. Brak odniesienia do przepisów wymuszających w haskich konwencjach deliktowych

Potrzeba regulacji i stosowanie instytucji przepisów wymuszających swoje zastosowanie nie budzi współcześnie wątpliwości. W wielu krajowych systemach prawnych uregulowano więc powyższą kwestę[1063]. Co istotne, zagadnienie to jest również przedmiotem ujednoliconego prawa kolizyjnego, przede wszystkim w rozp. Rzym I oraz rozp. Rzym II. O przepisach wymuszających swoje zastosowanie nie wspomina jednak zarówno konw. haska z 1971 r., jak również konw. haska z 1973 r.

Milczenie haskich konwencji deliktowych w tej kwestii uzasadnić można tym, że omawiana problematyka tradycyjnie łączy się ze zobowiązaniami umownymi, w których nadrzędną zasadą jest autonomia woli stron. Szczególna rola wyboru prawa w zakresie zobowiązań umownych sprawia, że państwa częściej wykorzystywać będą ten mechanizm korekcyjny do ochrony swoich interesów. Jak wskazano, w przypadku zobowiązań pozaumownych wybór prawa odgrywa znacznie mniejszą rolę, zaś jego dopuszczalność na tle zobowiązań pozaumownych w okresie, w którym powstawały haskie konwencje deliktowe nie była jeszcze oczywista[1064]. Dodatkowo, tradycyjnym łącznikiem w przypadku deliktów jest *loci delicti*, który w pewien sposób przyznaje kontrolę nad zdarzeniami, do których dochodzi na terytorium danego państwa[1065]. Powyższe potwierdza również znacznie skromniejsze orzecznictwo dotyczące przepisów wymuszających znajdujących zastosowanie w kontekście spraw odnoszących się do zobowiązań pozaumownych[1066].

Stąd przypuszczać można, że wzorem wyboru prawa, kwestię przepisów wymuszających pozostawiono regulacjom państw *fori*. Niemniej jednak brak przepisu odnoszącego się do tej kwestii w konw. haskiej z 1971 r. współcześnie uznać należy za jej

---

[1062] M.-A. Zachariasiewicz, *O potrzebie wskazania…*, s. 12; *Ł. Żarnowiec, Wpływ przepisów wymuszających swoje zastosowanie na rozstrzyganie spraw spadkowych pod rządami rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) Nr 650/2012*, PPPM 2019, t. 25, s. 44.

[1063] M.-A. Zachariasiewicz, *Przepisy wymuszające swoje zastosowanie* [w:] M. Pazdan (red.), *System…*, s. 461, nb 271, s. 433, nb 215.

[1064] Zob. rozdział III, § 2, pkt 1 niniejszego opracowania.

[1065] P. Wautelet, *Art. 16* [w:] U. Mangus, P. Mankowski (red.), *Rome II Regulation…*, s. 550, nb 3; J. von Hein, *Art. 16* [w:] G.-P. Calliess, M. Renner (red.), *Rome Regulations…*, s. 780-781, nb 2-4.

[1066] M.-A., Zachariasiewicz, *Komentarz do art. 16* [w:] M. Pazdan (red.), *Rozporządzenie (WE) Nr 864/2007…*, nb 6.

poważną niedoskonałość przemawiającą na niekorzyść w porównaniu z nowoczesnymi regulacjami[1067].

1.2.2. Regulacja dotycząca przepisów wymuszających w rozp. Rzym II

W polskim systemie prawnym zagadnienie przepisów wymuszających swoje zastosowanie zostało uregulowane w art. 8 ustawy p.p.m. z 2011 r. Przepis odnoszący się do tej kwestii przewiduje również art. 16 rozp. Rzym II, które w myśl z art. 33 ustawy p.p.m. z 2011 r. ma zastosowanie do zobowiązań pozaumownych. Brak regulacji zagadnienia przepisów wymuszających w konw. haskiej z 1971 r. powoduje, że w przypadku zobowiązań wynikających z wypadków drogowych podstawą ich stosowania będzie art. 16 rozp. Rzym II[1068]. Stanowi on, że przepisy rozporządzenia nie ograniczają stosowania przepisów prawa siedziby sądu, które znajdują zastosowanie do oceny stanu faktycznego bez względu na to, jakiemu prawu podlega zobowiązanie pozaumowne.

Pojęcie przepisów wymuszających swoje zastosowanie podlega wykładni autonomicznej[1069]. Po raz pierwszy w tej kwestii, jeszcze na tle konw. rzymskiej z 1980 r., Trybunał wypowiedział się w wyroku w sprawie *Arblade*[1070], w którym wskazano, że ustawodawstwo dotyczące porządku i bezpieczeństwa należy rozumieć jako dotyczące przepisów, których przestrzeganie uznano za konieczne dla zapewnienia ustroju politycznego, społecznego i ekonomicznego danego państwa członkowskiego, do tego stopnia, że ich przestrzeganie obejmuje każdą osobę, która znajduje się na terytorium tego państwa członkowskiego i do każdego stosunku prawnego tam istniejącego[1071].

Definicja z wyroku *Arblade* wpłynęła następnie na redakcję art. 9 ust. 1 rozp. Rzym I[1072]. Stanowi on, że przepisy wymuszające swoje zastosowanie to przepisy, których przestrzeganie uważane jest przez państwo za tak istotny element ochrony jego interesów publicznych, takich jak organizacja polityczna, społeczna lub gospodarcza, że znajdują one zastosowanie do stanów faktycznych objętych ich zakresem bez względu na to, jakie prawo jest właściwe dla umowy zgodnie z niniejszym rozporządzeniem.

[1067] T. Kadner Graziano, *50 Years…*, s. 70-71.
[1068] M.-A. Zachariasiewicz, *O potrzebie wskazania…*, s. 25; M. Mataczyński, *Przepisy wymuszające swoje zastosowanie — wybrane zagadnienia*, PPPM 2016, t. 18 s. 62; M. Tomaszewski, *Art. 8* [w:] J. Poczobut (red.), *Prawo prywatne międzynarodowe…*, pkt 35.
[1069] A. Bonomi, *Overriding Mandatory Provisions in the Rome I Regulation on the Law Applicable to Contracts*, YPIL 2008, Vol. X, s. 290.
[1070] Wyrok TS z 23.11.1999 r. w sprawach połączonych *Jean-Claude Arblade i Arblade & Fils SARL i Bernard Leloup*, *Serge Leloup i Sofrage SARL*, C-369/96 i C-376/96, ECLI:EU:C:1999:575.
[1071] Cyt. za polskim tłumaczeniem opinii rzecznika generalnego Nilsa Wahla z 15.05.2013 r. ws. *United Antwerp Maritime Agencies (Unamar) NV v. Navigation Maritime Bulgare*, C-184/12, ECLI:EU:C:2013:301, pkt 33.
[1072] P. Rodziewicz, *Niejednoznaczne podstawy…,* s. 172; P. Wautelet, *Art. 16* [w:] U. Mangus, P. Mankowski (red.), *Rome II Regulation…*, s. 553, nb 13; A. Bonomi, *Overriding Mandatory Provisions…*, s. 287-288.

Regulacja dotycząca przepisów wymuszających z art. 16 rozp. Rzym II ma w porównaniu z art. 9 rozp. Rzym I lakoniczne brzmienie. W literaturze przedmiotu panuje zgodne przekonanie, że definicję legalną z art. 9 ust. 1 rozp. z uwagi na jej uniwersalny charakter można odpowiednio odnosić także do przepisów wymuszających obejmujących swym zakresem inne sytuacje życiowe[1073]. Do wyroku w sprawie *Arblade*, zawierającego pierwowzór definicji legalnej odnosi się również uzasadnienie projektu rozp. Rzym II przedłożone przez Komisję Europejską[1074]. Nie bez znaczenia jest również postulat spójności obu rozporządzeń zawarty w motywie 7 rozp. Rzym II, który zakłada traktowanie rozporządzeń rzymskich jako wspólnego, zharmonizowanego reżimu regulacji kolizyjnych w dziedzinie zobowiązań. Ponadto, zbieżna wykładnia omawianego pojęcia sprzyja osiągnięciu pewności prawa i jednolitemu stosowaniu unijnego prawa kolizyjnego[1075].

Mając to na uwadze wskazać należy, że definicja zawarta w art. 9 ust. 1 Rzym I odnosi się również do przepisów wymuszających, o których mowa w art. 16 rozp. Rzym II[1076]. Potwierdza to również dotychczasowe orzecznictwo TS[1077].

Artykuł 16 rozp. Rzym II znajduje zastosowanie do wszystkich norm kolizyjnych tej regulacji wskazujących prawo właściwe zarówno przy pomocy łączników obiektywnych, jak i subiektywnych[1078]. Ma on więc również zastosowanie w przypadku zobowiązań pozaumownych wynikających z wypadków drogowych. Przypomnieć należy, że w przypadku państw członkowskich UE związanych konw. haską z 1971 r. odnosić się będzie również do odpowiedzialności wynikającej z wypadków, dla której prawo właściwe wskazano na podstawie konwencji.

[1073] P. Rodziewicz, *Niejednoznaczne podstawy…*, s. 172.
[1074] R. Plender, M. Wilderspin, *The European Private International Law…*, s. 769, nb 27-009; *Wniosek Komisji z 2003 r.*, s. 24.
[1075] M. Mataczyński, *Przepisy wymuszające swoje zastosowanie — wybrane zagadnienia*, s. 61-62.
[1076] M.-A., Zachariasiewicz, *Komentarz do art. 16* [w:] M. Pazdan (red.), *Rozporządzenie (WE) Nr 864/2007…*, nb 3; A. Dickinson, *The Rome II Regulation…*, s. 634, nb 15.18; J. von Hein, *Art. 16* [w:] G.-P. Calliess, M. Renner (red.), *Rome Regulations…*, s. 786-787, nb 12; A. Fuchs, *Art. 16* [w:] P. Huber (red.), *Rome II Regulation…*, s. 354-355, nb 6; R. Plender, M. Wilderspin, *The European Private International Law…*, s. 770, nb 27-010; M. Fras, *Overriding Mandatory Provisions in Insurance Law and the Conflict-of-laws Rules in the Motor Insurance Directive 2009/103/EC*, Gd. Stud. Pr. 2023, nr 1, s. 188.
[1077] Zob. np. wyrok TS z 31.01.2019 r. ws. *Agostinho da Silva Martins v. Dekra Claims Services Portugal SA*, C-149/18, ECLI:EU:C:2019:84, pkt 28.
[1078] M.-A., Zachariasiewicz, *Komentarz do art. 16* [w:] M. Pazdan (red.), *Rozporządzenie (WE) Nr 864/2007…*, nb 1.

1.3. Pojęcie przepisów, których nie można wyłączyć w drodze umowy

Przepisy wymuszające swoje zastosowanie odróżnić należy od przepisów, których nie można wyłączyć w drodze umowy, zwanych niekiedy przepisami bezwzględnie obowiązującymi[1079].

Pojęcie przepisów, których nie można wyłączyć w drodze umowy odnosi się do przepisów wewnętrznego porządku publicznego danego państwa. Wiążą one bezwzględnie w sensie materialnym wyznaczając granice autonomii woli stron, gdyż strony nie mogą od nich odstąpić w drodze umowy[1080]. Mają one zazwyczaj na celu ochronę słabszych stron danego stosunku prawnego[1081]. Wewnętrzne zasady porządku publicznego (ang. *internal public policy rules*) nie zawsze będą jednak wymuszające w kontekście międzynarodowym. Stanowią więc one odrębną kategorię od przepisów wymuszających w rozumieniu kolizyjnoprawnym, gdyż jedynie te drugie mogą zastąpić prawo właściwe[1082]. Jak trafnie wskazuje M. Czepelak: „relacja między obiema kategoriami przepisów jest taka, że – z oczywistych względów – nie każdy przepis bezwzględnie obowiązujący jest też przepisem koniecznego zastosowania, natomiast każdy przepis koniecznego zastosowania jest bezwzględnie obowiązujący”[1083].

Rozgraniczenie przepisów, których nie można wyłączyć w drodze umowy od przepisów wymuszających swoje zastosowanie ma szczególne znaczenie na tle zobowiązań umownych[1084]. W zobowiązaniach pozaumownych odegrać mogą rolę na tle instytucji wyboru prawa. Wspomina o nich art. 14 ust. 2 i 3 rozp. Rzym II[1085].

2. Stosowanie przepisów wymuszających swoje zastosowanie

2.1. Uwagi o charakterze ogólnym

Stosowanie przepisów wymuszających swoje zastosowanie wymaga uwzględnienia treści prawa merytorycznego zaangażowanych państw[1086]. Wyjątkowy charakter tej instytucji pociąga za sobą konieczność dokonywania ścisłej wykładni przepisów umożliwiających

---

[1079] W angielskojęzycznej doktrynie, dla podkreślenia ich odrębności, mówi się o *internationally mandatory rules* oraz o *internally mandatory rules*, a także *provisions which cannot be derogated by agreement*, *non-derogable rules* – zob. M. Wilderspin, *Overriding mandatory provisions* [w:] J. Basedow, G. Rühl, F. Ferrari, P. de Miguel Asensio (red.), *Encyclopedia of Private International Law*, s. 1331.
[1080] Ł. Żarnowiec, *Przepisy wymuszające swoje zastosowanie* [w:] M. Pazdan (red.), *System…*, s. 862, nb 263.
[1081] M. Wilderspin, *Overriding mandatory provisions* [w:] J. Basedow, G. Rühl, F. Ferrari, P. de Miguel Asensio (red.), *Encyclopedia of Private International Law*, s. 1331.
[1082] *Wniosek Komisji z 2003 r.*, s. 23; R. Plender, M. Wilderspin, *The European Private International Law…*, s. 768-769, nb 27-006-27-007.
[1083] M. Czepelak, *Międzynarodowe prawo zobowiązań…*, s. 477.
[1084] O konieczności ich rozróżnienia wspomina motyw 37 rozp. Rzym I.
[1085] R. Plender, M. Wilderspin, *The European Private International Law…*, s. 770, nb 27-013.
[1086] X.E. Kramer, *The Rome II Regulation…*, s. 419; S.C. Symeonides, *Rome II and Tort Conflicts…*, s. 184.

stosowanie przepisów wymuszających, co sprzyjać ma pewności i przewidywalności rozstrzygnięć[1087]. Sędzia krajowy określając, czy dany przepis ma charakter wymuszający powinien mieć na względzie granice interpretacyjne określone przez TS[1088]. W konsekwencji nie wystarczy, że dany przepis zostanie uznany wymuszający przez system prawny *fori*, gdyż musi on również osiągnąć „próg" określony w rozp. Rzym I oraz rozp. Rzym II[1089].

W przeciwieństwie do przypadku operowania klauzulą porządku publicznego, przyjmowano, że przepisy wymuszające wykazują działanie *ex ante* i funkcjonują w oderwaniu od prawa właściwego (zasadniczo nawet jeszcze przed jego określeniem)[1090]. Stosowanie przepisów wymuszających wymaga oceny, czy spełniają one szczególną dla danego systemu prawnego funkcję ochronną. Jeżeli jednak po dokonaniu analizy funkcjonalnej sąd uzna, że określonym przepisom należy przypisać taki charakter, ma obowiązek ich zastosowania. Zasadniczo więc uznawano, że mają one zastosowanie niezależnie od tego jaki skutek przyniosłoby zastosowanie obcego prawa właściwego[1091].

2.2. Konieczność istnienia wystarczająco ścisłego związku z państwem *fori*

W kontekście działania *ex ante* przepisów wymuszających należy jednak zwrócić uwagę na interpretację wyrażoną w zapadłym niedawno wyroku TS w sprawie *HUK-Couburg*. Zaakcentowano w nim, że aby odstępstwo z art. 16 rozp. Rzym II w postaci zastosowania przepisów prawa siedziby sądu do oceny stanu faktycznego miało zastosowanie, stan prawny poddany ocenie sądu krajowego powinien wykazywać wystarczająco ścisły związek z państwem członkowskim siedziby sądu orzekającego. Jeżeli bowiem dana sytuacja prawna wykazuje związki z kilkoma państwami członkowskimi, możliwe jest, że sąd będzie musiał stwierdzić – w szczególności biorąc pod uwagę istniejące związki tej sytuacji prawnej z państwem członkowskim, którego prawo jest właściwe na podstawie norm kolizyjnych – brak wystarczająco ścisłych związków z państwem członkowskim siedziby sądu[1092].

Wyrażony przez TS pogląd zakładający istnienie dodatkowego wymogu wystarczającego związku stanu prawnego z państwem członkowskim siedziby sądu

---

[1087] P. Wautelet, *Art. 16* [w:] U. Mangus, P. Mankowski (red.), *Rome II Regulation…*, s. 549, nb 1; A. Fuchs, *Art. 16* [w:] P. Huber (red.), *Rome II Regulation…*, s. 365, nb 30. Taką interpretację przyjmuje również TS – zob. np. wyrok ws. *da Silva Martins*, pkt. 29.

[1088] D. Bureau, *À propos du règlement Rome II : de la règle de conflit aux lois de police en passant par la transposition des directives*, RCDIP 2019, s. 557, dostęp Dalloz/el., pkt 7. Podobnie dzieje się przy stosowaniu klauzuli porządku publicznego i określaniu treści porządku publicznego – zob. rozdział IV, § 4, pkt 3.2 niniejszego opracowania.

[1089] M. Fras, *Overriding Mandatory Provisions…*, s. 188.

[1090] P. Wautelet, *Art. 16* [w:] U. Mangus, P. Mankowski (red.), *Rome II Regulation…*, s. 552, nb 8.

[1091] M. Czepelak, *Międzynarodowe prawo zobowiązań…*, s. 481.

[1092] Wyrok TS z 5.09.2024 r. ws. *E.N.I., Y.K.I. v. HUK-COBURG-Allgemeine Versicherung AG*, C-86/23, ECLI:EU:C:2024:689, pkt 32-35.

orzekającego został zaczerpnięty z opinii rzecznika generalnego M. Szpunara. W tym kontekście rzecznik generalny wskazywał, że z orzecznictwa Trybunału w sposób dorozumiany wynika, że zakwalifikowanie przepisu krajowego jako wymuszającego swoje zastosowanie nie może być czynnością automatyczną, lecz wymaga oceny okoliczności danego przypadku, która prowadzi do uznania, że zastosowanie prawa siedziby sądu jest niezbędne dla ochrony interesów publicznych danego państwa[1093].

Powyższe przekłada się na konieczność uwzględnienia przy stosowaniu przepisów wymuszających ścisłych związków z państwem sądu orzekającego. Zdaniem rzecznika generalnego nie można *a priori* zakwalifikować niektórych przepisów jako wymuszających swoje zastosowanie, ponieważ kwalifikacja ta zależy w niektórych przypadkach od okoliczności faktycznych, z których wynika wystarczająco ścisły związek z państwem siedziby sądu. Wydaje się, że konieczność istnienia ścisłych związków odnosić się ma w szczególności do przepisów, które nie chronią wyłącznie interesu publicznego lub państwowego[1094].

Sąd może więc odwołać się do art. 16 rozp. Rzym II tylko wtedy, gdy państwo członkowskie, w którym toczy się postępowanie, może uzasadnić nadrzędny interes we władztwie na tą sytuacją. Nie jest więc możliwe zakwalifikowanie *in abstracto* określonych przepisów jako przepisów wymuszających swoje zastosowanie ani stwierdzenie, również *in abstracto*, czy w danej sprawie należy sięgnąć po art. 16 rozp. Rzym II. Stosowanie omawianego przepisu rzecznik generalny uzależnia od tego, aby z całokształtu okoliczności wynikało, że rozpatrywana sytuacja wykazuje wystarczająco ścisły związek z państwem sądu orzekającego[1095].

2.3. Kryteria wyróżniające przepisy wymuszające swoje zastosowanie

W art. 16 rozp. Rzym II mowa jest o przepisach wymuszających *legis fori*, tj. o przepisach obowiązujących w siedzibie sądu. Należy mieć na uwadze, że do krajowych przepisów zaliczyć również należy przepisy wymuszające zawarte w dyrektywach unijnych lub w krajowych przepisach implementujących dyrektywy, o czym będzie mowa w dalszej części niniejszego opracowania[1096].

[1093] Opinia rzecznika generalnego Macieja Szpunara z 14.03.2024 r. ws. *E.N.I., Y.K.I. v. HUK-COBURG-Allgemeine Versicherung AG*, C-86/23, ECLI:EU:C:2024:242, pkt 48.
[1094] Zob. rozdział IV, § 3, pkt 2.4.2 niniejszego opracowania.
[1095] Opinia ws. *HUK-Coburg*, pkt 50-54.
[1096] M.-A., Zachariasiewicz, *Komentarz do art. 16* [w:] M. Pazdan (red.), *Rozporządzenie (WE) Nr 864/2007…*, nb 14. Zob. również wyroki TS z 9.11.2000 r. ws. *Ingmar GB Ltd v. Eaton Leonard Technologies Inc*, C-381/98., ECLI:EU:C:2000:605; z 17.10.2013 r. ws. *United Antwerp Maritime Agencies (Unamar) NV v. Navigation Maritime Bulgare*, C-184/12, ECLI:EU:C:2013:663. W tej kwestii zob. rozdział IV, § 3, pkt 4 niniejszego opracowania.

Charakter wymuszający mogą mieć zarówno przepisy należące do dziedziny prawa publicznego, jak i prywatnego, które odnoszą się do stosunków cywilnoprawnych[1097]. Słusznie wskazuje się, że kryterium pozwalające na wyodrębnienie przepisów wymuszających jest wola prawodawcy, tak więc szczególny charakter przepisu wynika więc z postanowień *legis fori*[1098]. Decydujący wpływ w tym zakresie może mieć więc sposób redakcji danego przepisu, tj. jego brzmienie i sposób jego wykładni. Przepis może również sam w sposób wyraźny wskazywać, że ma być stosowany w celu realizacji określonych interesów niezależnie od prawa właściwego dla danej sytuacji życiowej[1099]. Wymuszający charakter wynikający bezpośrednio z redakcji przepisu nie jest jednak powszechny. Znacznie częściej wymuszający charakter danego przepisu „odkryty" zostanie w procesie stosowania prawa przez sąd na tle konkretnego stanu faktycznego[1100]. Sąd w procesie stosowania tych przepisów musi więc ocenić dany stan faktyczny dokonując „wartościowania racji i celów, które dany przepis wyraża"[1101].

Wskazać jednak należy, iż jeżeli prawo właściwe zapewnia w danej kwestii należytą ochronę, nie ma potrzeby sięgania do wymuszających przepisów państwa *fori*[1102]. W wyroku TS w sprawie *HUK-Couburg* wskazano, że w takim przypadku cel związany z ochroną interesu realizowanego przez dany przepis prawa siedziby sądu może również zostać osiągnięty poprzez zastosowanie prawa wskazanego na podstawie norm kolizyjnych[1103]. W związku z powyższym sąd orzekający ma za zadanie ustalić, czy stosowanie prawa obcego pozwala na osiągnięcie celu ochrony istotnego interesu publicznego chronionego przez dany przepis prawa siedziby sądu[1104].

W orzecznictwie TS akcentuje się również, że w procesie stosowania przepisów wymuszających należy również brać pod uwagę „nie tylko dokładne brzmienie owych

---

[1097] Zgodzić należy się ze stwierdzeniem, że podział na przepisy prywatnoprawne i publicznoprawne odgrywa coraz mniejsze znaczenie, gdyż niezmiernie trudno jest współcześnie przeprowadzić między nimi wyraźną granicę. Nie jest już rzadkością sytuacja, w której różnorakie cele państwowe np. społeczne, gospodarcze, a nawet polityczne urzeczywistniane są poprzez normy prawa publicznego, których zadaniem jest oddziaływanie na stosunki prywatnoprawne. Jednocześnie niektóre przepisy prawa prywatnego nie mieszczą się już w tradycyjnej metodzie regulacji tej gałęzi prawa – zob. K. Pacuła, *Przepisy wymuszające swoje zastosowanie jako instrument ochrony „strony słabszej" umowy ubezpieczenia*, PPPM 2014, t. 15, s. 38-39; M. Melcher, *Substantive EU Regulations as Overriding Mandatory Rules?*, ELTE Law Journal 2020, No. 1, s. 40-42.

[1098] P. Rodziewicz, *Niejednoznaczne podstawy…,* s. 171.

[1099] M. Mataczyński, *Przepisy wymuszające…*, s. 116.

[1100] R. Plender, M. Wilderspin, *The European Private International Law…*, s. 770, nb 27-012; A. Fuchs, *Art. 16* [w:] P. Huber (red.), *Rome II Regulation…*, s. 354, nb 5; P. Wautelet, *Art. 16* [w:] U. Mangus, P. Mankowski (red.), *Rome II Regulation…*, s. 552, nb 9; M.-A. Zachariasiewicz, *Przepisy wymuszające swoje zastosowanie* [w:] M. Pazdan (red.), *System…*, s. 461, nb 271.

[1101] Opinia rzecznika generalnego Macieja Szpunara z 20.04.2016 r. ws. *Republik Griechenland v. Grigorios Nikiforidis*, C-135/15, ECLI:EU:C:2016:281, pkt 72.

[1102] A. Fuchs, *Art. 16* [w:] P. Huber (red.), *Rome II Regulation…*, s. 354, nb 5.

[1103] Wyrok ws. *HUK-Couburg*, pkt 42-43.

[1104] *Ibidem*, pkt 50.

przepisów, lecz również ogólną systematykę i całość okoliczności, w jakich zostały one przyjęte, aby móc z nich wywieść, że mają charakter bezwzględnie obowiązujący, ponieważ ustawodawca krajowy ustanowił je w celu ochrony interesu ocenianego jako zasadniczy dla danego państwa członkowskiego”[1105]. W wyroku TS w sprawie *da Silva Martins* wskazano, że w sytuacji, gdy sąd krajowy zidentyfikuje przepisy, które potencjalnie mogą mieć charakter wymuszających swoje zastosowanie musi dokonać „szczegółowej analizy brzmienia przepisu, jego ogólnej systematyki, jego celów oraz kontekstu, w jakim został przyjęty”[1106].

Przepisy wymuszające dochodząc do głosu „obok” prawa właściwego, umożliwiają odstąpienie od zastosowania prawa właściwego, wskazanego na podstawie odpowiednich norm kolizyjnych, w takim stopniu, w jakim jest ono nie do pogodzenia z przepisami wymuszającymi państwa sądu orzekającego[1107]. Zdaniem niektórych autorów, stosowanie art. 16 rozp. Rzym II jest jednym z nielicznych w rozporządzeniu przypadków *dépeçage*[1108]. Wskazać należy, że rozp. Rzym II wyraża zasadę jedności statutu w aspekcie przedmiotowym, więc *dépeçage* powinno być dopuszczane jedynie wyjątkowo[1109].

2.4. Rodzaje przepisów wymuszających

2.4.1. Przepisy wymuszające sądu orzekającego i państwa trzeciego

Z uwagi na złożony charakter przepisów wymuszających, w literaturze dokonuje się ich rozmaitych podziałów z uwzględnieniem różnych kryteriów[1110]. Szczególnie istotny wydaje się być ten wyróżniający przepisy wymuszające wywodzące się z prawa sądu orzekającego i wywodzące się z prawa państwa trzeciego. Do pierwszych z nich zalicza się te należące do systemu prawnego państwa *fori*. Natomiast obce przepisy wymuszające to przepisy innych (obcych) systemów prawnych niebędące ani przepisami *legis fori*, ani *legis causae* (prawa właściwego dla danego stosunku prawnego) wskazanego na podstawie przepisów kolizyjnych, które pozostają jednak „w ścisłym związku z danym stanem faktycznym”[1111]. Kwestia dopuszczalności stosowania przepisów wymuszających obcego *legis causae* nie powoduje w

[1105] Wyrok ws. *Unamar*, pkt 50.
[1106] Wyrok ws. *da Silva Martins*, pkt 31.
[1107] A. Fuchs, *Art. 16* [w:] P. Huber (red.), *Rome II Regulation…*, s. 353, nb 2.
[1108] Zob. zamiast wielu P. Wautelet, *Art. 16* [w:] U. Mangus, P. Mankowski (red.), *Rome II Regulation…*, s. 566, nb 56. Wydaje się więc, że na tym tle przyjmuje się raczej szerokie znacznie pojęcia *dépeçage* odnoszące się do kolizyjnoprawnego rozszczepienia sytuacji życiowej, a nie jedynie do zagadnienie rozszczepienia statutu. W kwestii tego rozróżnienia – zob. M. Pazdan, *Kwestia wstępna* [w:] M. Pazdan (red.), System…, s. 338-339, nb 6-7.
[1109] X.E. Kramer, *The Rome II Regulation…*, s. 422; S.C. Symeonides, *Rome II and Tort Conflicts…*, s. 185.
[1110] P. Rodziewicz, *Niejednoznaczne podstawy…*, s. 173; M.-A. Zachariasiewicz, *Przepisy wymuszające swoje zastosowanie* [w:] M. Pazdan (red.), *System…*, s. 451, nb 247-248.
[1111] Zob. również podział zaproponowany przez P. Rozdziewicza na obce przepisy *sensu stricto* i obce przepisy *sensu largo*, P. Rodziewicz, *Niejednoznaczne podstawy…*, s. 173; M. Czepelak, *Międzynarodowe prawo zobowiązań…*, s. 483.

literaturze wielu trudności, gdyż stanowią one część systemu prawa właściwego będącego podstawą rozstrzygnięcia, co wynika z szerokiego ujęcia zakresu prawa właściwego[1112].

Znacznie więcej wątpliwości budzi zagadnienie dopuszczalności stosowania przepisów wymuszających swoje zastosowanie wywodzących się z prawa państwa trzeciego[1113]. Wskazać przy tym należy, że „dochodzenie do głosu" przepisów wymuszających swoje zastosowanie może odbywać się albo przy ich stosowaniu, albo przy ich uwzględnianiu jako element stanu faktycznego określonej sytuacji życiowej. W odróżnieniu do uwzględniania obcych przepisów wymuszających, ich stosowanie uzależnione jest jednak od istnienia podstawy prawnej na to zezwalającej[1114]. W tym kontekście istotne jest więc, że przeciwieństwie do rozp. Rzym I, rozp. Rzym II milczy w kwestii przepisów wymuszających państw trzecich[1115]. Przyjąć więc należy, że art. 16 rozp. Rzym II odnosi się jedynie do stosowania przepisów wymuszających prawa siedziby sądu.

Powyższe zagadnienie na tle zobowiązań umownych było przedmiotem wyroku TS w sprawie *Republik Griechenland v. Grigorios Nikiforidis*[1116]. W orzeczeniu wskazano, że art. 9 ust. 3 rozp. Rzym I należy interpretować w ten sposób, że wyklucza on, by obce przepisy wymuszające mogły zostać zastosowane jako normy prawne przez sąd orzekający. Jednocześnie jednak brak jest przeszkód do uwzględniania przez sąd orzekający takich innych przepisów wymuszających swoje zastosowanie jako okoliczności faktycznej w zakresie, w jakim przewiduje to prawo krajowe właściwe dla umowy na mocy przepisów tego rozporządzenia[1117]. Według niektórych autorów, w związku z postulatem spójności interpretacji rozporządzeń rzymskich, przedstawione powyżej rozumowanie przenieść można również do art. 16 rozp. Rzym II[1118]. Jest to zagadnienie sporne z uwagi na różnice w treści art. 9 ust. 3 rozp. Rzym I, na tle którego zapadło wspomniane orzeczenie. Pierwszy z nich wyraźnie

---

[1112] M.-A., Zachariasiewicz, *Komentarz do art. 16* [w:] M. Pazdan (red.), *Rozporządzenie (WE) Nr 864/2007…*, nb 16; opinia ws. *Nikiforidis*, pkt 76-77.

[1113] Toczącą się dyskusję w doktrynie trafnie podsumował rzecznik generalny M. Szpunar w swojej opinii ws. *Nikiforidis*: „[o]dnoszę nawet wrażenie, że zainteresowanie doktryny tym zagadnieniem było znacząco nieproporcjonalne do jego dość niewielkiego znaczenia praktycznego" – zob. opinia ws. *Nikiforidis*, pkt 78.

[1114] P. Rodziewicz, *Niejednoznaczne podstawy…*, s. 174-175.

[1115] Art. 9 ust. 3 rozp. Rzym I dopuszcza przyznanie skuteczności obcym przepisom wymuszającym jedynie w ograniczonym zakresie. Początkowo, projekt rozp. Rzym II autorstwa Komisji zakładał możliwość uwzględnienia przepisów wymuszających państwa trzeciego. W toku dalszych prac legislacyjnych zrezygnowano jednak z tego rozwiązania. Na temat prac legislacyjnych – zob. P. Wautelet, *Art. 16* [w:] U. Mangus, P. Mankowski (red.), *Rome II Regulation…*, s. 550-551, nb 4-5; J. von Hein, *Art. 16* [w:] G.-P. Calliess, M. Renner (red.), *Rome Regulations…*, s. 785-786, nb 11.

[1116] Wyrok TS z 18.10.2016 r. ws. *Republik Griechenland v. Grigorios Nikiforidis*, C-135/15, ECLI:EU:C:2016:774.

[1117] *Ibidem,* pkt 56.

[1118] J. von Hein, *Art. 16* [w:] G.-P. Calliess, M. Renner (red.), *Rome Regulations…*, s. 791, nb 21.

ogranicza dopuszczalność uwzględniania przepisów kraju trzeciego, zaś art. 16 rozp. Rzym II jedynie pomija tę kwestię milczeniem[1119].

2.4.2. Przepisy chroniące interesy publiczne i prywatne

2.4.2.1. Uwagi o charakterze ogólnym

Kluczowym zadaniem przepisów wymuszających swoje zastosowanie jest ochrona interesów państwowych. Jednakże pojęcie interesów podlegających ochronie nie jest rozumiane w sposób jednolity[1120]. Pierwotnie przepisy wymuszające odnosiły się jedynie do ochrony interesów publicznych państwa, tj. interesów państwa w zakresie prawa prywatnego. Stopniowo jednak zaczęto akcentować, że służyć one mogą również ochronie praw i wolności jednostek, w szczególności interesów słabszych podmiotów stosunku prawnego, a więc interesów niezwiązanych w ścisłym tego słowa znaczeniu z interesami państwa[1121].

W doktrynie niemieckiej i francuskiej wprowadzono na tym tle charakterystyczny podział. Po pierwsze, wyróżnia się przepisy chroniące interesy państwa w sposób bezpośredni, tych dotyczących skuteczności jego instrumentów polityki społeczno-gospodarczej i ekonomicznej (fr. *lois de police de direction*, niem. *Eingriffsnormen*). Będą to zazwyczaj regulacje antymonopolowe, antykorupcyjne, przewidujące zakazy importowo-eksportowe lub zakazy handlu z państwami wrogimi (embargo), przepisy chroniące system walutowy, obrót nieruchomościami, system transportu. Po drugie wyróżnia się przepisy chroniące w głównej mierze interesy podmiotów znajdujących się w szczególnej sytuacji życiowej (fr. *lois de police de protection*, *lois de police protectrices*, niem. *Parteischutzvorschriften*, *Sonder-Privatrecht*). Funkcja ochronna tych przepisów realizowana jest poprzez przywrócenie równowagi pomiędzy stronami stosunku cywilnoprawnego. Będą to więc przepisy chroniące słabsze podmioty np. pracownika, konsumenta, najemcę, agenta, kredytobiorcę, ubezpieczonego, a także, co istotne w kontekście prowadzonych rozważań – poszkodowanego[1122].

Analiza judykatury wskazuje, że sądy francuskie, belgijskie, angielskie, holenderskie i szwajcarskie charakteryzuje dosyć liberalne podejście w tej kwestii, gdyż interpretują pojęcie przepisów wymuszających w sposób szeroki. Skłonne są więc obejmować ochroną również

[1119] M.-A., Zachariasiewicz, *Komentarz do art. 16* [w:] M. Pazdan (red.), *Rozporządzenie (WE) Nr 864/2007…*, nb 17.
[1120] P. Wautelet, *Art. 16* [w:] U. Mangus, P. Mankowski (red.), *Rome II Regulation…*, s. 554, nb 15 i cytowana tam literatura.
[1121] P. Rodziewicz, *Niejednoznaczne podstawy…*, s. 171-172.
[1122] M.-A. Zachariasiewicz, *Przepisy wymuszające swoje zastosowanie* [w:] M. Pazdan (red.), *System…*, s. 446-447, nb 243; K. Pacuła, *Przepisy wymuszające…*, s. 40; W. Kowalczyk, *Przepisy wymuszające swoje zastosowanie w zobowiązaniach umownych – przykład rozwiązań francuskiego prawa prywatnego międzynarodowego*, PS 2014, nr 4, s. 74-75; A. Bonomi, *Overriding Mandatory Provisions…*, s. 291-293.

prawa i wolności jednostek, uznając, że przepisy chroniące słabszą stronę służą ochronie interesu publicznego. Natomiast sądy niemieckie charakteryzuje ścisła interpretacja pojęcia przepisów wymuszających, co skutkuje odmową nadania szczególnego charakteru przepisom niemającym jako celu głównego ochrony interesu publicznego, choć obecnie dostrzega się w tej kwestii pewne odstępstwa[1123].

2.4.2.2. Ochrona interesów indywidualnych na tle art. 16 rozp. Rzym II

W kontekście art. 16 rozp. Rzym II za przepisy wymuszające swoje zastosowanie należy uznać również te mające na celu ochronę interesów indywidualnych, jeżeli ich celem jest jednocześnie ochrona społecznej i gospodarczej organizacji państwa[1124]. Chroniąc interesy tych grup przyczyniać się mogą pośrednio do ochrony organizacji społeczno-gospodarczej państwa poprzez przywrócenie równowagi między konkurencyjnymi interesami podmiotów prywatnych[1125]. Co więcej, niekiedy trudno jest wyznaczyć wyraźną granicę między przepisami dotyczącymi ochrony interesów publicznych i prywatnych. Nie należy więc *a priori* wykluczać, że art. 16 rozp. Rzym II może być wykorzystany do narzucenia stosowania przepisów mających na celu ochronę interesów indywidualnych. Analiza mająca na celu poszukiwanie przepisów wymuszających powinna więc obejmować zarówno przepisy dotyczące interesów publicznych jak i prywatnych. Musi ona polegać na weryfikacji, czy realizują one wyraźny interes regulacyjny i czy ochrona tego interesu ma kluczowe znaczenie z perspektywy danego państwa[1126].

Szczególnie istotny z punktu widzenia analizowanego problemu jest wyrok TS w sprawie *HUK-Couburg*, której stan faktyczny dotyczył powództwa o zadośćuczynienie wytoczonego przez osoby fizyczne (obywateli bułgarskich) przeciwko towarzystwu ubezpieczeniowemu sprawcy wypadku z tytułu krzywdy spowodowanej śmiercią ich córki w wypadku drogowym, który miał miejsce w Niemczech. Powództwo zostało wniesione w Bułgarii, jednak właściwe w sprawie prawo niemieckie nie przyznawało powodom prawa do zadośćuczynienia. Przepisy obowiązujące w siedzibie sądu dawały natomiast możliwość uzyskania zadośćuczynienia za szkodę niemajątkową na zasadzie słuszności. Zastosowanie

[1123] K. Pacuła, *Przepisy wymuszające…*, s. 40-41; R. Plender, M. Wilderspin, *The European Private International Law…*, s. 360-363, nb 12-025-12-029; M.-A. Zachariasiewicz, *Przepisy wymuszające swoje zastosowanie* [w:] M. Pazdan (red.), *System…*, s. 447, nb 243; M. Wilderspin, *Overriding mandatory provisions* [w:] J. Basedow, G. Rühl, F. Ferrari, P. de Miguel Asensio (red.), *Encyclopedia of Private International Law*, s. 1332; S. Francq, F. Jault-Seseke, *Les lois de police…*, s. 363-365.
[1124] A. Fuchs, *Art. 16* [w:] P. Huber (red.), *Rome II Regulation…*, s. 355, nb 9.
[1125] S. Francq, F. Jault-Seseke, *Les lois de police…*, s. 366-368.
[1126] P. Wautelet, *Art. 16* [w:] U. Mangus, P. Mankowski (red.), *Rome II Regulation…*, s. 554, nb 16; M. Fras, *Overriding Mandatory Provisions…*, s. 188-190.

prawa niemieckiego prowadziłoby do odmiennego rezultatu, ponieważ uzależniało ono uzyskanie zadośćuczynienia za szkodę niemajątkową od spełnienia przesłanki poniesienia przez najbliższych członków rodziny uszczerbku na zdrowiu, którego powodowie nie wykazali. Przedstawione pytanie prejudycjalne dotyczyło więc ustalenia czy charakter wymuszający przypisać można przepisowi prawa krajowego, w którym przewidziano zastosowanie podstawowej zasady prawa państwa członkowskiego, takiej jak zasada słuszności przy określaniu zadośćuczynienia za szkodę niemajątkową w przypadku śmierci osób bliskich spowodowanej czynem niedozwolonym[1127].

W ocenie TS tego typu przepis krajowy nie może zostać uznany za wymuszający, chyba że jego poszanowanie uznaje się za istotny element w porządku prawnym tego państwa członkowskiego, z racji tego, że ów przepis krajowy zmierza do realizacji celu polegającego na ochronie istotnego interesu publicznego, który nie może zostać osiągnięty poprzez zastosowanie prawa wskazanego w oparciu o normy kolizyjne[1128]. Wydaje się więc, że zasadniczo sceptycznie odniesiono się do perspektywy uznania wspomnianych powyżej przepisów jako wymuszających. Z całą pewnością jednak nie wykluczono możliwości zakwalifikowania norm chroniących prawa i wolności jednostek jako przepisów wymuszających, co wydaje się być zbieżne z oczekiwaniami doktryny w tym zakresie[1129].

W orzeczeniu zaakcentowano, że przepisy krajowe, które mają na celu ochronę interesów indywidualnych, mogą być stosowane przez sąd krajowy na podstawie art. 16 rozp. Rzym II wyłącznie w zakresie, w jakim szczegółowa analiza, którą sąd ten ma obowiązek przeprowadzić, wskazuje jasno, że ochrona indywidualnych interesów danej kategorii osób, której realizacji mają służyć te przepisy krajowe, odpowiada istotnemu interesowi publicznemu, którego ochronę zapewniają[1130]. Podkreślić należy, że sama okoliczność, iż zastosowanie prawa siedziby sądu prowadzi, w odniesieniu do kwoty odszkodowania, do innego rozwiązania niż to, które wynikałoby z zastosowania prawa wskazanego przez normę kolizyjną, nie pozwala na stwierdzenie, że stosowanie prawa obcego nie może osiągnąć celu

[1127] Wyrok ws. *HUK-Couburg*, pkt 16-25.
[1128] *Ibidem*, pkt 58.
[1129] Ł. Żarnowiec, *The Assessment of the nature of national law provisions which set the rules for the compensation for harm caused by the death of the closest person in the light of art. 16 of the Rome II Regulation – comments in the context of a preliminary question submitted to the Court of Justice of the EU following the decision of the Bulgarian Supreme Court of Cassation of February 7, 2023 (case number c-86/23, HUK-COBURG-Allgemeine Versicherung AG)*, Wiad. Ubezp., no. 1, s. 86.
[1130] Wyrok ws. *HUK-Couburg*, pkt 45-46.

ochrony podstawowego interesu publicznego chronionego w danym przypadku przez dany przepis państwa członkowskiego siedziby sądu[1131].

3. Przykłady przepisów wymuszających w sprawach dotyczących transgranicznych wypadków drogowych

W świetle powyższych rozważań nie byłoby uzasadnione ani nawet możliwe wyliczanie kategorii potencjalnych przepisów wymuszających swoje zastosowanie. Istotniejsza jest raczej „analiza funkcjonalna danego przepisu przeprowadzana przez sąd na użytek konkretnego stanu faktycznego"[1132].

W przeciwieństwie do spraw dotyczących zobowiązań umownych, brak jest jednak wielu judykatów wskazujących konkretne przykłady przepisów uznanych za wymuszające w kontekście zobowiązań pozaumownych. Stosowanie art. 16 rozp. Rzym II jest więc znacznie mniej powszechne niż jego umownego odpowiednika[1133].

Powyższe nie oznacza jednak, że na tle zobowiązań pozaumownych wynikających z wypadków drogowych nie ma żadnych egzemplifikacji przepisów wymuszających. Przykładowo, do tej kategorii zaliczano przepisy ustanawiające publiczne fundusze gwarancyjne, których zadaniem jest wypłacanie odszkodowań ofiarom wypadków drogowych w przypadku, gdy nie można uzyskać odszkodowania od sprawcy wypadku lub jego ubezpieczyciela, tak w judykaturze francuskiej[1134], jak i austriackiej[1135]. W orzecznictwie włoskim za wymuszające uznano również przepisy zobowiązujące włoskie biuro narodowe do wypłaty odszkodowania za szkody powstałe w wyniku wypadku z udziałem pojazdu zarejestrowanego za granicą[1136]. Sądy w Rumunii jako wymuszające kwalifikowały obowiązującą w prawie rumuńskim zasadę pełnej kompensacji szkody uznając, że prawo właściwe wskazane na podstawie norm kolizyjnych nie może ograniczać zakresu należnego odszkodowania[1137].

Do przepisów wymuszających swoje zastosowanie trudno jest natomiast zaliczyć przepisy dotyczące szeroko pojętej ochrony ofiar wypadków drogowych. Jako przykład w

---

[1131] *Ibidem*, pkt 50.
[1132] *M.-A. Zachariasiewicz, O potrzebie wskazania…*, s. 40-41.
[1133] A. Fuchs, *Art. 16* [w:] P. Huber (red.), *Rome II Regulation…*, s. 356, nb 10, 12.
[1134] Wyrok Cour de cassation z 03.06.2004 z glosą D. Bureau, RCDIP 2004, s. 750-754.
[1135] Wyrok OGH z 21.10.2015, 2Ob 40/15v, IPRax 2017, s. 507, cyt. za: J. von Hein, *Art. 16* [w:] G.-P. Calliess, M. Renner (red.), *Rome Regulations…*, s. 788, nb 13.
[1136] Wyrok Corte di Cassazione z 18.05.2012, No. 7932, DeJure, cyt. za: P. Franzina, *Italy* [w:] E. Guinchard (red.), *Rome I and Rome II…*, s. 332-333. Zob. również wyrok na tle rozp. Rzym II Tribunale di Ivrea z 4.07.2017, No 596, GiustUp, cyt. za: *Raport BIICL*, s. 323.
[1137] Wyroki Sądu w Timiș: z 31.11.2019, no. 1032/2019 (właściwość prawa hiszpańskiego) oraz z 22.11.2020, no. 1034/2019 (właściwość prawa węgierskiego), cyt. za: *Raport BIICL*, s. 483.

doktrynie wskazuje się dyskusję toczącą się we francuskiej doktrynie na temat tego, czy przepisy francuskiej ustawy o wypadkach drogowych *Loi Badinter* z 1985 r. mogą być uznawane za *loi d'application immediate*[1138]. Francuski Sąd Kasacyjny stwierdził niedopuszczalność takiego rozwiązania[1139]. Do podobnych konkluzji doszedł angielski Sąd Najwyższy na tle *The Fatal Accidents Act* z 1976[1140]. Wymogi uwzględniania wszelkich istotnych okoliczności dotyczące danego poszkodowanego w rozumieniu motywu 33 rozp. Rzym II również nie powinny być interpretowane jako przepisy wymuszające, tylko jako fakty przy ustalaniu ostatecznej kwoty odszkodowania[1141]. Nie można także uznać za wymuszające przepisów określających zasady odpowiedzialności i wynagradzania szkód za wypadki drogowe[1142]. Również co do zasady przepisy odnoszące się do terminów przedawnienia nie mają charakteru wymuszającego[1143].

4. Unijne dyrektywy komunikacyjne a przepisy wymuszające swoje zastosowanie

4.1. Uwagi o charakterze ogólnym

Przepisy wymuszając swoje zastosowanie mogą stanowić część prawa wtórnego Unii Europejskiej[1144]. W doktrynie wskazuje się, że prawo ubezpieczeniowe, szczególnie powiązane z problematyką wypadków drogowych, stanowi podręcznikowy przykład dziedziny, w której znaleźć można wiele przepisów bezwzględnie obowiązujących, co wynika z konieczności ochrony interesów strony słabszej (poszkodowanego, ubezpieczającego)[1145]. Niewątpliwie

[1138] Loi n° 85-677 du 5 juillet 1985 tendant à l'amélioration de la situation des victimes d'accidents de la circulation et à l'accélération des procédures d'indemnisation – ustawa nr 85-677 z 5 lipca 1985 r. o poprawie sytuacji ofiar wypadków drogowych i o przyspieszeniu procedur odszkodowawczych (Journal officiel de la République française n°0155 du 6.07.1985, s. 7584 ze zm.), cytowana dalej jako: Loi Badinter z 1985 r.

[1139] Wyrok Cour de cassation z 12.06.2001 z glosą O. Boskovic, RCDIP 2002, s. 541-548.

[1140] *The Fatal Accidents Acts 1976 (c. 30)*, wyrok Supreme Court z 2.04.2014 ws. *Cox v. Ergo Versicherung AG* [2014] UKSC 22.

[1141] Wyrok Landgerichte Neuruppin, 1 O 120/14, IPRspr. 2017, no. 65, cyt. za: J. von Hein, *Art. 16* [w:] G.-P. Calliess, M. Renner (red.), *Rome Regulations…*, s. 788, nb 13.

[1142] Tak przyjęto w orzecznictwie angielskim na tle *The Social Security (Recovery of Benefits) Act 1997 (c. 27)*, który odnosi się do ustalania wysokości odszkodowania w przypadku roszczenia osoby poszkodowanej przeciwko sprawcy czynu niedozwolonego. Uznano, że przepisy te nie uchylają stosowania prawa polskiego, zgodnie z którym odszkodowanie powinno mieć charakter kompensacyjny – zob. wyrok High Court of Justice (Queen's Bench Division) z 12.02.2016 ws. *Syred v. PZU* [2016] EWHC 254 QB, cyt. za: U. Grušić, *United Kingdom* [w:] E. Guinchard (red.), *Rome I and Rome II…*, s. 607-608.

[1143] Tak na tle *brytyjskiego The Limitation Act 1980 (c. 58)* – zob. wyrok Sądu Apelacyjnego w Warnie z 15.01.2020, no. 606/2019 – zob. N. Natov, V. Pandov, *Bulgaria* [w:] E. Guinchard (red.), *Rome I and Rome II…*, s. 107. Zob. również rozdział IV, § 3, pkt 4.3 niniejszego opracowania.

[1144] M. Melcher, *op. cit.*, s. 43. Pojawia się zatem do rozstrzygnięcia kwestia, które z dyrektyw unijnych zawierać mogą tego typu przepisy, na co literatura przedmiotu próbuje dostarczać przykładów – zob. np. A. Dickinson, *The Rome II Regulation…*, s. 635, nb 15.20; M. Wilderspin, *Overriding mandatory provisions* [w:] J. Basedow, G. Rühl, F. Ferrari, P. de Miguel Asensio (red.), *Encyclopedia of Private International Law*, s. 1335.

[1145] M. Fras, *Overriding Mandatory Provisions…*, s. 188-189, M. Pilich, *Statut umów ubezpieczenia według rozporządzenia Rzym I* [w:] P. Grzegorczyk, K. Weitz (red.), *Europejskie prawo procesowe cywilne i kolizyjne*,

niektóre z nich mogą zostać uznane za przepisy wymuszające również w ujęciu międzynarodowym[1146].

Jako przykłady na tle prawa ubezpieczeń obowiązkowych M. Fras wskazał na regulacje ochronne dotyczące zakazu stosowania wobec osób trzecich klauzul wyłączających odpowiedzialność ubezpieczyciela z tytułu szkód wyrządzonych przez niektóre osoby[1147] oraz regulacje dotyczące prawa poszkodowanych w wypadkach komunikacyjnych do skierowania roszczenia bezpośredniego do ubezpieczyciela sprawcy wypadku[1148].

4.2. Kryteria wskazujące na wymuszający charakter przepisu dyrektywy

Szczególnie istotne w kwestii relacji przepisów wymuszających i dyrektyw unijnych jest orzeczenie w TS w sprawie *Ingmar*, w którym sformułowano dwa kryteria, jakie należy brać pod uwagę przy weryfikacji, czy dany przepis pochodzący z wtórnego prawa europejskiego ma charakter wymuszający[1149]. Zaproponowany dwustopniowy test ma być pomocny w przypadku, gdy przepis wywodzący się z prawa unijnego nie stwierdza wyraźnie swojego wymuszającego charakteru. Zgodnie z orzeczeniem, przepis może mieć wymuszający charakter, jeżeli, po pierwsze, strony nie mogą odstąpić od jego zastosowania w drodze umowy, a po drugie, jest niezbędny do osiągnięcia celów Unii. Powyższe oznacza, że przepisy te są kluczowe dla zabezpieczenia nadrzędnych interesów realizowanych przez dany instrument UE.

W doktrynie zwraca się uwagę, że wskazane kryteria zostały zbyt szeroko sformułowane, gdyż na tej podstawie jako wymuszające można by uznać większość przepisów dotyczących funkcjonowania rynku wewnętrznego, które mają bezwzględnie obowiązujący charakter[1150]. Niemniej jednak ochronny charakter przepisów zawartych w dyrektywach odegra szczególną rolę w przypadku, gdy prawem właściwym jest prawo państwa trzeciego[1151].

Warszawa 2012, s. 374. Przepisy, których nie można umownie wyłączyć najczęściej określać będą zakres ochrony ubezpieczeniowej zapewnionej ubezpieczonemu sprawcy oraz wysokość pokrycia ubezpieczeniowego, a więc granice odpowiedzialności ubezpieczyciela (tj. kwestię do jakiej wysokości odpowiada ubezpieczyciel). Przykładowo będzie to więc norma określająca minimalne sumy gwarancyjne dla danego ubezpieczenia – zob. M. Wałachowska, *Wybór prawa…*, s. 377-378.

[1146] F. Seatzu, *Insurance in Private International Law. A European Perspective*, Oxford-Portland 2003, s. 227-228. W tej kwestii roli przepisów wymuszających w prawie ubezpieczeniowym – zob. w szczególności R. Dias, *Overriding Mandatory Rules in International Insurance* [w:] M. Wałachowska, M. Fras, P. Marano (red.), *Insurance in Private International Law. Insurance and Reinsurance in Private International Law, Jurisdiction and Applicable Law. AIDA Europe Research Series on Insurance Law and Regulation, Vol. 11*, Cham 2024, s. 163-177.

[1147] Rozważania prowadzono na tle art. 2 ust.1 dyrektywy Rady 84/5/EWG z dnia 30 grudnia 1983 r. w sprawie zbliżenia ustawodawstw państw członkowskich odnoszących się do ubezpieczenia w zakresie odpowiedzialności cywilnej za szkody powstałe w związku z ruchem pojazdów mechanicznych (Dz. Urz. WE L 8 z 1984 r., s. 17) – zob. M. Fras, *Kolizyjnoprawna problematyka umów ubezpieczenia komunikacyjnego*, EPS 2007, nr 7, s. 18-19.

[1148] *Ibidem*, s. 19.

[1149] Wyrok ws. *Ingmar*, pkt 22-24.

[1150] R. Plender, M. Wilderspin, *The European Private International Law…*, s. 771, nb 27-015-27-016.

[1151] P. Wautelet, *Art. 16* [w:] U. Mangus, P. Mankowski (red.), *Rome II Regulation…*, s. 560, nb 38.

W kontekście przepisów wymuszających zawartych w dyrektywach unijnych duże znaczenie ma sposób ich implementacji w krajowych porządkach prawnych. W przypadku istotnej różnicy między wdrożeniem danego przepisu dyrektywy w państwie *fori* i w państwie, którego prawo zostało uznane za właściwe, podnosi się, że sąd państwa orzekającego może przyznać pierwszeństwo swojej transpozycji, o ile krajowe przepisy wykonawcze można zakwalifikować jako przepisy wymuszające swoje zastosowanie. Wymaga to wykazania, że krajowe przepisy transponujące wykraczają poza ochronę zapewnianą w dyrektywie[1152].

4.3. Charakter przepisów przyjmowanych na podstawie art. 28 dyr. 2009/103/WE

Zgodnie z wyrokiem w sprawie *Unamar*[1153], istnieje możliwość wyłączenia prawa właściwego państwa członkowskiego, które dokonało prawidłowej transpozycji dyrektywy spełniając przewidziane w niej minimalne wymogi ochrony, na rzecz prawa innego państwa członkowskiego, które przyznaje ochronę wykraczającą poza ochronę przewidzianą w dyrektywie[1154].

Zwraca na to również uwagę J. Papettas, która analizowała zagadnienie przepisów wymuszających w świetle dyrektyw w sprawie ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej za szkody powstałe w związku z ruchem pojazdów mechanicznych. Autorka wskazała, że jeżeli można przyznać niektórym z nich charakter wymuszający to ograniczy się to do jedynie dwóch przypadków. Po pierwsze, byłoby to możliwe, gdy przepisy transponujące dyrektywę zapewniałyby co prawda minimalny standard ochrony, ale prawo właściwe nie spełniałoby nawet minimalnych standardów wymaganych przez dyrektywę. Po drugie, chodzić mogłoby o sytuację, w której państwo *fori* wprowadziłoby przepisy wykraczające poza wymogi dyrektywy ubezpieczeniowej, w celu zapewnienia korzystniejszego rozstrzygnięcia dla poszkodowanego. Na mocy art. 28 ust. 1 dyr. 2009/103/WE Państwa członkowskie mogą utrzymać lub wprowadzić w życie przepisy, które są korzystniejsze dla strony poszkodowanej od przepisów niezbędnych do wykonania dyrektywy. Jeżeli wprowadzone na tej podstawie przepisy miałyby kluczowe znaczenie z punktu widzenia ochrony interesów danego państwa, art. 16 rozp. Rzym II mógłby stanowić podstawę uchylenia prawa właściwego i zastosowania w jego miejsce przepisów wymuszające *fori*, które są korzystniejsze dla ofiary[1155].

Powyższy problem był przedmiotem pogłębionej analizy w cytowanym już wyroku TS ws. *Agostinho da Silva Martins v. Dekra Claims Services Portugal SA*, w którym Trybunał miał

[1152] *Ibidem*, s. 560, nb 37.
[1153] Wyrok ws. *Unamar*, pkt 53.
[1154] *Ibidem*, pkt 52.
[1155] J. Papettas, *The Law Applicable…*, s. 168-171.

okazję wypowiedzieć się na temat charakteru art. 28 dyr. 2009/103/WE. Chodziło o rozstrzygnięcie kwestii, czy przepisy krajowe transponujące dyrektywę przewidujące z inicjatywy ustawodawcy krajowego korzystniejsze terminy przedawnienia roszczenia o naprawienie szkód poniesionych w wypadku drogowym mogą być uważane za przepisy wymuszające swoje zastosowanie w rozumieniu art. 16 rozp. Rzym II.

Stan faktyczny sprawy dotyczył wypadku drogowego mającego miejsce na terenie Hiszpanii, w którym uczestniczyły dwa pojazdy – samochód poszkodowanego (zarejestrowany w Portugalii) oraz samochód sprawcy (zarejestrowany w Hiszpanii). Poszkodowany dochodził naprawienia szkód doznanych w wypadku występując z powództwem skierowanym przeciwko ubezpieczycielowi sprawcy (do sądu w Portugalii). Zgodnie z art. 4 ust. 1 rozp. Rzym II prawem właściwym dla roszczenia było prawo hiszpańskie. Niemniej jednak portugalskie przepisy dokonujące transpozycji do prawa wewnętrznego dyr. 2009/103/WE przewidywały, że dla zakresu odpowiedzialności ubezpieczyciela, prawo państwa będącego stroną Porozumienia o Europejskim Obszarze Gospodarczym, na którego terytorium miał miejsce wypadek, zostaje zastąpione przez prawo portugalskie o ile wprowadza ono dalej idącą ochronę. Prawo portugalskie w przypadku przedawnienia roszczeń o naprawienie szkód w wyniku wypadku przewidywało termin trzech lat, zaś hiszpańskie jeden rok[1156].

Trybunał nie rozstrzygnął jednoznacznie kwestii czy przepis ten uznać należy za wymuszający swoje zastosowanie, pozostawiając to sądowi odsyłającemu. Stwierdzono, że zastosowanie terminu przedawnienia innego niż termin przedawnienia przewidziany przez prawo ustalone jako właściwe wymagałoby zidentyfikowania szczególnie istotnych powodów. Przykładem takiego „istotnego powodu" uzasadniającego odstępstwo od zastosowania prawa właściwego mogłoby być „oczywiste naruszenie prawa do skutecznego środka prawnego i skutecznej ochrony sądowej"[1157].

Mając na uwadze powyższe uznano, że przepis krajowy przewidujący korzystniejsze terminy przedawnienia roszczeń nie może zostać uznany za bezwzględnie obowiązujący przepis wymuszający swoje zastosowanie, chyba że – w oparciu o szczegółową analizę

[1156] Wyrok ws. *da Silva Martins*, pkt 11 i 21. Kwestia ta stanowi część szerszego problemu, jakim jest zróżnicowanie przepisów dot. przedawnienia roszczeń wynikających z wypadków drogowych w państwach europejskich. Hiszpańskie przepisy w tym zakresie są przykładem jednych z najkrótszych obowiązujących w Europie. Na temat porównania przepisów dot. przedawnień roszczeń deliktowych – zob. np. T. Kadner Graziano, *Short Limitation Periods…*, s. 413-414. Szczególne wątpliwości budzi zasadność stosowania tak krótkich terminów na tle spraw transgranicznych. Zazwyczaj przepisy te kształtowane są na potrzeby spraw wewnątrzkrajowych, jednak nawet w sprawach, w których brak jest elementu obcego jednoroczny termin przedawnienia może stanowić duże wyzwanie dla strony domagającej się odszkodowania. W znacznie trudniejszej sytuacji będą zagraniczni poszkodowani, którzy często zmagać się muszą z dodatkowymi barierami np. językowymi czy logistycznymi – zob. T. Kadner Graziano, *Short Limitation Periods…*, s. 415-416.
[1157] Wyrok ws. *da Silva Martins*, pkt 34.

brzmienia tego przepisu, jego ogólnej systematyki, celów oraz kontekstu, w jakim został on przyjęty – sąd orzekający stwierdzi, że przepis ten ma w ramach krajowego porządku prawnego tak istotne znaczenie, że uzasadnione jest odstąpienie od stosowania prawa[1158].

Przedstawiona argumentacja TS ma wątpliwy charakter z kilku względów. Zdaniem niektórych z autorów, w omawianym orzeczeniu Trybunał przyjął zbyt wąskie rozumienie przepisów wymuszających swoje zastosowanie bliskie stanowisku prezentowanym w orzecznictwie niemieckim. Taka interpretacja jest jednak wysoce niekorzystna z punktu widzenia ochrony poszkodowanych[1159]. Ponadto, hiszpańskie terminy przedawnienia są na tyle krótkie, że budzą wątpliwości w kontekście zasady efektywności prawa unijnego jako potencjalnie utrudniające wykonywanie praw przyznanych przez prawo unijne, gdyż przy tak krótkim terminie przedawnienia dochodzenie roszczeń przez poszkodowanego w transgranicznym wypadku komunikacyjnym może nie spełniać kryterium zapewnienia skutecznej ochrony sądowej[1160].

Argumenty przedstawione w wyroku budzą jednak wątpliwości głównie z tego względu, że przyznanie charakteru wymuszającego omawianemu przepisowi prawa portugalskiego nie może zostać ograniczone do okoliczności konkretnego stanu faktycznego. Jeżeli sąd uzna, że dany przepis ma charakter wymuszający oznacza to, że zasadniczo ma on zastosowanie niezależnie od prawa właściwego, a więc również w innych sprawach, w których właściwe byłoby prawo obce[1161] pod warunkiem, że istnieje wystarczający związek między sprawą a państwem *fori*[1162]. Teoretycznie więc, na tle omawianego stanu faktycznego przepisy portugalskie mogłyby mieć zastosowanie również w sytuacji, gdyby prawo obce przewidywałoby dłuższe (a tym samym korzystniejsze) niż prawo portugalskie terminy

[1158] Wyrok ws. *da Silva Martins*, pkt 35. Analiza semantyczna orzeczeń TS odnoszących się do przepisów wymuszających prowadzi niektórych autorów do wniosku, że w wyroku w sprawie *Unamar* Trybunał „wyraził gotowość" do uznania prawa krajowego transponującego dyrektywę za przepisy wymuszające, formułując w tezie orzeczenia zdanie twierdzące (zob. wyrok ws. *Unamar*, pkt. 53). Natomiast w wyroku w sprawie *da Silva Martins* zdecydowano się na użycie formy negatywnej (zob. wyrok ws. *da Silva Martins*, pkt 43) co może wskazywać na to, że przepisy dotyczące przedawnienia są nie spełniają tych kryteriów. Do tego typu rozważań należy jednak podchodzić z rezerwą, bowiem Trybunał nie jest uprawniony do dokonywania oceny prawa krajowego i nie mógł jednoznacznie stwierdzić, czy przepisy krajowe należy uznać za wymuszające swoje zastosowanie zostawiając ocenę sędziemu krajowemu – zob. M. Françoise, *Retour sur la qualification de loi de police d'une loi nationale de transposition et précisions quant au champ d'application matériel du règlement Rome II au regard des directives européennes*, Petites affiches 2019, no. 085, dostęp Lextenso/el., pkt 1. Do konstrukcji w formie negatywnej odwołano się również w opinii ws. *HUK-Coburg*, pkt 71.

[1159] M. Fras, *Overriding Mandatory Provisions…*, s. 195.

[1160] *Ibidem*, s. 191-193.

[1161] T. Kadner Graziano, *Short Limitation Periods…*, s. 423; M. Fras, *Overriding Mandatory Provisions…*, s. 191.

[1162] Zob. rozdział IV § 3, pkt 2.2 niniejszego opracowania.

przedawnienia, o ile sąd uznałby, że zastosowanie przepisów portugalskich jest konieczne dla ochrony porządku prawnego państwa siedziby sądu[1163].

Wskazano również, że jakiekolwiek odstępstwo od przepisów prawa właściwego w kwestii przedawnienia musi być uzasadnione „szczególnie istotnymi powodami". Jednym z nich mogłoby być „oczywiste naruszenie prawa do skutecznego środka prawnego i skutecznej ochrony sądowej"[1164]. Niemniej jednak, wątpliwe jest, że krótsze terminy przedawnienia przewidziane w prawie właściwym, funkcjonujące w jednym z państw członkowskich Unii mogą zostać uznane za jedyny powód odstąpienia od zastosowania prawa właściwego[1165].

W doktrynie wskazuje się[1166], że zgodnie z orzecznictwem Europejskiego Trybunału Praw Człowieka, przedawnienie jako ograniczenie prawa do sądu jest co do zasady dopuszczalne, jednakże nie może ono prowadzić do rzeczywistego ograniczenia tego prawa. Oznacza to, że na tle analizowanej sprawy pozbawione jest znaczenia, że przepisy hiszpańskie przewidują znacznie krótszy termin przedawnienia w porównaniu z *lege fori*. Znaczenie będzie miało natomiast to, czy powód, będący przecież podmiotem zagranicznym, miał rzeczywistą możliwość wytoczenia powództwa w okresie, w którym termin ten biegł. Tak więc „oczywiste naruszenie" mogłoby mieć miejsce w przypadku, gdy powód byłby pozbawiony rzeczywistej możliwości podjęcia działań w tym okresie, co należałoby ustalić poprzez określenie zdarzenia wyznaczającego początek biegu przedawnienia zgodnie z prawem hiszpańskim. Sędzia krajowy musiałby następnie rozważyć, czy powód nie został rzeczywiście pozbawiony możliwości wniesienia powództwa, zaś taka sytuacja miałaby miejsce w przypadku, gdy termin ten upłynął zanim mógł on podjąć jakiekolwiek działania[1167].

Niemniej jednak uzależnienie rozstrzygnięcia czy przepis o przedawnieniu jest przepisem wymuszającym swoje zastosowanie od szczególnych okoliczności konkretnego przypadku jest wątpliwe z punktu widzenia przytoczonych przez TS kryteriów, zgodnie z którymi sąd portugalski ma rozważyć charakter krajowego przepisu jako wymuszającego swoje zastosowanie w oparciu o szczegółową analizę brzmienia przepisu, jego ogólnej systematyki, celów oraz kontekstu, w jakim został przyjęty. Co więcej stosowanie przepisów

---

[1163] A. Wasielewicz, *Przepisy wymuszające oraz normy kolizyjne w dyrektywie ubezpieczeniowej 2009/103/WE — glosa do wyroku TSUE z 31.01.2019 r. w sprawie Agostinho da Silva Martins (C-149/18)*, Przegląd Ustawodawstwa Gospodarczego 2022, nr 8, s. 50. Obecnie akcentuje się jednak, że zastosowanie przepisów wymuszających musi być najskuteczniejszym środkiem osiągnięcia zamierzonego celu, jakim jest ochrona interesu państwa. Jeżeli więc interes publiczny państwa może być chroniony również, a nawet lepiej, poprzez zastosowanie prawa właściwego, sąd powinien powstrzymać się od stosowania mechanizmu z art. 16 tego rozp. Rzym II – zob. opinia ws. *HUK-Coburg*, pkt 49; wyrok ws. *HUK-Coburg*, pkt 42-43.
[1164] Wyrok ws. *da Silva Martins*, pkt 34.
[1165] A. Wasielewicz, *Przepisy wymuszające…*, s. 51; D. Bureau, *À propos du règlement Rome II…*, pkt 8.
[1166] L. Pailler, *Note sur l'arrêt dans l'affaire C-149/18 (da Silva Martins)*, JDI 2019, no. 3, s. 893.
[1167] *Ibidem*.

wymuszających nie jest uzasadnione żadną negatywną ocena prawa obcego, gdyż działając *a priori* mają zastosowanie w oderwaniu od treści prawa obcego[1168]. Wskazać należy, że Sąd Apelacyjny w Lizbonie uznał, że reguła trzyletniego okresu przedawnienia zawarta w portugalskim kodeksie cywilnym nie stanowi przepisu wymuszającego w rozumieniu art. 16 rozp. Rzym II[1169].

Wydaje się jednak, że na tle omawianej sprawy trafniejszym rozwiązaniem byłoby poszukiwanie ochrony w zastosowaniu klauzuli porządku publicznego, co pozwoliłoby na uwzględnienie okoliczności konkretnego przypadku, a w szczególności tego, czy powód mógł wytoczyć powództwo w rocznym terminie i czy termin upłynął, zanim mógł on faktycznie tego dokonać, co mogło doprowadzić do oczywistego naruszenia jego fundamentalnego prawa do skutecznej ochrony sądowej. Interwencja klauzuli porządku publicznego jest uzasadniona, w przypadku, gdy skutki zastosowania prawa obcego godzą w fundamentalne zasady porządku prawnego, do których niewątpliwie zaliczyć można prawo do skutecznej ochrony sądowej[1170].

[1168] A. Wasielewicz, *Przepisy wymuszające…*, s. 51; tak również M. Fras, *Overriding Mandatory Provisions…*, s. 192-193.
[1169] Podaję za T. Kadner Graziano, *Short Limitation Periods…*, s. 423.
[1170] A. Wasielewicz, *Przepisy wymuszające…*, s. 51; T. Kadner Graziano, *Short Limitation Periods…*, s. 424-425; L. Pailler, *Note sur l'arrêt dans l'affaire C-149/18…*, s. 892-893.

§ 4. KLAUZULA PORZĄDKU PUBLICZNEGO

1. Pojęcie klauzuli porządku publicznego

Klauzula porządku publicznego (fr. *ordre public*, ang. *public policy*) stanowi kolejny wyjątek od zasady równoważności systemów prawnych[1171]. Jej celem jest ochrona interesów oraz wartości szczególnie istotnych dla porządku prawnego danego państwa poprzez ograniczenie stosowania prawa obcego. Ingerencja klauzuli jest uzasadniona w przypadku, gdy zastosowanie prawa obcego doprowadziłoby do skutków, które z punktu widzenia państwa *fori* nie mogą zostać zaakceptowane, gdyż w sposób szczególny godzą w jego fundamentalne wartości. Z tego względu w doktrynie często określa się ją jako „wentyl bezpieczeństwa" (ang. *the safety valve*)[1172]. Jednocześnie jednak z uwagi na jej blankietowy charakter często zarzuca się jej nieprzewidywalność, gdyż zbyt liberalne posługiwanie się tą instytucją prowadzić może do nadużyć[1173].

Klauzula porządku publicznego skutkuje wyłączeniem stosowania normy wywodzącej się z obcego porządku prawnego i zastosowaniu w jej miejsce innej. Posłużenie się tą instytucją musi być więc ograniczone do rażących dysproporcji między prawem właściwym a podstawowymi zasadami państwa sądu orzekającego[1174]. Brak jest więc uzasadnienia dla stosowania klauzuli porządku publicznego w przypadku, gdy prawo sądu orzekającego i prawo obce po prostu różnią się od siebie[1175].

Interesująco przedstawia się uzasadnienie wprowadzenia klauzuli *ordre public* zawarte w raporcie wyjaśniającym do konw. haskiej z 1971 r., w którym wskazywano, że zamieszenie klauzuli porządku publicznego jest konieczne ze względu na nieograniczony charakter wskazania prawa właściwego. Oznacza to, że do głosu w roli *legis causae* dojść może także prawo państwa, które nie jest stroną konwencji. Powoduje to ryzyko wskazania prawa właściwego, którego zastosowanie doprowadzić może do nieakceptowalnych rezultatów z

---

[1171] W zagranicznej doktrynie wskazuje się, że pojęcie *public policy* pochodzi z systemu *common law,* zaś pojęcie *ordre public* charakterystyczne jest dla stanowionego prawa kontynentalnego. Podkreśla się, że mimo, iż są to analogiczne instrumenty służące temu samemu celowi, nie są one jednak całkiem zbieżne, gdyż *public policy* ma bardziej proceduralny charakter – zob. K. Murphy, *The Traditional View of Public Policy and Ordre Public in Private International Law,* The Georgia Journal of International and Comparative Law 1981, Vol. 11, No. 3, s. 599. Na trudności związane z ekwiwalentnością pojęć i problemami z ich tłumaczeniem zwraca również uwagę M. Czepelak dodając, że lepszym rozwiązaniem byłoby używanie zwrotu *law and order* w miejsce rozpowszechnionego *public policy* – zob. M. Czepelak, *Umowa międzynarodowa…*, s. 422.

[1172] E. Essén, *Raport wyjaśniający*, s. 6; A. Broci, X. Skënderi, *Public policy of European private international law: Rome II Regulation perspective*, Global Journal of Politics and Law Research 2017, Vol. 5, No. 5, s. 63.

[1173] A. Mills, *The Dimensions of Public Policy in Private International Law*, JPIL 2008, Vol. 4 No. 2, s. 202-203.

[1174] J. Blom, *Public policy in private international law and its evolution in time,* NILR 2003, Vol. 50, No. 3, s. 374; R. Plender, M. Wilderspin, *The European Private International Law…*, s. 385, nb 12-071.

[1175] M. Czepelak, *Umowa międzynarodowa…*, s. 499.

punktu widzenia państwa *fori*. Jednocześnie stwierdzono, że: „[p]aństwa członkowskie Konferencji znają się nawzajem i są świadome, że ich prawo krajowe nie zawiera niczego, co mogłoby budzić sprzeciw. Świat jest jednak duży, a liczba przepisów krajowych szybko rośnie. Skrajnym przykładem byłaby sytuacja, w której prawo obce uznane za mające zastosowanie przez konwencję może ustalać ograniczenia odpowiedzialności w zależności od rasy, religii lub koloru skóry poszkodowanego. Prawdopodobne jest, że takie dyskryminujące ustawodawstwo naruszałoby porządek publiczny Umawiających się Państw”[1176].

Wydaje się jednak, że ujęcie omawianego zagadnienia przez twórców konwencji było „nazbyt optymistyczne”, gdyż ingerencja klauzuli *ordre public* jest z całą pewnością możliwa również w relacji między państwami członkowskimi Haskiej Konferencji Prawa Prywatnego Międzynarodowego.

Przykładowo, na tle wypadków drogowych, może mieć ona miejsce z uwagi na różnice w modelach kompensacji szkody powstałej w wyniku śmierci osoby bliskiej, które było znacznie ograniczone lub nawet wykluczone w systemach opartych na tradycji germańskiej (np. w prawie niemieckim i austriackim) i skandynawskiej (np. w prawie fińskim)[1177]. Obecnie jednak obserwuje się ewolucję w kierunku dopuszczalność tego roszczenia na większą skalę[1178]. Innym wyzwaniem jest również kwestia dopuszczalności odszkodowań karnych charakterystycznych dla niektórych państw systemu *common law* z punktu widzenia fundamentalnych zasad porządków prawnych państw Europy kontynentalnej[1179].

2. Kształt normatywny klauzuli porządku publicznego

Ochrona podstawowych zasad i wartości państwa sądu orzekającego poprzez zastosowanie klauzuli porządku publicznego jest kluczową instytucją prawa prywatnego

[1176] E. Essén, *Raport wyjaśniający*, s. 35.
[1177] E. Bagińska, *Modele regulacji zadośćuczynienia za śmierć osoby bliskiej w wybranych krajach europejskich* [w:] Z. Strus, K. Ortyński, J. Pokrzywniak (red.), *Zadośćuczynienie po nowelizacji art. 446 Kodeksu cywilnego ma tle doświadczeń europejskich*, Warszawa 2010, s. 51-52. W tej kwestii – zob. szczegółowo: M. Wałachowska, *Zadośćuczynienie pieniężne za doznaną krzywdę*, Toruń 2007, s. 30-56; T. Kadner Graziano, *Comparative Tort Law Cases, Materials, and Exercises*, Abingdon-New York 2018, s. 343-385.
[1178] Przykładowo do niedawna prawo niemieckie nie przewidywało roszczenia o zadośćuczynienie za szkodę niemajątkową doznaną przez osoby trzecie, chyba że szkoda ta przejawia się zaburzeniem patologicznym. Skierowanie takiego roszczenia było więc znacznie ograniczone na tle innych porządków prawnych. Dopiero w wyniku nowelizacji niemieckiego kodeksu cywilnego przyjętej w 2017 r. prawo niemieckie umożliwia skierowanie roszczenia o zadośćuczynienie za szkodę niemajątkowej doznaną przez osoby trzecie, jeżeli osoby te miały szczególnie ścisły związek z poszkodowanym – zob. Z. Jacquemin, *La perte d'un être cher fait son entrée dans le droit allemand*, Revue des contrats 2018, no. 2, s. 303-306.
[1179] Zob. rozdział IV, § 4, pkt 4.3 niniejszego opracowania.

międzynarodowego[1180]. Co więcej, w doktrynie powszechne jest przekonanie, że klauzula „obowiązuje" bez względu na to czy została wyrażona w konkretnym przepisie[1181].

Ma ona niewątpliwie uniwersalny charakter, gdyż jest powszechnie przyjmowana w wielu krajowych systemach prawnych[1182], a także w regulacjach unifikujących prawo kolizyjne. Przewidują ją zarówno konwencje haskie oraz niektóre rozporządzenia unijne[1183].

Klauzula porządku publicznego w swojej „klasycznej" postaci jest podstawą odmowy zastosowania prawa obcego. W takim kształcie została uregulowana zarówno w konw. haskiej z 1971 r. (art. 10) oraz w rozp. Rzym II (art. 26). Oba artykuły mają zbliżoną treść.

Artykuł 10 konw. haskiej z 1971 r. stanowi, że stosowania jakiegokolwiek prawa właściwego na podstawie niniejszej konwencji można odmówić tylko wówczas, gdy jest ono oczywiście sprzeczne z porządkiem publicznym. Z kolei art. 26 rozp. Rzym II przewiduje, że stosowanie przepisów prawa wskazanego jako właściwe przez niniejsze rozporządzenie może zostać wyłączone jedynie wówczas, gdy takie stosowanie jest w sposób oczywisty niezgodne z porządkiem publicznym państwa siedziby sądu.

Sposób redakcji przepisu dotyczącego klauzuli w konwencjach haskich stanowił wzór dla tej instytucji klauzuli w aktach prawnych UE[1184]. Obie regulacje stanowią, że klauzula porządku publicznego ma zastosowanie w przypadku oczywistej sprzeczności z porządkiem publicznym państwa siedziby sądu (ang. *manifestly contrary to public policy*, fr. *manifestement incompatible avec l'ordre public*), co akcentuje szczególnie wyjątkowy charakter tej instytucji[1185]. Wprowadzenie tego zwrotu w miało chronić przed ekstensywnym stosowaniem klauzuli porządku publicznego[1186].

Klauzula pełni również istotną rolę na tle części procesowej prawa prywatnego międzynarodowego będąc również podstawą do odmowy uznania lub wykonania zagranicznego orzeczenia sądu powszechnego lub arbitrażowego. Mimo różnych obszarów

[1180] L. de Lima Pinheiro, *Art. 26* [w:] U. Mangus, P. Mankowski (red.), *Rome II Regulation…*, s. 662, nb 1.
[1181] A. Mills, *The Dimensions of Public Policy…*, s. 201-202; M. Czepelak, *Umowa międzynarodowa…*, s. 500.
[1182] W polskiej ustawie p.p.m. z 2011 r. klauzula uregulowana została w art. 7. Obecna również w wielu innych ustawach krajowych – zob. I. Thoma, *Public policy* [w:] J. Basedow, G. Rühl, F. Ferrari, P. de Miguel Asensio (red.), *Encyclopedia of Private International Law…,* s. 1453-1454.
[1183] M. Zachariasiewicz, *Klauzula porządku publicznego jako instrument ochrony materialnoprawnych interesów i wartości fori*, Warszawa 2018, s. 17-20; B. Audit, L. d'Avout, *Droit international privé*, s. 332, nb 386.
[1184] A. Nowicka, *Art. 7* [w:] J. Poczobut (red.), *Prawo prywatne międzynarodowe…,* s. 225, nb 46; A. Fuchs, *Art. 26* [w:] P. Huber (red.), *Rome II Regulation…*, s. 428, nb 11.
[1185] A. Dickinson, *The Rome II Regulation…*, s. 629, nb 15.10; J. von Hein, *Art. 26* [w:] G.-P. Calliess, M. Renner (red.), *Rome Regulations…*, s. 865, nb 15; A. Fuchs, *Art. 26* [w:] P. Huber (red.), *Rome II Regulation…*, s. 428, nb 11.
[1186] M. Czepelak, *Umowa międzynarodowa…*, s. 506.

działań klauzuli porządku publicznego i niezależnie od jej normatywnego ujęcia ma zawsze tożsamy cel jakim jest ochrona podstawowych zasad porządku prawnego[1187].

3. Stosowanie klauzuli porządku publicznego

3.1. Klauzula porządku publicznego jako podstawa odmowy zastosowania prawa obcego

Klauzula porządku publicznego działając jako podstawa odmowy zastosowania prawa obcego chroni porządek publiczny państwa *fori* poprzez „zablokowanie" skutków zastosowania prawa merytorycznego wskazanego na podstawie norm kolizyjnych. Innymi słowy, skierowana jest przeciwko konkretnej normie prawa obcego. Nie wyłącza więc właściwości prawa obcego w całości, gdyż w dalszym ciągu może być ono stosowane dla innych kwestii[1188]. W konsekwencji zasadność użycia tej instytucji oceniać należy z punktu widzenia indywidualnych skutków zastosowania danej normy pochodzącej z prawa obcego[1189].

Wynika z tego, że niedopuszczalne jest stosowanie klauzuli porządku publicznego jedynie na podstawie oceny treści prawa danego państwa dokonanej *in abstracto*. Nie wystarczy więc, że prawo obce różni się w treści od *legis fori*, a nawet to, że odbiega od niego w znaczący sposób[1190]. Przykładowo, ingerencja klauzuli nie będzie uzasadniona w przypadku, gdy prawo obce kieruje się odmiennymi zasadami odpowiedzialności[1191] lub w przypadku, gdy przewiduje roszczenie odszkodowawcze nieznane państwu *fori*[1192].

Ingerencja klauzuli podlega jednak pewnym ograniczeniom. Po pierwsze, zastosowanie klauzuli porządku publicznego wymaga odpowiedniego stopnia powiązania sprawy z państwem *fori* (*niem. Inlandsbeziehung*). Wykazuje więc ona tym silniejsze działanie im silniejszy jest stopień tego powiązania. W przypadku słabego powiązania stanu faktycznego z krajowym porządkiem prawnym zastosowanie klauzuli może okazać się nieuzasadnione nawet w przypadku, gdy chodziłoby o ochronę najbardziej podstawowych zasad. Natomiast, gdy mamy do czynienia z powiązaniem o wysokim stopniu, ingerencja klauzuli może okazać się konieczna nawet w przypadku ochrony zasad mniej fundamentalnych[1193].

Inną techniką ograniczającą działanie omawianej instytucji jest koncepcja powściągliwego stosowania klauzuli (fr. *l'effet atténué*), która swój początek miała w

---

[1187] M. Zachariasiewicz, *Klauzula porządku publicznego…,* s. 123.
[1188] B. Audit, L. d'Avout, *Droit international privé*, s. 332, nb 386.
[1189] L. de Lima Pinheiro, *Art. 26* [w:] U. Mangus, P. Mankowski (red.), *Rome II Regulation…*, s. 665, nb 12.
[1190] J. von Hein, *Art. 26* [w:] G.-P. Calliess, M. Renner (red.), *Rome Regulations…*, s. 866, nb 16.
[1191] A. Dickinson, *The Rome II Regulation…*, s. 626, nb 15.04.
[1192] A. Fuchs, *Art. 26* [w:] P. Huber (red.), *Rome II Regulation…*, s. 428, nb 12.
[1193] J. Blom, *op. cit.,* s. 382; M. Zachariasiewicz, *Komentarz do art. 7* [w:] M. Pazdan (red.), *Prawo prywatne międzynarodowe…*, nb 27-28; A. Mills, *The Dimensions of Public Policy…*, s. 210-212; L. de Lima Pinheiro, *Art. 26* [w:] U. Mangus, P. Mankowski (red.), *Rome II Regulation…*, s. 668, nb 22.

judykaturze i doktrynie francuskiej, rozpowszechniając się następnie w innych systemach prawnych. Zgodnie z jej założeniami, ingerencja klauzuli porządku publicznego państwa sądu orzekającego jest słabsza, gdy podlegający ocenie stosunek prawny ukształtował się, jak określa się w doktrynie „pod rządami obcego prawa w określonym oddaleniu" (fr. *l'effet atténué*) i chodziłoby jedynie o uznanie jego skutków w systemie prawnym państwa *fori*. Taki stan rzeczy odróżnić należy od przypadku, w którym rozpatruje się, czy badany stosunek prawny może powstać na terenie państwa sądu orzekającego (fr. *l'effet plein*). Należy więc rozróżnić kwestię powstania stosunku prawnego od kwestii uznania stosunku prawnego. W tym drugim przypadku chodzi bowiem o poszanowanie powstałego pod rządami obcego prawa (na obcym terytorium) istniejącego (powstałego w przeszłości) stanu prawnego, do którego strony żywią określone zaufanie[1194].

3.2. Skutki zastosowania klauzuli porządku publicznego

Skutkiem zastosowania omawianej instytucji jest wyłączenie konkretnej normy, która stoi w sprzeczności z podstawowymi zasadami porządku publicznego. Rodzi to konieczność odszukania normy, która będzie mieć zastosowanie w jej miejsce.

W starszej literaturze przedmiotu przyjmowano, że powstałą lukę wypełnić powinno *lex fori*, wskazując jest to rozwiązanie prostsze z punktu widzenia praktycznego[1195]. Pogląd ten, jak się wydaje, wyrażono również w raporcie wyjaśniającym rozp. Rzym II[1196]. Współcześnie stanowisko to poddaje się w wątpliwość, wskazując, że w miejsce wyłączonej normy zastosowanie może mieć zarówno norma wywodząca się z tego samego systemu prawa obcego, jak również – w ostateczności – norma pochodząca z *legis fori*. Stąd też w doktrynie podkreśla się, że w razie konieczności zastosowania tej instytucji, sąd powinien kierować się „zasadą minimalnej szkody" w odniesieniu do prawa właściwego[1197]. W rezultacie rozstrzygnięcie sprawy będzie najbliższe rozstrzygnięciu, które zapadłoby, gdyby nie odwołano się do klauzuli. Takie rozwiązanie sprawia, że w danym stanie faktycznym w dalszym ciągu zastosowanie będzie miało prawo najściślej związane z danym stosunkiem prawnym. Dopiero brak

[1194] M. Zachariasiewicz, *Klauzula porządku publicznego…,* s. 241-244; B. Audit, L. d'Avout, *Droit international privé*, s. 340-342, nb 396.
[1195] M. Sośniak, *Klauzula porządku publicznego w prawie międzynarodowym prywatnym*, Warszawa 1961, s. 216-217.
[1196] *Wniosek Komisji z 2003 r.*, s. 28.
[1197] Oznacza to, że w przypadku, gdy rozwiązanie sprzeczne z porządkiem publicznym wynika z przepisu szczególnego, w miejsce wyłączonej normy zastosowanie powinna mieć zasada ogólna wynikająca z obcego prawa właściwego. W przypadku zaś, gdy ingerencja klauzuli spowoduje powstanie luki w prawie obcym, rozwiązania w dalszym ciągu należy szukać w prawie obcym, odwołując się jednak do zasad analogii lub ogólnych zasad prawa – zob. L. de Lima Pinheiro, *Art. 26* [w:] U. Mangus, P. Mankowski (red.), *Rome II Regulation…*, s. 674-675, nb 40.

możliwości znalezienia odpowiedniego przepisu pochodzącego z właściwego prawa obcego upoważnia do zwrócenia się do przepisów będących częścią własnego systemu prawnego[1198].

Odmowa zastosowania konkretnego obcego przepisu uważana jest za wystarczającą dla ochrony interesu państwa. Natomiast automatyczne wyłączanie całego systemu prawa obcego na rzecz właściwości prawa własnego stanowi przejaw użycia środków niewspółmiernych do zamierzonego celu[1199]. Klauzula porządku publicznego wykazuje więc podwójny skutek (ang. *double effect)* – z jednej strony włącza ona prawo obce, a z drugiej powoduje konieczność zastosowania innej normy w miejsce tej podlegającej wyłączeniu[1200].

3.3. Pojęcie i źródła porządku publicznego

Współczesne postaci normatywne klauzuli porządku publicznego nawiązują do określonego „porządku publicznego". Do krajowego porządku publicznego odwołują się zarówno regulacje krajowe, jak również przepisy prawa ujednoliconego, w tym, co szczególnie istotne art. 10 konw. haskiej z 1971 r. oraz art. 26 rozp. Rzym II.

Ustalenie treści porządku publicznego ma więc kluczowe znaczenie w procesie stosowania klauzuli. Zgodnie z rozróżnieniem przyjętym w doktrynie francuskiej, klauzula porządku publicznego chroni porządek publiczny w znaczeniu międzynarodowym (fr. *l'ordre public international*), nie zaś wewnętrzny porządek publiczny (fr. *l'ordre public interne*)[1201]. Jego kluczową cechą jest względność i zmienność w przestrzeni i czasie. Na jego kształt wpływ mają realia społeczne, ekonomiczne oraz polityczne, ulegające nieustannym przeobrażeniom. Jego treść musi być więc „odczytywana" w procesie stosowania klauzuli porządku publicznego na tle indywidualnych stanów faktycznych[1202]. W związku z tym wszystkie próby jego petryfikacji zawodzą i brak jest możliwości przedstawienia drobiazgowego katalogu zasad porządku prawnego mających fundamentalne znaczenie. W kwestii słuszności blankietowego ujęcia klauzuli w zasadzie nie ma już we współczesnej doktrynie wątpliwości[1203].

Porządek publiczny jest zatem uważany za funkcję czasu i miejsca, zależnej od momentu stosowania oraz interesów, jakie w tym momencie uważa się za istotne[1204]. W celu ustalenia treści porządku publicznego należy odwołać się do konkretnych aktów prawnych,

---

[1198] M. Sośniak, *Klauzula porządku publicznego,* s. 222-224.
[1199] *Ibidem,* s. 217.
[1200] J. von Hein, *Art. 26* [w:] G.-P. Calliess, M. Renner (red.), *Rome Regulations…*, s. 860, nb 4.
[1201] Szczegółowo na ten temat – zob. A. Mills, *The Dimensions of Public Policy…*, s. 203; L. de Lima Pinheiro, *Art. 26* [w:] U. Mangus, P. Mankowski (red.), *Rome II Regulation…*, s. 665, nb 8.
[1202] M. Zachariasiewicz, *Klauzula porządku publicznego…,* s. 4.
[1203] M. Sośniak, *Klauzula porządku publicznego…*, s. 81.
[1204] Zob. rozważania M. Sośniaka na temat miejsca i czasu zastosowania klauzuli, które mimo upływu wielu lat wciąż po części są aktualne. *Ibidem*, s. 113 i nast.

które z uwagi na swój szczególny charakter, zawierać mogą postanowienia, w oparciu o które możliwa jest rekonstrukcja[1205]. Będą to więc zarówno źródła krajowe takie jak przepisy rangi konstytucyjnej oraz ustawowej, jak również źródła pochodzące z prawa międzynarodowego stanowiącego część porządku prawnego krajowych systemów prawnych. Szczególne znaczenie w procesie ustalania treści porządku publicznego ma krajowa ustawa zasadnicza będąca głównym nośnikiem zasad, które uznaje się za źródło *ordre public international*[1206]. Nie wyklucza to jednak tego, że fundamentalnych zasad porządku publicznego poszukiwać można poza konstytucją[1207]. W skład podstawowych zasad porządku prawnego wchodzić mogą również te zasady naczelne rządzące poszczególnymi gałęziami prawa[1208]. W poszukiwaniu treści porządku publicznego szczególnie istotna jest również znajomość judykatury, ponieważ w procesie wykładni prawa określonym normom przypisuje się nadrzędny charakter[1209].

Źródłem fundamentalnych zasad krajowego porządku prawnego mogą być więc również umowy międzynarodowe, szczególnie te, które mają pierwszeństwo stosowania przed ustawami oraz te dotyczące praw człowieka[1210]. Zasadniczą rolę odgrywają również akty prawa unijnego. Szczególna pozycja prawa UE w hierarchii aktów prawnych państw członkowskich powoduje, że współtworzy on również treść ich porządku publicznego[1211].

Rola prawa unijnego jako źródła porządku publicznego państwa członkowskiego jest jednak podwójna. Z jednej strony prawo unijne stanowi źródło pozytywne krajowego porządku publicznego, gdyż wchodzi w skład norm powszechnie obowiązujących w państwach członkowskich[1212]. Z drugiej strony jego rola sprowadza się do funkcji negatywnej (korekcyjnej), która ma swoje źródło w zasadzie pierwszeństwa prawa unijnego przed prawem krajowym. Polega ona na tym, że stosowanie klauzuli porządku publicznego w państwach członkowskich może podlegać ograniczeniu w kontekście podstawowych zasad prawa europejskiego. Mimo, iż unijne rozporządzenia odwołują się do krajowych porządków prawnych, co daje państwom członkowskim swobodę w ustalaniu jego treści, to właśnie TS,

[1205] M. Zachariasiewicz, *Komentarz do art. 7* [w:] M. Pazdan (red.), *Prawo prywatne międzynarodowe…*, nb 9.
[1206] *Idem*, *Klauzula porządku publicznego…,* s. 260*;* L. de Lima Pinheiro, art. 26 [w:] Mangus, Mankowski, s. 667, nb 19.
[1207] L. de Lima Pinheiro, *Art. 26* [w:] U. Mangus, P. Mankowski (red.), *Rome II Regulation…*, s. 667, nb 19.
[1208] A. Nowicka [w:] J. Poczobut (red.), *Prawo…,* s. 209, nb 16.
[1209] M. Zachariasiewicz, *Klauzula porządku publicznego...,* s. 256.
[1210] J. Oster, *Public policy and human rights*, JPIL 2015, Vol. 11, No. 3, s. 546; M. Zachariasiewicz, *Klauzula porządku publicznego…,* s. 260.
[1211] M. Zachariasiewicz, *Klauzula porządku publicznego…,* s. 314.
[1212] *Ibidem,* s. 320; A. Fuchs, *Art. 26* [w:] P. Huber (red.), *Rome II Regulation…*, s. 429-430, nb 16.

będąc właściwym do dokonywania wykładni prawa unijnego, zakreśla granice porządku publicznego, wskazując w jakich sytuacjach konieczna jest ingerencja klauzuli[1213].

3.4. Klauzula porządku publicznego jako podstawa odmowy wykonania lub uznania orzeczenia

Klauzula porządku publicznego chroni podstawowe zasady porządku prawnego państwa *fori* również jako podstawa odmowy uznania lub wykonania orzeczenia zapadłego na terenie państwa obcego[1214]. W tym kontekście szczególnie doniosłą rolę odgrywa koncepcja europejskiej przestrzeni współpracy sądowej w sprawach cywilnych między państwami członkowskimi wynikająca z art. 81 TFUE. W istocie, na gruncie prawa europejskiego od lat postępuje proces europeizacji międzynarodowego postępowania cywilnego, którego jednym z aspektów jest stopniowe znoszenie przeszkód w zakresie uznawania i wykonywania orzeczeń pochodzących z innych państw członkowskich[1215].

Zgodnie z obowiązującym stanem prawnym na mocy art. 39 rozp. Bruksela I bis[1216] uznanie wyroku innego państwa członkowskiego następuje *ex lege* bez konieczności uzyskiwania *exequatur*, czyli orzeczenia o stwierdzeniu wykonalności w państwie wykonania. Wprowadzenie zasady automatycznego uznania i wykonalności orzeczeń oznacza, że brak jest konieczności przeprowadzania żadnego dodatkowego postępowania, gdyż wszystkie skutki następują z mocy prawa. Współpraca w sprawach cywilnych i handlowych pomiędzy

---

[1213] Zob. M. Zachariasiewicz, *Klauzula porządku publicznego…,* s. 316-318; R. Plender, M. Wilderspin, *The European Private International Law…*, s. 386-387, nb 12-074; J. von Hein, *Art. 26* [w:] G.-P. Calliess, M. Renner (red.), *Rome Regulations…*, s. 866-867, nb 17; A. Dickinson, *The Rome II Regulation…*, s. 627, nb 15.07; D. Bureau, *À propos du règlement Rome II…*, pkt 7; S.L. Gössl, *The public policy exception in the European civil justice system*, EuLF 2016, No. 4, s. 86-87. Potwierdza to również orzecznictwo TS – zob. wyroki TS z 28.03.2000 r. ws. *Krombach v. Bamberski*, C-7/98, ECLI:EU:C:2000:164, pkt 21-23 oraz wyrok z 11.05.2000 r. ws. *Renault v. Maxicar*, C-38/98, ECLI:EU:C:2000:225, pkt 30. Szczegółowo w tej kwestii – zob. opinia rzecznika generalnego Macieja Szpunara z 8.02.2024 r. ws. *Real Madrid Club de Fútbol, AE v. EE, Société Éditrice du Monde SA*, C-633/22, ECLI:EU:C:2024:127, pkt 42-43, 96-102.

[1214] W obowiązującym stanie prawnym uznawanie i stwierdzanie wykonalności zagranicznych orzeczeń odbywa się przede wszystkim na podstawie przepisów prawa unijnego, które mają zastosowanie w odniesieniu do orzeczeń pochodzących z państw członkowskich UE. W odniesieniu do orzeczeń sądów państw EFTA zastosowanie znajduje konw. z Lugano z 2007 r. Jeżeli zaś chodzi o orzeczenia sądów spoza państw członkowskich UE oraz EFTA lub niemieszczących się w przedmiotowym zakresie żadnych z rozporządzeń unijnych zastosowanie znajdują przepisy prawa krajowego (art. 1145-1153 k.p.c.), które po ostatnich nowelizacjach wzorowane są na rozp. Bruksela I. Tak więc uznanie orzeczeń następuje z mocy prawa (art. 1145 k.p.c.), zaś stwierdzenie ich wykonalności następuje przez nadanie orzeczeniu sądu państwa obcego klauzuli wykonalności (art. 1151 § 1 k.p.c.) – zob. M. Zachariasiewicz, *Klauzula porządku publicznego a uznawanie zagranicznych orzeczeń, których przedmiotem jest uznanie wyroku lub stwierdzenie jego wykonalności*, PPPM 2019, t. 24, s. 24-27.

[1215] M. Pilich, *Europeizacja prawa prywatnego międzynarodowego: cel, ograniczenia, wyzwania*, PPPM 2013, t. 12, s. 58-65; M. Zachariasiewicz, *Klauzula porządku publicznego a uznawanie zagranicznych orzeczeń…*, s. 25-26.

[1216] Art. 39 rozp. Bruksela I bis stanowi, że orzeczenie wydane w państwie członkowskim, które jest wykonalne w tym państwie członkowskim, jest wykonalne w innym państwie członkowskim bez potrzeby stwierdzania jego wykonalności.

państwami członkowskimi oparta jest bowiem na zasadzie wzajemnego zaufania do wymiarów sprawiedliwości poszczególnych państw członkowskich, z czego wynika nakaz wzajemnego uznawania orzeczeń (*mutual recognition*). Nie ma ona jednak charakteru absolutnego i doznaje ograniczeń w postaci kompetencji kontrolnych leżących po stronie państwa uznania lub wykonania orzeczenia, których wyrazem jest możliwość odmowy uznania lub wykonania orzeczenia powołując się na jedną z enumeratywnie wymienionych podstaw odmowy[1217].

Jedną z nich jest klauzula porządku publicznego uregulowana w art. 45 ust. 1 lit. a) oraz art. 46 rozp. Bruksela I bis[1218]. Przepisy te wprowadzają możliwość odmowy uznania lub wykonania orzeczenia na wniosek każdej zainteresowanej strony, jeżeli sąd stwierdzi, że uznanie lub wykonanie byłoby oczywiście sprzeczne z podstawowymi zasadami porządku prawnego państwa z porządkiem publicznym wezwanego państwa członkowskiego. W przypadku postępowania w kwestii badania zarzutu sprzeczności orzeczenia z podstawowymi zasadami porządku publicznego obowiązuje zakaz kontroli merytorycznej zagranicznego orzeczenia (fr. *la révision au fond*)[1219].

Między stosowaniem klauzuli *ordre public* jako podstawy odmowy stosowania, a jej użyciem jako podstawy odmowy uznania lub wykonania orzeczenia obserwuje się różnice w częstotliwości stosowania tego instrumentu. Ingerencja klauzuli jest znacznie bardziej prawdopodobna w sprawach, które są związane z odmową zastosowania prawa obcego, a jednocześnie mniej powszechna w przypadkach odmowy uznania lub wykonania orzeczenia[1220]. Taki stan rzeczy wynika ze wspomnianej już koncepcji *l'effet atténué*[1221]. W przypadku uznawania lub wykonywania wyroków przedmiotem sprawy jest orzeczenie wydane przez inny niezależny organ sądowniczy, które ma status rzeczy osądzonej. Dotyczy ono określonego stanu prawnego ukształtowanego w innym systemie prawnym rodzącego określone skutki prawne na terenie państwa jego wydania oraz innych państw, które mogły uznać lub wykonać orzeczenie. Odmowa uznania lub wykonania takiego orzeczenia może zaburzać więc międzynarodową harmonię rozstrzygnięć[1222].

[1217] M. Zachariasiewicz, *Klauzula porządku publicznego…,* s. 87-91.
[1218] Klauzula porządku publicznego zawarta została również w polskim kodeksie podstępowania cywilnego w art. 1146 § 1 pkt 7. Dodatkowo w odniesieniu do sądownictwa polubownego klauzula została zawarta w art. 1206 § 2 pkt 2 (uchylenie wyroku ze względu na sprzeczność z podstawowymi zasadami porządku prawnego Rzeczypospolitej Polskiej) i art. 1214 § 3 pkt 2 (odmowa uznania lub wykonania wyroku ze względu na sprzeczność z podstawowymi zasadami porządku prawnego Rzeczypospolitej Polskiej).
[1219] M. Zachariasiewicz, *Klauzula porządku publicznego…,* s. 126-127.
[1220] Bardziej szczegółowo na temat tej zależności – zob. M. Zachariasiewicz, *Klauzula porządku publicznego…*, s. 123-128.
[1221] A. Fuchs, *Art. 26* [w:] P. Huber (red.), *Rome II Regulation…*, s. 427, nb 7.
[1222] M. Zachariasiewicz, *Klauzula porządku publicznego…*, s. 126.

3.5. Klauzula porządku publicznego a przepisy wymuszające swoje zastosowanie

W literaturze przedmiotu często wskazuje się w uproszczeniu, że klauzula porządku publicznego i normy wymuszające swoje zastosowanie stanowią dwie strony tej samej monety, ponieważ ich cele i funkcje są niemal jednakowe[1223]. Należy mieć jednak na uwadze, że mechanizm działania obu tych instytucji jest zgoła odmienny[1224].

Klauzula porządku publicznego działa bowiem w sposób negatywny, zaś przepisy wymuszające w sposób pozytywny. Klauzula porządku publicznego chroni porządek publiczny, gdy właściwe prawo obce godzi w fundamentalne zasady porządku prawnego, gdy jego ocena moralna jest wysoce negatywna i budząca sprzeciw. Natomiast przepisy wymuszające swoje zastosowanie dotyczą interesów istotnych z punktu widzenia danego państwa, a ich stosowania nie uzasadnia żadna negatywna ocena moralna, gdyż wiążą się one z pozytywną ingerencją porządku prawnego w przypadku, gdy określone kwestie uznawane są za na tyle ważne, że konieczne jest zastosowanie własnych przepisów[1225].

Różnią się one również ujęciem normatywnym, gdyż klauzula porządku publicznego ma charakter blankietowy ulegając konkretyzacji w judykaturze, zaś przepisy wymuszające swoje zastosowanie są zawsze szczegółowo określone[1226]. Obie instytucje różni również moment działania. Klauzula porządku publicznego ma działanie *a posteriori* – jej ingerencja możliwa jest jedynie po ustaleniu treści prawa właściwego i ocenie skutków jego zastosowania na płaszczyźnie krajowego porządku prawnego, zaś przepisy wymuszające mają działanie *a priori*, gdyż zasadniczo stosuje się je w oderwaniu od treści prawa obcego[1227].

4. Przykłady zastosowania klauzuli porządku publicznego w sprawach dotyczących transgranicznych wypadków drogowych

4.1. Uwagi o charakterze ogólnym

Stosowanie klauzuli porządku publicznego uwarunkowane musi być szczególnymi okolicznościami. Powyższe przekłada się częstotliwość odmowy zastosowania prawa obcego z uwagi na konieczność ochrony podstawowych zasad państwa sądu orzekającego. Nie powinno to jednak świadczyć o nieprzydatności tego instrumentu, wręcz przeciwnie, wskazuje raczej na

[1223] Zamiast wielu – zob. A. Mills, *The Dimensions of Public Policy…*, s. 201.
[1224] Na ten temat – zob. szczegółowo M. Zachariasiewicz, *Klauzula porządku publicznego…*, s. 52-63, M. Tomaszewski [w:] J. Poczobut (red.) *Prawo prywatne międzynarodowe. Komentarz*, Warszawa 2017, s. 247-249, nb 36-43.
[1225] B. Audit, L. d'Avout, *Droit international privé*, s. 338, nb 392.
[1226] M. Zachariasiewicz, *Klauzula porządku publicznego…*, s 60-61.
[1227] L. de Lima Pinheiro, *Art. 26* [w:] U. Mangus, P. Mankowski (red.), *Rome II Regulation…*, s. 666, nb 15; M. Zachariasiewicz, *Klauzula porządku publicznego…*, s. 61, P. Hay, *Contemporary Approaches…*, s. 149. Zob. jednak rozdział IV § 3, pkt 2.2 niniejszego opracowania.

powściągliwość sądów w stosowaniu tej instytucji[1228]. Nieco inaczej jest w sprawach z zakresu międzynarodowego postępowania cywilnego dotyczących uznania lub wykonania orzeczenia. Co do zasady ingerencja klauzuli w takich przypadkach powinna być mniej prawdopodobna. Mimo to, orzecznictwo dostarcza nieco więcej przykładów w kwestii stosowania klauzuli na gruncie międzynarodowego postępowania cywilnego. Wynika to z tego, że w praktyce znacznie częściej spotkać można sprawy tego typu niż te dotyczące stosowania prawa obcego.

Niezależnie od okoliczności i podstawy prawnej stosowania klauzuli *ordre public*, chroni ona ten sam porządek publiczny, tak więc omawiając jej funkcjonowanie w praktyce warto również sięgnąć do orzeczeń zapadłych w przedmiocie uznawania lub wykonywania orzeczeń[1229]. Stosowanie klauzuli porządku publicznego traktowane jest niekiedy w sposób instrumentalny, jako środek osiągnięcia pożądanego rezultatu kolizyjnego, co najczęściej sprowadza się po prostu do zastosowania prawa państwa *fori*[1230].

4.2. Przykłady z doktryny i orzecznictwa

W literaturze przedmiotu wskazuje się na przykłady zastosowania klauzuli *ordre public*. Co do zasady za sprzeczne z porządkiem publicznym można uznać przepisy wyłączające lub nadmierne ograniczające zasady odpowiedzialności pozaumownej, np. regulacje wprowadzające odpowiedzialność na zasadzie ryzyka pieszych, ograniczenie odpowiedzialności do umyślności, wyłączenie możliwości domagania się zadośćuczynienia w przypadku naruszenia rozstroju zdrowia wywołanego umyślnie[1231]. W tym kontekście orzecznictwo bułgarskie dostarcza interesującego przykładu zastosowania omawianej instytucji. Zdecydowano się na ingerencję klauzuli w sprawie, w której właściwe prawo obce (prawo greckie) przewidywało maksymalny pułap zadośćuczynienia za szkodę niemajątkową, który nie istniał w prawie bułgarskim. Sąd uznał taki limit odszkodowania jako oczywiście niezgodny z bułgarskim porządkiem publicznym[1232].

Za sprzeczne z podstawowymi zasadami porządku publicznego uznane być mogą również przepisy regulujące nadmiernie krótkie terminy dochodzenia roszczeń z tytułu odpowiedzialności, choć w tym przypadku zaleca się raczej podejście *ad casum* oraz

[1228] A. Nowicka, *Art. 7* [w:] J. Poczobut (red.), *Prawo prywatne międzynarodowe…,* s. 215-216, nb 26.
[1229] *Ibidem,* s. 216*,* nb 27.
[1230] R.J. Weintraub, *The Choice-of-Law Rules of the European Community Regulation on the Law Applicable to Non-Contractual Obligations: Simple and Predictable, Consequences-Based, or Neither?*, Texas International Law Journal 2008, Vol. 43 s. 405.
[1231] W. Klyta, *Prawo właściwe…* [w:] M. Pazdan (red.), *System…*, s. 900, nb 338; L. de Lima Pinheiro, *Art. 26* [w:] U. Mangus, P. Mankowski (red.), *Rome II Regulation…*, s. 671-672, nb 32; J. von Hein, *Art. 26* [w:] G.-P. Calliess, M. Renner (red.), *Rome Regulations…*, s. 871, nb 23.
[1232] Zob. wyrok Sądu w Sofii (Sofia City Court): 1478/28.02.2019; 6229/2015, cyt. za: *Raport BIICL*, s. 147.

konieczność weryfikacji, czy poszkodowany faktycznie mógł skorzystać z przysługującego prawa[1233]. Przykładowo w orzecznictwie niemieckim stwierdzono brak sprzeczności z niemieckim porządkiem publicznym w sprawie, w której prawo właściwe przewidywało roczny termin przedawnienia w przypadku szkód na osobie[1234]. Do podobnych konkluzji dochodziły także sądy francuskie[1235].

W kwestii analizowanej już sprawy *da Silva Martins*, na kanwie której zapadł wyrok TS wskazuje się, że błędne było poszukiwanie ochrony w przepisach wymuszających swoje zastosowanie, gdyż to klauzula porządku publicznego mogłaby zapewnić skuteczniejszą ochronę poszkodowanemu. Pozwoliłoby to na ustalenie, czy krótki hiszpański termin przedawnienia stoi w sprzeczności z podstawowymi zasadami porządku publicznego w kwestii konieczności odpowiedniej rekompensaty doznanej przez poszkodowanego szkody, a także prawu do wniesienia skutecznego środka prawnego i skutecznej ochrony sądowej[1236].

Niemniej jednak, jak słusznie zwraca uwagę T. Kadner Graziano, w sprawie *da Silva Martins* ubezpieczyciel wypłacił już część odszkodowania, a sprawa postępowaniu dotyczącym omawianego orzeczenia powód dochodził naprawienia szkód będących pośrednią konsekwencją rzeczonego wypadku, dlatego też w takich okolicznościach naruszenie porządku publicznego jest rzeczywiście trudne do zidentyfikowania[1237]. Autor ten twierdzi jednak, że w innych przypadkach klauzula porządku publicznego mogłaby mieć z powodzeniem zastosowanie. Jako przykład przytacza sytuację, opartą zresztą na prawdziwym stanie faktycznym, w którym młody mężczyzna mający miejsce zwykłego pobytu w Szwajcarii zostaje poważnie ranny w wypadku, który ma miejsce w Hiszpanii. Wskutek wypadku jego zdolność zarobkowania została poważnie ograniczona na całe życie[1238]. Właściwe w sprawie prawo hiszpańskie przewidywało zaś odszkodowania w zryczałtowanej wysokości, którego wysokość opierała się na realiach życia w Hiszpanii, tak więc obejmowałyby jedynie ułamek jego utraconych zarobków. Zastosowanie hiszpańskiego prawa może więc stać w sprzeczności z zasadą pełnego odszkodowania (*restitutio in integrum*), uważaną za fundamentalną w wielu państwach Europejskich, zgodnie z którą prawo deliktowe w pełni rekompensuje wszelkie

[1233] A. Wasielewicz, *Przepisy wymuszające…*, s. 51.
[1234] OLG w Hamm, no. 9 U 44/9; OLG w Dortmundzie, no. 7 O 95/15, cyt. za: M. Weller, S. Walter, *Austria and Germany* [w:] E. Guinchard (red.), *Rome I and Rome II…*, s. 81.
[1235] Zob. np. wyrok Cour de cassation z 15.05.1994 z glosą G. Légiera, JDI 1995, no. 1, s. 122-127. W wyroku wskazano, że prawo właściwe (prawo niemieckie), które przewiduje mniej korzystne niż prawo francuskie terminy przedawnienia nie jest oczywiście niezgodne z porządkiem publicznym w rozumieniu art. 10 konw. haskiej z 1971 r.
[1236] A. Wasielewicz, *Przepisy wymuszające…*, s. 51.
[1237] T. Kadner Graziano, *Short Limitation Periods…*, s. 424.
[1238] Wyrok Szwajcarskiego Sądu Najwyższego (Schweizerisches Bundesgericht) z 05.11.2015 ws. *William Siegrist v. Helvetia Schweizerische Versicherungs AG*, 4A_413/2015, cyt. za: *ibidem*, s. 411.

straty, w szczególności te wynikające z obrażeń ciała. Przedstawione ograniczenie praw poszkodowanego może być postrzegane jako oczywiste naruszenie porządku publicznego państwa, w którym poszkodowany ma miejsce swojego zwykłego pobytu (w powyższej sprawie chodziło o Szwajcarię). Ograniczenie to może być jeszcze bardziej krzywdzące, jeśli krótki zagraniczny termin przedawnienia całkowicie uniemożliwia dochodzenie odszkodowania za szkody majątkowe i niemajątkowe, w tym utratę zdolności do zarobkowania[1239].

Orzecznictwo i doktryna dostarczają również przykładów nieuzasadnionego odwoływania się do klauzuli *ordre public*. Brak jest przesłanek do jej zastosowania, gdy zachodzą zwykłe różnice w treści prawa obcego i prawa państwa sądu orzekającego np. w kwestii zasad odpowiedzialności. Przykładowo, w orzecznictwie austriackim[1240] i francuskim[1241] wskazywano, że ingerencji klauzuli nie uzasadnia brak konstrukcji odpowiedzialności na zasadzie ryzyka w prawie właściwym[1242].

Co szczególnie istotne, obce przepisy, które przyznają mniejsze odszkodowanie lub zadośćuczynienia w porównaniu z prawem miejsca sądu orzekającego nie będą automatycznie uznawane za sprzeczne z porządkiem publicznym, nawet jeżeli nie w pełni kompensują szkodę[1243]. Niemniej jednak, w polskim orzecznictwie wyrażono pogląd, że sprzeczność z podstawowymi zasadami porządku prawnego zachodziłaby w sytuacji, gdyby doszło do rażącej dysproporcji pomiędzy kwotą zasądzoną na mocy prawa obcego, a tą która byłaby zasądzona na podstawie prawa polskiego z uwzględnieniem dorobku judykatury zarówno co do

---

[1239] *Ibidem*, s. 424-425.

[1240] Zob. wyroki OGH z 1.7.1992, 2 Ob. 25/92 oraz z 28.3.2012, 2 Ob. 9/12 f, cyt. za: W. Klyta, *Prawo właściwe…* [w:] M. Pazdan (red.), *System…*, s. 900, nb 338.

[1241] Zob. np. wyrok Cour de cassation z 4.04.1991 z glosą G. Légiera, JDI 1991, no. 4, s. 983-993, w którym wskazano, że przepisy jugosłowiańskiego prawa odszkodowawczego opartego na zasadzie winy nie są sprzeczne z podstawowymi zasadami francuskiego *ordre public international*.

[1242] Orzecznictwo francuskie dostarcza również wielu przykładów orzeczeń, w których wskazywano, że francuskie przepisy w kwestii odpowiedzialności wynikającej z wypadku drogowego zawarte w *Loi Badinter* z 1985 r. nie stanowią podstawowych zasad francuskiego *ordre public international*, tak więc brak było podstaw odmowy zastosowania prawa właściwego wskazanego normami kolizyjnymi konwencji haskiej. W tej kwestii zob. – cytowany powyżej wyrok Cour de cassation z 4.04.1991 z glosą G. Légiera, JDI 1991, no. 4, s. 983-993; wyrok Cour de cassation z 26.04.1990, RCDIP 1991, s. 807; wyroki Cour de cassation z 6.06.1990 oraz z 22.01.1991 z glosą P. Bourela, RCDIP 1991, s. 354-365; wyrok Cour de cassation, 4.02.1992, RCDIP 1993, s. 743; wyrok Cour de cassation z 30.09.2003, no. 00-22.294, Bulletin civil 2003, I, no. 192.

[1243] E. Essén, *Raport wyjaśniający*, s. 34; K. Vyshka, *Direct Actions Against Insurers…*, s. 152-153; J. von Hein, *Art. 26* [w:] G.-P. Calliess, M. Renner (red.), *Rome Regulations…*, s. 870, nb 21. Brak sprzeczności w takich okolicznościach stwierdzano np. w orzecznictwie niemieckim – zob. wyrok Landgerichte w Neuruppin, no. 1 O 120/14, cyt. za: M. Weller, S. Walter, *Austria and Germany* [w:] E. Guinchard (red.), *Rome I and Rome II…*, s. 81; włoskim – zob. wyrok Sądu Apelacyjnego w Trento z 17.04.2020, No 88, GiustUp (właściwość prawa litewskiego), cyt. za: *Raport BIICL*, s. 324 oraz belgijskim – zob. wyrok Politierechtbank Bruxelles z 29.05.2009, CRA, 2009, liv. 6, 458; wyrok Politierechtbank Bruxelles z 21.05.2008, CRA, 2008, liv. 5, 458; CRA, 2008, liv. 6, 549, cyt. za: G. Payan (red.), *Conventions et protocoles de la Haye Annotés…*, s. 194.

kształtowania przesłanek wymiaru zadośćuczynienia jak i kwot faktycznie orzekanych[1244]. Tym bardziej ingerencja klauzuli porządku publicznego może okazać się uzasadniona w przypadku, gdy właściwe prawo obce nie przyznaje pewnych form kompensacji. Tytułem przykładu przytoczyć należy wyrok sądu włoskiego, w którym sąd przyjął, że austriackie przepisy, które miały zastosowanie do roszczeń wynikających z wypadku drogowego są sprzeczne z włoskim porządkiem publicznym w zakresie, w jakim wykluczają zasądzenie zadośćuczynienia za śmierć najbliższego członka rodziny[1245] oraz wyrok, w którym sąd doszedł do podobnej konkluzji na tle prawa serbskiego[1246]. Stanowisko to bliskie jest również sądom belgijskim[1247]. Przykłady podobnych wyroków dostarcza polskie orzecznictwo. Sąd Apelacyjny w Szczecinie orzekł, że zastosowanie prawa niemieckiego, które było brane pod uwagę jako prawo właściwe w sprawie, jako nieprzewidujące wówczas zadośćuczynienia za śmierć osoby bliskiej, byłoby sprzeczne z podstawowymi zasadami polskiego porządku prawnego[1248].

4.3. Problematyka odszkodowań karnych (tzw. *punitive damages*)

Omawiając stosowanie klauzuli porządku publicznego nie sposób pominąć kwestii odszkodowań karnych zasądzanych w sprawach cywilnych (ang. *punitive damages, exemplary damages*). Instytucja ta wywodzi się z systemów *common law*, jednak jej dokładny kształt różni się znacznie pomiędzy poszczególnymi państwami[1249]. Kwestia jest istotna z punktu widzenia

---

[1244] Zob. wyrok SO we Wrocławiu z 26.01.2016, I C 596/11, LEX nr 2009657, w którym sąd polski odmówił zastosowania prawa czeskiego z uwagi na rażące dysproporcje w kwocie odszkodowania. W kwestii wysokości świadczeń, jakie zostałyby przyznane powodom w razie zastosowania przepisów prawa czeskiego sąd uznał, że: „sumy te odbiegają i to znacząco od zadośćuczynień zasądzanych w sprawach o zbliżonym stanie faktycznym przez sądy polskie. Orzeczenie o odszkodowaniu na podstawie § 444 k.c. Republiki Czeskiej i rozporządzenia z dnia 30 listopada 2001 r. byłoby niesprawiedliwe, a zasądzone świadczenie - rażąco zaniżone. Zastosowanie przepisów prawa obcego doprowadziłoby tym samym do wydania wyroku niesprawiedliwego, którego treść nie dałaby się zaakceptować". Zob. również wyrok SO w Tarnowie z 3.12.2019, I C 1231/17, LEX nr 3103318, w którym sąd zdecydował się na odstąpienie od zastosowania klauzuli porządku publicznego z uwagi na znaczny okres czasu, za który zasadzone zostały odsetki, co spowodowało, że globalna kwota zadośćuczynienia była wraz z odsetkami znacząco wyższa niż określona kwotowo suma zadośćuczynienia.

[1245] Wyrok Corte di Cassazione z 22.08.2013, No 19405, RDIPP 2014, s. 698, cyt. za: P. Franzina, *Italy* [w:] E. Guinchard (red.), *Rome I and Rome II…*, s. 333-334.

[1246] Wyrok Corte di Cassazione z 30.04.2018, No 10231, cyt. za: *Raport BIICL*, s. 325.

[1247] Civ. Bruxelles (Fr.) z 17.06.2014, Revue générale du droit des assurances et des responsabilités 2015, liv. 1, no. 15144, cyt. za: G. Payan (red.), *Conventions et protocoles de la Haye Annotés…*, s. 194.

[1248] „Tutejszy Sąd uznał zatem, że w świetle przywołanej już linii orzecznictwa nie do zaakceptowania jest przyjęcie, że dobro osobiste jakim jest bliska rodzinna więź łącząca dzieci z rodzicem nie podlega ochronie w polskim prawie. W związku z tym regulacje prawa niemieckiego odmawiające udzielenia takiej ochrony dobrom osobistym pozostają w oczywistej sprzeczności z porządkiem publicznym gwarantowanym przepisami prawa polskiego chroniącymi zarówno rodzinę jak więzi z niej wynikające jako dobra osobiste obywateli. Przepis art. 10 Konwencji haskiej o prawie właściwym dla wypadków drogowych pozwala na odmowę stosowania jakiegokolwiek prawa właściwego na podstawie tej konwencji w przypadku, gdy jest ono oczywiście sprzeczne z porządkiem publicznym", wyrok SA w Szczecinie z 7.02.2014, I ACa 660/12, LEX nr 1454624; M. Czepelak, *Poland* [in:] E. Guinchard (red.), *Rome I and Rome II…*, s. 460-461.

[1249] M. Requejo Isidro, *Punitive Damages From a Private International Law Perspective* [w:] H. Koziol, V. Wilcox, (red.), *Punitive Damages: Common Law and Civil Law Perspectives*, Wien 2009, s. 237-239. Odszkodowania

prowadzonych rozważań, gdyż tego typu odszkodowanie może zostać zasądzone w sprawach dotyczących wypadków drogowych. Obowiązujące normy kolizyjne mogą wskazać prawo właściwe, które przewiduje tego typu rozwiązanie. Ponadto problem *punitive damages* pojawić się mogą na tle wykonywania orzeczeń sądów zagranicznych.

Jak sama nazwa wskazuje, odszkodowanie karne służy głównie ukaraniu sprawcy oraz prewencji. Nie ulega jednak wątpliwości, że błędem jest sprowadzanie ich jedynie do funkcji karnej i prewencyjnej, gdyż ich charakter prawny jest bardzo zróżnicowany. Często bowiem pełnią one również funkcję kompensacyjną, szczególnie w zakresie kosztów pomocy prawnej i postępowania, które w USA osiągają wysokie kwoty i zazwyczaj ponoszone są przez stronę wygrywającą proces[1250]. Amerykańskie prawo deliktowe i wywodzące się z niego *punitive damages* rodziło szczególne obawy podczas prac legislacyjnych nad rozp. Rzym II, toteż kwestia ta była przedmiotem szczególnej dyskusji[1251].

Zagadnienie odszkodowań karnych było kilkukrotnie rozpatrywane w orzecznictwie polskim, niemniej jednak żadna ze spraw nie dotyczyła wypadku drogowego. Po raz pierwszy Sąd Najwyższy pochylił się nad tą kwestią w sprawie *Cimoszewicz-Harlan v. Wprost*[1252], w której uznano, że wyrok sądu amerykańskiego może zostać wykonany w zakresie, w jakim odszkodowanie ma charakter kompensacyjny (ang. *actual damages, compensatory damages*). Sąd odmówił zaś wykonania wyroku w części zasądzającej odszkodowanie karne, wskazując,

---

karne odgrywają szczególne znaczenie w amerykańskim systemie prawnym. Wskazać jednak należy, że w zależności od stanu praktyka stosowania odszkodowań karnych może się znacznie różnić – zob. C.I. Nagy, *Recognition and enforcement of US judgments involving punitive damages in continental Europe*, NIPR 2012, Vol. 30, No. 1, s. 4; C. Vanleenhove, *Punitive damages in private international law: lessons for the European Union*, Cambridge-Antwerp-Portland 2016, s. 18.

[1250] M. Wałachowska, A. Wasielewicz, *Constitutional right to damages in cross-border cases* [w:] M. Löhnig, M. Serowaniec, J. Wantoch-Rekowski, A. Moszyńska (red.), *Poland in good constitution? Contemporary issues of constitutional law in Poland in the European context*, Legal Area Studies, Vol. 5, Vienna 2023, s. 135.

[1251] Pierwotnie w projekcie komisji zawarto przepis, który miał stanowić dodatkową ochronę przed *punitive damages* i *exemplary damages*, czyniąc je wprost niezgodnymi z wspólnotowym porządkiem publicznym – zob. *Wniosek Komisji z 2003 r.*, s. 29, 40). W związku z krytyką proponowanego rozwiązania zrezygnowano z jego wprowadzenia, uznając, że ogólna klauzula porządku publicznego stanowi wystarczającą ochronę. Pozostałością po toczącej się podczas prac legislacyjnych dyskusji jest zdanie drugie motywu 32 rozp. Rzym II, który stanowi, że w szczególności zastosowanie przepisu prawa wskazanego przez niniejsze rozporządzenie, które skutkowałoby przyznaniem, w nadmiernej wysokości, odszkodowania mającego charakter kary lub odszkodowania o skutku odstraszającym, może być postrzegane, w zależności od okoliczności sprawy i porządku prawnego państwa członkowskiego sądu rozpoznającego sprawę, jako sprzeczne z porządkiem publicznym państwa siedziby sądu – zob. D. Wallis, *Introduction…*, s. 6. Szerzej na temat prac legislacyjnych – zob. np. A. Broci, X. Skënderi, *op. cit.*, s. 65-68. Wskazać więc należy, że unijny prawodawca uznał, że odszkodowania karne nie są z gruntu sprzeczne z porządkiem publicznym UE, a więc to sąd orzekający państwa członkowskiego musi *in casu* zdecydować, czy w konkretnej sprawie uznanie orzeczenia zasądzającego takie kwoty (lub zastosowanie prawa obcego, które je dopuszcza) będzie sprzeczne z jego porządkiem publicznym.

[1252] Sprawa dotyczyła uznania wyroku sądu amerykańskiego zasądzającego odszkodowanie za naruszenie dóbr osobistych publikacją prasową w wysokości 1 miliona dolarów amerykańskich za udowodnione szkody (*actual damages*) oraz odszkodowanie karne (*punitive damage*s) w wysokości 4 milionów dolarów amerykańskich – zob. post. SN z 11.10.2013, I CSK 697/12, Legalis nr 741884.

że ma ono na celu jedynie ukaranie sprawcy, co jest nie do pogodzenia z podstawowymi zasadami polskiego prawa odszkodowawczego. Sąd nie zignorował jednak innych funkcji odszkodowań karnych i wyraził gotowość do stwierdzenia ich wykonalności w części kompensacyjnej, których jednak nie doszukał się w omawianej sprawie. Wskazano również, że wyrok zasądzający zbyt wysokie odszkodowanie (nawet jeżeli ma charakter kompensacyjny) może być wykonany jedynie w takiej wysokości w jakiej nie narusza polskiego porządku publicznego. Szczególne wątpliwości budzi jednak przeprowadzony przez SN sposób miarkowania odszkodowania za udowodnione szkody, który w omawianej sprawie doprowadził *de facto* do jej niepełnej kompensacji[1253].

Analizując dalsze orzecznictwo sądów polskich stwierdzić należy, że ich podejście nie było już tak rygorystyczne, gdyż były gotowe do stwierdzenia wykonalności kwot odszkodowania znacznie odbiegających od tych zasądzanych w Polsce, co z punktu widzenia ochrony poszkodowanych należy zaaprobować[1254].

Praktyka innych państw europejskich w kwestii odszkodowań karnych jest wysoce zróżnicowania[1255]. Obok polskiego, jako kolejny przykład najbardziej zachowawczego stosunku do odszkodowań karnych jest system niemiecki[1256] oraz holenderski[1257]. Restrykcyjne podejście było również charakterystyczne dla wcześniejszych orzeczeń sądów włoskich, choć tamtejsze nowsze orzecznictwo wskazuje na stopniowe łagodzenie tego stanowiska[1258].

[1253] Ostatecznie, po przekazaniu sprawy do ponownego rozpoznania do sądu apelacyjnego zasądzono na rzecz powodów kwotę 50 tysięcy dolarów amerykańskich. Sąd Apelacyjny opierając się na wytycznych Sądu Najwyższego uznał, że jest to kwota odpowiadająca polskiej praktyce w podobnych sprawach – zob. M. Wałachowska, A. Wasielewicz, *Constitutional right to damages…*, s. 135-138.

[1254] Z czasem SN załagodził nieco swoje stanowisko w kwestii wykonywania wyroków zasądzających kwoty odszkodowania znacznie przekraczające te zasądzane w Polsce – zob. M. Wałachowska, A. Wasielewicz, *Constitutional right to damages…*, s. 144. Zob. w szczególności post. SN z 8.12.2016, III CSK 21/16, Legalis nr 1717140, post. SN z 19.12.2018, V CSK 513/17, Legalis nr 1860670, post. SO w Warszawie z 15.06.2020, XX GCo 249/18, Legalis nr 2421166.

[1255] M. Wałachowska, A. Wasielewicz, *Constitutional right to damages…*, s. 142-144. C. Vanleenhove, *The Current European Perspective on the Exequatur of U.S. Punitive Damages: Opening the Gate but Keeping a Guard*, Polish Yearbook of International Law 2015, Vol. 35, s. 241-261.

[1256] Niemiecki BGH w orzeczeniu z 1992 r. dokonując podziału na odszkodowania karne i odszkodowania za udowodnione szkody, uznał, że tylko te drugie mogą podlegać wykonaniu, odrzucając jednocześnie *punitive damages* jako niezgodne z podstawowymi zasadami porządku publicznego – zob. wyrok BGH z 4.06.1992, IX ZR 149/91, szczegółowe omówienie – zob. C. Vanleenhove, *Punitive damages…*, s. 97-109.

[1257] Wyrok sądu w Utrechcie z 24.10.2012, ECLI:NL:RBUTR:2012:BY2102, cyt. za: L.M. van Bochove, *The Netherlands* [w:] E. Guinchard (red.), *Rome I and Rome II…*, s. 437.

[1258] W sprawie *Parrot v. Fimez S.p.A.* z 2007 r. odmówiono wykonalności orzeczenia zasądzającego odszkodowanie karne, traktując tę instytucję w całości jako sprzeczną z porządkiem publicznym – zob. C. Vanleenhove, *Punitive damages…*, s. 89-97. Z czasem zaczęto akcentować inne niż karna funkcje *punitive damages* – zob. wyrok włoskiego Corte di Cassazione z 5.06.2017, No. 16601, RDIPP 2017, s. 1049, cyt. za: P. Franzina, *Italy*, [w:] E. Guinchard (red.), *Rome I and Rome II…*, s. 334-335.

Odmiennie do tego zagadnienia podchodzą zaś sądy hiszpańskie[1259], szwajcarskie[1260], czeskie[1261] czy francuskie[1262] stwierdzając, że odszkodowanie karne nie jest co do zasady sprzeczne z porządkiem publicznym państwa sądu. Niemniej jednak sprzeczność pojawić się może ze względu na dysproporcję pomiędzy zasądzonym odszkodowaniem karnym a szkodą poniesioną przez powodów, więc ocenie z perspektywy porządku publicznego podlega zatem wysokość świadczenia[1263].

Klauzula porządku publicznego zaczyna być więc stosowana niejako nie „przeciw" samej instytucji, gdyż sądy skupiają się raczej na wysokości zasądzonej kwoty odwołując się wprost do konstytucyjnej zasady proporcjonalności[1264]. Ustalanie akceptowalnej z punktu widzenia podstawowych zasad porządku prawnego *fori* wysokości odszkodowania powoduje niekiedy trudności interpretacyjne[1265]. Niemniej jednak rozumowanie to zasługuje na aprobatę w świetle wielości funkcji przypisywanych prawu deliktowemu w systemach prawnych państw członkowskich, a przede wszystkim wobec wyjątkowości, jaką charakteryzuje się klauzula porządku publicznego[1266]. Odszkodowania za udowodnione szkody powinny być więc przedmiotem wykonania w pełnej wysokości, zaś odszkodowanie karne powinno być oceniane przez pryzmat pełnionych funkcji oraz z punktu widzenia proporcjonalności[1267].

Należy mieć również na uwadze, że z uwagi wspomnianą na relatywność stosowania klauzuli *ordre public* wynikającą z koncepcji *l'effet atténué* norma prawna prawa obcego wskazana na podstawie przepisów kolizyjnych, która przewiduje *punitive damages* może nie zostać zastosowana, zaś wyrok zasądzający odszkodowanie karne, jak wskazuje praktyka sądów europejskich, może w mniejszym lub większym stopniu być przedmiotem wykonania[1268].

[1259] Wyrok hiszpańskiego Tribunal Supremo z 13.11.2001 ws. *Miller Import Corp. v. Alabastres Alfredo, S.L.*, Exequátur No. 2039/1999 – zob. C. Vanleenhove, *Punitive damages…*, s. 139–143.
[1260] Wyrok Sądu Apelacyjnego w Bazylei w sprawie S.F. Inc. v. T.C.S. AG – zob. *C.I. Nagy, Recognition and enforcement…*, s. 8.
[1261] P. Bříza, T. Hokr, *Czech Republic* [w:] E. Guinchard (red.), *Rome I and Rome II…*, s. 186-187, *Raport BIICL*, s. 185
[1262] Wyrok Cour de cassation z 1.12.2010 ws. *Schlenzka & Langhorne v. Fountaine Pajot S.A.*, no. 09-13303 Bulletin civil 2010, I, n° 248 – zob. B. West Janke, F.-X. Licari, *Enforcing Punitive Damage Awards in France after Fountaine Pajot*, The American Journal of Comparative Law Vol. 60, No. 3, s. 775-804.
[1263] F.-X. Lincari, *La compatibilité de principe des punitive damages avec l'ordre public international : une décision en trompe-l'oeil de la Cour de cassation ?*, Recueil Dalloz 2011, dostęp Dalloz/el., s. 423.
[1264] M. Wałachowska, A. Wasielewicz, *Constitutional right to damages…*, s. 146.
[1265] Zwraca się na to uwagę w raporcie ze stosowania rozp. Rzym II – zob. *Raport BIICL*, s. 44.
[1266] L. de Lima Pinheiro, *Art. 26* [w:] U. Mangus, P. Mankowski (red.), *Rome II Regulation…*, s. 670-671, nb 28.
[1267] M. Wałachowska, A. Wasielewicz, *Constitutional right to damages…*, s. 145-146, C. I. Nagy, *Recognition and enforcement…*, s. 4.
[1268] J. von Hein, *Art. 26* [w:] G.-P. Calliess, M. Renner (red.), *Rome Regulations…*, s. 867, nb 18.

§ 5. WNIOSKI

W świetle przeprowadzonych rozważań szczególna rola opisanych powyżej trzech instytucji części ogólnej prawa prywatnego międzynarodowego na tle spraw dotyczących wypadków drogowych nie budzi wątpliwości. Przedstawione mechanizmy korygują rezultat wskazania prawa w oparciu o uwzględnienie interesów poszczególnych państw: państwa miejsca wypadku (w przypadku konieczności uwzględniania przepisów o bezpieczeństwie ruchu) czy państwa miejsca sądu orzekającego (w przypadku stosowania przepisów wymuszających swoje zastosowanie lub klauzuli porządku publicznego).

W kwestii zasad nakazujących uwzględnianie przepisów o bezpieczeństwie niektórzy autorzy podnoszą, że przepisy te z uwagi na duże znaczenie sędziowskiej dyskrecjonalności stanowią „słaby punkt" w zakresie jednolitości stosowania przepisów kolizyjnych przez sądy poszczególnych państw[1269]. Niemniej jednak względy związane z dążeniem do „uzyskania niezbędnej elastyczności"[1270] uzasadniają konieczność oceny *ad casum* uwzględniając każdorazowo specyfikę danego stanu faktycznego. Wydaje się więc, że zagrożenie jednolitości stosowania przepisów kolizyjnych jest znikome.

Z pewnością również, jak wskazuje M. Zachariasiewicz, „pogłoski o śmierci klauzuli porządku publicznego są przedwczesne"[1271]. Lektura orzecznictwa dowodzi, że ta klasyczna instytucja prawa kolizyjnego w dalszym ciągu spełnia swoją naczelną funkcję również na tle transgranicznych wypadków drogowych. Podobnie dzieje się w przypadku instytucji przepisów wymuszających swoje zastosowanie. Choć w kwestii zobowiązań pozaumownych, a w szczególności w odniesieniu do transgranicznych wypadków drogowych nie ma zbyt wielu przykładów zastosowania *lois de police*, dostrzec można pewną prawidłowość w przyznawaniu wymuszającego charakteru niektórym przepisom. Niewielka liczba przykładów z orzecznictwa nie stanowi jednak o nieprzydatności obu instytucji, a raczej o tym, że sądy sięgają po oba mechanizmy jedynie wyjątkowo i powściągliwie.

Omawiane instytucje są ze sobą ściśle powiązane do tego stopnia, że doktryna dostarcza wielu przykładów zacierania się podziału obu mechanizmów obecnych w szczególności w literaturze anglosaskiej oraz trudności ze wskazaniem, który nich posłużył w danej sprawie do ochrony porządku publicznego[1272]. Mimo podobieństw, nie należy zapominać o dzielących ich różnicach, a przede wszystkim o odmiennym mechanizmie działania.

[1269] J. Papettas, *The Law Applicable…,* s. 124-125.
[1270] W. Klyta, *Prawo właściwe…* [w:] M. Pazdan (red.), *System…*, s. 904, nb 343.
[1271] M. Zachariasiewicz, *Klauzula porządku publicznego…*, s. LXVIII.
[1272] *Ibidem*, s. 52-56.

Ostatnie pytania prejudycjalne kierowane do TS w sprawach *da Silva Martins* oraz *HUK-Coburg* ilustrują próby ochrony poszkodowanych przed niekorzystnymi skutkami zastosowania prawa obcego przy wykorzystaniu mechanizmów przepisów wymuszających swoje zastosowanie. Niekiedy jednak trafniejsze i skuteczniejsze może być poszukiwanie tejże ochrony przy zastosowaniu mechanizmu klauzuli porządku publicznego. Wydaje się, że o ile spełnione byłyby przesłanki stosowania tego instrumentu, w określonych okolicznościach z powodzeniem mógłby stanowić ochronę przed zbyt krótkimi terminami przedawnienia, a także w przypadku, gdy prawo obce nie przyznaje prawa do zadośćuczynienia za szkodę niemajątkową. Ochrona poszkodowanych przy wykorzystaniu klauzuli *ordre public* umożliwia bowiem uwzględnienie okoliczności konkretnego przypadku, które pozwalają ustalić, czy wskutek zastosowania prawa właściwego dojdzie do oczywistego naruszenia fundamentalnych praw poszkodowanych, np. w postaci prawa do skutecznej ochrony sądowej czy prawa do kompensacji doznanej szkody.

Poszukiwanie ochrony w oparciu o mechanizm przepisów wymuszających swoje zastosowanie wymaga zaś uznania, że poszanowanie krajowych przepisów odnoszących się do ochrony praw i wolności jednostek stanowi istotny element porządku prawnego danego państwa. Określenie czy dany przepis krajowy ma wymuszający charakter, ma więc głównie na celu ustalenie, czy zastosowanie *legis fori* jest niezbędne dla ochrony interesów publicznych konkretnego państwa. Rodzi to konieczność wykazania, że ochrona indywidualnych interesów danej kategorii osób, której realizacji mają służyć przepisy krajowe, jest wyrazem istotnego interesu publicznego. Prowadzi to do konkluzji, że ocena okoliczności dokonywana na tle stosowania przepisów wymuszających obejmujących ochronę praw poszkodowanych odbywa się na nieco innej płaszczyźnie niż ocena okoliczności przy stosowaniu klauzuli porządku publicznego, w której koncentracja następuje na indywidualnym rozstrzygnięciu danej sprawy, w oparciu o ocenę konkretnych skutków zastosowania prawa obcego w świetle podstawowych zasad porządku prawnego.

ROZDZIAŁ V.
PROBLEMATYKA OBOWIĄZKOWYCH UBEZPIECZEŃ ODPOWIEDZIALNOŚCI CYWILNEJ POSIADACZY POJAZDÓW MECHANICZNYCH. WYBRANE ZAGADNIENIA KOLIZYJNOPRAWNE

§ 1. KSZTAŁTOWANIE SIĘ SYSTEMU OBOWIĄZKOWYCH UBEZPIECZEŃ KOMUNIKACYJNYCH W EUROPIE

1. Uwagi wstępne

Rozpatrywanie roszczeń z tytułu pozaumownej odpowiedzialności cywilnej wynikającej z transgranicznych wypadków drogowych stanowi złożony proces. Zagadnienie to często wymagają dogłębnej znajomości co najmniej kilku specjalistycznych dziedzin, począwszy prawa prywatnego międzynarodowego, prawa odszkodowawczego, a także, co istotne z punktu widzenia niniejszego rozdziału, prawa ubezpieczeniowego oraz zasad funkcjonowania porozumień między krajowymi organizacjami ubezpieczycieli komunikacyjnych.

Przedmiotem niniejszej rozprawy jest problematyka prawa właściwego dla odpowiedzialności wynikającej z transgranicznych wypadków drogowych, więc zasadnicza część rozważań dotyczy norm kolizyjnych. Nie sposób jednak w pełni przedstawić tego zagadnienia bez odniesienia się do przepisów regulujących ubezpieczenia komunikacyjne, gdyż to właśnie ubezpieczyciele odgrywają zasadniczą rolę w procesie dochodzenia roszczeń, będąc podmiotami, na których najczęściej spoczywać będzie ekonomiczny ciężar likwidacji szkód. W tym względzie szczególnie istotne są obowiązkowe ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej posiadacza pojazdu mechanicznego[1273].

Ponadto, kwestią ściśle powiązaną z kształtowaniem się systemu ubezpieczeń komunikacyjnych w Europie są mechanizmy ochrony poszkodowanych w transgranicznych wypadkach drogowych obowiązujące w Europie: System Zielonej Karty oraz system bazujący na unijnych dyrektywach komunikacyjnych. Wydaje się więc, że bez chociażby pobieżnego

[1273] Poza zakresem dalszych rozważań pozostawiono jednak dobrowolne ubezpieczenia komunikacyjne oferowane na rynku ubezpieczeniowym, np. ubezpieczenie autocasco, ubezpieczenie od następstw nieszczęśliwych wypadków (NNW), ubezpieczenie assistance etc. Wynika to m.in. z tego względu, że w przeciwieństwie do ubezpieczeń obowiązkowych, które są w dużej mierze regulowane normami bezwzględnie obowiązującymi, w ubezpieczeniach dobrowolnych strony mają większą swobodę w uzgodnieniu warunków polisy ubezpieczeniowej.

nakreślenia ich funkcjonowania, problematyka transgranicznych wypadków drogowych nie byłaby dostatecznie opracowana. Jest to szczególnie istotne również z tego względu, że zagadnienie to nie jest obojętne z punktu widzenia prawa kolizyjnego.

2. Obowiązkowe ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej posiadaczy pojazdów mechanicznych

Szczególna rola zakładów ubezpieczeń w procesie dochodzenia roszczeń wynikających z wypadków drogowych wynika przede wszystkim z obowiązkowego charakteru ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej posiadaczy pojazdów mechanicznych. Ustanowienie obowiązku zawarcia ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej powoduje, że w przypadku zdarzenia drogowego, za które odpowiedzialny jest inny uczestnik ruchu, poszkodowany może liczyć na pokrycie kosztów naprawy lub wymiany uszkodzonego pojazdu, a także na kompensację szkód na osobie. Mechanizm ten niweluje zagrożenie nieotrzymania przez poszkodowanych należnego odszkodowania z uwagi na niewypłacalność sprawcy[1274]. Konieczność zapewnienia poszkodowanym rekompensaty poniesionych szkód uznano za tak istotną kwestię, że zasady zawierania i wykonywania umów obowiązkowego ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej posiadaczy pojazdów mechanicznych są określane przepisami bezwzględnie obowiązującymi. Są to przede wszystkim regulacje ustawowe, które w dużej mierze stanowią implementację unijnych dyrektyw komunikacyjnych[1275].

Drugim z aspektów obowiązkowego ubezpieczenia komunikacyjnego jest zabezpieczenie potencjalnych sprawców, tj. posiadacza i kierującego pojazdem, przed poniesieniem ekonomicznego ciężaru szkód wyrządzonych innym osobom, gdyż co do zasady są oni zwolnieni od obowiązku wypłaty odszkodowania z własnych środków osobom poszkodowanym. Wyjątek stanowią sytuacje, w których w grę wchodzą roszczenia regresowe[1276]. Dzięki ubezpieczeniu ciężar odpowiedzialności jest przeniesiony ze sprawcy na ubezpieczyciela[1277].

Wraz z zawarciem umowy ubezpieczenia ubezpieczyciel zobowiązuje się do naprawienia szkody wyrządzonej osobom trzecim, względem których odpowiedzialność za

---

[1274] E. Kowalewski, *Ubezpieczenie odpowiedzialności cywilnej. Funkcje i przemiany*, Toruń 1981, s. 130-132.
[1275] M. Orlicki, J. Pokrzywniak, A. Raczyński, *Obowiązkowe ubezpieczenie OC posiadaczy pojazdów mechanicznych*, Bydgoszcz-Poznań 2007, s. 67.
[1276] A. Majerska, A. Sowa, *Ubezpieczenie odpowiedzialności cywilnej posiadaczy pojazdów mechanicznych (OC)* [w:] A. Majerska, A. Sowa, *Ubezpieczenia w transporcie i logistyce. Praktyczne aspekty prawa ubezpieczeń*, Warszawa 2022, dostęp Legalis /el.; M. Fras, *Właściwość sądu…*, s. 160.
[1277] P. Bucoń, *Odpowiedzialność cywilna uczestników wypadku komunikacyjnego*, Warszawa 2008, s. 130; E. Kowalewski, *Ubezpieczenie odpowiedzialności cywilnej…*, s. 185-188.

szkodę ponosi ubezpieczający albo osoba, na rzecz której zawarta została umowa ubezpieczenia[1278]. Odpowiedzialność ubezpieczyciela odpowiedzialności cywilnej aktualizuje się w momencie wyrządzenia szkody przez ubezpieczonego sprawcę. Stosunek prawny wynikający z umowy ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej ma więc charakter akcesoryjny wobec stosunku prawnego, który powstał na skutek wyrządzenia szkody osobie trzeciej. Oznacza to, że obowiązek zapłaty odszkodowania przez ubezpieczyciela zależy od tego, czy do zapłaty odszkodowania jest zobowiązany sam ubezpieczony. Ponadto odszkodowanie ustala się i wypłaca w granicach odpowiedzialności cywilnej posiadacza lub kierującego pojazdem mechanicznym. Wskazać przy tym należy, że odpowiedzialność ubezpieczyciela nie ma jednak charakteru bezwzględnego i podlega pewnym ograniczeniom, które wynikają z wyłączeń jego odpowiedzialności przewidzianych w prawie materialnym, a także z określonej przez ustawodawcę sumy gwarancyjnej[1279].

Ponadto, ubezpieczyciele, przy ponoszeniu głównego ciężaru rekompensaty szkód wynikających z wypadków drogowych, są wspierani przez inne instytucje rynku ubezpieczeniowego, do których zaliczyć należy biura narodowe, organy odszkodowawcze oraz fundusze gwarancyjne. Wszystkie te podmioty składają się na transgraniczny system ochrony poszkodowanych w wypadkach komunikacyjnych[1280].

3. Umiędzynarodowienie obowiązkowych ubezpieczeń komunikacyjnych

Proces upowszechniania się samochodu jako środka komunikacji wymusił konieczność udoskonalenia systemu kompensacji szkód oraz ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej dopasowanych do wypadków drogowych. Początkowo regulacje te wprowadzano jedynie w ustawodawstwach krajowych. Dopiero później zaczęto dostrzegać problem transgranicznych wypadków i wynikającej z nich konieczności kompensacji szkód spowodowanych przez pojazdy zagraniczne[1281].

W porównaniu ze stanami faktycznymi czysto wewnętrznymi (tj. takimi, w których nie występuje element obcy), kompensacja szkód wynikających z transgranicznych wypadków drogowych wiąże się z dodatkowymi trudnościami. Wynikają one przede wszystkim z konieczności poszukiwania prawa właściwego na podstawie miarodajnych norm kolizyjnych prawa prywatnego międzynarodowego. Szczególnie istotne jest, że tego typu zdarzenia

[1278] M. Fras, *Właściwość sądu…*, s. 160.
[1279] M. Orlicki, J. Pokrzywniak, A. Raczyński, *Obowiązkowe ubezpieczenie…*, s. 50-51; K. Ludwichowska, *Odpowiedzialność cywilna…*, s. 209-210.
[1280] D. Maśniak, *Transgraniczny system ochrony…*, s. 390.
[1281] L. De Baere, F. Blees, *op. cit.*, s. 23-24.

angażują co najmniej trzy podmioty: poszkodowanego, któremu przysługuje roszczenie o wypłatę odszkodowania, sprawcę odpowiedzialnego za wypadek, który jest dłużnikiem odszkodowawczym, oraz jego ubezpieczyciela odpowiedzialności cywilnej, który na mocy umowy ubezpieczenia jest zobowiązany do wypłaty świadczenia odszkodowawczego.

W doktrynie francuskiej akcentuje się, że rozpatrywanie roszczeń z tytułu pozaumownej odpowiedzialności cywilnej wynikającej z transgranicznych wypadków wymaga więc w pierwszej kolejności wskazania prawa właściwego dla pozaumownej odpowiedzialności kierowcy, określającego również wysokość należnego odszkodowania (fr. *la responsabilité et le quantum de l'indemnisation*). Następnie zaś konieczne jest ustalenie prawa właściwego dla umowy ubezpieczenia, czyli prawa określającego warunki rekompensaty doznanej przez poszkodowanego szkody (fr. *les modalités de la d'indemnisation*)[1282]. Ubezpieczyciele są bowiem zobowiązani do pokrycia szkód spowodowanych tylko do wysokości sumy gwarancyjnej wskazanej w polisie ubezpieczeniowej. Abstrahując od obowiązujących przepisów w tym zakresie, tytułem przykładu wskazać można, że w przypadku, gdy polisa ubezpieczeniowa ogranicza ochronę do 100 000 EUR, zaś ustalona wysokość należnego poszkodowanemu odszkodowania wynosi 200 000 EUR, kierowca odpowiedzialny za wypadek po spełnieniu świadczenia przez ubezpieczyciela w dalszym ciągu będzie zobowiązany do zapłaty pozostałej kwoty 100 000 EUR. Wysokości sum gwarancyjnych mogłyby różnić się w poszczególnych państwach odpowiadając warunkom ekonomicznym państwa, w którym zawarto polisę ubezpieczeniową, uwzględniając np. wysokości zasądzanych tam świadczeń odszkodowawczych. Zasadniczo więc były one dostosowane są do wypadków wewnątrzpaństwowych. Wypadki o charakterze transgranicznym niosą za sobą dodatkowe komplikacje. Nietrudno bowiem wyobrazić sobie sytuacje, w których kierowcy, którzy zawarli umowy ubezpieczenia, zgodnie z którymi odpowiedzialność ubezpieczyciela za szkody na osobie ograniczona jest kwotowo, powodują wypadek w państwach, w których taka ochrona ubezpieczeniowa jest nieograniczona. W celu uniknięcia trudności związanych z potencjalnym ograniczeniem ochrony ubezpieczeniowej, konieczne było wdrożenie mechanizmu koordynacji przepisów dotyczących obowiązkowych ubezpieczeń komunikacyjnych[1283]. W pierwszej kolejności wprowadzono wymóg „wykupienia" dodatkowego ubezpieczenia komunikacyjnego dla zagranicznych posiadaczy pojazdów

[1282] N. Ciron, *op. cit.*, s. 37, nb 33-34.
[1283] *Ibidem*, nb 35-36.

mechanicznych lub przedstawienia dowodu zawarcia takiego ubezpieczenia w momencie przekraczania granicy[1284].

Nadmierny formalizm, z którym mierzyli się posiadacze pojazdów decydujący się przekraczać granice, brak jednolitych zasad dotyczących ubezpieczeń komunikacyjnych zagrażający ochronie poszkodowanych, a także wzrost międzynarodowej mobilności oraz poprawa infrastruktury były asumptem do rozpoczęcia prac legislacyjnych na szczeblu międzynarodowym[1285]. Na szerszą skalę działania te zostały podjęte w latach pięćdziesiątych XX w. w ramach Organizacji Narodów Zjednoczonych, dzięki którym powstał wspomniany już System Zielonej Karty. Nieco później, w latach siedemdziesiątych XX w. problematyka ta stała się przedmiotem zainteresowania Wspólnoty Europejskiej, która dążyła do zwiększenia poziomu ochrony poszkodowanych, choć z nieco bardziej ograniczonym zasięgiem geograficznym, obejmującym jej zakres terytorialny. Do osiągnięcia powyższego celu posługiwano się prawem wspólnotowym – dyrektywami, które z czasem, w miarę uchwalania nowych regulacji zyskały miano „komunikacyjnych" pretendując do systemowego regulowania tej problematyki. Wspólnotowy (unijny) mechanizm ochrony poszkodowanych opisywany jest więc w literaturze jako system dyrektyw komunikacyjnych[1286].

Oba obowiązujące w państwach europejskich systemy ochrony poszkodowanych są ze sobą powiązane, a ich zakresy regulacji uzupełniają się. Istotne jest jednak dostrzeżenie różnic między nimi. System dyrektyw komunikacyjnych powstał w wyniku wprowadzenia odpowiednich regulacji przy użyciu prawa wspólnotowego, w którym określono model minimalnych gwarancji dla wszystkich państw członkowskich. Natomiast, jak wskazuje M. Wichtowski, System Zielonej Karty stanowi dobrowolne powiązanie rynków ubezpieczeniowych wywodzących się z poszczególnych krajów, które ma na celu zunifikowanie procedur i gwarancji, wynikających z zawartych umów ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej posiadaczy pojazdów mechanicznych[1287]. Należy również pamiętać, że omawiane mechanizmy nie zostały wprowadzone pojedynczym działaniem, będąc

[1284] W kwestii historii rozwoju krajowych regulacji dotyczących obowiązkowego ubezpieczenia posiadaczy pojazdów mechanicznych – zob. np. M. Orlicki, J. Pokrzywniak, A. Raczyński, *Obowiązkowe ubezpieczenie…*, s. 12-20; Ö. Gürses, *op. cit.*, s. 1-5; L. De Baere, F. Blees, *op. cit.*, s. 23-25; K. Ludwichowska, *Odpowiedzialność cywilna…*, s. 212-213.

[1285] Na temat rozwoju pierwszych międzynarodowych systemów ochrony poszkodowanych – zob. K. Ludwichowska, *Odpowiedzialność cywilna…*, s. 212-214; L. De Baere, F. Blees, *op. cit.*, s. 24-25; D. Maśniak, *Transgraniczny system ochrony…*, s. 231-232.

[1286] M. Wichtowski, *Wybrane aspekty praktycznej ochrony konsumenta w świetle Systemu Zielonej Karty oraz Czwartej i Piątej Dyrektywy Komunikacyjnej*, Pr. As. 2007, nr 4, s. 56.

[1287] *Idem*, *Wybrane aspekty praktycznej ochrony konsumenta…*, s. 55.

wynikiem stopniowej ewolucji trwającej od kilku dekad, która z całą pewnością nie osiągnęła jeszcze swojego ostatecznego etapu[1288].

W polskiej literaturze przedmiotu i praktyce ubezpieczeniowej upowszechniło się zaproponowane przez E. Kowalewskiego pojęcie ubezpieczeń *cross-border*, które odnosi się do stosunków ubezpieczeniowych powiązanych z więcej niż jednym obszarem prawnym. Związek z danym systemem prawnym może mieć charakter podmiotowy (umowa ubezpieczenia zawarta przez strony o różnej przynależności państwowej) lub przedmiotowy (umiejscowienie ryzyka na obcym obszarze prawnym)[1289]. Umiędzynarodowienie ubezpieczeń gospodarczych jest szczególnie widoczne na tle ubezpieczeń komunikacyjnych.

Dla uporządkowania dalszych rozważań istotne jest wskazanie, że w kontekście transgranicznych wypadków drogowych wyróżnia się najczęściej dwa rodzaje stosunków z elementem obcym. Do pierwszej grupy zdarzeń zalicza się sytuacje, w których to sprawca szkody (kierujący pojazdem mechanicznym) przekroczył granicę, zaś do wypadku doszło w państwie miejsca zamieszkania poszkodowanego. Pojazd poszkodowanego jest będzie więc tzw. pojazdem odwiedzającym (ang. *the visiting vehicle*). Do drugiej grupy zdarzeń należą sytuacje, w których wypadek drogowy związany jest z udziałem poszkodowanego, który ma miejsce zamieszkania w innym państwie. Miejscem wypadku może być państwo miejsca rejestracji pojazdu sprawcy lub państwo, z którym niezwiązani są ani sprawca ani poszkodowani. W takiej sytuacji poszkodowany ma status tzw. ofiary odwiedzającej (ang. *the visiting victim*)[1290]. Powyższy podział jest istoty ze względu na wspomniane już mechanizmy ochrony poszkodowanych obowiązujące w Europie.

Przedmiotem dalszych rozważań są wybrane aspekty transgranicznego dochodzenia roszczeń z tytułu ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej, na co składa się problematyka obowiązkowych ubezpieczeń komunikacyjnych, roli ubezpieczycieli w procesie zaspokajania roszczeń (likwidacji szkód) wynikających z wypadków transgranicznych, a także transgranicznych paneuropejskich systemów ochrony poszkodowanych w wypadkach drogowych, tj. Systemu Zielonej Karty oraz systemu unijnych dyrektyw komunikacyjnych.

[1288] L. De Baere, F. Blees, *op. cit.*, s. 18; N. Ciron, *op. cit.*, s. 120, nb 189.

[1289] E. Kowalewski, *Prawo ubezpieczeń gospodarczych. Ewolucja i kierunki przemian*, Bydgoszcz 1992, s. 113-119; E. Kowalewski, *Problematyka kolizyjnego prawa ubezpieczeniowego*, PIP 2005, z. 2, s. 23-24; K. Pacuła, *Roszczenie bezpośrednie poszkodowanego przeciwko ubezpieczycielowi (actio directa) w prawie prywatnym międzynarodowym*, Zeszyty Naukowe Instytutu Administracji AJD w Częstochowie „Gubernaculum et Administratio" 2015, nr 1, s. 114-115; D. Fuchs, *Właściwość sądu i właściwość prawa w europejskich ubezpieczeniach gospodarczych*, Pr. As. 2008, nr 2, s. 49-50. Zagadnienie umiędzynarodowienia ubezpieczeń poruszane jest również w literaturze zagranicznej – zob. np. D. Draguiev, G. van Calster, *The EU Regulations on Jurisdiction and Applicable Law in Cross-Border Insurance Disputes and Their Interaction* [w:] M. Wałachowska, M. Fras, P. Marano (red.), *Insurance…*, s. 7-9.

[1290] L. De Baere, F. Blees, *op. cit.*, s. 19; M. Fras, *Właściwość sądu…*, s. 161.

Przedstawiony zostanie proces ich kształtowania polegający na stopniowym wprowadzaniu rozwiązań mających na celu ułatwienie zaspakajania roszczeń poszkodowanych w transgranicznych wypadkach drogowych. W dalszej kolejności omówiona zostanie problematyka prawa właściwego dla roszczenia bezpośredniego skierowanego do ubezpieczyciela sprawcy wypadku drogowego (*actio directa*). Podkreślić należy, że przedmiotem dalszych rozważań nie jest co do zasady prawo ubezpieczeniowe ani regulacje dotyczące procesu dochodzenia roszczeń[1291]. Wszelkie odniesienia do prawa ubezpieczeniowego, które w zasadniczej mierze wynika obecnie z prawa unijnego, mają na celu przedstawienie obowiązującego systemu ochrony poszkodowanych. Wiąże się z tym kolejny problem jakim jest relacja unijnych dyrektyw komunikacyjnych i przepisów regulujących funkcjonowanie Systemu Zielonej Karty do przepisów kolizyjnych zawartych w konw. haskiej z 1971 r. oraz rozp. Rzym II, co stanowi przedmiot końcowej części niniejszego rozdziału.

4. System Zielonej Karty

System Zielonej Karty został utworzony w 1949 r.[1292], a podstawę jego funkcjonowania stanowi tzw. Rekomendacja Genewska stanowiąca rezultat prac podjętych w ramach Organizacji Narodów Zjednoczonych[1293]. Rekomendacja, skierowana do rządów państw

[1291] Problematyka ta wielokrotnie poruszana była w polskiej literaturze przedmiotu w opracowaniach monograficznych – zob. w szczególności M. Orlicki, J. Pokrzywniak, A. Raczyński, *Obowiązkowe ubezpieczenie…*; P. Bucoń, *Odpowiedzialność cywilna…*; G. Bieniek, *Odpowiedzialność cywilna za wypadki drogowe*, Warszawa 2011; I. Kwiecień (red.), *Szkody osobowe kompensowane z ubezpieczenia komunikacyjnego OC. Analiza rynku*, Warszawa 2011; K. Ludwichowska, *Odpowiedzialność cywilna…*; D. Maśniak, *Transgraniczny system ochrony…*; J. Witkowska, *Ubezpieczenia komunikacyjne*, Olsztyn 2020; A. Majerska, A. Sowa, *Ubezpieczenia w transporcie i logistyce. Praktyczne aspekty prawa ubezpieczeń*, Warszawa 2022; Z. Gołba, *Dochodzenie roszczeń przez poszkodowanych w wypadkach drogowych*, wyd. 6, Warszawa 2022. Zob. również M. Futrzyńska-Mielcarzewicz, S. Słotwiński, *The investigation of claims for damage suffered as a result of motor vehicle accidents according to EU and Polish law* [w:] E. Cała-Wacinkiewicz, K. Flaga-Gieruszyńska, D. Wacinkiewicz (red.), *Obywatel – Państwo – Społeczność Międzynarodowa*, Warszawa 2014. Warto również wspomnieć o nieco starszych opracowaniach, które mimo upływu lat zawierają wiele spostrzeżeń, które nie straciły na aktualności – zob. np. A. Wąsiewicz, *Ubezpieczenia komunikacyjne*, Bydgoszcz-Poznań, 2001, T. Ereciński, *Sądowe dochodzenie roszczeń z tytułu obowiązkowych ubezpieczeń komunikacyjnych*, Warszawa 1976; A. Szpunar, *Wynagrodzenie szkody wynikłej wskutek wypadku komunikacyjnego*, Warszawa 1976. W literaturze zagranicznej – zob. np. L. De Baere, F. Blees, *op. cit.* Na temat regulacji poszczególnych krajów europejskich w kwestii ubezpieczeń obowiązkowych – zob. np. A. Fenyves, Ch. Kissling, S. Perner, D. Rubin (red.), *Compulsory Liability Insurance from a European Perspective*, Berlin-Boston 2016.

[1292] System swoją działalność rozpoczął od 1 stycznia 1953 r.

[1293] Rekomendacja Narodów Zjednoczonych Nr 5 z dnia 25 stycznia 1949 r. (*Recommendation No. 5 on Insurance of Motorists Against Third Party Risks E/ECE/TRANS 145, E/ECE/TRANS/SCI/39*). Za opracowanie dokumentu odpowiedzialna była Główna Grupa Robocza ds. Transportu Drogowego Komitetu Transportu Śródlądowego Europejskiej Komisji Gospodarczej (*UNECE – Economic Commission for Europe of UN*). Rekomendacja była kilkukrotnie modyfikowana. W 2004 r. przyjęto ją w formie rezolucji – *Revisited Consolidated Resolution on the Facilitation of Road Transport (R.E. 4), adopted by the Inland Transport Committee of UNECE on its 66th session in 17-19 Febuary 2004*) – zob. L. De Baere, F. Blees, *op. cit.*, s. 27.

europejskich, zawierała zalecenia w kwestii utworzenia centralnych organizacji ubezpieczycieli komunikacyjnych (zwanych biurami narodowymi) zrzeszających zakłady ubezpieczeń działające w państwach członkowskich systemu. Nie jest to więc międzypaństwowy system oparty na współpracy międzyrządowej, ale system łączący poszczególne rynki ubezpieczeniowe, gdyż biura narodowe są organizacjami pozarządowymi, finansowanymi i zarządzanymi wyłącznie przez zakłady ubezpieczeń w nich zrzeszone[1294]. Działanie Systemu Zielonej Karty sprowadza się do zapewnienia odpowiedniej ochrony poszkodowanym poprzez oddanie do ich dyspozycji wypłacalnego podmiotu zaspokajającego roszczenia odszkodowawcze znajdującego się w ich własnym państwie[1295]. Z jednej strony zapewnia swobodne przemieszczanie się pojazdami mechanicznymi pomiędzy państwami Systemu na podstawie zunifikowanego dokumentu potwierdzającego zawarcie obowiązkowego ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej posiadaczy pojazdów mechanicznych. Z drugiej strony gwarantuje wypłatę świadczeń odszkodowawczych na rzecz poszkodowanych ruchem pojazdu zarejestrowanego w kraju trzecim[1296]. Opiera się na założeniu, że ubezpieczyciele z krajów uczestniczących zapewniają ochronę ubezpieczeniową za granicą, zaś ochrona ta spełnia wymogi obowiązujące w odwiedzanym państwie. W celu realizacji postanowień systemu, utworzono sieć dwustronnych umów zawieranych przez poszczególne biura narodowe zgodnie z ustalonym wzorcem o wzajemnym honorowaniu certyfikatów ubezpieczeniowych. Dowodem istnienia ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej, które zapewnia odpowiednie pokrycie ubezpieczeniowe wymagane przez prawo kraju odwiedzanego jest międzynarodowy certyfikat ubezpieczenia zwany Zieloną Kartą[1297].

Organizacją zrzeszającą biura narodowe jest Rada Biur (ang. *Council of Bureaux*)[1298]. System Zielonej Karty zrzesza 47 Biur Narodowych z państw położonych w Europie, Azji (Iran, Izrael) i Afryce (Maroko, Tunezja)[1299]. Polska jest członkiem w Systemie Zielonej Karty

[1294] M. Wichtowski, *Wybrane aspekty praktycznej ochrony konsumenta…*, s. 55-56.
[1295] Zob. szerzej K. Ludwichowska, *Odpowiedzialność cywilna…*, s. 216-218; D. Maśniak, *Transgraniczny system ochrony…*, s. 232. Na temat początkowego rozwoju SZK – zob. L. De Baere, F. Blees, *op. cit.*, s. 25-27.
[1296] M. Wichtowski, *Wybrane aspekty praktycznej ochrony konsumenta…*, s. 56.
[1297] Wprowadzenie międzynarodowo honorowanych dokumentów oznaczało, że w praktyce nie było już potrzeby zawierania umów ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej posiadacza pojazdu na granicy każdego z odwiedzanych krajów – zob. L. De Baere, F. Blees, *op. cit.*, s. 26; E. Kowalewski, *Ubezpieczenie odpowiedzialności cywilnej*…, s. 89-90.
[1298] Jest to organ administracyjny i reprezentacyjny utworzony przez biura narodowe państw członkowskich. Więcej na temat Rady Biur – zob. D. Maśniak, *Transgraniczny system ochrony…*, s. 233-234; Ö. Gürses, *op. cit.*, s. 248.
[1299] Lista państw członkowskich Systemu Zielonej Karty: https://www.cobx.org/article/4130/green-card-system-final#members (dostęp: 14.04.2025).

od 1958 r., a obecnie funkcję biura narodowego reprezentującego Polskę pełni Polskie Biuro Ubezpieczycieli Komunikacyjnych[1300].

Funkcjonowanie systemu opiera się na porozumieniu biur narodowych – Regulaminie Wewnętrznym (ang. *Internal Regulations*, fr. *Règlement Général interbureaux*) przyjętym w 2002 r.[1301], który reguluje dwa rodzaje stosunków między rynkami ubezpieczeniowymi. Po pierwsze, odnosi się do tych opartych na certyfikatach Zielonej Karty, w ramach których kierowcy zobowiązani są do posiadania certyfikatu Zielonej Karty. Drugi rodzaj stosunków to te oparte na tzw. domniemanym pokryciu ubezpieczeniowym, które charakteryzują się zacieśnieniem współpracy między niektórymi państwami członkowskimi systemu, będącymi sygnatariuszami Porozumienia Wielostronnego (ang. *Multilateral Agreement*)[1302]. W przypadku tych państw wystarczającą podstawą do dochodzenia roszczeń jest posiadanie przez sprawcę krajowego ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej, gdyż ochrona ubezpieczeniowa rozciąga się na wszystkie kraje członkowskie porozumienia i w każdym z nich przybiera taki zakres, jaki jest wymagany przez prawo danego państwa. W odniesieniu do kierowców pochodzących z tych krajów nie wymaga się więc posiadania Zielonej Karty[1303].

Rdzeń działalności Systemu Zielonej Karty stanowią biura narodowe, które pełnią podwójną rolę. Po pierwsze, działając jako biuro narodowe państwa miejsca wypadku (biuro obsługujące, biuro gestyjne, ang. *handling bureau*) jest ono odpowiedzialne za rozpatrywanie i zaspakajanie roszczeń wynikających z wypadków spowodowanych przez zagraniczne pojazdy przyjezdne (ang. *visiting vehicles*) na terenie swojego państwa. Po drugie, działając jako biuro gwarancyjne (biuro płacące, ang. *guaranteeing bureau*, *paying bureau*) wydaje ubezpieczającym, za pośrednictwem zrzeszonych w nim zakładów ubezpieczeniowych Zielone

---

[1300] Zwane dalej: PBUK. Na temat PBUK jako biura narodowego – zob. D. Maśniak, *Transgraniczny system ochrony…*, s. 234-235; M. Orlicki, J. Pokrzywniak, A. Raczyński, *Obowiązkowe ubezpieczenie…*, s. 163-169.

[1301] Regulamin Wewnętrzny (cytowany dalej jako: Reg. Wewn.) został przyjęty przez Radę Biur na Zgromadzeniu Ogólnym w Rethymno w dniu 30 maja 2002 r. zastąpił on Wielostronne Porozumienie Gwarancyjne oraz Jednolite Umowy między Biurami. Był on następnie kilkukrotnie modyfikowany. Na temat ewolucji regulacji i kształtowania się systemu – zob. K. Ludwichowska, *Odpowiedzialność cywilna…*, s. 217-223; D. Maśniak, *Transgraniczny system ochrony…*, s. 232; L. De Baere, F. Blees, *op. cit.*, s. 33-36, 41-42. Tekst Reg. Wewn. w języku angielskim dostępny jest na stronie Council of Bureaux – zob. https://www.cobx.org/sites/default/files/2025-01/Internal-regulations-1-January-2025.pdf (dostęp: 14.04.2025). Tekst nieoficjalnego przekładu na język polski udostępniony został na stronie PBUK: https://www.pbuk.pl/images/doc/regulamin_wewnetrzny.pdf (dostęp: 14.04.2025). W kwestii analizy postanowień Reg. Wewn. – zob. N. Ciron, *op. cit.*, s. 61-68, nb 73-86.

[1302] Jest nim związane 36 z 46 krajów uczestniczących w Systemie Zielonej Karty. Zaliczyć do nich należy 27 państw członkowskich Unii Europejskiej, 3 państwa Europejskiego Obszaru Gospodarczego (Islandia, Liechtenstein, Norwegia) oraz 6 innych państw europejskich (Andora, Bośnia i Hercegowina, Czarnogóra, Serbia, Szwajcaria, Wielka Brytania). Lista państw związanych Porozumieniem Wielostronnym: https://www.cobx.org/article/4130/green-card-system-final#ma (dostęp: 14.04.2025).

[1303] P. Bucoń, *Odpowiedzialność cywilna…*, s. 117; D. Maśniak, *Transgraniczny system ochrony…*, s. 232-233; M. Orlicki, J. Pokrzywniak, A. Raczyński, *Obowiązkowe ubezpieczenie…*, s. 159-163; N. Ciron, *op. cit.*, s. 57-60, nb 65-72.

Karty stanowiące potwierdzenie, że odpowiedzialność odwiedzającego kierowcy ma odpowiednie pokrycie ubezpieczeniowe. Biuro gwarancyjne, które wystawiło Zieloną Kartę upoważnia biuro kraju miejsca wypadku do zaspokajania roszczeń poszkodowanych w wypadkach mających miejsce w państwie jego działalności[1304].

System Zielonej Karty oparty jest na systemie wzajemnych gwarancji i regresów biur narodowych. Oznacza to, że po likwidacji szkody przez biuro gestyjne instytucji tej przysługuje roszczenie o zwrot wydatków do zagranicznego biura gwarancyjnego, które wydało Zieloną Kartę (w przypadku państw, dla których istnieje obowiązek posiadania Zielonej Karty) lub do biura gwarancyjnego państwa, w którym zagraniczny pojazd zwykle stacjonuje (w przypadku państw, których współpraca opiera się na domniemanym pokryciu ubezpieczeniowym)[1305].

W obrębie Systemu Zielonej Karty roszczenia mogą być rozpatrywane bezpośrednio przez biuro narodowe. Niemiej niektóre z nich nie mają wydzielonej komórki organizacyjnej zajmującej się rozpatrywaniem roszczeń. Regulamin Wewnętrzny stwarza bowiem możliwość zlecenia wykonywania tych obowiązków zewnętrznemu podmiotowi tj. agentowi wskazanemu przez biuro, którym będzie najczęściej jeden z ubezpieczycieli zrzeszonych w ramach biura narodowego[1306]. Ubezpieczyciele mają również możliwość wyznaczenia tzw. korespondentów w innych państwach systemu. Zgodnie z definicją zawartą w art. 2 ust. 4 Reg. Wewn. pod pojęciem korespondenta rozumieć należy każdego ubezpieczyciela lub inną osobę wyznaczoną przez jednego lub kilku ubezpieczycieli i zatwierdzoną przez biuro kraju, w którym ta osoba jest ustanowiona, w celu opracowywania i regulowania roszczeń wynikających z wypadków dotyczących pojazdów, dla których ubezpieczyciel lub ubezpieczyciele, o których mowa, wydali polisę ubezpieczeniową, i które to wypadki wydarzyły się w kraju ich działalności. Innymi słowy, korespondent jest odpowiedzialny za obsługę wszystkich roszczeń wynikających z wypadków, do których doszło na terytorium państwa biura narodowego, które zatwierdziło danego korespondenta i w którym korespondent został nominowany. Działa on na rachunek zagranicznego ubezpieczyciela, który go nominował, co powoduje, że zakres jego odpowiedzialności ogranicza się do roszczeń, za które odpowiada ubezpieczyciel, przez którego został wyznaczony[1307]. Wskazać należy, że nominacja korespondentów jest dla

[1304] Bardziej szczegółowo w kwestii zasad funkcjonowania biur narodowych – zob. np., L. De Baere, F. Blees, *op. cit.*, s. 46-76; Ö. Gürses, *op. cit.*, s. 248-251; K. Ludwichowska, *Odpowiedzialność cywilna…*, s. 218; P. Bucoń, *Odpowiedzialność cywilna…*, s. 117-118.
[1305] System regresów wynika z zasad funkcjonowania biur narodowych i nie będzie stanowił przedmiotu dalszych rozważań również w kontekście prawa właściwego. W tej kwestii – zob. w szczególności L. De Baere, F. Blees, *op. cit.*, s. 104-131.
[1306] L. De Baere, F. Blees, *op. cit.*, s. 91. O działalności agentów – zob. *ibidem*, s. 95-97.
[1307] D. Maśniak, *Transgraniczny system ochrony…*, s. 236.

ubezpieczycieli możliwością, a nie obowiązkiem, gdyż to biuro narodowe jest gwarantem zapewnienia odpowiedniego procesu obsługi roszczeń przez korespondenta i ponosi odpowiedzialność za naprawienie wyrządzonej szkody[1308].

W doktrynie zwraca się uwagę, że biuro narodowe jest bezpośrednim dłużnikiem poszkodowanego. Nie ma więc charakteru „czysto regulacyjnego". Roszczenie do biura narodowego przysługuje poszkodowanemu oprócz, a nie zamiast roszczeń do sprawcy i jego ubezpieczyciela odpowiedzialności cywilnej[1309].

Dla zobrazowania jak istotna jest działalność Systemu Zielonej Karty warto wskazać, że jest to system współpracy, w którym uczestniczy 51 różnych państw (rynków ubezpieczeniowych), w którym działa ponad 1 300 ubezpieczycieli odpowiedzialności cywilnej. Każdego roku rozpatrywanych jest ponad 400 000 roszczeń związanych z transgranicznymi wypadkami drogowymi, co w przybliżeniu oznacza, że codziennie rozpatrywanych jest ponad 1000 spraw[1310]. Jeżeli zaś chodzi o aktywność polskiego rynku ubezpieczeń w Systemie Zielonej Karty to wskazać należy, że przez 65 lat przeszedł on od prowadzenia siedmiu spraw w 1958 r. do ponad 75 tys. w czasach przed pandemią koronawirusa[1311].

5. System unijnych dyrektyw komunikacyjnych

5.1. Rozwój unijnego mechanizmu ochrony poszkodowanych w wypadkach drogowych

System Zielonej Karty znacznie polepszył dotychczasową sytuację kierowców poruszających się za granicą oraz poszkodowanych w wypadkach z udziałem pojazdu zagranicznego. Wciąż jednak pozostawało do rozwiązania wiele problemów dotyczących kontroli granicznych obowiązku ubezpieczenia, zróżnicowania przepisów dotyczących odszkodowań za wyrządzone szkody, a przede wszystkim zawiłości transgranicznych postępowań dochodzenia roszczeń[1312]. Rozwiązanie tych kwestii stało się przedmiotem prac Wspólnoty Europejskiej, która z czasem przejęła inicjatywę w działaniach zmierzających do zwiększenia ochrony poszkodowanych. Dysponowała ona przy tym szczególnym narzędziem, jakim jest harmonizacja prawa państw członkowskich poprzez unijne prawo wtórne[1313].

[1308] Na temat charakteru prawnego i działalności korespondentów – zob. D. Maśniak, *Transgraniczny system ochrony…*, s. 236-238; K. Ludwichowska, *Odpowiedzialność cywilna…*, s. 221-222; L. De Baere, F. Blees, *op. cit.*, s. 97-104; N. Ciron, *op. cit.*, s. 72-77, nb 96-107.
[1309] K. Ludwichowska, *Problematyka kolizyjna roszczeń…*, s. 135.
[1310] L. De Baere, F. Blees, *op. cit.*, s. 131.
[1311] Zob. *Zawsze gotowi do pomocy*, Gazeta Ubezpieczeniowa, 19.10.2023, https://gu.com.pl/zawsze-gotowi-do-pomocy/ (dostęp: 14.04.2025).
[1312] L. De Baere, F. Blees, *op. cit.*, s. 28.
[1313] R. Merkin, A. Rodger, *EC Insurance Law*, London 1997, s. 51-52.

Wprowadzenie wewnątrzunijnego jednolitego systemu ubezpieczeń komunikacyjnych uzasadniane było koniecznością ułatwienia swobodnego przepływu towarów i osób, co miało przyczynić się do polepszenia funkcjonowania rynku wewnętrznego. Celem było również o zapewnienie porównywalnego traktowania poszkodowanych niezależnie od tego, w którym państwie członkowskim Unii doszło do wypadku[1314]. Należy podkreślić, że wprowadzone dyrektywy przewidują minimalny poziom harmonizacji. Państwa członkowskie mogą zapewnić wyższą ochronę poszkodowanym i ubezpieczonym, co jest powszechną praktyką. Istotne jest również, że wewnątrzunijny system ubezpieczeń komunikacyjnych został oparty na obowiązującym Systemie Zielonej Karty, zaś Wspólnota postawiła sobie za cel jego rozbudowanie w ramach współpracy między państwami członkowskimi[1315].

System unijnych dyrektyw komunikacyjnych budowany był od początku lat siedemdziesiątych i składa się z pięciu dyrektyw. W wyniku wielu nowelizacji i znacznego upływu czasu od uchwalenia pierwszych dyrektyw komunikacyjnych, w 2009 r. podjęto decyzję o unifikacji wprowadzonych dotychczas przepisów. Kolejna z dyrektyw (szósta) 2009/103/WE łączy więc w jednym akcie prawnym rozproszone dotąd przepisy, uchylając pięć poprzednio obowiązujących dyrektyw[1316]. W 2021 r. dyr. unifikująca 2009/103/WE została znowelizowana kolejną (siódmą) dyrektywą. Przepisy dyrektyw zostały implementowane do polskiego porządku prawnego w ustawie z dnia 22 maja 2003 r. o ubezpieczeniach obowiązkowych, Ubezpieczeniowym Funduszu Gwarancyjnym i Polskim Biurze Ubezpieczycieli Komunikacyjnych.

Przepisy zawarte w dyrektywach komunikacyjnych przewidują wiele kluczowych zmian w materialnym prawie ubezpieczeniowym państw członkowskich. Istotny wpływ na rozwój tej dziedziny ma również orzecznictwo TS. Celem dalszych rozważań nie jest jednak ich szczegółowy opis, gdyż temat ten z powodzeniem stanowić może materiał na osobne opracowanie, a jedynie szkic systemu unijnych dyrektyw komunikacyjnych, aby ułatwić zrozumienie ich relacji z prawem kolizyjnym[1317].

[1314] J. Papettas, *The Law Applicable…,* 133.

[1315] L. De Baere, F. Blees, *op. cit.*, s. 31-32.

[1316] Zawarcie dotychczas obowiązujących przepisów w jednym akcie prawnym miało na celu usprawnienie posługiwania się nimi. Niemniej jednak w doktrynie zwraca się uwagę, że chronologiczny układ przepisów w nowej dyrektywie skutkuje tym, że unifikacja staje się „nielogiczną i nieprzemyślaną sekwencją przepisów" – zob. L. De Baere, F. Blees, *op. cit.*, s. 37-38. W dalszej części pracy, omawiając system dyrektyw odnoszono się do pierwotnej numeracji artykułów wywodzących się z poszczególnych dyrektyw. Odniesienia do numeracji zawartej w dyrektywie unifikującej będą wyraźnie wskazane.

[1317] Szczegółowy opis systemu unijnych dyrektyw komunikacyjnych – zob. np Ö. Gürses, *op. cit.*, s. 5-10; M. Orlicki, J. Pokrzywniak, A. Raczyński, *Obowiązkowe ubezpieczenie…*, s. 20-26.

5.2. Pierwsza dyrektywa komunikacyjna

Pierwsza dyrektywa komunikacyjna uchwalona w 1972 r.[1318] stanowiła początek wprowadzania istotnych zmian na rynku ubezpieczeniowym, które miały na celu ułatwienie międzynarodowego ruchu drogowego między państwami członkowskimi wówczas jeszcze Wspólnoty Europejskiej. Jak wskazano, bazowała ona na obowiązującym Systemie Zielonej Karty będąc z nim ściśle powiązana. Wprowadzone regulacje miały na celu wzmocnienie współpracy między państwami członkowskimi w ramach tego systemu poprzez wprowadzenie systemu domniemanego pokrycia ubezpieczeniowego[1319]. Dyrektywa zobowiązywała państwa członkowskie do odstąpienia od kontroli granicznych obowiązku ubezpieczenia od odpowiedzialności cywilnej (Zielonych Kart) w odniesieniu do pojazdów normalnie przebywających na terytorium innego państwa członkowskiego lub pojazdów pochodzących z państw trzecich, które wjeżdżają z terytorium innego państwa członkowskiego. Dopuszczono tym zakresie jedynie kontrole wyrywkowe[1320]. Odstąpienie od kontroli granicznej ubezpieczeń komunikacyjnych zostało jednak uzależnione od zawarcia porozumienia pomiędzy odpowiednimi krajowymi biurami ubezpieczeniowymi państw członkowskich, w myśl którego każde z biur zagwarantuje naprawienie szkód wyrządzonych na terytorium swojego kraju przez pojazd zwykle stacjonujący na terytorium innego państwa członkowskiego niezależnie od tego, czy ten pojazd jest ubezpieczony[1321]. Dyrektywa zobowiązywała państwa członkowskie do wprowadzenia obowiązkowych ubezpieczeń odpowiedzialności cywilnej z tytułu użytkowania pojazdów mechanicznych wszystkich pojazdów zwykle stacjonujących na jego terytorium i zapewnienie pokrycia ubezpieczeniowego rozciągającego się na całym obszarze Wspólnoty, zgodnie z prawem państwa członkowskiego miejsca zdarzenia[1322]. Dopuszczono również możliwość wprowadzenia odstępstw od zawarcia obowiązkowej umowy ubezpieczenia dla pewnej kategorii podmiotów wprowadzając jedocześnie obowiązek wyznaczenia instytucji odpowiedzialnej za wypłatę odszkodowania w stosunku do szkód przez nich wyrządzonych[1323]. Wprowadzono także obowiązek zapewnienia, aby krajowe biura narodowe, ustanowione w ramach Systemu Zielonej Karty, uzyskiwały i przekazywały sobie informacje w sytuacji

[1318] Dyrektywa Rady 72/166/EWG z dnia 24 kwietnia 1972 r. w sprawie zbliżenia ustawodawstw państw członkowskich odnoszących się do ubezpieczenia od odpowiedzialności cywilnej za szkody powstałe w związku z ruchem pojazdów mechanicznych i egzekwowania obowiązku ubezpieczania od takiej odpowiedzialności (Dz. Urz. WE L 103 z 2.5.1972 r., s. 1), cytowana dalej jako: pierwsza dyr. komunikacyjna.
[1319] R. Merkin, A. Rodger, *EC Insurance Law*, s. 53; L. De Baere, F. Blees, *op. cit.*, s. 64-67.
[1320] Art. 2 ust. 1 pierwszej dyr. komunikacyjnej; Przyjęto, że pojazd zwykle stacjonuje na terytorium państwa, w którym jest zarejestrowany. Pełna definicja – zob. art. 1 ust. 4 pierwszej dyr. komunikacyjnej.
[1321] Art. 2 ust. 2 pierwszej dyr. komunikacyjnej.
[1322] Art. 3 ust. 1 i 2 pierwszej dyr. komunikacyjnej.
[1323] Art. 4 pierwszej dyr. komunikacyjnej.

zaistnienia wypadku. Informacje miały dotyczyć terytorium, na którym pojazd zwykle przebywa, jego tablicy rejestracyjnej oraz jego ubezpieczenia[1324]. Wprowadzono również obowiązek posiadania ważnej Zielonej Karty lub w odpowiedniego certyfikatu ubezpieczenia granicznego dla pojazdów pochodzących z państw trzecich[1325].

5.3. Druga dyrektywa komunikacyjna

Druga dyrektywa komunikacyjna[1326] miała na celu zmniejszenie różnic między państwami członkowskimi w zakresie ochrony ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej[1327]. Do najważniejszych zmian należało zobowiązanie państw członkowskich do objęcia obowiązkowym ubezpieczeniem komunikacyjnym nie tylko uszkodzeń ciała, ale również szkód materialnych[1328] oraz określenie minimalnych sum gwarancyjnych[1329]. Istotne było również wprowadzenie obowiązku powołania instytucji (funduszu gwarancyjnego) mającej za zadanie wypłacanie odszkodowań co najmniej do granic obowiązku ubezpieczeniowego za szkody majątkowe lub uszkodzenia ciała spowodowane przez pojazd niezidentyfikowany lub taki, w stosunku do którego nie wypełniono obowiązku ubezpieczenia. Zapewniono możliwość roszczenia bezpośredniego dla poszkodowanych do tej instytucji, przewidując jednocześnie możliwość wprowadzenia ograniczeń w wypłacie przez nią odszkodowania w określonych przypadkach[1330]. Ponadto, wprowadzono zakaz stosowania określonych klauzul umownych oraz przepisów wyłączających z zakresu ubezpieczenia użytkowanie pojazdu przez osoby do tego nieuprawnione, osoby nieposiadające prawa jazdy lub osoby, które nie przestrzegają ustawowych wymogów technicznych dotyczących stanu i bezpieczeństwa danego pojazdu. Klauzule tego typy uznano za bezskuteczne w stosunku do roszczeń osób trzecich (poszkodowanych w wypadku)[1331]. Wskazano również, że członkowie rodziny ubezpieczonego nie mogą być wyłączeni, ze względu związek pokrewieństwa, z możliwości skorzystania z

[1324] Art. 5 pierwszej dyr. komunikacyjnej.
[1325] Art. 6 i art. 7 ust. 1 pierwszej dyr. komunikacyjnej.
[1326] Dyrektywa Rady 84/5/EWG z dnia 30 grudnia 1983 r. w sprawie zbliżenia ustawodawstw państw członkowskich odnoszących się do ubezpieczenia w zakresie odpowiedzialności cywilnej za szkody powstałe w związku z ruchem pojazdów mechanicznych (Dz. Urz. WE L 8 z 1984 r., s. 17), cytowana dalej jako: druga dyr. komunikacyjna.
[1327] Zob. motywy dyrektywy; K. Ludwichowska, *Odpowiedzialność cywilna*…, s. 228-229.
[1328] Art. 1 ust. 1 drugiej dyr. komunikacyjnej.
[1329] Art. 1 ust. 2 drugiej dyr. komunikacyjnej.
[1330] Art. 1 ust. 4 drugiej dyr. komunikacyjnej. Szerzej na temat charakteru prawnego instytucji gwarancyjnych – zob. D. Maśniak, *Transgraniczny system ochrony…*, s. 255-296; L. De Baere, F. Blees, *op. cit.*, s. 135-166.
[1331] Art. 2 ust. 1 drugiej dyr. komunikacyjnej. Po unifikacji dyrektywy, artykuł ten zawarto w art. 13 dyr. unifikującej 2009/103/WE, w którym zawarto dodatkowe klauzule umowne uznane za bezskuteczne w stosunku do roszczeń osób trzecich odzwierciedlające orzecznictwo TS – zob. J. Papettas, *The Law Applicable…*, s. 139-140.

ubezpieczenia osobowego[1332]. Określono na nowo pojęcie terytorium, na którym pojazd normalnie przebywa[1333].

5.4. Trzecia dyrektywa komunikacyjna

Do najważniejszych zmian wprowadzonych trzecią dyrektywą komunikacyjną[1334] należą przepisy dotyczące rozszerzenia zakresu terytorialnego ochrony ubezpieczeniowej z tytułu zawartej obowiązkowej umowy ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej użytkowania pojazdów mechanicznych. Zobowiązano państwa członkowskie do zapewnienia, aby wszystkie polisy dotyczące tych ubezpieczeń obejmowały ochroną całe terytorium Wspólnoty oraz gwarantowały, za tę samą składkę, w każdym państwie członkowskim, ochronę wymaganą przez prawo tego państwa lub ochronę wymaganą przez prawo państwa członkowskiego, w którym znajduje się stałe miejsce postoju pojazdu, jeżeli ochrona ta jest większa (tzw. *single premium principle*)[1335]. W kwestii tego przepisu narosły wątpliwości odnoszące się do znaczenia pojęcia „ochrony", gdyż dyrektywa nie zawiera w tym zakresie żadnej definicji. Należy przychylić się do poglądu, że w omawianym przepisie mowa jest nie o „zakresie", a o „wysokości" pokrycia ubezpieczeniowego. Jest to wyraźniej dostrzegalne w innych wersjach językowych[1336]. Przepis dotyczy więc jedynie minimalnych sum gwarancyjnych wprowadzonych w drugiej dyrektywie komunikacyjnej[1337] i w żadnym wypadku nie stanowi normy kolizyjnej[1338], co potwierdza również wyrok TS w sprawach połączonych *ERGO Insurance i Gjensidige Baltic*[1339]. Dyrektywa wprowadza również wymóg objęcia ochroną w ramach obowiązkowego ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej wszystkich pasażerów pojazdu w zakresie szkód na osobie[1340]. Przewidziano także zakaz uzależnienia wypłaty odszkodowania przez fundusz gwarancyjny od wykazania przez poszkodowanego, że osoba

---

[1332] Art. 3 drugiej dyr. komunikacyjnej.
[1333] Art. 4 drugiej dyr. komunikacyjnej. Szczegółowo na temat tego pojęcia – zob. L. De Baere, F. Blees, *op. cit.*, s. 75-76.
[1334] Dyrektywa Rady 90/232/EWG z dnia 14 maja 1990 r. w sprawie zbliżenia ustawodawstw państw członkowskich odnoszących się do ubezpieczenia w zakresie odpowiedzialności cywilnej za szkody powstałe w związku z ruchem pojazdów mechanicznych (Dz. Urz. WE L 129 z 1990 r., s. 33), cytowana dalej jako: trzecia dyr. komunikacyjna.
[1335] Art. 2 trzeciej dyr. komunikacyjnej.
[1336] Polskie tłumaczenie dyrektywy posługuje się pojęciem „ochrony", angielskie „*cover*", francuskie „*la couverture*", co odpowiadać mogłoby raczej polskiemu „pokryciu" (ang. *cover is higher*, fr. *la couverture ... est supérieure*).
[1337] K. Ludwichowska, *Odpowiedzialność cywilna…*, s. 232.
[1338] L. De Baere, F. Blees, *op. cit.*, s. 259. W kwestii stanowiska zakładającego, że dyrektywa zawiera normę kolizyjną – zob. J. Papettas, *The Law Applicable…*, s. 148-150; F. Seatzu, *op. cit.*, s. 224; M. Fras, *Kolizyjnoprawna problematyka umów ubezpieczenia…*, s. 16.
[1339] Wyrok TS z 21.01.2016 r. w sprawach połączonych *ERGO Insurance SE v. If P&C Insurance AS i Gjensidige Baltic AAS v. PZU Lietuva UAB DK*, C-359/14 i C-475/14, ECLI:EU:C:2016:40, pkt 42. W tej kwestii – zob. rozdział V, § 3, pkt 7.2 niniejszego opracowania.
[1340] Art. 1 trzeciej dyr. komunikacyjnej.

odpowiedzialna jest niezdolna do zapłaty odszkodowania lub odmawia jego wypłacenia[1341]. Zobowiązano państwa członkowskie do wyznaczenia strony odpowiedzialnej za wypłacenie odszkodowania w pierwszej kolejności w przypadku zaistnienia negatywnego sporu kompetencyjnego pomiędzy funduszem gwarancyjnym a ubezpieczycielem[1342]. Ponadto przewidziano konieczność wprowadzenia środków umożliwiającym poszkodowanym identyfikację ubezpieczyciela odpowiedzialności cywilnej sprawcy szkody[1343].

5.5. Czwarta dyrektywa komunikacyjna oraz tzw. *the protection of visitors system*

System Zielonej Karty oraz powiązane z nim trzy pierwsze dyrektywy komunikacyjne zapewniały kompensację szkód wynikających z wypadków mających miejsce w państwie zamieszkania poszkodowanego spowodowanego przez pojazd zagraniczny tj. dopuszczony do ruchu i ubezpieczony w innym państwie (ang. *the visiting vehicle*)[1344]. Wciąż nieuregulowane pozostawały jednak sytuacje dotyczące wypadków mających miejsce poza państwem zamieszkania poszkodowanego. Dochodzenie roszczeń wynikających z tego typu zdarzeń było znacznie utrudnione, co powodowało dysproporcję między obowiązującymi już mechanizmami wprowadzonymi w Systemie Zielonej Karty, a rozwiązaniami dostępnymi dla ofiar wypadków drogowych, które miały miejsce za granicą państwa miejsca zamieszkania poszkodowanych[1345]. Rozwiązaniem powyższych trudności miała być czwarta dyrektywa komunikacyjna[1346] wprowadzający tzw. *the protection of visitors system* (ang. *POV system*, zwany również Systemem Czwartej Dyrektywy). Zawarte w niej przepisy dotyczyły więc w głównej mierze zagadnienia likwidacji szkód wynikających z wypadków komunikacyjnych mających miejsce w państwie członkowskim, jednakże poza państwem członkowskim stałego zamieszkania osoby poszkodowanej, spowodowanych przez pojazd zwykle stacjonujący i ubezpieczony w państwie członkowskim[1347]. Dodatkowo dyrektywa przewidywała, że zawarte w niej postanowienia mają również zastosowanie do wypadków z udziałem poszkodowanych mających miejsce zamieszkania w państwie członkowskim, do których doszło w państwach

[1341] Art. 3 trzeciej dyr. komunikacyjnej.
[1342] Art. 4 trzeciej dyr. komunikacyjnej.
[1343] Art. 5 ust. 1 trzeciej dyr. komunikacyjnej.
[1344] K. Ludwichowska, *Odpowiedzialność cywilna…*, s. 233, P. Bucoń, *Odpowiedzialność cywilna…*, s. 128.
[1345] D. Maśniak, *Transgraniczny system ochrony…*, s. 238; L. De Baere, F. Blees, *op. cit.*, s. 33. Jak wskazano w motywie 6 czwartej dyr.: „[s]ystem biura zielonej karty nie rozwiązuje wszystkich problemów strony poszkodowanej, która zmuszona jest dochodzić swoich roszczeń w innym państwie wobec strony tam zamieszkałej i zakładu ubezpieczeń tam zarejestrowanego (obcy system prawny, obcy język, nieznane procedury rozstrzygania sporów, a często bezzasadnie długi okres oczekiwania na rozstrzygnięcie)".
[1346] Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 2000/26/WE z dnia 16 maja 2000 r. w sprawie zbliżenia ustawodawstw państw członkowskich odnoszących się do ubezpieczenia w zakresie odpowiedzialności cywilnej za szkody powstałe w związku z ruchem pojazdów mechanicznych, zmieniająca dyrektywy Rady 73/239/EWG i 88/357/EWG (Dz. Urz. WE L 181 z 2000 r., s. 65), cytowana dalej jako: czwarta dyr. komunikacyjna.
[1347] M. Wichtowski, *Wybrane aspekty praktycznej ochrony konsumenta…*, s. 57-58.

trzecich, których krajowe biura ubezpieczycieli przystąpiły do systemu Zielonej Karty, a wypadek spowodowany został spowodowany przez pojazd ubezpieczony i mający stałe miejsce postoju w państwie członkowskim[1348]. Istotną zmianą było również wprowadzenie obowiązku zapewnienia dla *visiting victims* bezpośredniego prawa pozwania zakładu ubezpieczeń ubezpieczającego osobę odpowiedzialną w zakresie odpowiedzialności cywilnej (*actio directa*)[1349].

Zasadniczym celem wprowadzenia tej regulacji było umożliwienie stronie poszkodowanej skierowania roszczenia po powrocie do państwa członkowskiego swojego miejsca zamieszkania do podmiotu mającego tam siedzibę i będącego w stanie komunikować się ze stroną poszkodowaną w jej języku urzędowym oraz zgodnie z procedurami znanymi stronie poszkodowanej[1350]. W literaturze przedmiotu wskazuje się więc, że system ochrony poszkodowanych wprowadzony w czwartej dyrektywie komunikacyjnej stanowi lustrzane odbicie Systemu Zielonej Karty[1351]. Po pierwsze, dyrektywa zobowiązywała państwa członkowskie do wprowadzenia instytucji reprezentanta ds. roszczeń (ang. *claims representative*) stanowiących „trzon" nowej procedury[1352]. Zgodnie z postanowieniami dyrektywy wszystkie zakłady ubezpieczeń ubezpieczające ryzyka w zakresie odpowiedzialności cywilnej wynikającej z użytkowania pojazdów mechanicznych (z wyjątkiem odpowiedzialności cywilnej przewoźnika) obowiązane są ustanowić w każdym państwie członkowskim UE swojego przedstawiciela (za wyjątkiem państwa, w którym otrzymano oficjalne zezwolenie na prowadzenie działalności). Podmiot ten ma za zadanie reprezentowanie zakładu ubezpieczeń wobec osób poszkodowanych. Jego działalność polega na gromadzeniu wszelkich informacji niezbędnych przy zaspokojeniu roszczeń, a następnie likwidacji szkód. Reprezentantem ds. roszczeń może być osoba fizyczna lub prawna, zamieszkująca lub mająca siedzibę w państwie członkowskim. Podmioty te muszą posiadać kompetencje do badania spraw w oficjalnym języku państwa członkowskiego stałego miejsca

[1348] Art. 1 ust. 1 czwartej dyr. komunikacyjnej.
[1349] Art. 3 czwartej dyr. komunikacyjnej.
[1350] Ö. Gürses, *op. cit.*, s. 237; L. De Baere, F. Blees, *op. cit.*, s. 169.
[1351] L. De Baere, F. Blees, *op. cit.*, s. 167.
[1352] D. Maśniak, *Transgraniczny system ochrony…*, s. 239. Więcej na temat charakteru prawnego i sposobu finansowania reprezentantów ds. roszczeń – zob. *Ibidem*, s. 238-243; L. De Baere, F. Blees, *op. cit.*, s. 181-188. W kwestii roszczeń zaspokajanych przez reprezentantów – zob. D. Maśniak, *Transgraniczny system ochrony…*, s. 305-313; M. Wichtowski, *Wybrane aspekty praktycznej ochrony konsumenta…*, s. 58-59. W kwestii implementacji przepisów dyrektywy w polskim porządku prawnym – zob. np. J. Orlicka, *Reprezentant do spraw roszczeń w świetle polskich przepisów implementujących IV dyrektywę w sprawie ubezpieczeń komunikacyjnych*, Zeszyty Prawnicze UKSW 2004, vol. 4, no. 2, s. 137-149; M. Orlicki, J. Pokrzywniak, A. Raczyński, *Obowiązkowe ubezpieczenie…*, s. 174-183.

zamieszkania strony poszkodowanej[1353]. Instytucja reprezentanta ds. roszczeń może przypominać nieco wspomnianą powyżej instytucję korespondenta, którego możliwość wyznaczenia przewiduje Reg. Wewn. Systemu Zielonej Karty. Podobieństwo pełnionych funkcji sprawia, że w praktyce obie te funkcje są organizacyjnie powiązane i wykonywane przez ten sam podmiot. Sprzyja to instytucjonalnemu uproszczeniu transgranicznego systemu ochrony ofiar wypadków drogowych. Przyczynia się do tego przewidziana przez Reg. Wewn. uproszczona procedura nominacyjna korespondentów, którzy są jednocześnie reprezentantami ds. roszczeń tego samego zakładu ubezpieczeń[1354].

W dalszej kolejności omawiana dyrektywa zobowiązywała państwa członkowskiego do ustanowienia lub zatwierdzenia tzw. organu odszkodowawczego (ang. *compensation body*). Instytucja ta stanowi uzupełnienie ochrony i służy zagwarantowaniu spełnienia wymagalnych roszczeń poszkodowanego. Działalność organu odszkodowawczego powinna jednak ograniczyć się do nieczęstych przypadków, w których zakład ubezpieczeń nie wypełnia swoich obowiązków. W pierwszej kolejności poszkodowany może zwrócić się do organu odszkodowawczego swojego miejsca zamieszkania, jeżeli zakład ubezpieczeń lub ustanowiony przez niego reprezentant ds. roszczeń nie przedstawił poszkodowanemu w terminie trzech miesięcy uzasadnionej odpowiedzi na zgłoszone roszczenie, a także, gdy zakład ubezpieczeń nie wyznaczył swojego reprezentanta w państwie zamieszkania strony poszkodowanej[1355]. Ponadto, strona poszkodowana również może zwrócić się o odszkodowanie do organu odszkodowawczego w przypadku, gdy niemożliwa jest identyfikacja pojazdu lub jeżeli, w okresie dwóch miesięcy od wypadku, niemożliwa jest identyfikacja zakładu ubezpieczeń[1356]. Stąd też w literaturze przedmiotu instytucję tę określa się jako „ostateczne ogniwo systemu ochrony przewidzianego postanowieniami czwartej dyrektywy"[1357]. W Polsce funkcje organu odszkodowawczego pełni PBUK[1358]. W literaturze przedmiotu wskazuje się, że rozwiązanie

[1353] Art. 4 czwartej dyr. komunikacyjnej.
[1354] D. Maśniak, *Transgraniczny system ochrony…*, s. 237-238.
[1355] Art. 6 czwartej dyr. komunikacyjnej.
[1356] Art. 7 czwartej dyr. komunikacyjnej. Przepis wzmacnia pozycję poszkodowanych gwarantując, że mają oni możliwość wniesienia roszczenia do organu w swoim kraju zamieszkania. Takie prawo nie wynikało bowiem jasno z drugiej dyrektywy, która zobowiązywała państwa członkowskie jedynie do utworzenia instytucji mającej za zadanie wypłacanie odszkodowań za szkody spowodowane przez pojazdy niezidentyfikowane lub takie, w stosunku do których nie wypełniono obowiązku ubezpieczenia, bez stwierdzenia, że powinno istnieć prawo do wniesienia roszczenia w państwie pochodzenia – zob. J. Papettas, *The Law Applicable…*, s. 156.
[1357] D. Maśniak, *Transgraniczny system ochrony…*, s. 243; M. Orlicki, *Problematyka odpowiedzialności organu odszkodowawczego*, Zeszyty Prawnicze UKSW 2004, vol. 4, no. 2, s. 151-152.
[1358] W kwestii charakteru prawnego organów odszkodowawczych i sposobu ich funkcjonowania – zob. więcej D. Maśniak, *Transgraniczny system ochrony…*, s. 243-244; L. De Baere, F. Blees, *op. cit.*, s. 188-200; M. Orlicki, *Problematyka odpowiedzialności…*, s. 151-162; M. Orlicki, J. Pokrzywniak, A. Raczyński, *Obowiązkowe ubezpieczenie…*, s. 183-194; N. Ciron, *op. cit.*, s. 107-108, nb 162-165.

organizacyjne, jakim jest łączenie funkcji biura narodowego i organu odszkodowawczego w jednej instytucji jest korzystne z punktu widzenia zintegrowanego transgranicznego systemu ochrony ofiar wypadków drogowych[1359]. Zwraca się jednak uwagę na problemy organizacyjne, które wynikać mogą z powierzania kompetencji dwóch różnych instytucji jednemu podmiotowi. Należy więc odróżnić sytuacje, kiedy PBUK wypełnia funkcję organu odszkodowawczego, a kiedy biura narodowego[1360].

Przepisy dyrektywy nakładały również na państwa członkowskie obowiązek ustanowienia tzw. centrum informacyjnego (ang. *infromation centre*), które ma za zadanie gromadzić i udostępniać informacje umożliwiające poszkodowanym dochodzenie odszkodowania. Centrum informacyjne odpowiedzialne jest za prowadzenie rejestru zawierającego dane takie jak numery rejestracyjne pojazdów mechanicznych mających stałe miejsce postoju na terytorium danego państwa, numery dokumentów stanowiących dowód zawarcia umowy ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej, dane o pojazdach zwolnionych z obowiązku zawarcia umowy ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej, wykaz zakładów ubezpieczeń prowadzących działalność w zakresie ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej, wykaz reprezentantów ds. roszczeń i inne[1361]. W Polsce, zgodnie z ustawą o ubezpieczeniach obowiązkowych, funkcję centrum informacyjnego pełni Ubezpieczeniowy Fundusz Gwarancyjny, choć pewne kompetencje odnoszące się do ustalania oraz udostępniania danych ubezpieczeniowych umożliwiających dochodzenie roszczeń transgranicznych powierzono w ustawie również PBUK, co skłania część doktryny do twierdzenia, że w rzeczywistości funkcje ośrodka informacji zostały podzielone między obie te instytucje[1362].

Mechanizm ochrony wprowadzony w czwartej dyrektywie nie powoduje obowiązku dla poszkodowanych w postaci obligatoryjnego procedowania za pośrednictwem powołanych podmiotów. Wprowadzone rozwiązania należy traktować raczej jako dodatkowy środek, który nie pozbawia poszkodowanych możliwości wyboru innych dróg dochodzenia swoich roszczeń przewidzianych przez prawo deliktowe lub ubezpieczeniowe. Mowa o tym wprost art. 21 ust 4 dyr. unifikującej 2009/103/WE, który stanowi, że wymóg wyznaczenia przedstawiciela nie wyklucza prawa strony poszkodowanej lub jej zakładu ubezpieczeń do wszczęcia procedury

[1359] Często funkcja organu odszkodowawczego powierzana jest również funduszom gwarancyjnym. Na temat form organizacyjnych organów odszkodowawczych w innych państwach członkowskich – zob. D. Maśniak, *Transgraniczny system ochrony…*, s. 243-244.
[1360] D. Maśniak, *Transgraniczny system ochrony…*, s. 244. Na temat funkcjonowania PBUK jako organu odszkodowawczego – zob. M. Orlicki, J. Pokrzywniak, A. Raczyński, *Obowiązkowe ubezpieczenie…*, s. 184-194.
[1361] Art. 5 czwartej dyr. komunikacyjnej. Na temat charakteru prawnego, zakresu działalności i sposobu finansowania ośrodków informacji – zob. D. Maśniak, *Transgraniczny system ochrony…*, s. 245-252.
[1362] D. Maśniak, *Transgraniczny system ochrony…*, s. 245-246.

sądowej bezpośrednio przeciwko osobie, która spowodowała wypadek, lub przeciwko jej zakładowi ubezpieczeń[1363]. Należy mieć również na uwadze, że przedstawiciel ds. roszczeń lub organ odszkodowawczy działają jedynie w roli „pośredników" w procesie rozpatrywania roszczeń. Wynika z tego to, że podmioty te nie ponoszą ostatecznego ciężaru ekonomicznego likwidacji szkód, a ich odpowiedzialność ma charakter jedynie tymczasowy. Przysługuje im więc roszczenie o zwrot poniesionych nakładów od zagranicznego ubezpieczyciela (w przypadku reprezentantów ds. roszczeń) lub zagranicznego organu odszkodowawczego (w przypadku płatności dokonywanych przez organ odszkodowawczy miejsca zamieszkania poszkodowanego)[1364].

5.6. Piąta dyrektywa komunikacyjna

Po wprowadzeniu czwartej dyrektywy znacznie korzystniej przedstawiała się sytuacja poszkodowanych w wypadkach poza państwem miejsca swojego zamieszkania. Narosła więc dysproporcja między prawami im przysługującymi a prawami poszkodowanych w wypadkach wewnątrzkrajowych. W związku z tym, kolejna (piąta) dyrektywa komunikacyjna[1365] miała na celu uzupełnienie i unowocześnienie dotychczasowego systemu ubezpieczeń komunikacyjnych przede wszystkim poprzez zaktualizowanie i rozszerzenie mechanizmu dochodzenia roszczeń wprowadzonego przepisami czwartej dyrektywy dla *visiting victims*, na wszystkich poszkodowanych niezależnie od miejsca wypadku, a więc również poszkodowanych w wypadkach wewnątrzkrajowych oraz tych spowodowanych przez *visiting vehicles*. Państwa członkowskie zostały zobowiązane do dostarczania informacji przez centra informacyjne oraz zapewnienia możliwości skierowania skargi bezpośredniej w stosunku do ubezpieczyciela sprawcy dla wszystkich poszkodowanych w wypadkach[1366]. Istotną modyfikacją było również podwyższenie sum gwarancyjnych, które od tego momentu miały podlegać okresowej

[1363] M. Wichtowski, *Wybrane aspekty praktycznej ochrony konsumenta…*, s. 58; L. De Baere, F. Blees, *op. cit.*, s. 171-172.
[1364] System regresów w ramach omawianego systemu nie będzie omawiany, gdyż dotyczy zasad jego funkcjonowania, co leży poza zakresem niniejszego opracowania. W tej kwestii – zob. szczegółowo L. De Baere, F. Blees, *op. cit.*, s. 201-208.
[1365] Dyrektywa 2005/14/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 11 maja 2005 r. zmieniająca dyrektywy Rady 72/166/EWG, 84/5/EWG, 88/357/EWG i 90/232/EWG oraz dyrektywę 2000/26/WE Parlamentu Europejskiego i Rady dotyczące ubezpieczenia w zakresie odpowiedzialności cywilnej za szkody powstałe w związku z ruchem pojazdów mechanicznych (Dz. Urz. UE L 149 z 2005 r., s. 14), cytowana dalej jako: piąta dyr. komunikacyjna.
[1366] Zmiany te wprowadzono poprzez dokonanie odpowiednich modyfikacji w trzeciej dyr. komunikacyjnej – zob. Art. 4 piątej dyr. komunikacyjnej.

rewizji[1367]. Wprowadzono również szereg innych zmian rozszerzających ochronę ubezpieczeniową[1368].

5.7. Unifikacja dyrektyw z 2009 r. i nowelizacja z 2021 r.

Jak wspomniano, w 2009 r. obowiązujące dotychczas pięć dyrektyw komunikacyjnych zostały skodyfikowane w jednym akcie prawnym – w dyr. unifikującej 2009/103/WE. W 2021 r. weszła w życie dyr. 2021/2118 stanowiąca jej nowelizację[1369]. Wprowadzone zmiany, choć są one niezmiernie istotne dla rynku ubezpieczeń, z punktu widzenia przedmiotu niniejszej pracy nie odgrywają kluczowego znaczenia, więc nie będą bliżej omawiane. Do najważniejszych z nich należą: doprecyzowanie definicji „pojazdu" i „ruchu pojazdu" oraz innych; wzmocnienie mechanizmu kontroli ubezpieczeń; wprowadzenie wyższych minimalnych sum gwarancyjnych; wprowadzenie przepisów dotyczących ochrony poszkodowanych w odniesieniu do szkód wynikających z wypadków drogowych w razie niewypłacalności zakładu ubezpieczeń; ujednolicenie zaświadczeń o przebiegu ubezpieczenia; wprowadzenie narzędzi do porównywania cen ubezpieczeń komunikacyjnych[1370].

[1367] Art. 2 ust. 1 i 2 piątej dyr. komunikacyjnej. W tej kwestii – zob. bardziej szczegółowo Ö. Gürses, *op. cit.*, s. 51-53.
[1368] Szczegółowe omówienie – zob. K. Ludwichowska, *Odpowiedzialność cywilna…*, s. 238-243; M. Wichtowski, *Wybrane aspekty praktycznej ochrony konsumenta…*, s. 61-64; L. De Baere, F. Blees, *op. cit.*, s. 36-37.
[1369] Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2021/2118 z dnia 24 listopada 2021 r. zmieniająca dyrektywę 2009/103/WE w sprawie ubezpieczenia od odpowiedzialności cywilnej za szkody powstałe w związku z ruchem pojazdów mechanicznych i egzekwowania obowiązku ubezpieczania od takiej odpowiedzialności (Dz. Urz. UE L 430 z 2021 r., s. 1), cytowana dalej jako: dyr. nr 2021/2118.
[1370] Art. 1 dyr. nr 2021/2118.

§ 2. PRAWO WŁAŚCIWE DLA DOPUSZCZALNOŚCI ROSZCZENIA BEZPOŚREDNIEGO (*ACTIO DIRECTA*)

1. Uwagi wstępne

Poszkodowany w wyniku wypadku drogowego może dochodzić naprawienia szkody bezpośrednio od osoby ponoszącej odpowiedzialność za szkodę. Na ogół jednak, w przypadku gdy odpowiedzialność cywilna sprawcy jest ubezpieczona, poszkodowanemu przysługuje uprawnienie do skierowania roszczenia bezpośrednio wobec zakładu ubezpieczeń, w celu dochodzenia naprawienia szkody wyrządzonej w wyniku zdarzenia objętego umową ubezpieczenia. Instytucja ta często funkcjonuje pod łacińską nazwą *actio directa* co tłumaczyć należy jako skarga bezpośrednia[1371]. W literaturze przedmiotu definiuje się ją jako „roszczenie o zapłatę odszkodowania przysługujące osobie poszkodowanej przeciwko zakładowi ubezpieczeń, który zawarł z osobą odpowiedzialną umowę ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej z tytułu wyrządzenia szkody oraz uprawnienie do wytoczenia powództwa przeciwko temu zakładowi”[1372].

Skierowanie skargi bezpośrednio przeciwko zakładowi ubezpieczeń przyczynia się znacznie do usprawnienia trybu likwidacji szkody, więc instytucja ta pełni szczególną rolę społeczno-ekonomiczną[1373]. Ma znaczenie w procesie dochodzenia roszczeń wynikających z wypadków komunikacyjnych krajowych oraz transgranicznych[1374]. Obowiązek wprowadzenia możliwości dochodzenia roszczeń bezpośrednio od ubezpieczyciela w sytuacji szkód powstałych na skutek wypadków drogowych wynika obecnie z wtórnego prawa unijnego[1375].

Skarga skierowana bezpośrednio przeciwko ubezpieczycielowi ma swoje korzenie we francuskim systemie prawnym[1376]. Posiada ona cechy zarówno natury kontraktowej, jak i

---

[1371] K. Pacuła, *Roszczenie bezpośrednie…*, s. 113.

[1372] P. Bucoń, *Odpowiedzialność cywilna…*, s. 130. Na temat *actionis directae* – zob. w szczególności E. Kowalewski, *Ubezpieczenie odpowiedzialności cywilnej…*, s. 177-188.

[1373] D. Maśniak, *Właściwość prawa do dochodzenia roszczeń ubezpieczeniowych przez ofiary wypadków drogowych*, Pr. As. 2005, nr 4, s. 51.

[1374] Przedmiotem dalszych rozważań jest problem skargi bezpośredniej w roszczeniach z transgranicznych wypadków drogowych. Należy jednak nadmienić, że instytucja ta odgrywa również rolę w procesie dochodzenia roszczeń wynikających z innych zdarzeń. Możliwość oraz treść instytucji kierowania roszczeń bezpośrednio do ubezpieczyciela sprawcy w sprawach innych niż roszczenia związane z ubezpieczeniem komunikacyjnym zależy od decyzji ustawodawcy krajowego. Często więc kształt tej instytucji znacznie różni się w poszczególnych porządkach prawnych. Zob. L. Merrett, *Direct Action* [w:] J. Basedow, G. Rühl, F. Ferrari, P. de Miguel Asensio (red.), *Encyclopedia of Private International Law*, s. 531-532. Nieprzypadkowo stwierdza się więc w doktrynie, że „[t]he picture of direct claims on Europe is therefore very colorful” – zob. H. Heiss, *Art. 18* [w:] U. Mangus, P. Mankowski (red.), *Rome II Regulation…*, s. 587-588, nb 8.

[1375] Artykuł 18 dyr. unifikującej 2009/103/WE. W tej kwestii – zob. np. Ö. Gürses, *op. cit.*, s. 175-177. Należy mieć na uwadze, że przed harmonizacją prawa materialnego w tym zakresie regulacje w zakresie *actionis directae* były bardzo zróżnicowane. Dokonując analizy prawnoporównawczej tej instytucji T. Ereciński wskazywał, że „za tą wspólną fasadą kryją się różne rozwiązania”, T. Ereciński, *Sądowe dochodzenie roszczeń…*, s. 69-72.

[1376] *Ibidem*, s. 59.

deliktowej, więc brak jest w doktrynie jednomyślności w kwestii charakteru prawnego tego roszczenia. W związku z tym, wskazuje się, że konstrukcja skargi bezpośredniej jest uważana za odrębne roszczenie prawnoubezpieczeniowe[1377] czy też specyficzną figurę prawną, której nie da się zaliczyć ani do tradycyjnej konstrukcji roszczenia deliktowego, ani kontraktowego[1378]. Z uwagi na nieoczywisty charakter prawny tej instytucji na gruncie prawa prywatnego międzynarodowego pojawiają się problemy z dokonaniem jej jednoznacznej kwalifikacji[1379].

2. Kształt normatywny przepisów

Prawo właściwe dla skargi bezpośredniej wnoszonej przeciwko ubezpieczycielowi wskazują normy zawarte w art. 9 konw. haskiej z 1971 r. oraz art. 18 rozp. Rzym II[1380]. Obowiązywanie konwencji znaczenie minimalizuje praktyczne znaczenie normy zawartej w art. 18 rozp. Rzym II w odniesieniu do roszczeń wynikających ze szkód komunikacyjnych[1381]. Oba wskazane artykuły zawierają normy kolizyjne drugiego stopnia, które nie operują własnym łącznikiem i nie wskazują samodzielnie prawa właściwego dla spraw mieszczących się w zakresie normy[1382].

Artykuł 9 konw. haskiej z 1971 r. ma następujące brzmienie. Osoby, które doznały obrażeń ciała lub szkody, mają prawo do wystąpienia z roszczeniem bezpośrednio do ubezpieczyciela osoby odpowiedzialnej, jeżeli takie uprawnienie przyznaje im prawo właściwe na podstawie artykułów 3, 4 lub 5. Jeżeli prawo państwa rejestracji właściwe na podstawie artykułów 4 lub 5 nie przewiduje takiego uprawnienia, można z niego korzystać, jeżeli jest przewidziane przez prawo wewnętrzne państwa, w którym nastąpił wypadek. Jeżeli żadne z tych praw nie przewiduje takiego uprawnienia, można z niego korzystać, jeżeli jest przewidziane przez prawo, któremu podlega umowa ubezpieczenia. Z kolei art. 18 rozp. Rzym II stanowi, że osoba, która poniosła szkodę, może wystąpić z roszczeniem o odszkodowanie

[1377] M. Fras, K. Pacuła, *Umowa ubezpieczenia…*, s. 172.
[1378] P. Bucoń, *Odpowiedzialność cywilna…*, s. 130.
[1379] P. Gruber, *Art. 18* [w:] G.-P. Calliess, M. Renner (red.), *Rome Regulations…*, s. 813, nb 4. W tej kwestii – zob. rozdział V, § 3, pkt 2.2 niniejszego opracowania.
[1380] W tym kontekście dodać należy, że normy kolizyjnej odnoszącej się do *actionis directae* nie przewidziano w konw. haskiej z 1973 r. Brak ten uzasadniano tym, że w momencie przyjęcia konw. haskiej z 1973 r. ubezpieczenie od odpowiedzialności za produkt nie było powszechne – zob. W.L.M. Reese, *Rapport explicatif*, s. 268. Na temat innych źródeł prawa międzynarodowego unifikujących normy merytoryczne oraz normy kolizyjne odnoszące się do *actionis directae* – zob. G. Garriga Suau, *Actio Directa in International Jurisdiction and Applicable Law in Private International Law* [w:] M. Wałachowska, M. Fras, P. Marano (red.), *Insurance…*, s. 391-392.
[1381] Należy jednak mieć na uwadze, że norma zawarta w rozp. Rzym II ma znacznie szerszy zakres zastosowania, gdyż odnosi się również do innych roszczeń wynikających z czynów niedozwolonych.
[1382] Ł. Żarnowiec, *Komentarz do art. 18* [w:] M. Pazdan (red.), *Rozporządzenie (WE) Nr 864/2007…*, nb 4.

bezpośrednio przeciwko ubezpieczycielowi osoby odpowiedzialnej, jeżeli przewiduje to prawo właściwe dla zobowiązania pozaumownego lub prawo właściwe dla umowy ubezpieczeniowej.

Należy mieć na uwadze, że wskazane w obu przepisach wyrażenie „występowanie z roszczeniem" bezpośrednio do ubezpieczyciela interpretować należy w sposób szeroki. Przepisy te nie ograniczają się więc jedynie do wystąpienia na drogę sądową, tj. do wniesienia powództwa. Pojęcie to oznacza „każde działanie polegające na kierowaniu pretensji poszkodowanego bezpośrednio przeciwko ubezpieczycielowi zarówno na drodze sądowej, jak i pozasądowej"[1383].

Z praktycznego punktu widzenia zagadnienie prawa właściwego dla *actionis directae* w sprawach dotyczących transgranicznych wypadków drogowych jest znacznie ograniczone. Taki stan rzeczy wynika z możliwości wystąpienia przez poszkodowanego z roszczeniem do biura narodowego państwa Systemu Zielonej Karty. Ponadto, w obecnym stanie prawnym w państwach członkowskich UE dopuszczalność wystąpienia z roszczeniem bezpośrednio do ubezpieczyciela na tle ubezpieczeń komunikacyjnych jest powszechna. Jak wskazano, obowiązek jego wprowadzenia wynika obecnie z postanowień dyrektywy komunikacyjnej[1384].

3. Prawo właściwe dla *actionis directae* na tle konw. haskiej z 1971 r.

Zgodnie z brzmieniem art. 9 konw. haskiej z 1971 r. wskazanie prawa ma charakter subsydiarny. Inaczej rzecz ujmując, przepis ten posługuje się kaskadą (drabinką) łączników[1385]. Zgodnie z jego brzmieniem poszkodowany ma prawo do wystąpienia z roszczeniem bezpośrednim: (1) jeżeli przysługuje mu takie roszczenie w prawie właściwym na podstawie art. 3, 4 lub 5 konwencji. (2) W przypadku, jeśli *lex loci registrationis* właściwe na podstawie art. 4 lub 5 konwencji nie przewiduje takiego uprawnienia, można z niego korzystać, jeżeli jest przewidziane przez prawo wewnętrzne państwa, w którym nastąpił wypadek. (3) Ostatecznie, jeżeli żadne z wyżej wymienionych praw nie przewiduje takiego uprawnienia, można z niego korzystać, jeżeli jest przewidziane przez prawo, któremu podlega umowa ubezpieczenia (*lex contractus*). Intencją twórców konwencji było to, aby uprawnienie było dostępne w jak największej liczbie przypadków[1386], co należy uznać za korzystne z punktu widzenia

[1383] M. Czepelak, *Międzynarodowe prawo zobowiązań…*, s. 410-411.
[1384] M. Altenkirch, *Art. 18* [w:] P. Huber (red.), *Rome II Regulation…*, s. 383-384, nb 21-22; M. Fras, K. Pacuła, *Umowa ubezpieczenia…*, s. 172-173; A. Malatesta, *The Law Applicable to Traffic Accidents*, s. 101; Ł. Żarnowiec, *Komentarz do art. 18* [w:] M. Pazdan (red.), *Rozporządzenie (WE) Nr 864/2007…*, nb 1.
[1385] W. Klyta, *Prawo właściwe…* [w:] M. Pazdan (red.), *System…*, s. 905, nb 344; H. Heiss, *Art. 18* [w:] U. Mangus, P. Mankowski (red.), *Rome II Regulation…*, s. 589, nb 13.
[1386] E. Essén, *Raport wyjaśniający*, s. 33.

poszkodowanych[1387]. W literaturze przedmiotu wskazuje się, że omawiana norma służy osiągnięciu określonego rezultatu materialnoprawnego w postaci dążenia do zapewnienia poszkodowanemu szerokiego uprawnienia kierowania roszczenia bezpośrednio przeciwko ubezpieczycielowi[1388].

W przypadku, gdy wszystkie trzy prawa właściwe przewidziane w omawianym przepisie znają instytucję skargi bezpośredniej, osoba poszkodowana nie może „wybrać" prawa, np. tego, które jest dla niej najbardziej korzystne. Prawa właściwe wymienione w przepisie znajdują bowiem zastosowanie w kolejności, w jakiej zostały wskazane, a więc w przypadku, gdy jedno z nich nie zna omawianej instytucji zastosowanie ma następne z nich[1389]. Niektórzy autorzy zwracają jednak uwagę, że taki stan rzeczy mógł wynikać z tego, że konw. haska z 1971 r. została zaprojektowana w sposób sprzyjający ubezpieczycielom. Gdyby bowiem poszkodowany miał możliwość wyboru prawa spośród wymienionych, mogłoby to rodzić stan pewnej niepewności dla strony przeciwnej, gdyż nie można byłoby do końca przewidzieć, które z praw będzie ostatecznie właściwe[1390]. Twierdzi się również, że wymienione w art. 9 konw. haskiej z 1971 r. łączniki różnią się pod względem „dogodności" dla poszczególnych stron stosunku prawnego. Niewątpliwie *lex loci delicti* uznać można za prawo neutralne dla obu stron. Z kolei właściwość prawa miejsca rejestracji lub prawa, któremu podlega umowa ubezpieczenia uznaje się za zasadniczo bardziej korzystną z perspektywy ubezpieczyciela[1391].

Na tle interpretacji omawianego przepisu trudności nastręcza kwestia zaistnienia przesłanek uzasadniających zastosowanie wymienionych w przepisie praw właściwych, a więc okoliczności uzasadniających, jak określono w literaturze przedmiotu, „płynne wspięcie się z jednego jej szczebelka na drugi"[1392]. W kwestii interpretacji użytego w bazie faktycznej łącznika zwrotu „nie przewiduje takiego uprawnienia" wyróżnić można dwa stanowiska – abstrakcyjne i konkretne[1393].

Zwolennicy ujęcia abstrakcyjnego są zdania, że do spełnienia omawianej przesłanki wystarczy, aby dany system prawny nie przewidywał instytucji skargi bezpośredniej w ogólności. Z kolei zwolennicy ujęcia konkretnego uważają, że koniecznym jest ustalenie

---

[1387] J. Papettas, *The Law Applicable…*, s. 216.
[1388] P. Vonken, *op. cit.*, s. 29.
[1389] M. Jagielska, *Komentarz do art. 9* [w:] M. Pazdan (red.), *Konwencja o prawie właściwym dla wypadków drogowych…*, nb 2.
[1390] J. Papettas, *The Law Applicable…*, s. 217.
[1391] *Ibidem*, s. 217-218.
[1392] W. Klyta, *Prawo właściwe…* [w:] M. Pazdan (red.), *System…*, s. 906, nb 346.
[1393] *Ibidem*.

rezultatu wystąpienia z roszczeniem bezpośrednim przez konkretnego poszkodowanego w konkretnej sprawie, a więc tego, czy przesłanki wystąpienia z roszczeniem bezpośrednim zostały spełnione okolicznościach konkretnego stanu faktycznego[1394]. Przychylić należy się do przeważającego w doktrynie stanowiska abstrakcyjnego, gdyż jak podkreślają jego zwolennicy, znajduje ono oparcie w brzmieniu dwóch autentycznych tekstów konwencji[1395].

4. Prawo właściwe dla *actionis directae* na tle rozp. Rzym II

W przeciwieństwie do art. 9 konw. haskiej z 1971 r., art. 18 rozp. Rzym II posługuje się wskazaniem alternatywnym, nie determinując kolejności zastosowania wymienionych w przepisie porządków prawnych. Zgodnie z brzmieniem przepisu prawo właściwe dla skargi bezpośredniej ustalane jest na podstawie normy kolizyjnej wskazującej prawo właściwe dla umowy ubezpieczeniowej (statut kontraktowy) lub na podstawie normy kolizyjnej wskazującej prawo właściwe dla zobowiązania pozaumownego (statut deliktowy)[1396]. Wskazanie alternatywne sprawia, że oba wymienione w przepisie porządki prawne należy traktować na równi, co oznacza, że mamy do czynienia z tzw. alternatywą zupełną[1397].

Metoda ta również wywołuje komplikacje. Przede wszystkim, nie określono kto ma dokonać wyboru między wskazanymi możliwościami, w przypadku, gdy oba porządki prawne przewidują co prawda instytucję roszczenia bezpośredniego, ale różnią się w sposobie jej unormowania[1398]. W tym kontekście, w literaturze wskazuje się, że omawiany przepis kieruje się wskazaniem o charakterze preferencyjnym polegającym na tym, że poszkodowany korzysta z przepisów dla niego korzystniejszych (łac. *favor laesi*). Rodzi to konieczność porównania przepisów merytorycznych wchodzących w grę statutów[1399]. Omawiany artykuł nie określa jednak kto dokonuje oceny (a tym samym „wyboru") w kwestii tego, które z praw mogących dojść do głosu na podstawie art. 18 rozp. Rzym II jest korzystniejsze.

W literaturze przedmiotu wskazuje się, że zadanie to mogłoby należeć do sądu, który z urzędu miałby ustalać, które z dwóch uregulowań jest korzystniejsze dla poszkodowanego.

[1394] P. Lagarde, *Glosa do wyroku Cour de cassation z 2.10.1984, RCDIP 1986*, s. 64; K. Ludwichowska, *Problematyka kolizyjna roszczeń…*, s. 130.
[1395] W. Klyta, *Prawo właściwe…* [w:] M. Pazdan (red.), *System…*, s. 906-907, nb 346.
[1396] H. Heiss, *Art. 18* [w:] U. Mangus, P. Mankowski (red.), *Rome II Regulation…*, s. 589, nb 12.
[1397] Opinia rzecznika generalnego Macieja Szpunara z 20.05.2015 r. ws. *Eleonore Prüller-Frey v. Norbert Brodnig i Axa Versicherung AG*, C-240/14, ECLI:EU:C:2015:325, pkt. 78.
[1398] Ł. Żarnowiec, *Bezpośrednie powództwo przeciwko ubezpieczycielowi osoby odpowiedzialnej* [w:] M. Pazdan (red.), *System…*, s. 872, nb 278. Pierwotnie projekt Komisji zakładał, że *actio directa* podlega prawu właściwemu dla zobowiązania pozaumownego, chyba że osoba, która poniosła szkodę, woli oprzeć swoje roszczenia na prawie właściwym dla umowy ubezpieczenia (zob. *Wniosek Komisji z 2003 r.*, s. 37). Na dalszym etapie prac legislacyjnych odrzucono ten pomysł na rzecz alternatywy zupełnej (zob. *Projekt Komisji z 2006 r.*, s. 3).
[1399] H. Heiss, *Art. 18* [w:] U. Mangus, P. Mankowski (red.), *Rome II Regulation…*, s. 593, nb 26.

Wybór ten mógłby również zostać pozostawiony poszkodowanemu. Musiałby on wskazać, z którego z praw właściwych wywodzi on swoje uprawnienie do skierowania *actionis directae*[1400]. Wydaje się jednak, że trafniejsze jest pierwsze z zaprezentowanych stanowisk. Preferencyjne wskazanie prawa właściwego przez sąd powoduje jednak, że efekt normy kolizyjnej z art. 18 rozp. Rzym II zależy od tego jak prawo obce traktowane jest w państwie *fori*, wszak przykładowo w systemach wywodzących się z *common law*, strony powołujące się na prawo obce muszą udowodnić jego treść. Rozwiązanie to traktuje prawo obce jako fakt, który należy udowodnić. Z kolei w systemach kontynentalnych prawo obce zasadniczo traktowane jest jako prawo stosowane przez sąd *ex officio*. W przypadku, gdy oba systemy przewidują skargę bezpośrednią, sąd musi porównać postanowienia obu praw właściwych i z urzędu zastosować prawo bardziej korzystne dla poszkodowanego[1401]. Niektórzy autorzy wskazują, że to, czy wybór pozostawiony jest poszkodowanemu czy to sąd ma *ex officio* dokonać wyboru prawa bardziej korzystnego, zależy jest od prawa procesowego państwa *fori*[1402]. Istotne jest jednak to, że dokonany wybór musi być wiążący dla całości instytucji, co oznacza, że niedopuszczalne jest łączenie elementów zaczerpniętych z obu systemów prawnych[1403].

5. Porównanie obu uregulowań

Na tle *actionis directae* uwidaczniają są różnice w charakterze wskazania prawa właściwego w konw. haskiej z 1971 r. i rozp. Rzym II. Postanowienia konw. haskiej z 1971 r. w literaturze określono jako „bardziej liberalne”[1404]. Po głębszej analizie przyznać jednak należy, że konwencja prezentuje rozwiązanie mniej korzystne dla poszkodowanego. Mimo tego, że konstrukcja „drabinki” miała na celu zapewnienie jak najszerszego dostępu do tego uprawnienia, co miało sprzyjać ochronie poszkodowanych, słusznie wskazuje się, że tak naprawdę ogranicza ona w pewnym stopniu ich prawa[1405]. Natomiast art. 18 rozp. Rzym II opiera się na zasadzie *favor laesi* w postaci umożliwienia wyboru prawa korzystniejszego dla poszkodowanego[1406]. W tym kontekście rozwiązanie przewidziane w rozporządzeniu chroni w

[1400] J. von Hein, *Article 4 and Traffic Accidents…*, s. 172-173.
[1401] M. Altenkirch, *Art. 18* [w:] P. Huber (red.), *Rome II Regulation…*, s. 378, nb 9; K. Ludwichowska, *Problematyka kolizyjna roszczeń…*, s. 132; H. Heiss, *Art. 18* [w:] U. Mangus, P. Mankowski (red.), *Rome II Regulation…*, s. 594, nb 27-28; P. Gruber, *Art. 18* [w:] G.-P. Calliess, M. Renner (red.), *Rome Regulations…*, s. 817, nb 18.
[1402] J. von Hein, *Article 4 and Traffic Accidents…*, s. 173.
[1403] Ł. Żarnowiec, *Bezpośrednie powództwo…* [w:] M. Pazdan (red.), *System…*, s. 872, nb 278; H. Heiss, *Art. 18* [w:] U. Mangus, P. Mankowski (red.), *Rome II Regulation…*, s. 594, nb 27.
[1404] Ł. Żarnowiec, *Bezpośrednie powództwo…* [w:] M. Pazdan (red.), *System…*, s. 872-873, nb 279.
[1405] K. Pacuła, *Roszczenie bezpośrednie…*, s. 116.
[1406] K. Ludwichowska, *Problematyka kolizyjna roszczeń…*, s. 131-132.

większym stopniu sytuację poszkodowanego w porównaniu z łącznikiem subsydiarnym zawartym w konwencji, który nie pozwala na wybór najkorzystniejszego z praw[1407]. Ponadto konstrukcja art. 9 konw. haskiej z 1971 r. jest dosyć zawiła, co może utrudniać jego zastosowanie[1408].

Nie ulega również wątpliwości, że równoległe obowiązywanie obu omawianych regulacji jest niekorzystne dla ujednolicenia europejskiego prawa kolizyjnego. Stwierdzić należy, że art. 18 rozp. Rzym II lepiej służy ochronie poszkodowanych i jest znacznie bardziej przystępny w stosowaniu. Po raz kolejny uwidacznia się, że konw. haska z 1971 r. jest w mniejszym stopniu dostosowana do obecnych realiów ochrony poszkodowanych.

6. Zakres normy kolizyjnej

W dalszej kolejności należy ustalić zakres omawianych norm kolizyjnych, czyli to dla jakich kwestii zostanie wskazane prawo właściwe. Jest to szczególnie istotne, gdyż na tym tle brak jest jednolitości poglądów w doktrynie. Część autorów uważa, że normy zawarte w art. 9 konwencji haskiej z 1971 r. i art. 18 rozp. Rzym II wskażą prawo właściwe dla całości problematyki roszczenia bezpośredniego odnosząc się do takich kwestii jak dopuszczalność, przesłanki oraz pozostałe elementy konstrukcji prawnej, regulując reżim roszczenia bezpośredniego w jego całokształcie. Jak wskazuje Ł. Żarnowiec zakres normy kolizyjnej obejmuje „nie tylko dopuszczalność, ale i uwarunkowania (modalność), tj. przesłanki, treść czy też zakres *actio directae*”[1409]. Zwolennicy tego stanowiska twierdzą m.in., że taka interpretacja zgodna jest z ideą „funkcjonalnej jedności” skargi bezpośredniej[1410].

Drugie, trafniejsze stanowisko zakłada, że przepisy te dotyczą wskazania prawa właściwego jedynie dla dopuszczalności (ang. *the admissibility*, fr. *la recevabilité*) skargi bezpośredniej. Określają samo jej istnienie odsyłając do kilku praw, które są miarodajne do ustalenia, czy poszkodowanemu w ogóle przysługuje roszczenie bezpośrednie względem ubezpieczyciela sprawcy. Wskazane prawo określać będzie jedynie kwestię dopuszczalności oraz przesłanki wystąpienia z roszczeniem bezpośrednim przeciwko ubezpieczycielowi sprawcy, nie zaś to jakie prawo reguluje to roszczenie[1411]. Powyższe stanowisko wyrażone

[1407] R. Plender, M. Wilderspin, *The European Private International Law…*, s. 787, nb 28-019; W. Klyta, *Prawo właściwe…* [w:] M. Pazdan (red.), *System…*, s. 906-907, nb 345.
[1408] W. Klyta, *Prawo właściwe…* [w:] M. Pazdan (red.), *System…*, s. 905, nb 344.
[1409] Ł. Żarnowiec, *Bezpośrednie powództwo…* [w:] M. Pazdan (red.), *System…*, s. 871-872, nb 277; J. Papettas, *The Law Applicable…*, 216-217, K. Vyshka, *Direct Actions Against Insurers…*, s. 158-159.
[1410] K. Ludwichowska, *Problematyka kolizyjna roszczeń…*, s. 130-131., M. Krzymuski, *op. cit.*, s. 145.
[1411] M. Fras, K. Pacuła, *Umowa ubezpieczenia…*, s. 177; R. Plender, M. Wilderspin, *The European Private International Law…*, s. 782-783, nb 28-010; P. Gruber, *Art. 18* [w:] G.-P. Calliess, M. Renner (red.), *Rome*

zostało w orzecznictwie TS. W wyroku w sprawie *Prüller-Frey* stwierdzono, że art. 18 rozp. Rzym II nie stanowi normy kolizyjnej służącej wskazaniu prawa właściwego dla określenia obowiązku ciążącego na ubezpieczycielu lub na ubezpieczonym zgodnie z umową ubezpieczenia. Artykuł ten ogranicza się jedynie do umożliwienia wniesienia powództwa bezpośredniego w przypadku, gdy taka możliwość istnieje w oparciu o jedno z praw, które artykuł ten wskazuje[1412].

Przyjęcie powyższego poglądu rodzi jednak konieczność precyzyjnego określenia tego, co składa się statut dopuszczalności skierowania roszczenia bezpośredniego. Szczególne trudności pojawiają się na tle jego rozgraniczenia od statutu umowy ubezpieczeniowej. Ma to miejsce w przypadku, gdy prawo właściwe dla dopuszczalności *actionis directae* wskazywane jest na podstawie prawa właściwego dla zobowiązania pozaumownego, różniącego się od prawa właściwego dla umowy ubezpieczeniowej[1413].

W tym kontekście w literaturze przedmiotu wskazuje się, że dopuszczalność skierowania roszczenia bezpośredniego może zależeć od podmiotu zgłaszającego roszczenie. Może to być sam poszkodowany, ale również inna osoba jak np. pracodawca poszkodowanego, spadkobierca poszkodowanego, ubezpieczyciel poszkodowanego, podmiot ubezpieczenia społecznego etc. Oznacza to, że prawo wskazane decyduje o uprawnieniu danego podmiotu do wystąpienia z roszczeniem bezpośrednim. W przeciwieństwie do przepisów jurysdykcyjnych przepisy wskazujące prawo właściwe nie wykluczają *a priori* konkretnych podmiotów z możliwości wniesienia *actionis directae*[1414].

Zagadnienie to wiąże się również oceną dopuszczalności zarzutów przysługujących ubezpieczycielowi względem poszkodowanego, których skuteczne podniesienie powoduje zwolnienie ubezpieczyciela od obowiązku zaspokojenia roszczenia. Prawo właściwe regulować będzie więc jedynie te zarzuty, które warunkują dopuszczalność roszczenia[1415]. W literaturze

---

Regulations…, s. 819, nb 24; H. Heiss, *Art. 18* [w:] U. Mangus, P. Mankowski (red.), *Rome II Regulation…*, s. 597, nb 37; M. Altenkirch, *Art. 18* [w:] P. Huber (red.), *Rome II Regulation…*, s. 380-381, nb 15; R. Dayant, *Glosa do wyroku Cour de cassation z 2.10.1984*, JDI 1985, no. 3, s. 678; L. De Baere, F. Blees, *op. cit.*, s. 370; F.J. Garcimartín Alférez, *The Rome II Regulation…*, s. 90; O. Boskovic, *Le domaine de la loi applicable…*, s. 191; B. Dutoit, A. Bonomi, *Droit international privé suisse…*, s. 717, nb 23.

[1412] Wyrok TS z 9.9.2015 r. ws. *Eleonore Prüller-Frey v. Norbert Brodnig i Axa Versicherung AG*, C-240/14, ECLI:EU:C:2015:567, pkt. 40-41. Wyrok potwierdził opinię rzecznika generalnego M. Szpunara – zob. opinia ws. *Eleonore Prüller-Frey*, pkt. 75, w której wskazano: „[a]rtykuł 18 rozporządzenia Rzym II nie stanowi normy kolizyjnej służącej wskazaniu prawa właściwego dla określenia obowiązku ciążącego na ubezpieczycielu lub na osobie odpowiedzialnej. Artykuł ten ma na celu jedynie określenie prawa właściwego w odniesieniu do rozstrzygnięcia kwestii, czy poszkodowany może wnieść powództwo bezpośrednio przeciwko ubezpieczycielowi i nie dotyczy zakresu obowiązków ubezpieczyciela ani osoby odpowiedzialnej".

[1413] G. Garriga Suau, *Actio Directa…*, s. 395-396.

[1414] H. Heiss, *Art. 18* [w:] U. Mangus, P. Mankowski (red.), *Rome II Regulation…*, s. 597-598, nb 38-39.

[1415] M. Altenkirch, *Art. 18* [w:] P. Huber (red.), *Rome II Regulation…*, s. 381-382, nb 17; M. Fras, K. Paculа, *Umowa ubezpieczenia…*, s. 177-178

podnosi się, że w przypadku wskazania alternatywnego na tle rozp. Rzym II, dokonując oceny, które z praw właściwych powinno mieć zastosowanie sąd powinien optować za tym, które przewiduje rozwiązania mniej korzystne dla ubezpieczyciela ograniczając zakres przysługujących mu uprawnień[1416]. Przykładowo H. Heiss wskazuje, że w przypadku, gdy prawo właściwe dla umowy ubezpieczenia przewiduje, że bezpośrednie roszczenie poszkodowanego ulega częściowemu lub całkowitemu wygaśnięciu z powodu niepowiadomienia ubezpieczyciela przez poszkodowanego o istotnych okolicznościach dotyczących roszczenia, natomiast prawo właściwe dla odpowiedzialności przewiduje pełne odszkodowanie dla poszkodowanego pomimo jego niepowiadomienia, to pierwszeństwo należy przyznać prawu korzystniejszemu, tj. prawu właściwemu dla odpowiedzialności pozaumownej[1417].

Jeżeli zaś chodzi o kwestię przedawnienia roszczenia bezpośredniego, to przyjąć należy, że o jego terminie rozstrzygać będzie statut deliktowy, co pozwala na jednolite traktowanie roszczenia niezależnie od tego czy skierowano je przeciwko ubezpieczycielowi czy przeciwko sprawcy. Podanie kwestii przedawnienia skargi bezpośredniej właściwości *legi contractus* mogłoby prowadzić do sytuacji, w której roszczenie przeciw sprawcy jest już przedawnione, a roszczenie przeciw ubezpieczycielowi nie, co prowadzi do konsekwencji trudnych do zaakceptowania w praktyce[1418]. Pogląd o podporządkowaniu kwestii przedawnienia roszczenia bezpośredniego statutowi deliktowemu wydaje się również reprezentować TS, czego dowodzi wyrok w sprawie *da Silva Martins*. Wyrok nie odnosi się jednak wprost do interpretacji art. 18 rozp. Rzym II, niemniej można na jego podstawie wywnioskować, że kwestia przedawnienia tego roszczenia jest wyłączona z zakresu tego przepisu[1419].

Omawiane zagadnienie jest bezpośrednio powiązane z przepisami merytorycznymi dotyczącymi zakazów podnoszenia określonych zarzutów przez ubezpieczyciela wobec strony poszkodowanej przysługujących mu wobec ubezpieczonej osoby odpowiedzialnej. Zasadniczo, jak wskazuje K. Ludwichowska, „w państwach UE, w związku z wysunięciem na pierwszy plan idei ochrony ofiar wypadków, zasadą jest, że zakład ubezpieczeń nie może podnosić wobec poszkodowanego zarzutów wynikających z tej umowy”[1420]. Należy mieć na uwadze, że w

[1416] M. Fras, K. Pacuła, *Umowa ubezpieczenia…*, s. 184.
[1417] H. Heiss, *Art. 18* [w:] U. Mangus, P. Mankowski (red.), *Rome II Regulation…*, s. 598-599, nb 40.
[1418] R. Dayant, *Glosa do wyroku Cour de cassation z 2.10.1984*, JDI 1985, no. 3, s. 678-679; P. Lagarde, *Glosa do wyroku Cour de cassation z 2.10.1984*, RCDIP 1986, s. 64–65; B. Dutoit, A. Bonomi, *Droit international privé suisse…*, s. 717, nb 23. Wydaje się, że za tym stanowiskiem opowiadali się również twórcy konwencji – zob. E. Essén, *Raport wyjaśniający*, s. 33.
[1419] Wyrok ws. *da Silva Martins*, pkt 33-34; G. Garriga Suau, *Actio Directa…*, s. 397-398.
[1420] K. Ludwichowska, *Problematyka kolizyjna roszczeń…*, s. 128.

przypadku komunikacyjnych ubezpieczeń obowiązkowych sytuacja prawna poszkodowanego wobec ubezpieczyciela jest niezależna od sytuacji prawnej odpowiedzialnego ubezpieczonego. Poszkodowanemu kierującemu skargę bezpośrednio do ubezpieczyciela przysługują odrębne i korzystniejsze prawa[1421]. Niezależność *actionis directae* od stosunku ubezpieczenia przejawia się również w tym, że ubezpieczyciel wciąż pozostaje zobowiązany do zaspokojenia roszczeń strony poszkodowanej, mimo iż zwolniony jest całkowicie lub częściowo z obowiązku świadczenia wobec ubezpieczającego (ubezpieczonego), np. z powodu opóźnionej płatności składki przez ubezpieczającego[1422]. Istotne jest jednak, że samo istnienie zarzutów, które ubezpieczyciel może powołać jest kwestią odrębną regulowaną przez prawo właściwe dla umowy ubezpieczenia. Przykładowo zagadnienie czy ubezpieczyciel jest zwolniony z obowiązku wypłaty ubezpieczonemu w przypadku, gdy wypadek został spowodowany umyślnie, będzie rozstrzygane wyłącznie na podstawie prawa właściwego dla umowy ubezpieczenia. Natomiast statut roszczenia bezpośredniego regulować będzie odrębną kwestię, tj. to czy ubezpieczyciel może powoływać się na takie środki obrony także wobec poszkodowanego[1423].

[1421] K. Vyshka, *Direct Actions Against Insurers…*, s. 158-159; L. De Baere, F. Blees, *op. cit.*, s. 269-270, 281-282.
[1422] H. Heiss, *Art. 18* [w:] U. Mangus, P. Mankowski (red.), *Rome II Regulation…*, s. 587, nb 5; K. Ludwichowska, *Problematyka kolizyjna roszczeń…*, s. 128-129; N. Ciron, *op. cit.*, s. 374, nb 563.
[1423] H. Heiss, *Art. 18* [w:] U. Mangus, P. Mankowski (red.), *Rome II Regulation…*, s. 599-600, nb 43; P. Gruber, *Art. 18* [w:] G.-P. Calliess, M. Renner (red.), *Rome Regulations…*, s. 820-821, nb 30; L. De Baere, F. Blees, *op. cit.*, s. 370.

§ 3. KOLIZYJNOPRAWNE ASPEKTY DOCHODZENIA ROSZCZEŃ W RAMACH SYSTEMU ZIELONEJ KARTY ORAZ UNIJNYCH DYREKTYW KOMUNIKACYJNYCH

1. Uwagi wstępne

System Zielonej Karty oraz harmonizacja prawa obowiązkowych ubezpieczeń komunikacyjnych w ramach unijnego prawa wtórnego znacznie przyczyniły się do zwiększenia poziomu ochrony poszkodowanych w transgranicznych wypadkach drogowych. Dzięki wprowadzonym rozwiązaniom, obok standardowych możliwości, takich jak dochodzenie roszczeń bezpośrednio od sprawcy wypadku czy bezpośrednio od jego ubezpieczyciela odpowiedzialności cywilnej, poszkodowani mają również możliwość zwrócenia się do specjalnie powołanych w tym celu instytucji, które znajdują się w państwie ich miejsca pobytu. Przedstawione systemy ochrony poszkodowanych nie pozostają bez wpływu na zagadnienia natury kolizyjnoprawnej.

Jak wskazano, rozpatrywanie roszczeń z tytułu pozaumownej odpowiedzialności cywilnej wynikającej z transgranicznych wypadków wymaga w pierwszej kolejności wskazania prawa właściwego dla pozaumownej odpowiedzialności kierowcy. Prawo to określa również wysokość należnego odszkodowania. W dalszej kolejności konieczne jest ustalenie prawa właściwego dla umowy ubezpieczenia, czyli prawa określającego warunki rekompensaty doznanej przez poszkodowanego szkody. Zakłady ubezpieczeń są zobowiązane do pokrycia szkód spowodowanych przez ubezpieczonych kierowców tylko do wysokości sumy gwarancyjnej określonej w umowie ubezpieczeniowej[1424]. Limity te wynikają z prawa właściwego dla umowy ubezpieczeniowej (*lex contractus*), które może być prawem odmiennym od prawa właściwego dla odpowiedzialności sprawcy. Szczególnie istotna jest więc koordynacja wchodzących w grę statutów. Odbywa się ona w ramach wskazanych powyżej systemów ochrony poszkodowanych. Ich głównym zadaniem jest bowiem dostosowanie poziomu ochrony ubezpieczeniowej do prawa właściwego dla odpowiedzialności sprawcy[1425].

Odrębnym zagadnieniem jest stosunek obowiązujących przepisów kolizyjnych w przypadku skierowania roszczenia przez poszkodowanego do jednej z instytucji powołanych w ramach transgranicznego systemu ochrony poszkodowanych, np. do organu odszkodowawczego czy funduszu gwarancyjnego, co również powoduje konieczność ustalenia

[1424] N. Ciron, op. cit., s. 37, nb 33-34.
[1425] *Ibidem*, s. 27, nb 19.

prawa właściwego do oceny tego roszczenia. Jak wskazuje D. Maśniak: „[s]amo powołanie jednolitych instytucji w państwach systemów nie rozwiązuje problemu właściwości prawa, a nawet go komplikuje z uwagi na powstanie nowych stosunków prawnych (np. poszkodowany – biuro narodowe lub poszkodowany – organ odszkodowawczy)”[1426]. Należy więc ustalić, czy szczególna natura tych roszczeń powoduje, że proces ustalania prawa właściwego przebiega w inny sposób czy może są one wpasowane w obowiązujące przepisy kolizyjne. Próba odpowiedzi na tak postawione pytanie pozwoli ocenić, czy systemy ochrony ofiar transgranicznych wypadków drogowych są spójne z systemem norm kolizyjnych wskazujących prawo właściwe dla tego typu roszczeń[1427].

2. Zagadnienie odpowiedzialności ubezpieczyciela wobec poszkodowanego

2.1. Rozgraniczenie zakresu statutów

Problematyka transgranicznych wypadków drogowych jest ściśle powiązana z ochroną ubezpieczeniową wynikają z systemu komunikacyjnych ubezpieczeń obowiązkowych. Powoduje to, że na tle tych spraw często występuje złożony układ trójpodmiotowy mający deliktowo-kontraktowy charakter, na który składają się trzy dające się wyodrębnić stosunki prawne.

W tym kontekście, po pierwsze, wyróżnić należy stosunek prawny łączący poszkodowanego i ubezpieczonego sprawcę szkody, którego źródłem jest czyn niedozwolony i fakt wyrządzenia szkody wskutek zaistnienia wypadku drogowego. Po drugie, wskazać należy na stosunek prawny łączący zakład ubezpieczeń i ubezpieczonego sprawcę (ubezpieczającego) wywodzący się z faktu zawarcia umowy obowiązkowego ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej. Trzeci z nich to stosunek prawny zachodzący między ubezpieczycielem udzielającym ochrony sprawcy szkody a poszkodowanym. Ma on swoje źródło w przysługującym poszkodowanemu prawie wniesienia skargi bezpośrednio przeciwko ubezpieczycielowi.

Rozpatrując to zagadnienie z punktu widzenia prawa prywatnego międzynarodowego, stwierdzić należy, że każdy z wymienionych stosunków prawnych stanowi odrębną kwestię kolizyjnoprawną. Poszukiwanie prawa właściwego dla każdego z nich wiąże się z

[1426] D. Maśniak, *Właściwość prawa…*, s. 51.
[1427] Poniższe rozważania zostały ograniczone do ustalania prawa właściwego dla roszczeń skierowanych przez poszkodowanych. Poza obszarem rozważań pozostawiono kwestię prawa właściwego dla systemu regresów poszczególnych instytucji gwarancyjnych, gdyż tematyka ta dotyczy zasadniczo reguł funkcjonowania tych podmiotów, co pozostaje poza zakresem przedmiotowym niniejszej rozprawy.

koniecznością rozgraniczenia zakresu zastosowania poszczególnych statutów: statutu deliktowego, statutu umowy ubezpieczenia oraz statutu roszczenia bezpośredniego[1428].

Statut deliktowy, który był już przedmiotem pogłębionych rozważań, reguluje przede wszystkim takie kwestie, jak istnienie oraz treść zobowiązania bezpośredniego sprawcy (tj. odpowiedzialność sprawcy szkody względem poszkodowanego). Co szczególnie istotne, statut ten określi wysokość należnego poszkodowanemu odszkodowania[1429].

Statut kontraktowy odnosi się natomiast do praw i obowiązków stron umowy ubezpieczenia (stosunku prawnoubezpieczeniowego). Będzie więc rozstrzygać o przesłankach odpowiedzialności kontraktowej (w tym o ważności i wpływie na tę odpowiedzialność kontraktowych klauzul egzoneracyjnych), skutkach odpowiedzialności kontraktowej (przysługujących wierzycielowi uprawnieniach w związku z niewykonaniem lub nienależytym wykonaniem zobowiązania), istnieniu i treści wierzytelności ubezpieczonego z umowy, prawach i obowiązkach ubezpieczającego wobec zakładu ubezpieczeń (komu przysługuje roszczenie wobec zakładu ubezpieczeń o spełnienie świadczenia), a także o przesłankach ważności umowy. *Lex contractus* obejmować będzie także instytucję regresu nietypowego. Odnosić się więc będzie do stosunku między ubezpieczycielem a ubezpieczającym (ubezpieczonym)[1430].

Problematyka prawa właściwego dla umowy ubezpieczenia obowiązkowego oraz statutu ubezpieczeniowego była już omawiana w literaturze, więc nie będzie szczegółowo analizowana[1431]. W tym miejscu zasygnalizować jedynie należy, że statut umowy obowiązkowego ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej posiadaczy pojazdów mechanicznych wyznaczany jest na podstawie art. 7 ust. 4 rozp. Rzym I. Przepis określa reguły dodatkowe dotyczące umów ubezpieczenia, w przypadku których państwo członkowskie wprowadza obowiązek ubezpieczenia. Zgodnie z art. 7 ust. 4 lit. b) rozp. Rzym I na zasadzie odstępstwa od ust. 2 i 3 państwo członkowskie może postanowić, że umowa ubezpieczenia

[1428] M. Fras, K. Pacuła, *Umowa ubezpieczenia…*, s. 177; K. Ludwichowska, *Problematyka kolizyjna roszczeń…*, s. 132.
[1429] Zob. rozdział III, § 4 niniejszego opracowania.
[1430] M. Fras, K. Pacuła, *Umowa ubezpieczenia…*, s. 178; K. Ludwichowska, *Problematyka kolizyjna roszczeń…*, s. 133; M. Pazdan, *Zbieg odpowiedzialności…*, s. 286.
[1431] O prawie właściwym dla umowy ubezpieczenia obowiązkowego – zob. w szczególności M. Wałachowska, I. Dikovska, *Compulsory Insurance and the Applicable Law* [w:] M. Wałachowska, M. Fras, P. Marano (red.), *Insurance in Private International Law. Insurance and Reinsurance in Private International Law, Jurisdiction and Applicable Law. AIDA Europe Research Series on Insurance Law and Regulation, Vol. 11*, Cham 2024, s. 129-148; M. Fras, K. Pacuła, *Umowa ubezpieczenia…*, s. 141-197; E. Kowalewski, A. Bzdyń, *Prawo właściwe dla umów ubezpieczenia w świetle prawa polskiego na tle regulacji europejskich*, Wiad. Ubezp. 2012, no. 1, s. 47-67; M. Pilich, *Statut umów ubezpieczenia…*, s. 313-389; H. Heiss, *Insurance Contracts in Rome I: Another Recent Failure of the European Legislature*, YPIL 2008, Vol. 10, s. 261-283; N. Ciron, *op. cit.*, s. 365-376, nb 549-564.

podlega prawu państwa członkowskiego, które nakłada obowiązek ubezpieczenia. Z możliwości tej skorzystał polski ustawodawca ustanawiając w art. 29 ust. 1 polskiej ustawy p.p.m. z 2011 r. zasadę, że jeżeli prawo polskie przewiduje obowiązek ubezpieczenia, umowa takiego ubezpieczenia podlega prawu polskiemu. Natomiast w art. 29 ust. 2 p.p.m. z 2011 r. przewidziano, że jeżeli prawo państwa członkowskiego Europejskiego Obszaru Gospodarczego, które przewiduje obowiązek ubezpieczenia, każe dla umowy takiego ubezpieczenia stosować jako właściwe własne prawo, stosuje się to prawo[1432]. Należy mieć jednak na uwadze, że strony umowy ubezpieczenia mogą również dokonać wyboru prawa właściwego[1433].

Najbardziej problematyczne z punktu widzenia kolizyjnoprawnego jest zakwalifikowanie stosunku łączącego ubezpieczyciela oraz poszkodowanego, który wynika z przyznanego poszkodowanemu prawa wniesienia skargi bezpośrednio przeciwko zakładowi ubezpieczeń udzielającemu ochrony sprawcy szkody. W literaturze brak jest bowiem jednomyślności na tle poszukiwania prawa właściwego do oceny odpowiedzialności ubezpieczyciela względem poszkodowanego.

Z racji tego, że odpowiedzialność ubezpieczyciela ma charakter akcesoryjny w stosunku do odpowiedzialności sprawcy wypadku, ocena odpowiedzialności sprawcy wypadku względem poszkodowanego wywiera tym samym wpływ na rozstrzygnięcie zagadnienia odpowiedzialności ubezpieczyciela udzielającego temu sprawcy ochrony ubezpieczeniowej. Zakres odpowiedzialności sprawcy wypadku komunikacyjnego determinuje więc zakres odpowiedzialności ubezpieczyciela wobec poszkodowanego[1434]. W tym kontekście wskazuje się, że odpowiedzialność sprawcy wypadku stanowi kwestię wstępną dla odpowiedzialności ubezpieczyciela wobec poszkodowanego, którą z tej perspektywy uznać należy za kwestię główną[1435].

Jak wynika z przeprowadzonych rozważań, art. 9 konw. haskiej z 1971 r. oraz art. 18 rozp. Rzym II wskażą prawo właściwe jedynie dla kwestii wycinkowej, czyli dla dopuszczalności roszczenia bezpośredniego. Przyznanie możliwości skierowania *actionis*

[1432] A. Nowicka, *Art. 34* [w:] J. Poczobut (red.), *Prawo prywatne międzynarodowe…*, s. 610, nb 18.

[1433] Niezrozumiała jest więc konkluzja Sądu Okręgowego w Krakowie, który w swoim wyroku błędnie stwierdził, że klauzula wyboru prawa czeskiego zawarta w umowie ubezpieczenia nie jest wiążąca dla sądu, gdyż jest sprzeczna z art. 18 rozp. Rzym II. Sąd na podstawie art. 18 rozp. Rzym II błędnie przyjął właściwość prawa polskiego również dla umowy ubezpieczenia. Sprawa dotyczyła wypadku lotniczego i wynikających z niego roszczeń o zadośćuczynienie kierowanych przez polskich poszkodowanych w trybie *actionis directae* do czeskiego ubezpieczyciela sprawcy – zob. wyrok SO w Krakowie z 27.10.2016, I C 1694/13, LEX nr 2166276, cyt. za: Ł. Żarnowiec, *Komentarz do art. 18* [w:] M. Pazdan (red.), *Rozporządzenie (WE) Nr 864/2007…*, nb 7.

[1434] K. Pacuła, *Wybór prawa…*, s. 271.

[1435] K. Ludwichowska, *Problematyka kolizyjna roszczeń…*, s. 127.

directae na podstawie prawa wskazanego przez art. 9 konw. haskiej z 1971 r. lub art. 18 rozp. Rzym II nie ma wpływu na istnienie lub zakres zobowiązania ubezpieczyciela. Potwierdza to orzeczenie TS w sprawie *Prüller-Frey*, w którym wskazano, że art. 18 rozp. Rzym II nie stanowi normy kolizyjnej służącej wskazaniu prawa właściwego dla określenia obowiązku ciążącego na ubezpieczycielu lub na ubezpieczonym zgodnie z umową ubezpieczenia. Przepis ten ogranicza się jedynie do umożliwienia wniesienia powództwa bezpośredniego w przypadku, gdy taka możliwość istnieje w oparciu o jedno z praw, które artykuł ten wskazuje[1436]. Szczególnie istotne jest więc odróżnienie kwestii dopuszczalności *actionis directae* od kwestii prawa właściwego do oceny odpowiedzialności ubezpieczyciela[1437].

Jak wskazuje się w literaturze, kolizyjnoprawna ocena stosunku łączącego poszkodowanego i zakład ubezpieczeń (tj. kwestia oceny odpowiedzialności ubezpieczyciela wobec poszkodowanego) zależy od kwalifikacji skargi bezpośredniej[1438]. W tym kontekście prezentowane są zasadniczo dwa zapatrywania. Pierwszy pogląd zakłada, że ocena odpowiedzialności ubezpieczyciela względem poszkodowanego powinna być dokonywana w oparciu o statut kontraktowy umowy ubezpieczenia. Drugie ze stanowisk bazuje na przekonaniu, że w tym zakresie za miarodajne należy uznać wskazania statutu deliktowego, o ile poszkodowany kieruje roszczenie względem ubezpieczyciela w związku z czynem niedozwolonym, którego dopuścił się sprawca objęty ochroną ubezpieczeniową[1439].

2.2. Kwalifikacja roszczenia bezpośredniego

Zagadnienie kwalifikacji stosunku łączącego poszkodowanego i ubezpieczyciela jest problematyczne, gdyż skarga bezpośrednia jest roszczeniem o „podwójnej deliktowo-kontraktowej naturze”[1440]. Posiada zarówno „cechy roszczenia przysługującego poszkodowanemu względem sprawcy szkody, jak i roszczenia ubezpieczonego, które wynika z umowy ubezpieczenia”[1441].

W literaturze przedmiotu wskazuje się, że choć umieszczenie przepisów odnoszących się do skargi bezpośredniej w regulacjach z zakresu odpowiedzialności deliktowej, tj. w art. 9 konw. haskiej z 1971 r. oraz art. 18 rozp. Rzym II „załagodziło nieco omawiany problem”, to

[1436] Wyrok ws. *Prüller-Frey*, pkt 40-41.
[1437] K. Pacuła, *Roszczenie bezpośrednie…*, s. 117; L. Merrett, *Direct Action* [w:] J. Basedow, G. Rühl, F. Ferrari, P. de Miguel Asensio (red.), *Encyclopedia of Private International Law*, s. 535-536.
[1438] K. Ludwichowska, *Problematyka kolizyjna roszczeń…*, s. 128.
[1439] K. Pacuła, *Wybór prawa…*, s. 271-272.
[1440] M. Fras, *Kolizyjnoprawna problematyka umów ubezpieczenia…*, s. 17.
[1441] K. Pacuła, *Roszczenie bezpośrednie…*, s. 118.

nie przesądziło jednak jednoznacznie o ostatecznej kwalifikacji tej instytucji[1442]. Należy mieć również na uwadze, że wymóg przyjęcia kwalifikacji autonomicznej pojęć sprawia, że pojęcie to na tle art. 18 rozp. Rzym II musi być interpretowane niezależnie od znaczenia przyjętego w prawie krajowym[1443]. Jednoznaczniej odpowiedzi nie daje również analiza komparatystyczna prawa materialnego poszczególnych porządków prawnych. Doktryna angielska zasadniczo przyjmowała, że jest to roszczenie natury kontraktowej. Natomiast autorzy kontynentalni, w szczególności przedstawiciele doktryny niemieckiej, kwalifikują to roszczenie jako deliktowe[1444].

Za przyjęciem kwalifikacji kontraktowej roszczenia bezpośredniego może przemawiać to, że obowiązek świadczenia ubezpieczyciela na rzecz poszkodowanego wynika z uprzedniego zawarcia umowy ubezpieczyciela przez sprawcę wypadku. Niemiej jednak niektóry autorzy zauważają, że przyjęcie kwalifikacji kontraktowej oznaczałoby, że skarga bezpośrednia nie mieści się w zakresie przedmiotowym regulacji wskazujących prawo właściwe dla odpowiedzialności deliktowej[1445].

Z kolei deliktowa kwalifikacja *actionis directae* może być uzasadniona tym, że poszkodowanego z ubezpieczycielem łączy jedynie zobowiązanie pozaumowne, gdyż nie jest on stroną umowy ubezpieczenia. Zwolennicy kwalifikacji deliktowej skargi bezpośredniej wskazują również na to, że przesłanki i zakres odpowiedzialności ubezpieczyciela są pochodną odpowiedzialności ubezpieczonego wobec poszkodowanego. Oznacza to, że odpowiedzialność ubezpieczyciela wobec poszkodowanego powinna być określana na podstawie statutu deliktowego, tj. prawa właściwego do oceny odpowiedzialności samego sprawcy[1446]. Literatura przedmiotu dostarcza również przykładów z orzecznictwa niektórych państw członkowskich ilustrujących tendencję do oceny odpowiedzialności ubezpieczyciela według statutu deliktowego. Przykładowo, zapatrywanie to występuje w judykaturze francuskiej, niemieckiej, włoskiej[1447]. Również judykatura polska zasadniczo dokonuje oceny odpowiedzialności nie

[1442] L. Merrett, *Direct Action* [w:] J. Basedow, G. Rühl, F. Ferrari, P. de Miguel Asensio (red.), *Encyclopedia of Private International Law*, s. 535; M. Altenkirch, art. 18 [w:] P. Huber (red), Rome II Regulation. Pocket Commentary, Munich 2011, s. 375, nb 1; H. Heiss, *Art. 18* [w:] U. Mangus, P. Mankowski (red.), *Rome II Regulation…*, s. 589, nb 12; R. Plender, M. Wilderspin, *The European Private International Law…*, s. 783, nb 28-010.

[1443] K. Pacuła, *Roszczenie bezpośrednie…*, s. 118.

[1444] M. Altenkirch, *Art. 18* [w:] P. Huber (red.), *Rome II Regulation…*, s. 375, nb 1; R. Plender, M. Wilderspin, *The European Private International Law…*, s. 779, nb 28-002.

[1445] Tak na tle rozp. Rzym II A. Dickinson, *The Rome II Regulation…*, s. 613, nb 14.97; na tle know. haskiej z 1971 r. Ch.S. Armstrong, *op. cit.*, s. 89.

[1446] R. Dayant, *Glosa do wyroku Cour de cassation z 2.10.1984*, JDI 1985, no. 3, s. 677-678; K. Pacuła, *Roszczenie bezpośrednie…*, s. 118-119; M. Pilich, *Statut umów ubezpieczenia…*, s. 383; D. Maśniak, *Transgraniczny system ochrony…*, s. 343–344.

[1447] K. Pacuła, *Roszczenie bezpośrednie…*, s. 118-119 i cytowana tam literatura i orzecznictwo.

tylko sprawcy wypadku, ale również jego ubezpieczyciela, przeciwko któremu poszkodowany występuje z roszczeniem bezpośrednim na podstawie norm wywodzących się ze statutu deliktowego[1448]. Przede wszystkim jednak, akceptacja tego poglądu oznacza, jak wskazuje D. Maśniak przyjęcie „jednolitych zasad ustalania właściwego prawa dla roszczeń przysługujących poszkodowanemu w wypadku drogowym bez względu na to, czy są kierowane do sprawcy wypadku, czy bezpośrednio do jego ubezpieczyciela odpowiedzialności cywilnej"[1449].

W celu wyznaczenia granicy między zobowiązaniami umownymi i pozaumownymi wynikającymi z wypadków drogowych, odnieść należy się do wyroku TS w sprawach połączonych *ERGO Insurance i Gjensidige Baltic*. W orzeczeniu stwierdzono, że istnienie oraz zakres obowiązku naprawienia szkody poniesionej przez poszkodowanych zależą przede wszystkim od wyników ustaleń dotyczących wypadków drogowych, których następstwem są omawiane szkody. Owe ustalenia, dotyczące czynu niedozwolonego, są niezależne od stosunku umownego, jaki istnieje między ubezpieczycielami a ubezpieczonymi. Oznacza to, że zakres (treść) obowiązku wypłaty odszkodowania, musi być określany przez prawo właściwe dla czynu niedozwolonego, a nie prawo właściwe dla umowy ubezpieczenia[1450]. Powyższe jest zbieżne z przytaczanym już stanowiskiem wyrażanym w literaturze, że zakres odpowiedzialności sprawcy wypadku w stosunku do poszkodowanego, który jest oceniany na podstawie prawa właściwego dla zobowiązania pozaumownego, stanowi kwestię wstępną dla odpowiedzialności ubezpieczyciela względem poszkodowanego[1451]. Jednocześnie, zgodnie ze stanowiskiem TS wyrażonym w omawianym wyroku obowiązek naprawienia przez ubezpieczyciela szkody poniesionej przez poszkodowanego ma swoje źródło nie w samej szkodzie, ale w umowie wiążącej go z ubezpieczonym, który odpowiada za jej wyrządzenie[1452]. Tak więc ocena samego istnienia obowiązku odszkodowawczego ubezpieczyciela w stosunku do poszkodowanego podlega prawu właściwemu dla umowy ubezpieczenia[1453].

Pogląd o ocenie odpowiedzialności ubezpieczyciela wobec poszkodowanego w oparciu o wskazania statutu deliktowego wyrażono również w wyroku TS w sprawie *da Silva Martins*. W wyroku wskazano bowiem, że prawo właściwe dla odpowiedzialności ubezpieczyciela

[1448] J. Pazdan, M.-A. Zachariasiewicz, M. Pazdan, M. Świerczyński, M. Zachariasiewicz, W. Kurowski, K. Pacuła, *Uwagi o uregulowaniach…*, s. 83-84; K. Pacuła, *Roszczenie bezpośrednie…*, s. 118-119 i cytowana tam literatura i orzecznictwo.
[1449] D. Maśniak, *Transgraniczny system ochrony…*, s. 343.
[1450] Wyrok ws. *ERGO Insurance i Gjensidige Baltic*, pkt 48.
[1451] K. Pacuła, *Wybór prawa…*, s. 272.
[1452] Wyrok ws. *ERGO Insurance i Gjensidige Baltic*, pkt 54-55.
[1453] K. Pacuła, *Wybór prawa…*, s. 272.

określają normy rozp. Rzym II, czyli prawo właściwe dla odpowiedzialności sprawcy wypadku[1454].

2.3. Prawo właściwe do oceny odpowiedzialności ubezpieczyciela w stosunku do poszkodowanego

W świetle przeprowadzonych rozważań należy opowiedzieć się za przyjęciem deliktowej kwalifikacji roszczenia skierowanego do ubezpieczyciela. Przyjęcie takiego rozumowania oznacza, z jednej strony, że ocena samego istnienia obowiązku odszkodowawczego ubezpieczyciela, a więc obowiązek zapewnienia ochrony ubezpieczeniowej (zakres pokrycia w ramach ochrony ubezpieczeniowej zapewnionej ubezpieczonemu sprawcy) są określane przez prawo właściwe dla umowy ubezpieczenia (*lex contractus*). Z drugiej strony, zakres obowiązku odszkodowawczego ubezpieczyciela w stosunku do poszkodowanego jest regulowany przez prawo właściwe dla roszczeń poszkodowanego wobec bezpośredniego sprawcy szkody korzystającego z ochrony ubezpieczeniowej[1455]. Oznacza to również, że zakres ochrony ubezpieczeniowej (definicja ubezpieczonego ryzyka, wyłączenia, zdarzenia objęte ubezpieczeniem etc.), jak również wysokość pokrycia ubezpieczeniowego (suma ubezpieczenia) podlegają wyłącznie prawu właściwemu dla umowy ubezpieczenia. Natomiast zakres (treść) obowiązku odszkodowawczego ubezpieczyciela jest określany wyłącznie przez prawo właściwe dla odpowiedzialności sprawcy[1456]. Innymi słowy: prawo właściwe dla zobowiązania pozaumownego reguluje kwestię, czy i od kogo poszkodowany jest uprawniony do odszkodowania. Natomiast, prawo właściwe dla umowy ubezpieczenia określa, czy ubezpieczyciel odpowiedzialności cywilnej jest zobowiązany do wypłaty odszkodowania stronie poszkodowanej[1457].

Deliktowa kwalifikacja roszczenia bezpośredniego nie sprawia jednak, że ubezpieczyciel pozbawiony jest możliwości umownego ograniczenia swojej odpowiedzialności[1458]. Jak wskazano, zakres udzielanej ochrony przez ubezpieczyciela wynika z umowy ubezpieczenia. Wysokość odszkodowania limitowana jest więc sumą gwarancyjną[1459], która mimo częściowej harmonizacji przepisami dyrektyw komunikacyjnych

[1454] Wyrok ws. *da Silva Martins*, pkt 32-35; G. Garriga Suau, *Actio Directa…*, s. 397-398.
[1455] T. Graziano, *Cross-border traffic accidents…*, s. 28.
[1456] H. Heiss, *Art. 18* [w:] U. Mangus, P. Mankowski (red.), *Rome II Regulation…*, s. 599, nb 41; P. Gruber, *Art. 18* [w:] G.-P. Calliess, M. Renner (red.), *Rome Regulations…*, s. 820, nb 28. Zob. również wyrok ws. *Prüller-Frey*, pkt 40.
[1457] L. De Baere, F. Blees, *op. cit.*, s. 379-381.
[1458] K. Pacuła, *Roszczenie bezpośrednie…*, s. 119-120.
[1459] M. Orlicki, J. Pokrzywniak, A. Raczyński, *Obowiązkowe ubezpieczenie…*, s. 93.

wciąż może różnić się w poszczególnych państwach. Niemniej jednak dzięki wprowadzeniu mechanizmów Systemu Zielonej Karty i systemu unijnych dyrektyw komunikacyjnych różnice te nie odgrywają już tak doniosłej roli, wskutek uzgodnienia jednolitych zasad ustalenia wysokości pokrycia ubezpieczeniowego.

3. Koordynacja prawa właściwego dla odpowiedzialności i prawa właściwego dla umowy ubezpieczenia w ramach Systemu Zielonej Karty i systemu unijnych dyrektyw komunikacyjnych

Ustalanie wysokości pokrycia ubezpieczeniowego odgrywa szczególną rolę w kontekście różnic w poziomie ochrony ubezpieczeniowej, tj. wysokości minimalnej sumy gwarancyjnej, obowiązującej w poszczególnych państwach[1460]. Należy więc określić, w jaki sposób System Zielonej Karty i system unijnych dyrektyw komunikacyjnych koordynują prawo właściwe dla odpowiedzialności sprawcy (wskazujące wysokość należnego odszkodowania) i prawo właściwe dla umowy ubezpieczenia (wskazujące granice odpowiedzialności ubezpieczyciela).

Gwarancje w obrębie Systemu Zielonej Karty oparte są na zasadzie, zgodnie z którą kierowca w momencie przekraczania granicy korzysta z ochrony ubezpieczeniowej (ang. *cover*) spełniającej wymogi przepisów dotyczących obowiązkowych ubezpieczeń komunikacyjnych obowiązujących w odwiedzanym kraju[1461]. Stąd w doktrynie francuskiej mówi się o „pływającym ubezpieczeniu" (fr. *l'assurance « flottante »*)[1462]. Powyższe najlepiej zobrazować konkretnym przykładem. W momencie wjazdu belgijskiego kierowcy na terytorium Portugalii, jego pojazd będzie objęty obowiązkowym ubezpieczeniem odpowiedzialności cywilnej obowiązującym w odwiedzającym państwie, niezależnie od wymogów obowiązujących w Belgii, czyli kraju pochodzenia. Ta sama zasada będzie oczywiście obowiązywać w odwrotnej sytuacji, czyli w przypadku portugalskiego kierowcy podróżującego do Belgii. Należy wskazać, że minimalna kwota ubezpieczenia obowiązująca w Portugalii w odniesieniu do szkód na osobie wynosi 6 450 000 EUR. Natomiast Belgia jest przykładem państwa, w którym brak jest ograniczeń w tym zakresie. Oznacza to, że gdy portugalski kierowca wjedzie na terytorium Belgii, zastosowanie w stosunku do niego będzie

[1460] Zestawienie minimalnej wysokości pokrycia ubezpieczeniowego w poszczególnych państwach Systemu Zielonej Karty: https://www.cobx.org/sites/default/files/2023-06/MinimumAmountOfCoverage-2023-05-22.pdf (dostęp: 14.04.2025).
[1461] L. De Baere, F. Blees, *op. cit.*, s. 55.
[1462] J. Landel, L. Namin, *Manuel de l'assurance automobile*, wyd. 4, Paris 2008, s. 192; N. Ciron, *op. cit.*, s. 378, nb 569.

miał „belgijski poziom" ochrony ubezpieczeniowej, który jest znacznie wyższy od ochrony przewidzianej w kraju jego pochodzenia. W sytuacji zaistnienia wypadku drogowego na terenie Belgii z udziałem kierowcy z Portugalii, skorzysta on z nieograniczonej ochrony ubezpieczeniowej dotyczącej szkód na osobie. Poszkodowani w spowodowanym przez niego wypadku mającym miejsce na terenie Belgii nie będą podlegali ograniczeniom ochrony ubezpieczeniowej obowiązującym w Portugalii i będą korzystali z nieograniczonej ochrony zgodnie z wymogami prawa belgijskiego[1463].

Należy mieć jednak na uwadze, że możliwa jest przecież sytuacja odwrotna, tj. taka, w której obowiązkowa ochrona ubezpieczeniowa w kraju wypadku jest niższa niż ochrona ubezpieczeniowa w kraju pochodzenia pojazdu. Trzeba więc ustalić, co sytuacji, gdy szkoda wyrządzona w odwiedzanym kraju (będącym równocześnie miejscem wypadku) będzie wyższa niż minimalna obowiązująca tam ochrona. W takim przypadku biuro narodowe państwa miejsca wypadku jest zobowiązane powiadomić ubezpieczyciela pojazdu o części szkody, która przekracza limity obowiązujące w państwie wypadku. W tym kontekście szczególne znaczenie ma art. 3 ust. 5 Reg. Wewn., zgodnie z którym biuro narodowe ma możliwość pokrycia roszczenia poszkodowanego w części przekraczającej warunki lub limity przewidziane przez prawo obowiązujące w państwie miejsca wypadku, jeżeli warunki ubezpieczenia w kraju pochodzenia pojazdu są korzystniejsze[1464]. Biuro konsultuje się wówczas z ubezpieczycielem w kwestii tej części roszczenia, która przekracza te warunki lub limity. Aby zobrazować tę zależność przedstawić można następującą sytuację. Minimalna kwota ubezpieczenia za szkody na osobie obowiązująca w Azerbejdżanie wynosi obecnie 5 000 AZN (manatów azerbejdżańskich) na poszkodowanego, co odpowiada około 2 654 EUR. Z kolei we Francji brak jest ograniczeń co do kwoty ubezpieczenia w przypadku szkód na osobie. W przypadku, gdy francuski kierowca przekroczy azerską granicę korzysta on z obowiązkowego ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej obowiązującego w Azerbejdżanie. Jeżeli więc francuski pojazd spowoduje wypadek drogowy, w którym obywatele Azerbejdżanu doznają szkód na osobie, której łączna kwota szacowana jest na około 50 000 EUR, azerskie biuro narodowe będzie musiało skonsultować się z francuskim biurem narodowym w celu ustalenia, czy przy wypłacie odszkodowania można wziąć pod uwagę wyższą ochronę ubezpieczeniową obowiązującą we Francji[1465].

[1463] Analogiczny przykład – zob. L. De Baere, F. Blees, *op. cit.*, s. 55.
[1464] K. Ludwichowska, *Problematyka kolizyjna roszczeń…*, s. 135; L. De Baere, F. Blees, *op. cit.*, s. 55-56, s. 95.
[1465] Analogiczny przykład – zob. L. De Baere, F. Blees, *op. cit.*, s. 95.

Wskazać jednak należy, że zgoda ubezpieczyciela nie jest wymagana, jeżeli prawo mające zastosowanie nakłada na biuro obowiązek uwzględnienia gwarancji umownych przekraczających takie limity i warunki przewidziane prawem odnoszącym się do ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej w związku z używaniem pojazdów mechanicznych w kraju wypadku. Zastosowanie mają więc regulacje korzystniejsze dla poszkodowanego[1466]. Przykładem takiej sytuacji jest wypadek mający miejsce w państwie członkowskim dotyczący pojazdu normalnie przebywającego w innym państwie członkowskim. Powyższa zasada wynika z art. 14 lit. b) dyr. 2009/103/WE. Na podstawie tego przepisu w takim przypadku ochrona ubezpieczeniowa jest zapewniana przez państwo członkowskie wypadku, chyba że obowiązkowa ochrona ubezpieczeniowa w państwie członkowskim, w którym pojazd ma zwykłe miejsce postoju, jest wyższa. Biuro państwa członkowskiego, w którym miał miejsce wypadek, nie jest więc zobowiązane do ubiegania się o zezwolenie na uwzględnienie wyższej ochrony ubezpieczeniowej[1467].

4. Prawo właściwe dla roszczeń wynikających z wypadku drogowego, który miał miejsce w państwie zamieszkania poszkodowanego spowodowanego przez pojazd zagraniczny (System Zielonej Karty)

Poszkodowany w wypadku drogowym spowodowanym przez ruch pojazdu zagranicznego (tj. zarejestrowanego i ubezpieczonego za granicą), do którego doszło w państwie jego zamieszkania, korzystać będzie z ochrony przewidzianej w ramach Systemu Zielonej Karty. Oznacza to, że w celu zaspokojenia roszczeń wynikających z tego zdarzenia, obok możliwości dochodzenia roszczenia bezpośrednio od sprawcy lub jego ubezpieczyciela może skorzystać z innej możliwości, zgłaszając się do biura narodowego w państwie swojego miejsca zamieszkania.

Procedura zaspakajania roszczeń przez biuro narodowe kraju zamieszkana poszkodowanego została uregulowana w art. 3 Reg. Wewn. Stanowi on, że biuro jest upoważnione do polubownego uregulowania każdego roszczenia lub do przyjmowania wezwań w postępowaniu pozasądowym lub sądowym, które może pociągnąć za sobą zapłatę

[1466] Por. art. 128 ustawy o ubezp. obow. z 2003 r., który dotyczy sytuacji, gdy PBUK działa jako biuro gwarancyjne wobec zagranicznych biur narodowych oraz wobec organów odszkodowawczych. Stanowi on, że likwidacja szkód w przypadkach, o których mowa w art. 124 ustawy, następuje zgodnie z przepisami prawa właściwego dla miejsca zdarzenia. Ponadto, za szkody, o których mowa w art. 124, Biuro odpowiada do wysokości sumy gwarancyjnej określonej zgodnie z przepisami prawa właściwego dla miejsca zdarzenia, a jeżeli suma gwarancyjna określona w umowie ubezpieczenia OC sprawcy szkody jest wyższa, do wysokości tej sumy. Zob. również wyrok SO w Sieradzu z 6.03.2019, I Ca 472/18, LEX nr 2665692.

[1467] L. De Baere, F. Blees, *op. cit.*, s. 95.

odszkodowania[1468]. Regulamin Wewnętrzny przewiduje ponadto, że roszczenie może zostać przekazane do opracowania i uregulowania przez korespondenta, jeżeli w trakcie badania roszczenia zostanie stwierdzone, że został on ustanowiony przez ubezpieczyciela pojazdu w państwie, w którym doszło do zdarzenia[1469]. Po zaspokojeniu roszczeń poszkodowanego biuro narodowe (pełniące rolę biura gestyjnego) działające w miejscu wypadku, które jest jednocześnie miejscem zamieszkania poszkodowanego, zwróci się do biura narodowego (pełniącego rolę biura gwarancyjnego) działającego w państwie miejsca rejestracji pojazdu z roszczeniem zwrotnym o zwrot poniesionych wydatków. Funkcjonowanie biur narodowych w oparciu o system regresów sprawia, że ekonomiczne skutki likwidacji szkód, w tym świadczeń odszkodowawczych ponoszone przez biuro narodowe państwa miejsca zamieszkania poszkodowanego jedynie tymczasowo[1470]. W Polsce rolę biura narodowego pełni Polskie Biuro Ubezpieczycieli Komunikacyjnych[1471].

Należy więc rozważyć jak powyższy mechanizm przedstawia się z punktu widzenia prawa kolizyjnego. W tym kontekście istotny jest art. 3 ust. 4 Reg. Wewn.[1472], który stanowi, że wszystkie roszczenia są opracowywane przez biuro z całkowitą autonomią, zgodnie z przepisami prawnymi mającymi zastosowanie w kraju wypadku, odnoszącymi się do odpowiedzialności, odszkodowania dla stron poszkodowanych i obowiązkowego ubezpieczenia, w najlepiej pojętym interesie ubezpieczyciela, który wydał Zielona Kartę lub polisę ubezpieczeniową, lub, jeżeli jest to właściwe, zainteresowanego biura. Stanowi on również, że biuro jest wyłącznie kompetentne we wszystkich sprawach dotyczących interpretacji prawa mającego zastosowanie w państwie wypadku (nawet wówczas, gdy odsyła ono do przepisów prawnych mających zastosowanie w innym państwie) i regulacji roszczenia[1473]. Należy nadmienić, że te same zasady postępowania tyczą się korespondenta. Podmiot ten również ma obowiązek opracowywania roszczeń zgodnie z przepisami prawnymi mającymi zastosowanie w kraju wypadku. Korespondent działa w imieniu biura, które go zatwierdziło i w interesie ubezpieczyciela, który prosił o jego zatwierdzenie[1474].

Powyższe nie oznacza jednak, że w art. 3 ust. 4 Reg. Wewn. zawarto normę kolizyjną określającej prawo właściwe dla odpowiedzialności deliktowej, która posługuje się łącznikiem

[1468] Art. 3 ust. 3 Reg. Wewn.
[1469] Art. 3 ust. 1 oraz art. 4 Reg. Wewn.
[1470] Szerzej o systemie wzajemnych rozliczeń między biurami – zob. D. Maśniak, *Transgraniczny system ochrony…*, s. 301-305.
[1471] Art. 122 ust. 1 pkt 3 i 4 ustawy o ubezp. obow. z 2003 r.
[1472] D. Maśniak, *Transgraniczny system ochrony…*, s. 336-338.
[1473] Art. 3 ust. 4 Reg. Wewn.
[1474] Art. 4 ust. 4 Reg. Wewn.

legis loci accidentii. Przepisy prawne mające zastosowanie w kraju wypadku w rozumieniu omawianego artykułu odnoszą się do prawa miejsca zdarzenia nie wyłączając obowiązujących tam norm kolizyjnych. Prawo właściwe dla odpowiedzialności cywilnej zostanie więc wskazane na podstawie odpowiednich norm kolizyjnych obowiązujących w kraju wypadku. W literaturze przedmiotu podkreśla się więc spójność Systemu Zielonej Karty z systemem przepisów prawa prywatnego międzynarodowego[1475]. Jak wskazuje M. Fras, nie stanowi on więc „alternatywnej strategii dla prawnokolizyjnych rozwiązań problematyki odszkodowania w wypadkach komunikacyjnych"[1476]. Na kwestię dopasowania Systemu Zielonej Karty z przepisami kolizyjnymi zwracano także uwagę w raporcie wyjaśniającym do konw. haskiej z 1971 r.[1477] Mając na uwadze treść obowiązujących norm kolizyjnych stwierdzić należy, że zasadniczo prawem właściwym dla świadczeń przyznawanych przez biuro narodowe w sytuacji wypadku z udziałem zagranicznego kierowcy będzie prawo miejsca wypadku, które będzie zbieżne z prawem miejsca siedziby biura narodowego obsługującego roszczenie[1478].

5. Prawo właściwe dla roszczeń wynikających z wypadku drogowego mającego miejsce poza państwem zamieszkania poszkodowanego (System Czwartej Dyrektywy Komunikacyjnej)

5.1. Uwagi o charakterze ogólnym

W przypadku zaistnienia wypadku drogowego spowodowanego ruchem pojazdu zagranicznego (tj. ubezpieczonego i zarejestrowanego za granicą), do którego doszło w jednym z państw Europejskiego Obszaru Gospodarczego, niebędącego jednak państwem miejsca zamieszkania poszkodowanego, ofiara wypadku w celu dochodzenia swoich roszczeń

[1475] M. Wichtowski, *Wybrane aspekty praktycznej ochrony konsumenta…*, s. 57; K. Ludwichowska, *Problematyka kolizyjna roszczeń…*, s. 135; M. Orlicki, J. Pokrzywniak, A. Raczyński, *Obowiązkowe ubezpieczenie…*, s. 166-168.
[1476] M. Fras, *Kolizyjnoprawna problematyka umów ubezpieczenia…*, s. 20.
[1477] E. Essén, *Raport wyjaśniający*, s. 9; Y. Loussouarn, *La convention de La Haye…*, s. 6 pkt 4.
[1478] L. De Baere, F. Blees, *op. cit.*, s. 178. Por. art. 127 ustawy o ubezp. obow. z 2003 r. (dawny art. 135 ustawy – zob. Ustawa z dnia 19 sierpnia 2011 r. zmieniająca ustawę o ubezpieczeniach obowiązkowych, Ubezpieczeniowym Funduszu Gwarancyjnym i Polskim Biurze Ubezpieczycieli Komunikacyjnych oraz niektórych innych ustaw, Dz. U. z 2011 r. Nr 205, poz. 1210 ze zm.) dotyczący sytuacji, gdy PBUK działa jako biuro gestyjne. Przepis stanowi, że likwidacja szkód w przypadkach, o których mowa w art. 123 ustawy, następuje na zasadach określonych w art. 14 ust. 1-3 oraz przepisach rozdziału 2, chyba że umowa międzynarodowa, której stroną jest Rzeczpospolita Polska stanowi inaczej. W kwestii likwidacji szkód przez PBUK w oparciu o przepisy polskiej ustawy – zob. między innymi wyrok SO w Sieradzu z 29.08.2018, I Ca 324/18, LEX nr 2552918 oraz wyrok SO w Elblągu z 25.03.2015, I Ca 85/15, LEX nr 1830071, wyrok SR w Szczecinie z 13.06.2023, III C 23/22, LEX nr 3590115 – zob. M.P. Ziemiak, *Komentarz do art. 127* [w:] G. Dybała, K. Szpyt (red.), *Ustawa o ubezpieczeniach obowiązkowych, Ubezpieczeniowym Funduszu Gwarancyjnym i Polskim Biurze Ubezpieczycieli Komunikacyjnych. Komentarz*, Warszawa 2022, dostęp LEX/el., pkt 1-3.

korzystać będzie z tzw. Systemu Czwartej Dyrektywy Komunikacyjnej[1479]. Mechanizm ten umożliwia skierowanie roszczenia do podmiotu znajdującego się w państwie zamieszkania poszkodowanego. Należy więc ustalić jaka jest relacja mechanizmu chroniącego tzw. „ofiary odwiedzające" (ang. *visiting victims*) oraz obowiązujących norm prawa prywatnego międzynarodowego.

5.2. Prawo właściwe w przypadku skierowania roszczenia do reprezentanta ds. roszczeń

Poszkodowany będący „ofiarą odwiedzającą" może skorzystać z możliwości skierowania roszczenia do zakładu ubezpieczeń sprawcy szkody za pośrednictwem wyznaczonego w państwie jego zamieszkania reprezentanta ds. roszczeń[1480]. Podmiot ten rozpocząć może działanie nie tylko na wniosek złożony przez poszkodowanego (uprawnionego), ale również na wniosek zakładu ubezpieczeń, którego jest reprezentantem, w przypadku, gdy poszkodowany skierował roszczenie bezpośrednio do zakładu ubezpieczeń.

Reprezentant ds. roszczeń ma za zadanie dokonać rekompensaty szkód spowodowanych przez pojazd objęty ochroną ubezpieczeniową przez reprezentowany zakład ubezpieczeń. Podejmuje on czynności faktyczne i prawne w procesie likwidacji roszczeń mające na celu ustalenie, czy świadczenie jest należne, a jeśli tak to w jakiej wysokości. W dalszej kolejności przeprowadza czynności związane z jego wypłatą. Reprezentant lub ubezpieczyciel (w przypadku, gdy roszczenie skierowano bezpośrednio do niego) mają trzy miesiące od dnia zgłoszenia roszczenia na zajęcie stanowiska w sprawie[1481].

W kontekście zasad dotyczących ustalania prawa właściwego w przypadku skierowania roszczenia do reprezentanta, konieczne jest rozważenie relacji tego podmiotu oraz zakładu ubezpieczeń. Jak wskazuje się w literaturze przedmiotu, reprezentant jest jedynie pośrednikiem czy też dodatkowym ogniwem, do którego ze swoim roszczeniem może się zwrócić poszkodowany. Działa on jako przedstawiciel w zakresie dokonywanych czynności prawnych, a jego umocowanie do podejmowania czynności wynika z udzielonego pełnomocnictwa przez zakład ubezpieczeń[1482]. Reprezentant nie wstępuje w jego miejsce, gdyż w dalszym ciągu to ubezpieczyciel pozostaje dłużnikiem zobowiązanym do naprawienia szkody[1483].

[1479] Powyższa nazwa przyjęła się już w literaturze przedmiotu – zob. np. D. Maśniak, *Właściwość prawa…*, s. 57; M. Orlicki, J. Pokrzywniak, A. Raczyński, *Obowiązkowe ubezpieczenie…*, s. 169; N. Ciron, *op. cit.*, s. 99, nb 147.
[1480] Przepisy odnoszące się do tego podmiotu uregulowano w art. 21 dyr. 2009/103/WE zatytułowanym „Przedstawiciele wyznaczeni do rozpatrywania i zaspokajania roszczeń".
[1481] D. Maśniak, *Transgraniczny system ochrony…*, s. 305-306.
[1482] L. De Baere, F. Blees, *op. cit.*, s. 202.
[1483] D. Maśniak, *Transgraniczny system ochrony…*, s. 311.

Ponadto przepisy dyrektywy stanowią wprost, że ustanowienie i działalność reprezentanta nie naruszają przepisów jurysdykcyjnych, tj. nie są traktowane jako otwarcie oddziału czy przedstawicielstwa, które uzasadniałoby jurysdykcję sądów państwa powołania reprezentanta[1484]. Przyjmuje się, że podmiot ten nie dysponuje bierną legitymacją procesową, więc nie może zostać pozwany w sprawie dotyczącej roszczeń z wypadku drogowego, które są objęte odpowiedzialnością odszkodowawczą reprezentowanego zakładu ubezpieczeń[1485]. Zgodnie z obowiązującymi przepisami jurysdykcyjnymi poszkodowany ma możliwość dochodzenia roszczeń kierując powództwo bezpośrednio do zagranicznego zakładu ubezpieczeń przed sąd państwa, w którym ma on swoje miejsce zamieszkania. Stąd też w literaturze wskazuje się na możliwość rozszerzenia pełnomocnictwa udzielonego reprezentantowi o reprezentowanie zakładu ubezpieczeń przed sądami miejsca państwa działalności reprezentanta[1486].

Mając na uwadze powyższe stwierdzić należy, że w przypadku skierowania roszczenia przez poszkodowanego do reprezentanta ds. roszczeń miarodajną normą kolizyjną będzie norma wskazująca prawo właściwe dla stosunku między ubezpieczycielem sprawcy szkody a poszkodowanym[1487]. Skierowanie roszczenia do reprezentanta ds. roszczeń powoduje, że zastosowanie będą miały przepisy kolizyjne obowiązujące w państwie jego działalności, które jest również miejscem zwykłego pobytu poszkodowanego[1488].

5.3. Prawo właściwe w przypadku skierowania roszczenia do organu odszkodowawczego

W określonych sytuacjach poszkodowany może zgłosić swoje roszczenie do organu odszkodowawczego. Przypomnieć należy, że podmiot ten przystępuje do rozpatrzenia sprawy

---

[1484] Obecnie art. 21 ust. 6 dyr. 2009/103/WE – zob. S. Bariatti, *Jurisdiction in Matters Relating to Insurance* [w:] A. Dickinson, E. Lein (red.), *The Brussels I Regulation Recast*, s. 201, nb 5.17.

[1485] D. Maśniak, *Transgraniczny system ochrony…*, s. 311; A. Majerska, A. Sowa, *Ubezpieczenie…*, pkt 11.2. Powyższe stanowisko było wielokrotnie potwierdzane w orzecznictwie – zob. np. wyrok SR w Sopocie z 13.05.2022, I C 257/20, LEX nr 3391763 oraz wyrok SO w Łodzi z 9.07.2018, II C 1208/15, LEX nr 2563001, w którym pozwano bezpośrednio odpowiedzialne zakłady ubezpieczeń. W drugim orzeczeniu sąd wskazał, że: „[p]oszkodowany w wypadku drogowym, którego sprawcą jest kierowca pojazdu ubezpieczony w zakresie odpowiedzialności cywilnej w zakładzie ubezpieczeń mającym siedzibę w innym państwie członkowskim Unii Europejskiej, może, zgłosić roszczenie do przedstawiciela do spraw roszczeń, ustanowionego w Polsce przez zakład ubezpieczeń ubezpieczający sprawcę i od tego przedstawiciela oczekiwać naprawienia doznanych szkód (w imieniu odpowiedzialnego zakładu ubezpieczeń), a w razie braku satysfakcjonującego zaspokojenia roszczeń przez przedstawiciela wystąpić z powództwem przeciwko odpowiedzialnemu zakładowi ubezpieczeń do polskiego sądu powszechnego, właściwego według miejsca stałego pobytu poszkodowanego. Dotyczy to nie tylko osoby bezpośrednio poszkodowanej, ale także osób, które w wypadku utraciły osobę bliską i z tego tytułu dochodzą roszczeń odszkodowawczych lub o zadośćuczynienie za doznaną krzywdę". Przeciwny pogląd wyrażono w wyroku SR w Gdyni z 19.07.2018, I C 28/15, LEX nr 2613506, w którym, powołując się na interpretację przepisów dyrektywy komunikacyjnej Rzecznika Finansowego przyjęto, że reprezentant dysponuje legitymację bierną.

[1486] M. Wichtowski, *Wybrane aspekty praktycznej ochrony konsumenta…*, s. 59.

[1487] K. Ludwichowska, *Problematyka kolizyjna roszczeń…*, s. 136; D. Maśniak, *Transgraniczny system ochrony…*, s. 338-339

[1488] L. De Baere, F. Blees, *op. cit.*, s. 170; N. Ciron, *op. cit.*, s. 105, nb 156. Por. motyw 35 dyr. 2009/103/WE.

w przypadku, gdy zakład ubezpieczeń (lub jego reprezentant ds. roszczeń) nie udzielił odpowiedzi w terminie trzech miesięcy od zgłoszenia szkody, a także gdy zakład ubezpieczeń nie ustanowił reprezentanta ds. roszczeń w kraju poszkodowanego. Ponadto, poszkodowany może również zgłosić roszczenie do organu odszkodowawczego w przypadku niemożności identyfikacji pojazdu mechanicznego, którego ruchem wyrządzono szkodę, bądź też nie jest możliwe zidentyfikowanie zakładu ubezpieczeń w terminie dwóch miesięcy od daty zdarzenia[1489]. Nadmienić trzeba, że ekonomiczne skutki likwidacji szkód ponoszone są przez organ odszkodowawczy państwa miejsca zamieszkania poszkodowanego jedynie tymczasowo. Dzieje się to za sprawą systemu regresów przewidzianego w dyrektywie komunikacyjnej[1490].

W przypadku podjęcia przez organ odszkodowawczy działania zmierzającego do rozpatrzenia roszczenia, a następnie jego rozstrzygnięcia w zakresie wypłaty świadczenia odszkodowawczego lub jej odmowy, podmiot ten nie działa w imieniu czy też interesie ubezpieczyciela. Organ odszkodowawczy w żadnym razie nie reprezentuje ani nie zastępuje ubezpieczyciela wobec poszkodowanego. Oznacza to również, że wydanie rozstrzygnięcia przez organ odszkodowawczy w tej kwestii nie sprawia, że posiada on bierną legitymację procesową. Po uzyskaniu stanowiska przez organ odszkodowawczy poszkodowany wciąż ma możliwość skierowania powództwa bezpośrednio przeciwko zagranicznemu zakładowi ubezpieczeń[1491].

Zagadnienie prawa właściwego w przypadku skierowania roszczenia przez poszkodowanego do organu odszkodowawczego było przedmiotem dyskusji w doktrynie. W ocenie K. Ludwichowskiej, w kontekście braku regulacji na poziomie prawa europejskiego zastosowanie powinny mieć krajowe normy kolizyjne, zróżnicowane jednak w zależności od

---

[1489] Przepisy odnoszące się do tego podmiotu uregulowano w art. 24 i art. 25 dyr. 2009/103/WE.

[1490] Po zaspokojeniu roszczenia poszkodowanego, organowi odszkodowawczemu przysługuje roszczenie regresowe, a instytucje, do których może je skierować różnią się w zależności od podstaw jego odpowiedzialności. W sytuacji, gdy możliwe jest ustalenie odpowiedzialnego ubezpieczyciela, organ odszkodowawczy kieruje roszczenie regresowe do organu odszkodowawczego państwa rejestracji pojazdu sprawcy szkody. Natomiast w przypadku szkód spowodowanych ruchem pojazdów niezidentyfikowanych lub takich, w stosunku do których nie dopełniono obowiązku ubezpieczenia i niemożliwe jest wobec tego ustalenie odpowiedzialności ubezpieczyciela, organowi odszkodowawczemu przysługuje regres do funduszu gwarancyjnego działającego w państwie, w którym ma stałe miejsce postoju nieubezpieczony pojazd, którego użycie spowodowało wypadek lub do funduszu miejsca wypadku. O systemie regresów – zob. D. Maśniak, *Transgraniczny system ochrony…*, s. 320-329; L. De Baere, F. Blees, *op. cit.*, s. 203-209. Zagadnienie to odróżnić należy od uregulowanego w art. 132 ustawy o ubezp. obow. z 2003 r. przypadku regresu przysługującemu PBUK wobec sprawcy szkody i posiadacza pojazdu, którzy nie dopełnili obowiązku zawarcia umowy ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej posiadaczy pojazdów mechanicznych. Na ten temat – zob. E. Bagińska, *The Recourse Claim of the Polish Compensation Body in Cases of Uninsured Vehicles—Analysis of Its Nature and Scope in the Light of Private International Law* [w:] M. Wałachowska, M. Fras, P. Marano (red.), *Insurance in Private International Law. Insurance and Reinsurance in Private International Law, Jurisdiction and Applicable Law. AIDA Europe Research Series on Insurance Law and Regulation, Vol. 11*, Cham 2024, s. 519-542.

[1491] M. Wichtowski, *Wybrane aspekty praktycznej ochrony konsumenta…*, s. 59-60.

podstaw odpowiedzialności organu odszkodowawczego. Wyodrębnia więc dwie grupy sytuacji: pierwsza z nich dotyczy odpowiedzialności organu związaną z niedopełnieniem przez ubezpieczyciela ciążących na nim obowiązków, tj. nieudzieleniem odpowiedzi na żądanie zawarte w roszczeniu przez ubezpieczyciela albo jego reprezentanta, jak również niewyznaczeniem reprezentanta w państwie, w którym poszkodowany ma miejsce zamieszkania. Wskazano, że w tych przypadkach organ odszkodowawczy wypłacając odszkodowanie, do którego zapłaty jest zobowiązany zakład ubezpieczeń, w uproszczeniu, „zastępuje" go w stosunkach z poszkodowanym. Rola organu odszkodowawczego ma być wtedy „czysto formalna" jednak wciąż chodzi o odpowiedzialność zakładu ubezpieczeń wobec poszkodowanego. W związku z tym przyjmowano, że prawem właściwym w tej sytuacji powinno być prawo właściwe dla odpowiedzialności ubezpieczyciela. Druga grupa dotyczy natomiast sytuacji, w których odpowiedzialność organu odszkodowawczego zachodzi, gdyż nie jest możliwe ustalenie ubezpieczyciela odpowiedzialnego za szkodę. Dzieje się tak, gdy organ odszkodowawczy wypłaca odszkodowanie należne od niezidentyfikowanego sprawcy lub sprawcy, którego ubezpieczyciela nie udało się ustalić. Zdaniem K. Ludwichowskiej, organ wypełnia wtedy „obowiązek nałożony przez jego własne prawo", więc pełni on wtedy „taką funkcję, jak fundusz gwarancyjny". Rozumowanie to prowadzi do wniosku, że w takiej sytuacji prawem właściwym powinno być prawo miejsca siedziby organu, podobnie jak w przypadku funduszu gwarancyjnego[1492].

Jak wskazuje D. Maśniak[1493] stanowisko to trudne jest do zaakceptowania w świetle Porozumienia z dnia 29 kwietnia 2002 r. zawartego między organami odszkodowawczymi a funduszami gwarancyjnymi[1494], w którym uregulowano m.in. kwestię prawa właściwego dla roszczeń kierowanych do organów odszkodowawczych. Klauzula 3 ust. 4 Porozumienia stanowi, że w przypadku odpowiedzialności wobec poszkodowanego organu odszkodowawczego jego miejsca zamieszkania, dla ustalania odpowiedzialności i szacowania odszkodowania właściwe jest prawo państwa, w którym zdarzył się wypadek. Zasada ta została powtórzona w klauzuli 7 ust. 2 Porozumienia. Jak wskazuje D. Maśniak oznacza to, że „dla ustalania właściwego prawa nie ma znaczenia, na jakim podmiocie w ostateczności spoczywać

[1492] K. Ludwichowska, *Problematyka kolizyjna roszczeń…*, s. 136-137.

[1493] „Nie godząc się z twierdzeniem, iż rola organu odszkodowawczego jest czysto formalna i w rzeczywistości chodzi o odpowiedzialność ubezpieczyciela OC sprawcy szkody (…) Brak również uzasadnienia dla zastosowania łącznika *lex fori* dla ustalania prawa właściwego dla stosunku poszkodowany – organ odszkodowawczy, gdy nie można ustalić zakładu ubezpieczeń odpowiedzialnego za szkodę" – zob. D. Maśniak, *Transgraniczny system ochrony…*, s. 347.

[1494] Zawarcie Porozumienia między organami odszkodowawczymi a funduszami gwarancyjnymi (*Agreement between Compensation Bodies and Guarantee Funds*) nastąpiło w myśl art. 6 ust. 3 czwartej dyr. komunikacyjnej. Zostało ono przyjęte w dniu 29 kwietnia 2002 r. pod auspicjami Comité Européen des Assurances (CEA).

będzie ciężar odpowiedzialności – czy to będzie organ odszkodowawczy państwa rejestracji pojazdu czy też właściwy fundusz gwarancyjny”[1495]. Należy mieć jednak na uwadze, że reguły wyrażone w Porozumienia z 2002 r. nie stanowią norm kolizyjnych wskazujących jako właściwe prawo miejsca wypadku. Powyższe zostało uściślone w raporcie wyjaśniającym do Porozumienia, w którym wskazano, że zwrot „prawo kraju, w którym zdarzył się wypadek” odnosi się nie tylko do prawa materialnego kraju, w którym doszło do wypadku, ale także do obowiązujących tam przepisów prawa prywatnego międzynarodowego. Wskazano ponadto, że jeżeli wnioskodawca nalega na stosowanie zasad obowiązujących w państwie jego miejsca zamieszkania, zaangażowane organy odszkodowawcze są zobowiązane do współpracy w celu znalezienia najlepszego rozwiązania nie tylko dla ich własnego rynku, ale dla całego systemu[1496].

W związku z tym prawo właściwe dla roszczeń skierowanych do organu odszkodowawczego ustalane będzie na podstawie norm kolizyjnych obowiązujących w państwie wypadku lub państwie miejsca zamieszkania poszkodowanego (będącego jednocześnie państwem siedziby organu odszkodowawczego). W każdym razie mechanizm ten również wydaje się być „wpasowany” w system obowiązujących przepisów kolizyjnych. Rozwiązanie to aprobuje D. Maśniak wskazując, że jest ono „zgodne z unormowaniami międzynarodowymi dotyczącymi ustalania właściwego prawa dla dochodzenia roszczeń ofiar wypadków drogowych i stanowi wyraz dążenia do ujednolicenia zasad ustalania właściwego prawa dla roszczeń wnoszonych przez ofiary wypadków drogowych bez względu na sposób ich dochodzenia i podmiot, do którego roszczenia są kierowane”[1497].

Zagadnienie to ma jeszcze jeden istotny aspekt, na który uwagę zwracają L. De Baere i F. Blees[1498]. Roszczenie strony poszkodowanej przeciwko organowi odszkodowawczemu w państwie członkowskim, w którym ma ona miejsce zamieszkania należy zakwalifikować jako

---

[1495] D. Maśniak, *Transgraniczny system ochrony…*, s. 346-347.

[1496] „The references to the applicable law of the country in which the accident occurred is to be interpreted as a rule of conflict of systems, referring not only to the material law of the country in which the accident occurred, but also to the rules of Private International Law of that country. Consequently the question of whether the applicable law is determined by Regulation Rome II, the Hague Convention or the applicable national law on the conflict of laws shall be decided on the basis of the law in the country of accident. Nevertheless, if the claimant insists on the application of the rules of his home country, the Compensation Bodies involved are asked to cooperate in order to find the best solution not only for their own market but for the whole system” – zob. *Explanatory Memorandum to the Agreement between Compensation Bodies and Guarantee Funds (2002)*, s. 16. Tekst dostępny na stronie: niemieckiego funduszu gwarancyjnego Verkehrsopferhilfe e.V.: https://www.verkehrsopferhilfe.de/wp-content/uploads/2023/03/Explanatory_Memorandum_fuer_ES_GF_2018.pdf (dostęp: 14.04.2025).

[1497] D. Maśniak, *Transgraniczny system ochrony…*, s. 346-347.

[1498] L. De Baere, F. Blees, *op. cit.*, s. 383-384. W tej kwestii – zob. również J. Papettas, *The Law Applicable…*, s. 221-222.

roszczenie pozaumowne[1499]. Jednocześnie należy mieć na uwadze, że zakres przedmiotowy rozp. Rzym II oraz konw. haskiej z 1971 r. różnią się od siebie. Konwencja haska w art. 2 pkt 6 wyłącza swoje zastosowanie w przypadku roszczeń oraz roszczeń regresowych instytucji ubezpieczeń społecznych lub roszczeń przeciwko takim instytucjom; takich roszczeń innych podobnych instytucji i publicznych samochodowych funduszy gwarancyjnych oraz zwolnienia od odpowiedzialności przewidzianego przez prawo, któremu podlegają te instytucje[1500]. Oznacza to, że w procesie poszukiwania prawa właściwego należy mieć na uwadze to, czy dany organ odszkodowawczy ma charakter publiczny czy prywatny. Dla określenia prawa właściwego do oceny odpowiedzialności będącej podstawą skierowanych do nich roszczeń, organy publicznoprawne nie będą mogły stosować norm kolizyjnych przewidzianych w konw. haskiej z 1971 r. (jeżeli państwo miejsca wypadku jest nią związane). Organy odszkodowawcze o charakterze publicznoprawnym muszą zastosować przepisy rozp. Rzym II.

Poszukując miarodajnych norm kolizyjnych dla roszczeń skierowanych do organu odszkodowawczego, w pierwszej kolejności należy więc ustalić jaki ma on charakter, tj. czy jest on podmiotem prywatnoprawnym czy publicznoprawnym. Przykładowo, w Polsce funkcję organu odszkodowawczego pełni PBUK, który uznawany jest za tzw. instytucję *quasi*-ubezpieczeniową. W doktrynie zgodne jest, że wobec niewyposażenia go w kompetencje władcze przez ustawodawcę, podmiot ten ma charakter prywatnoprawny[1501]. Oznacza to, że w stosunku do PBUK można ustalać prawo właściwe na podstawie konw. haskiej z 1971 r.

Powyższe zagadnienie łatwiej będzie zrozumieć na konkretnym przykładzie. Osoba mająca miejsce zamieszkania w Polsce zostaje poszkodowana w wypadku, który ma miejsce we Francji, którego sprawcą jest pojazd tam zarejestrowany i ubezpieczony. Po powrocie do kraju polski poszkodowany chce dochodzić należnego mu odszkodowania. Francuski ubezpieczyciel nie ustanowił jednak w Polsce swojego reprezentanta ds. roszczeń. Poszkodowany kieruje więc swoje roszczenie do polskiego organu odszkodowawczego. Podmiot ten będzie poszukiwać prawa właściwego w oparciu obowiązującą zarówno w Polsce, jak i we Francji konw. haską z 1971 r. Z racji tego, że polski organ odszkodowawczy ma

[1499] Na marginesie wskazać należy, że bazując na orzeczeniu TS ws. *ERGO Insurance i Gjensidige Baltic* autorzy ci wskazują na konieczność rozróżnienia między kwestiami odpowiedzialności za wypadek a roszczeniami regresowymi między poszczególnymi podmiotami, które wypłaciły odszkodowanie poszkodowanemu i które mogą mieć prawo do regresu wobec innych podmiotów. Przyjmują, że roszczenia między obsługującym funduszem gwarancyjnym lub organem odszkodowawczym a gwarantującym funduszem gwarancyjnym lub organem odszkodowawczym mają swoje podstawy w stosunku umownym (wspomniany już *Agreement between the Compensation Bodies and Guarantee Funds*). W związku z tym prawo właściwe dla tego regresu w drugiej instancji należy ustalić na podstawie rozp. Rzym I – zob. L. De Baere, F. Blees, *op. cit.*, s. 384.

[1500] Zob. rozdział II, § 3, pkt 2.3.2.5 niniejszego opracowania.

[1501] M.P. Ziemiak, *Komentarz do art. 120* [w:] G. Dybała, K. Szpyt (red.), *Ustawa o ubezpieczeniach obowiązkowych…*, pkt 5.

prywatnoprawny charakter, może ją zastosować, więc prawo właściwe będzie więc wskazane na podstawie norm zawartych w konw. haskiej z 1971 r.

Problem ustalania prawa właściwego dla roszczeń kierowanych do organu odszkodowawczego, choć wydaje się złożony, to niemal zawsze, niezależnie od stosowania rozp. Rzym II czy konw. haskiej z 1971 r., skutkować będzie właściwością prawa miejsca wypadku[1502]. Zasadą jest więc to, że skierowanie roszczenia do organu odszkodowawczego nie implikuje stosowania odrębnych norm kolizyjnych[1503].

Nadmienić również należy, że powyższa kwestia była przedmiotem zainteresowania angielskiej judykatury. Początkowo tamtejsze sądy stały na stanowisku, że przepisy prawa angielskiego transponujące dyrektywy komunikacyjne interpretować należy w taki sposób, że w przypadku skierowania roszczenia do organu odszkodowawczego wysokość odszkodowania powinna być ustalana na podstawie prawa angielskiego (*lex fori*), zaś kwestia odpowiedzialności podlega właściwości prawa miejsca wypadku[1504]. Taka interpretacja słusznie spotkała się z krytyką w doktrynie[1505]. Powyższe stanowisko zostało zakwestionowane przez brytyjski Sąd Najwyższy w sprawie *Moreno v. MIB*[1506], która dotyczyła roszczenia angielskiej powódki poważnie rannej w wypadku w Grecji, spowodowanym przez nieubezpieczonego kierowcę. Sąd rozważał, czy wysokość odszkodowania w przypadku skierowania roszczenia do organu odszkodowawczego ustalana jest na podstawie prawa państwa, w którym miał miejsce wypadek czy prawa państwa organu odszkodowawczego, tj. prawa angielskiego. Sąd wskazał, że przepisy dyrektywy interpretować należy w ten sposób, że prawem właściwym będzie prawo państwa, w którym miał miejsce wypadek, akcentując przy tym, że czwarta dyrektywa komunikacyjna nie miała na celu zmiany zasad ustalania prawa właściwego[1507].

6. Prawo właściwe w przypadku skierowania roszczenia do funduszu gwarancyjnego

Jednym rozwiązań mających na celu uszczelnienie ochrony poszkodowanych w wypadkach transgranicznych było wprowadzenie instytucji zapewniających ochronę w sytuacji zdarzeń spowodowanych przez nieubezpieczone lub niezidentyfikowane pojazdy. Jak

[1502] Inne przykłady – zob. L. De Baere, F. Blees, *op. cit.*, s. 384-386.
[1503] N. Ciron, *op. cit.*, s. 109, nb 166.
[1504] Tak np. wyroki angielskiego Court of Appeal z 27.10.2010 ws. *Jacobs v. MIB* [2010] EWCA Civ 1208 [2011] 1 WLR 2609 oraz z 29.11.2013 ws. *Bloy v. MIB* [2013] EWCA Civ 1543.
[1505] J. Papettas, *The Law Applicable…*s. 179-188; A. Dickinson, *Rome-ing Instinct?*, ConflictofLaws.net, 8.11.2010, https://conflictoflaws.net/2010/rome-ing-instinct/ (dostęp: 14.04.2025).
[1506] Wyrok Supreme Court z 3.08.2016 ws. *Moreno v. The Motor Insurers' Bureau* [2016] UKSC 52.
[1507] Wyrok ws. *Moreno v. The Motor Insurers' Bureau*, pkt 31-33. Szerzej – zob. Ö. Gürses, *op. cit.*, s. 243-246.

wskazano, obowiązek utworzenia takiej instytucji przez państwa członkowskie przewidziano w drugiej dyrektywie komunikacyjnej[1508]. W przeciwieństwie do pierwszej dyrektywy komunikacyjnej, skupiającej się na wypadkach drogowych spowodowanych przez zagraniczne pojazdy, zakres zastosowania drugiej dyrektywy i utworzonego na jej mocy funduszu gwarancyjnego nie ogranicza się do wypadków z elementem transgranicznym. Zasadniczo więc fundusz gwarancyjny będzie właściwy dla wypadków bez elementu transgranicznego, czyli takich które miały miejsce również na jego własnym terytorium i zostały spowodowane przez pojazdy, które normalnie tam się znajdują. Dopiero w określonych przypadkach fundusz gwarancyjny będzie również działał w przypadku wypadków spowodowanych przez pojazdy zagraniczne. Ponadto w niektórych państwach członkowskich kompetencje funduszu gwarancyjnego wykraczają poza wymogi dyrektywy[1509]. Obecnie regulacje dotyczące funduszu gwarancyjnego zawarte są w art. 10 dyr. 2009/103/WE[1510].

Fundusz gwarancyjny pozostaje instytucją zobowiązaną do wypłaty odszkodowania w sytuacjach, gdy niemożliwe jest ustalenie istnienia ochrony ubezpieczeniowej po stronie sprawcy wypadku. Poszkodowany dysponuje możliwością kierowania roszczeń bezpośrednio do funduszu gwarancyjnego państwa miejsca wypadku[1511]. Przepisy dyrektywy wskazują kilka sytuacji, w których poszkodowany może ubiegać się o odszkodowanie od tego podmiotu.

Po pierwsze roszczenie do funduszu przysługuje w przypadku, gdy szkoda została spowodowana przez nieubezpieczony pojazd[1512]. Po drugie, fundusz gwarancyjny kompensuje szkody spowodowane przez pojazdy niezidentyfikowane[1513] oraz przez pojazdy skradzione lub uzyskane przemocą[1514]. Ponadto, w sprawach transgranicznych fundusz interweniuje w przypadku, gdy mimo zaistnienia wypadku spowodowanego przez pojazd zagraniczny biuro

[1508] W momencie przyjęcia dyrektywy tego typu instytucje istniały już w większości państw członkowskich, a dyrektywa umożliwiła zharmonizowanie zasad ich funkcjonowania – zob. L. De Baere, F. Blees, *op. cit.*, s. 135.
[1509] L. De Baere, F. Blees, *op. cit.*, s. 137-138.
[1510] Obowiązujący art. 10 dyr. 2009/103/WE nie jest dokładnie taki sam jak pierwotny tekst drugiej dyrektywy, ponieważ zadania funduszy gwarancyjnych zostały zmodyfikowane i rozszerzone wraz z przyjęciem trzeciej i piątej dyr. komunikacyjnej. W tej kwestii – zob. Ö. Gürses, *op. cit.*, s. 199-201.
[1511] D. Maśniak, *Transgraniczny system ochrony…*, s. 315; Więcej o roli, charakterze prawnym i sposobie funkcjonowania instytucji gwarancyjnych – zob. *Ibidem*, s. 255-296.
[1512] Jako przykład przytoczyć można regulację z art. 5 ust. 2 dyr. 2009/103/WE, w której zezwolono państwom członkowskim na odstąpienie od obowiązkowego ubezpieczenia OC w odniesieniu do niektórych rodzajów pojazdów lub niektórych pojazdów posiadających specjalne tablice rejestracyjne – zob. Ö. Gürses, *op. cit.*, s. 24-26.
[1513] L. De Baere, F. Blees, *op. cit.*, s. 142-143.
[1514] *Ibidem*, s. 143-146.

narodowe Systemu Zielonej Karty nie podejmuje działań z uwagi na wyłączenia jego zakresu działania[1515].

Zasadniczo jednak, prawo właściwe nie będzie przedmiotem sporu w większości wypadków, w odniesieniu do których fundusz gwarancyjny zapewnia ochronę ubezpieczeniową, ponieważ nieubezpieczony pojazd, który spowodował wypadek zwykle będzie pochodził z państwa członkowskiego wypadku, gdzie również znajdować się będzie miejsce zamieszkania poszkodowanego[1516]. Niemiej jednak niekiedy pojawić się może konieczność ustalenia prawa właściwego. Zbadać więc należy jak kształtuje się kwestia prawa właściwego dla roszczeń odszkodowawczych kierowanych do funduszy gwarancyjnych. Odnosząc się do tego zagadnienia należy dokonać rozróżnienia odmiennych podstaw odpowiedzialności funduszu gwarancyjnego. Podobnie jak w przypadku organów odszkodowawczych odróżnić należy sytuacje, w której roszczenie do funduszu gwarancyjnego zostało skierowane bezpośrednio przez poszkodowanego, od tej, w której fundusz gwarancyjny odpowiada jako „ostateczne ogniwo transgranicznego systemu ochrony ofiar wypadków drogowych", gdy kierowane są do niego roszczenia zwrotne podmiotów, które wypłaciły odszkodowanie[1517].

W doktrynie niemieckiej wyrażono pogląd, że w przypadku, gdy fundusz gwarancyjny odpowiada bezpośrednio wobec poszkodowanego, z uwagi na zasadniczo terytorialny charakter jego odpowiedzialności (fundusze gwarancyjne wypłacają świadczenia z tytułu szkód powstałych na terytoriach państw ich działalności) bezpośrednie roszczenie poszkodowanego do funduszu gwarancyjnego „nosi w sobie normę kolizyjnoprawną", która jako prawo właściwe wskazuje prawo państwa siedziby funduszu[1518]. Przyjmuje się również, że z uwagi na publicznoprawny charakter tej instytucji, prawem właściwym dla stosunku fundusz gwarancyjny-poszkodowany jest prawo państwa siedziby funduszu (*lex fori*). Pogląd ten uzasadnia się tym, że skoro to przepisy o charakterze publicznoprawnym nakładają obwiązek

[1515] Przykładowo będzie tak w sytuacji, gdy dla pojazdu, który spowodował wypadek została co prawna wydana Zielona Karta, ale data wypadku przypada poza okresem ważności w niej wskazanym. Podobnie biuro narodowe odmówi podjęcia działań w przypadku, gdy Zielona Karta pojazdu, który spowodował wypadek, okazuje się fałszywa, a pojazd jest zarejestrowany w państwie innym niż państwo biura narodowego, z upoważnienia którego Zielona Karta miała być rzekomo wydana – zob. L. De Baere, F. Blees, *op. cit.*, s. 146-148.
[1516] *Ibidem*, s. 381-382.
[1517] D. Maśniak, *Transgraniczny system ochrony…*, s. 348. Powyższy podział bazuje na interpretacji przedstawionej w wyroku TS ws. *ERGO Insurance i Gjensidige Baltic* – zob. L. De Baere, F. Blees, *op. cit.*, s. 384.
[1518] Zob. K. Ludwichowska, *Problematyka kolizyjna roszczeń…*, s. 135-136 i cytowana tam literatura.

wypłaty świadczenia przez fundusz gwarancyjny, kwestia ustalenia właściwości prawa w ogóle nie powstaje[1519].

Inni autorzy wskazują, że z racji tego, że fundusze gwarancyjne wypłacają świadczenia z tytułu szkód powstałych na terytoriach państw ich działalności, roszczenie skierowane bezpośrednio do tego podmiotu będzie podlegało prawu miejsca wypadku, nie precyzując jednak czy chodzi jedynie o normy merytoryczne czy również kolizyjne tam obowiązujące[1520]. Wydaje się jednak, że prawidłowe stanowisko w tej kwestii sprowadza się do tego, że dla roszczeń bezpośrednio skierowanych do funduszu gwarancyjnego poszukiwać należy w normach kolizyjnych obowiązujących w państwie jego siedziby. Roszczenie strony poszkodowanej bezpośrednio przeciwko funduszowi gwarancyjnemu państwa członkowskiego, w którym ma ona miejsce zamieszkania należy zakwalifikować jako roszczenie pozaumowne, a więc prawo właściwe wskazane zostanie albo na podstawie konw. haskiej z 1971 r., rozp. Rzym II lub krajowych norm kolizyjnych[1521].

Takiemu rozumowaniu nie stoi na przeszkodzie art. 10 ust. 4 dyr. 2009/103/WE, który stanowi, że każde państwo członkowskie stosuje swoje przepisy ustawowe, wykonawcze i administracyjne w zakresie wypłacania odszkodowania przez tę instytucję bez uszczerbku dla dowolnej innej praktyki korzystniejszej dla poszkodowanego. Przepis ten trudno uznać za ustanawiający normę kolizyjną wskazującą na właściwość *legis fori*. Przypomnieć należy, że instytucja funduszu gwarancyjnego wprowadzona została w drugiej dyrektywie komunikacyjnej, której głównym przedmiotem regulacji były wypadki wewnątrzkrajowe[1522].

W omawianym kontekście znów pojawia się kwestia różnic w zakresie regulacji konw. haskiej z 1971 r. i rozp. Rzym II[1523]. Oznacza to, że w procesie poszukiwania prawa właściwego w przypadku skierowania roszczenia do funduszu gwarancyjnego należy mieć na uwadze to, czy ma on charakter publiczny czy prywatny. Jeżeli państwo miejsca wypadku jest związane konwencją haską, organy publicznoprawne nie będą mogły stosować zawartych w niej norm kolizyjnych z uwagi na wyłączenie z art. 2 pkt 6. Oznacza to, że prawo właściwe musi być ustalone na podstawie rozp. Rzym II[1524].

Unijny prawodawca nie narzucił państwom członkowskim żadnej formy organizacyjno-prawnej funduszy gwarancyjnych. Mogą one więc przybrać postać dobrowolnych inicjatyw

[1519] D. Maśniak, *Transgraniczny system ochrony…*, s. 348-349; K. Ludwichowska, *Problematyka kolizyjna roszczeń…*, s. 136.
[1520] D. Maśniak, *Transgraniczny system ochrony…*, s. 348-349.
[1521] L. De Baere, F. Blees, *op. cit.*, s. 384.
[1522] Zob. art. 1 ust. 4 drugiej dyr. komunikacyjnej.
[1523] Zob. rozdział II, § 3, pkt 2.3.2.5 niniejszego opracowania.
[1524] L. De Baere, F. Blees, *op. cit.*, s. 384.

zakładów ubezpieczeń, jak również funduszy obligatoryjnych opartych na przepisach publicznoprawnych. Znacznie powszechniejsza jest druga z tych form. Niemniej jednak „odpowiedź na pytanie o charakter prawny funduszy gwarancyjnych wymaga odniesienia do danego krajowego porządku prawnego”[1525]. W Polsce funkcję funduszu gwarancyjnego pełni Ubezpieczeniowy Fundusz Gwarancyjny. W jego konstrukcji prawnej znaleźć można się zarówno cechy publiczne, jak i prywatne, niemniej jednak uznawany jest za instytucję o charakterze publicznoprawnym[1526].

W celu lepszego zobrazowania omawianej problematyki warto przytoczyć przykład poszukiwania prawa właściwego w sytuacji skierowania roszczenia do funduszu gwarancyjnego. W Hiszpanii doszło do wypadku z udziałem poszkodowanego zamieszkałego w tym kraju spowodowanego przez pojazd (rower elektryczny) mający stałe miejsce postoju w Holandii. Pojazd ten na mocy art. 5 ust. 2 dyr. 2009/103/WE zwolniony jest z obowiązku ubezpieczenia. W celu otrzymania odszkodowania poszkodowany zwraca się do hiszpańskiego funduszu gwarancyjnego. Mimo, że Hiszpania jest stroną konw. haskiej z 1971 r., to prawo właściwe zostanie wskazane na podstawie rozp. Rzym II, gdyż hiszpański fundusz gwarancyjny jest podmiotem prawa publicznego. Zgodnie z rozporządzeniem prawem właściwym dla kwestii odpowiedzialności będzie prawo hiszpańskie[1527].

7. Stosunek unijnych dyrektyw komunikacyjnych oraz Systemu Zielonej Karty do regulacji kolizyjnoprawnych

7.1. Wątpliwości na tle charakteru prawnego niektórych przepisów dyrektyw komunikacyjnych

Harmonizacja materialnego prawa obowiązkowych ubezpieczeń komunikacyjnych zbliżyła systemy prawne poszczególnych państw członkowskich wzmacniając przy tym ochronę ofiar wypadków drogowych. Jak wskazano, unijne dyrektywy komunikacyjne, których zakres przedmiotowy w dużej mierze dotyczy transgranicznych wypadków drogowych wchodzić mogą w „interakcję” z przepisami kolizyjnymi zawartymi w konw. haskiej z 1971 r. oraz rozp. Rzym II[1528].

[1525] D. Maśniak, *Transgraniczny system ochrony…*, s. 256-257.

[1526] *Ibidem*, s. 257-258; J.J. Szczerbowski, *Komentarz do art. 96* [w:] G. Dybała, K. Szpyt (red.), *Ustawa o ubezpieczeniach obowiązkowych…*, pkt 1; M. Orlicki, J. Pokrzywniak, A. Raczyński, *Obowiązkowe ubezpieczenie…*, s. 131-133.

[1527] L. De Baere, F. Blees, *op. cit.*, s. 384.

[1528] Odrębnym problemem jest natomiast wpływ dyrektyw komunikacyjnych na systemy odpowiedzialności cywilnej obowiązujące w państwach członkowskich. W orzecznictwie TS wskazywano wielokrotnie, że obowiązek objęcia ochroną ubezpieczeniową odpowiedzialności cywilnej szkód wyrządzonych osobom trzecim

Przez długi czas w literaturze przedmiotu charakter niektórych przepisów zawartych w dyrektywach komunikacyjnych nie był do końca oczywisty. Wyrażano poglądy, że niektóre z nich zawierały normy kolizyjne[1529]. Podobne wątpliwości pojawiły się również na tle postanowień Reg. Wewn. będącego obecnie kluczowym dokumentem regulującym funkcjonowanie Systemu Zielonej Karty[1530].

Wydaje się jednak, że przyjęcie stanowiska, że zarówno dyrektywy komunikacyjne jak i Reg. Wewn. zawierają normy kolizyjne zagraża spójności pomiędzy nimi a regulacjami wskazującymi prawo właściwe.

Szczególny problem interpretacyjny pojawił się na tle zagadnienia relacji normy kolizyjnej wskazującej prawo właściwe dla roszczenia poszkodowanego skierowanego bezpośrednio do ubezpieczyciela oraz art. 14 lit. b) dyr. 2009/103/WE. Zdaniem J. Papettas przepis dyrektywy zawierać miał normę kolizyjną odnoszącą się do prawa właściwego dla kwestii ochrony ubezpieczeniowej (ang. *cover*)[1531], która jako właściwe wskazywać miała

---

w związku z ruchem pojazdów mechanicznych jest odrębny od zakresu odszkodowania za te szkody z tytułu odpowiedzialności cywilnej ubezpieczonego. Pierwsza kwestia jest bowiem zdefiniowana i zagwarantowana w prawie Unii, druga natomiast jest co do zasady regulowana przez prawo krajowe. Dyrektywy nie zmierzają bowiem do harmonizacji systemów odpowiedzialności cywilnej państw członkowskich, gdyż państwa te zachowują swobodę określenia systemu odpowiedzialności cywilnej mającego zastosowanie do szkód powstałych w związku z ruchem pojazdów mechanicznych. Wskazać jednak należy, że dyrektywy komunikacyjne w pewien sposób ograniczają tę swobodę, wprowadzając obowiązek objęcia pewnych szkód ubezpieczeniem do wysokości określonych w niej kwot minimalnych. Ponadto stoją one na przeszkodzie uregulowaniom krajowym, które naruszają skuteczność tych przepisów, wyłączając z urzędu lub ograniczając w nieproporcjonalny sposób prawo poszkodowanego do uzyskania odszkodowania z tytułu obowiązkowego ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej za szkody powstałe w związku z ruchem pojazdów mechanicznych, gdyż takie regulacje zagrażają osiągnięciu celu ochrony poszkodowanych w wypadkach drogowych, stale realizowanego i wzmacnianego przez prawodawcę Unii. W tej kwestii – zob. np. wyroki TS: z 15.12.2022 r. ws. *LM i NO v. HUK-COBURG-Allgemeine Versicherung AG*, C-577/21, ECLI:EU:C:2022:992, pkt 35-38, 44; z 23.01.2014 r. ws. *Enrico Petillo, Carlo Petillo v. Unipol Assicurazioni SpA*, C-371/12, ECLI:EU:C:2014:26, pkt. 28-33, 41; z 24.10.2013 r. ws. *Vitālijs Drozdovs v. Baltikums AAS*, C-277/12, ECLI:EU:C:2013:685, pkt 30; z 10.06.2021 r. ws. *Van Ameyde España SA v. GES, Seguros y Reaseguros SA*, C-923/19, EU:C:2021:475, pkt 44; z 24.10.2013 r. ws. *Katarína Haasová v. Rastislav Petrík, Blanka Holingova*, C-22/12, ECLI:EU:C:2013:692, pkt 39-42. Zob. także M. Frigessi Di Rattalma, *New Trends In Private International Law Of Insurance Contracts*, Rec. des cours 2023, Vol. 431, s. 103-110, Ö. Gürses, *op. cit.*, s. 125-128.

[1529] Według J. Papettas normy kolizyjne zawierały następujące przepisy: art. 3 ust. 2 tiret 1 pierwszej dyr. komunikacyjnej (art. 3 dyr. 2009/103/WE), art. 1 ust. 4 (ostatni akapit) drugiej dyr. komunikacyjnej (art. 10 ust. 4 dyr. 2009/103/WE) oraz art. 2 trzeciej dyr. komunikacyjnej (art. 14 dyr. 2009/103/WE) – zob. J. Papettas, *The Law Applicable…*, s. 137-139, 147. W tej kwestii – zob. również F. Seatzu, *op. cit.*, s. 224; M. Fras, *Kolizyjnoprawna problematyka umów ubezpieczenia…*, s. 16; T. Hoško, D. Zgrabljić Rotar, *Application of the 1971 Hague Convention…*, s. 192-194.

[1530] W literaturze wskazywano, że art. 3 ust. 4 Reg. Wewn. zawiera normę kolizyjną – zob. N. Ciron, *op. cit.*, s. 143- 149, nb 227-239 oraz s. 380, nb 571. Zdaniem tego autora normę kolizyjną zawiera również art. 3 lit. a) dyr. 2009/103/WE – zob. N. Ciron, *op. cit.*, s. 391-393 nb 585-587. Oba przepisy uzależniać miały warunki ochrony ubezpieczeniowej oferowanej przez polisę ubezpieczeniową (fr. *les effets de la garantie prévue par le contrat d'assurance*) od *legis loci declii* poddając je prawu państwa odwiedzanego i wprowadzając tym samym *dépeçage* prawa właściwego dla umowy ubezpieczenia.

[1531] Zdaniem tej autorki potencjalne nakładanie się przepisów dotyczących prawa właściwego dla powództwa bezpośredniego z normą kolizyjną, która miała być zawarta w art. 14 dyr. 2009/103/WE powstało na skutek przeoczenia przez ustawodawcę unijnego, który miał po prostu „nie dostrzec", że dyrektywy komunikacyjne zawierają normy kolizyjne J. Papettas, *The Law Applicable…*, s. 165-166.

prawo zapewniające wyższy poziom ochrony[1532]. Jednocześnie znaczenie pojęcia „ochrony" również nie było wolne od wątpliwości. Niejasne było, czy termin ten obejmuje określenie wysokości odszkodowania, które ma zostać wypłacone (ang. *the calculation of damages to be paid*), czy też odnosi się jedynie do limitu ochrony ubezpieczeniowej (ang. *the financial limit of the coverage*)[1533].

Niezależnie od przyjętej interpretacji, uznanie, że art. 14 lit b) dyr. 2009/103/WE zawiera normę kolizyjną prowadziło do konieczności ustalenia, która z wchodzących w grę regulacji (rozp. Rzym II, konw. haska z 1971 r. czy dyr. 2009/103/WE) i na jakiej podstawie miałaby mieć pierwszeństwo zastosowania[1534]. Rozważano również możliwość jednoczesnego stosowania obu przepisów, co jeszcze bardziej komplikowało sytuację, prowadząc do przyjęcia, że normy rozp. Rzym II (lub konw. haskiej z 1971 r.) miałyby zastosowanie do kwestii odpowiedzialności (ang. *issues of liability*), zaś norma przewidziana w dyrektywie komunikacyjnej, w zależności od jej przyjętej interpretacji, wskazywałby prawo właściwe dla kwestii określenia wysokości odszkodowania (ang. *the quantification of damages to be paid by an insurer*), które ma zostać wypłacone przez ubezpieczyciela lub dla limitu ochrony ubezpieczeniowej (ang. *the amount of coverage to be provided*)[1535].

7.2. Kwestia norm kolizyjnych w dyrektywach komunikacyjnych w orzecznictwie TS

Założenie, że przepisy dyrektyw komunikacyjnych zawierają normy kolizyjne prowadziło do dalszej fragmentaryzacji prawa właściwego dla transgranicznych wypadków drogowych i było niezmiernie trudne do pogodzenia z obowiązującym systemem norm kolizyjnych[1536]. Jednocześnie miało ono duże znaczenie z punktu widzenia praktycznego.

[1532] *Ibidem*, s. 164.

[1533] Wskazywano, że: „[i]n terms of the level of insurance coverage to be provided, these measures undoubtedly designate an applicable law, which will either be the law of the place of the accident or the law of the state of registration of the vehicle, whichever provides for the highest cover. What is more troubling, and less certain, is whether the term 'coverage' incorporates the calculation of damages to be paid or merely refers to the financial limit of the coverage" – zob. opracowanie zlecone przez Komisję Prawną Parlamentu Europejskiego (Departament ds. Polityki Praw Obywatelskich i Spraw Konstytucyjnych) na temat problematyki prawa właściwego dla transgranicznych wypadków drogowych: J. Papettas, *Choice of Law for Cross Border Road Traffic Accidents*, Brussels 2012, s. 11. Kwestia ta została szczegółowo omówiona przez tę samą autorkę w jej rozprawie doktorskiej – zob. J. Papettas, *The Law Applicable…*, s. 147-152 oraz w artykule J. Papettas, *Direct Actions against Insurers of Intra-Community Cross-Border Traffic Accidents: Rome II and the Motor Insurance Directives*, JPIL 2012, Vol. 8, No. 2, s. 297-321.

[1534] Rozważano stosowanie art. 14 dyr. 2009/103/WE jako przepisu wymuszającego, a także na podstawie art. 27 rozp. Rzym II przy założeniu, że zawiera on normę kolizyjną – zob. J. Papettas, *The Law Applicable…*, s. 166-173.

[1535] J. Papettas, *Choice of Law…*, s. 20.

[1536] *Ibidem*, s. 21-23. Według zwolenniczki przytoczonego poglądu rozwiązaniem tego konfliktu miało być wprowadzenie odpowiednich zmian redakcyjnych w art. 18 rozp. Rzym II oraz art. 14 dyr. 2009/103/WE, które miałyby skutkować tym, że w przypadku wniesienia przez poszkodowanego przed sąd miejsca swojego zamieszkania roszczenia bezpośrednio przeciwko ubezpieczycielowi pojazdu mającego siedzibę w UE i

Zagadnienie to było więc następnie rozpatrywane w orzecznictwie TS – po raz pierwszy w sprawach połączonych *ERGO Insurance i Gjensidige Baltic*. Dotyczyły one problemu prawa właściwego dla roszczeń regresowych między ubezpieczycielami, a ściślej rzecz ujmując, roszczenia ubezpieczyciela pojazdu ciągnącego (traktora), który wypłacił odszkodowanie osobom poszkodowanym w wypadku spowodowanym przez kierującego tym pojazdem względem ubezpieczyciela przyczepy ciągniętej w chwili tego wypadku przez ten pojazd[1537].

W orzeczeniu zajęto stanowisko w kwestii interpretacji art. 14 dyr. 2009/103/WE wskazując, że ani z treści, ani z celów dyr. 2009/103/WE nie wynika, aby miała ona ustanawiać jakiekolwiek normy kolizyjne[1538]. Celem ogólnym dyrektyw jest bowiem przede wszystkim zagwarantowanie minimalnej ochrony ubezpieczeniowej poszkodowanym w wypadkach komunikacyjnych, a nie harmonizacja przepisów kolizyjnych w tym zakresie. Odnosząc się do pytania prejudycjalnego Trybunał wskazał, że przepis ten nie przewiduje szczególnej normy kolizyjnej, na podstawie której należałoby ustalać prawo właściwe dla roszczeń regresowych między ubezpieczycielami (podział odpowiedzialności między ubezpieczycielami). Co istotne, dokonano również nieco ogólniejszej interpretacji, szczególnie istotnej w kontekście omawianego problemu, zgodnie z którą przepis ten odnosi się wyłącznie do zasięgu terytorialnego i poziomu ochrony, jakiej wymaga się od ubezpieczyciela celem zapewnienia wystarczającej ochrony osobom poszkodowanym w wypadkach drogowych[1539].

Brak norm kolizyjnych w dyrektywie ubezpieczeniowej został następnie potwierdzony w wyroku w sprawie *da Silva Martins*. Wyrok ten był już omawiany w kontekście przepisów wymuszających swoje zastosowanie[1540]. Drugie z pytań prejudycjalnych zadanych w tej sprawie odnosiło się do tego, czy art. 28 dyr. unifikującej 2009/103/WE, a ściślej przepisy, które stanowią transpozycję dyrektywy do prawa krajowego zawierają w sobie normę kolizyjną. Artykuł ten umożliwia państwom członkowskim utrzymywanie lub wprowadzanie w życie przepisów, które są korzystniejsze dla strony poszkodowanej od przepisów niezbędnych do wykonania dyrektywy.

---

ubezpieczonego zgodnie z wymogami dyrektywy komunikacyjnej, który jest również mieszkańcem państwa członkowskiego UE (tzw. *intra-community cross border road traffic accidents*) zastosowanie miałoby mieć prawo miejsca zwykłego pobytu poszkodowanego, jako zapewniające najodpowiedniejszą formę odszkodowania – zob. J. Papettas, *The Law Applicable…*, s. 173-179. Analogiczne wnioski wskazano również w odniesieniu do relacji między konw. haską z 1971 r. a dyr. 2009/103/WE – zob. J. Papettas, *The Law Applicable…*, s. 249-251.

[1537] Opinia rzecznik generalnej Eleanor Sharpston z 24.09.2015 r. w sprawach połączonych *ERGO Insurance SE v. If P&C Insurance AS i Gjensidige Baltic AAS v. PZU Lietuva UAB DK*, C-359/14 i C-475/14, ECLI:EU:C:2015:630, pkt 33.

[1538] Wyrok ws. *ERGO Insurance i Gjensidige Baltic*, pkt 40.

[1539] *Ibidem*, pkt 42, 65.

[1540] Zob. rozdział IV, § 3, pkt 4 niniejszego opracowania.

Jeżeli więc przyjąć, że przepis ten ma charakter kolizyjny, miałby on pierwszeństwo zastosowania przez prawem właściwym wskazanym na podstawie rozp. Rzym II. Wynika to z art. 27 rozp. Rzym II, który wyraża zasadę *lex specialis,* stanowiąc, że rozporządzenie nie uchybia stosowaniu przepisów prawa wspólnotowego, które w odniesieniu do kwestii szczególnych ustanawiają normy kolizyjne odnoszące się do zobowiązań pozaumownych[1541]. Rozwiązanie to stanowi wyjątek od jednego z głównych celów rozp. Rzym II, jakim jest zapewnienie spójnego reżimu przepisów dotyczących zobowiązań pozaumownych w celu zapewnienia prostoty rozwiązań oraz pewności i przewidywalności prawa. Zasadą jest bowiem to, że rozp. Rzym I i rozp. Rzym II tworzą spójny i wyczerpujący system norm kolizyjnych, zaś obecność norm kolizyjnych w innych regulacjach prawa Unii ma charakter wyjątkowy[1542].

Trybunał uznał, że w treści art. 28 dyr. 2009/103/WE, a w konsekwencji w przepisach, które stanowią transpozycję dyrektywy do prawa krajowego nie są obecne żadne normy kolizyjne wskazując, że wniosek ten płynie z określonych w dyrektywie celów i treści. Zdaniem TS, art. 28 dyr. 2009/103/WE umożliwia jedynie przyjęcie przez państwa rozwiązań korzystniejszych w porównaniu z przepisami dyrektywy, a nie powoduje tego, że w danym przypadku przepisy te znajdą zastosowanie w miejsce przepisów innego państwa członkowskiego[1543].

Gdyby bowiem przyjąć, że omawiany przepis reguluje kolizję praw prowadziłoby to do tego, że art. 28 dyr. 2009/103/WE jest „czymś więcej" niż zwykłą normą kolizyjną będąc *de facto* kompetencją na ustanawianie jednostronnych norm kolizyjnych. Powodowałoby to, że wszystkie korzystniejsze dla poszkodowanego przepisy prawa krajowego miałyby niejako automatycznie pierwszeństwo przed prawem właściwym wskazanym na podstawie norm kolizyjnych. Tak więc, niemal oczywiste jest, że Trybunał nie mógł na to pytanie odpowiedzieć inaczej niż negatywnie[1544].

Powyższe świadczy o tym, że TS konsekwentnie stoi na stanowisku, że dyrektywy komunikacyjne nie zawierają norm kolizyjnych. Przyjęcie takiego stanowiska powoduje zachowanie spójności między tymi regulacjami a przepisami regulującymi kolizję praw dla

---

[1541] Przepis ten należy odczytywać wspólnie z motywem 35 rozp. Rzym II, które stanowi, że należy unikać rozproszenia norm kolizyjnych w ramach kilku instrumentów oraz różnic pomiędzy tymi normami. Niniejsze rozporządzenie nie wyklucza jednak możliwości włączenia norm kolizyjnych odnoszących się do zobowiązań pozaumownych do przepisów prawa wspólnotowego w odniesieniu do szczególnych kwestii. Niniejsze rozporządzenie nie uchybia stosowaniu innych instrumentów ustanawiających przepisy mające wesprzeć właściwe funkcjonowanie rynku wewnętrznego, jeżeli nie mogą one być stosowane łącznie z prawem wskazanym przez przepisy niniejszego rozporządzenia.

[1542] M. Illmer, *Art. 27* [w:] P. Huber (red.), *Rome II Regulation…*, s. 436, nb 3.

[1543] Wyrok ws. *da Silva Martins*, pkt 38-41.

[1544] A. Wasielewicz, *Przepisy wymuszające…*, s. 52-53.

odpowiedzialności wynikającej z transgranicznych wypadków drogowych, co sprzyja również pewności prawa[1545].

7.3. Kontraktowy charakter zakresu ochrony ubezpieczeniowej

Obowiązek zapewnienia ochrony ubezpieczeniowej ubezpieczonemu sprawcy oraz wysokość pokrycia ubezpieczeniowego ograniczone są kwotowo do wysokości sumy gwarancyjnej. To, do jakiej wysokości odpowiada ubezpieczyciel, zależy więc od postanowień umowy oraz przepisów bezwzględnie obowiązujących. Bez wątpienia zaliczyć do nich należy normy określające minimalne sumy dla danego ubezpieczenia[1546].

Jak wiadomo, minimalna wysokość sumy gwarancyjnej i zasady ustalania wysokości pokrycia ubezpieczeniowego dla ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej posiadaczy pojazdów mechanicznych wynikają z przepisów stanowiących implementację dyrektywy komunikacyjnej. Przepisy unijne umożliwiają jednak również określenie wyższych kwot, z czego państwa członkowskie chętnie korzystają[1547].

Określenie sumy gwarancyjnej stanowi *essentialia negotii* każdej umowy ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej. Oznacza to, że suma gwarancyjna i zasady ustalania wysokości pokrycia ubezpieczeniowego będą musiały być wskazane zgodnie z prawem właściwym dla umowy ubezpieczenia. Jeżeli więc jako *lex contractus* wskazane zostanie prawo obowiązujące w jednym z państw członkowskich UE to musi być ono zgodne z art. 14 lit. b) dyr. 2009/103/WE, gdyż przepis ten musi być transponowany do prawa krajowego przez wszystkie państwa członkowskie. Prawo właściwe dla umowy ubezpieczenia musi zawierać wyrażoną w nim zasadę całościowości składki. W rezultacie to prawo regulujące umowę ubezpieczenia będzie nakładało na ubezpieczyciela odpowiedzialność zgodnie z minimalnymi kwotami i warunkami nałożonymi przez inne państwa członkowskie[1548].

Analogiczne wnioski nasuwają się na tle Reg. Wewn. Systemu Zielonej Karty. Ustanowione w nim zasady dotyczące ustalania wysokości ochrony ubezpieczeniowej pozbawione są kolizyjnoprawnego charakteru, gdyż wynikają one z postanowień umowy ubezpieczeniowej i regulującego ją *legis contractus*.

Konkludując, mechanizmy zawarte wynikające z Systemu Zielonej Karty oraz unijnych ubezpieczeń komunikacyjnych przyczyniają się do koordynacji między prawem właściwym dla

[1545] T. Kadner Graziano, *Short Limitation Periods…*, s. 419.
[1546] M. Wałachowska, *Wybór prawa…*, s. 377.
[1547] L. De Baere, F. Blees, *op. cit.*, s. 258-259.
[1548] H. Heiss, *Art. 18* [w:] U. Mangus, P. Mankowski (red.), *Rome II Regulation…*, s. 599, nb 42.

odpowiedzialności a prawem właściwym dla umowy ubezpieczenia nie tworząc jednak alternatywnych zasad kolizyjnoprawnych.

§ 4. WNIOSKI

Dostrzegając fenomen coraz większego umiędzynarodowienia prawa ubezpieczeniowego, a szczególności zwiększonej mobilności transgranicznej, tradycyjne metody dochodzenia roszczeń uznano za nieefektywne. Z racji tego, że transgraniczne wypadki drogowe stały się z czasem zjawiskiem masowym, zdecydowano się rozwiązać problem dochodzenia roszczeń w sposób pragmatyczny w formie porozumień między krajowymi organizacjami ubezpieczycieli[1549]. Pomysł ten skonkretyzowano w ukształtowaniu międzynarodowych systemów ochrony poszkodowanych: Systemie Zielonej Karty oraz systemie opartym na unijnych dyrektywach komunikacyjnych. Przyczyniły się one w znaczny sposób do zwiększenia poziomu ochrony poszkodowanych w transgranicznych wypadkach drogowych. Obecnie, w celu uzyskania odszkodowania za poniesione szkody poszkodowani mogą zwrócić się do jednego z podmiotów, który znajduje się w państwie miejsca ich zamieszkania. Obowiązujące przepisy ustanawiają możliwość wydajnej, uproszczonej i tańszej drogi wynagradzania szkód wynikających z transgranicznych wypadków drogowych w porównaniu z „klasycznym" wariantem polegającym na konieczności pozwania zagranicznego ubezpieczyciela. Wskazać należy, że systemy ochrony ofiar transgranicznych wypadków drogowych są spójne z systemem norm kolizyjnych wskazujących prawo właściwe dla tego typu roszczeń. Nie ustanawiają one żadnych nowych odrębnych zasad, a jedynie korzystają obowiązujących regulacji.

Na tle omawianego zagadnienia znów uwidacznia się problem dualizmu źródeł prawa kolizyjnego obowiązującego w Europie. W przypadku organów odszkodowawczych i funduszy gwarancyjnych problem ten jest jeszcze poważniejszy w porównaniu ze „zwykłym" procedowaniem (tj. skierowanie roszczenia do sprawcy, ubezpieczyciela lub jego reprezentanta czy też do biura narodowego), gdyż w tym zakresie szczególnego znaczenia nabierają różnice w zakresie przedmiotowym konw. haskiej z 1971 r. i rozp. Rzym II. Stanowi to kolejny argument za koniecznością rozwiązania problemu ich współistnienia. W tej kwestii niewątpliwie lepsze rozwiązania zawiera rozp. Rzym II, gdyż daje on możliwość oceny wszystkich roszczeń na podstawie jednego instrumentu. Rozporządzenie przewiduje również korzystniejsze dla poszkodowanego zasady w kwestii prawa właściwego do oceny dopuszczalności *actionis directae*.

[1549] J. Bigot, *L'internalisation du droit des assurances* [w:] *L'internalisation du droit. Mélanges en l'honneur de Yvon Loussouarn*, Paris 1994, s. 57.

ROZDZIAŁ VI.
OCENA OBOWIĄZUJĄCEGO SYSTEMU NORM KOLIZYJNYCH ORAZ JEGO FUNKCJONOWANIE W PRAKTYCE. UWAGI *DE LEGE FERENDA*

§ 1. OCENA OBOWIĄZUJĄCYCH REGULACJI KOLIZYJNOPRAWNYCH W KWESTII WSKAZANIA PRAWA WŁAŚCIWEGO DLA ODPOWIEDZIALNOŚCI POZAUMOWNEJ WYNIKAJĄCEJ Z WYPADKÓW DROGOWYCH

1. Uwagi wstępne

Omówienie postanowień konw. haskiej z 1971 r. i rozp. Rzym II zakończyć należy ogólną oceną obu regulacji. Poświęcona temu została pierwsza część niniejszego rozdziału. W dalszej kolejności przedstawiono praktyczne problemy wynikające z ich jednoczesnego obowiązywania, które pojawiają się w świetle analizy orzecznictwa sądów państw europejskich. Następnie zaś uwaga została skupiona wokół postulatów wysnuwanych w literaturze w kwestii rozwiązania zagadnienia współistnienia kilku źródeł prawa wskazujących prawo właściwe dla transgranicznych wypadków drogowych. Rozważania zakończono propozycją rozwiązania omawianego problemu w formie uwag *de lege ferenda*.

2. Ocena konw. haskiej z 1971 r.

2.1. Kontekst historyczny – konwencja jako kompromis

Ocenę konw. haskiej z 1971 r. warto rozpocząć od przypomnienia kontekstu historycznoprawnego, w jakim była tworzona. Przyjęcie takiego punkt widzenia jest szczególnie istotne w przypadku omawiania regulacji, które powstały kilkadziesiąt lat temu. Ówczesne realia obrotu prawnego i stan rozwoju prawa prywatnego międzynarodowego różnią się od obecnych. Zmieniły się również oczekiwania wobec aktów prawnych z dziedziny prawa prywatnego międzynarodowego.

Powstawanie konwencji haskiej o prawie właściwym dla wypadków drogowych miało miejsce pod koniec lat sześćdziesiątych XX w. W tamtym okresie zupełnie odmiennie prezentowały się przepisy dotyczące międzynarodowych mechanizmów ochrony poszkodowanych. System Zielonej Karty funkcjonował dopiero kilkanaście lat i obejmował znacznie mniej rynków ubezpieczeniowych niż obecnie, zaś Wspólnota Europejska nie podejmowała jeszcze działań prawotwórczych w tej kwestii. Trudno więc było mówić o

powszechności transgranicznego systemu ochrony poszkodowanych w takim kształcie, w jakim istnieje obecnie.

Jeżeli zaś chodzi o prawo kolizyjne, koniec lat sześćdziesiątych XX w. to moment, w którym w wielu systemach prawnych wskazanie prawa właściwego dla odpowiedzialności wynikającej z wypadków drogowych zdominowane było przez regułę klasyczną (*lex loci delicti*). Stopniowo zaś w orzecznictwie i ustawodawstwie następowało upowszechnianie się nowych rozwiązań w kwestii poszukiwania prawa właściwego. Najczęściej sprowadzały się one do uelastycznienia łączników normy kolizyjnej. Postulaty stanowiły w dużej mierze wpływ amerykańskiej rewolucji kolizyjnej, która zasadniczo zmieniła postrzeganie prawa kolizyjnego również na kontynencie europejskim.

Mając na uwadze tenże kontekst historycznoprawny łatwiej dostrzec, że ostateczny kształt konw. haskiej z 1971 r. stanowi kompromis między tradycyjnym podejściem do deliktowego prawa kolizyjnego, kładącym nacisk na konieczność przyjęcia rozwiązań sprzyjających przewidywalności wskazania prawa właściwego, a stopniowo torującymi sobie drogę postulatami w kwestii wprowadzania rozwiązań umożliwiających uelastycznienie rezultatu kolizyjnego poprzez wprowadzenie odstępstw od sztywnej reguły klasycznej. Postulaty te miałyby być realizowane w różnym zakresie: od wprowadzenia nowych łączników w postaci wspólnego prawa personalnego stron do najbardziej radykalnych z teorii jak *the proper law doctrine*[1550]. W nauce prawa kolizyjnego stało się oczywiste, że sztywne reguły poszukiwania prawa właściwego uznać należało za anachroniczne i nieprzystające do wymagań coraz bardziej dynamicznego obrotu międzynarodowego.

Kompromisowy charakter konwencji wynikał również z tego, że Haska Konferencja Prawa Prywatnego Międzynarodowego jest organizacją o zasięgu globalnym, co wpływa na sposób prowadzonych przez nią prac[1551]. W przygotowaniu tekstu konwencji podczas XI sesji Haskiej Konferencji brały udział delegacje rozmaitych państw z kilku kontynentów, których systemy prawne, oparte na różnych tradycjach, charakteryzowały się odmiennością obowiązujących w nich rozwiązań prawnych. Przebieg prac pokazuje, że różnice te uwidaczniały się w sposób szczególny na tle prawa kolizyjnego. Biorąc chociażby pod uwagę, że w sesji brały udział państwa, których systemy oparte są na kontynentalnej tradycji oraz te wywodzące się z tradycji *common law*, obrady musiały się toczyć w atmosferze wzajemnych

[1550] Zob. rozdział I, § 1, pkt 3 niniejszego opracowania.
[1551] J.H.A. van Loon, *Embracing Diversity – The Role of the Hague Conference in the Creation of Universal Instruments* [w:] V. Ruiz Abou-Nigm, M.B. Noodt Taquela (red.), *Diversity and Integration in Private International Law*, Edinburgh 2019, s. 31-46; B. Dutoit, P. Mercier, *La onzième session…*, s. 367-368.

ustępstw. Dodatkowym wyzwaniem była również trwająca amerykańska rewolucja kolizyjna, diametralnie podważająca dotychczasowe metody wskazania prawa właściwego[1552].

Dla państw członków Haskiej Konferencji Prawa Prywatnego Międzynarodowego wywodzących się z europejskiej tradycji prawa kolizyjnego, opartej w zasadniczej mierze na sawiniańskim paradygmacie, trudnym do zaakceptowania, z racji swojej nieprzewidywalności, było podejście proponowane przez uczonych zza Oceanu. Stąd podczas prac nad konwencją pojawiła się konieczność poszukiwania porozumienia i przezwyciężania różnic w kwestii doboru łączników oraz zagadnienia kwalifikacji poszczególnych pojęć. Odrzucono więc najbardziej skrajne reguły określania prawa właściwego widząc w nich zagrożenie dla pewności prawa. Doktryna francuska, wywierająca duży wpływ na prace nad konwencją, bardzo niechętnie odnosiła się w ogóle do jakichkolwiek ustępstw od reguły klasycznej[1553]. Tego typu trudności miałyby mniejsze znaczenie, w przypadku, gdyby współpraca odbywała się w kręgu państw reprezentujących zbliżone do siebie systemy prawne. Niemniej jednak poszukiwanie „wspólnych fundamentów" stanowi sedno wysiłków unifikacyjnych Haskiej Konferencji Prawa Prywatnego Międzynarodowego.

Przebieg prac nad konwencją doskonale ukazuje próbę pogodzenia dwóch fundamentalnie różnych koncepcji w kwestii tworzenia przepisów kolizyjnych, w których ostatecznie „zwyciężyło" podejście europejskie[1554]. Konwencję należy więc odczytywać jako wyraz porozumienia w kwestii określania prawa właściwego dla deliktów, wypracowanego pomiędzy zwolennikami reguły klasycznej a postulującymi konieczność wprowadzenia odstępstw od tej reguły, do czego inspiracją miały być wpływy amerykańskie[1555].

Kompromis ten oceniano w ówczesnej literaturze przedmiotu jako udany i rozsądny[1556]. Wskazywano również, że stanowi on ważny wkład w teorię kolizyjnego prawa deliktowego[1557]. Widziano w nim nawet szanse na „uspokojenie doktrynalnego zgiełku", powszechnego w tamtym okresie[1558]. Porozumienie obu wizji prawa kolizyjnego leżące u podstaw konw. haskiej z 1971 r. uznać należy co do zasady za pomyślne. Przewidziano w niej łączniki, które zgodnie z założeniem jej twórców, miały być łatwe do zastosowania, tak aby zapewnić odpowiedni poziom pewności prawa i przewidywalności rozstrzygnięć. Zachowano przy tym odpowiedni stopień elastyczności norm kolizyjnych. Niemniej jednak próba pogodzenia obu tych wizji

[1552] J.G. Castel, P.-A. Crépeau, *op. cit.*, s. 19.
[1553] Ch.S. Armstrong, *op. cit.*, s. 101.
[1554] J.G. Castel, P.-A. Crépeau, *op. cit.*, s. 24.
[1555] N. Ciron, *op. cit.*, s. 289, nb 443.
[1556] J.G. Castel, P.-A. Crépeau, *op. cit.*, s. 19.
[1557] L. Forget, *op. cit.*, s. 82.
[1558] Y. Loussouarn, *La convention de La Haye…*, s. 21-22.

skutkuje tym, że normy kolizyjne zawarte w konwencji charakteryzują się wysokim stopniem kazuistyczności, co paradoksalnie utrudnia jej stosowanie w praktyce[1559]. Osiągnięcie tego porozumienia miało więc swoją cenę w postaci jej nadmiernej złożoności norm kolizyjnych. Stąd też postulowana przez twórców konwencji łatwość jej stosowania jest dyskusyjna.

W ówczesnej literaturze zagranicznej projekt konwencji został w dużej mierze pozytywnie przyjęty. Liczono, że dzięki wprowadzeniu relatywnie prostych reguł przyczyni się do zwiększenia jednolitości i przewidywalności prawa oraz do równiejszego traktowania stron[1560]. Wskazywano, że wychodzi ona naprzeciw rosnącej konieczności zapewnienia odszkodowania poszkodowanym w wypadkach[1561].

Również ówczesna polska doktryna entuzjastycznie podchodziła do nowej konwencji haskiej. Jako jeden z pierwszych na ten temat wypowiedział się M. Sośniak w swojej monografii z 1971 r., w której podejmuje on próbę oceny, wtedy jeszcze projektu konwencji. Jego zdaniem jest on jedynie pozornie konserwatywny, na co wskazuje posiłkowanie się jako zasadą łącznikiem *loci delicti* przy jednoczesnym wprowadzeniu „nowej jakości" w postaci łącznika państwa rejestracji pojazdu. Entuzjastycznie odnosząc się do projektu konwencji wskazywał, że stanowi on „dalszy krok w dążeniu do realności powiązania zagadnień odpowiedzialności cywilnej z najbliższą «sferą prawną» i zarazem odejście od powiązania lokalnego (pomimo programowego akcentowania podstawowości tradycyjnej zasady)"[1562]. Nie mógł on jednak w tamtym czasie ocenić „czy uregulowanie zawarte w omawianym projekcie spełnia praktyczne wymogi stawiane tego typu porozumieniom i czy układ zasad zawartych w tym projekcie nie wprowadza różnego rodzaju niejasności, jakich chciano uniknąć odrzucając bardziej elastyczne sformułowanie zasady ogólnej"[1563].

Przeprowadzone w niniejszej pracy rozważania, a także z pewnością dalsza perspektywa czasowa, umożliwia podjęcie próby odpowiedzi na tak postawione pytanie. Uznać należy, że system przepisów kolizyjnych przewidziany w konw. haskiej z 1971 r. co do zasady funkcjonuje w sposób zadowalający. Na korzyść konwencji przemawia to, że mimo ich rozbudowania ma ona względnie jednoznaczne reguły dla większości spraw objętych jej zakresem przedmiotowym.

Krytyka rozwiązań zawartych w konwencji przybrała na sile dopiero po wprowadzeniu rozp. Rzym II, gdyż w porównaniu z jej unijnym odpowiednikiem wiele postanowień

[1559] Zob. rozdział III, § 3, pkt 2 niniejszego opracowania.
[1560] Zob. np. H. Fischer, *op. cit.*, s. 193; Y. Loussouarn, *La convention de la Haye…*, s. 21
[1561] L. Forget, *op. cit.*, s. 82.
[1562] M. Sośniak, *Zobowiązania…*, s. 85.
[1563] *Ibidem*.

konwencji jest nie do utrzymania. W literaturze wskazuje się wprost, że konwencja jest „aktem gorszym jakościowo”[1564], który jawi się jako „przestarzały”[1565].

2.2. Konwencja jako regulacja „sprzyjająca ubezpieczycielom”

Z racji tego, że zakres przedmiotowy konw. haskiej z 1971 r. ograniczono jedynie do problemu wypadków drogowych, umożliwiło to uwzględnienie specyfiki tych zdarzeń przy jej kształtowaniu. Jak wskazano, celem twórców konwencji było stworzenie regulacji, która miała sprzyjać osiągnięciu przewidywalności rozstrzygnięć, przewidując przepisy, dzięki którym prawo właściwe ustalane jest w łatwy i jednoznaczny sposób.

Wydaje się, że takie określenie celów konwencji było zbieżne z oczekiwaniami uczestników rynku ubezpieczeń, w szczególności ubezpieczycieli odpowiedzialności cywilnej posiadaczy pojazdów mechanicznych. Z racji obowiązkowego charakteru tego ubezpieczenia są to podmioty, które odgrywają zasadniczą rolę w procesie dochodzenia roszczeń wynikających z wypadków drogowych. Większość spraw dotyczących odszkodowania z tego tytułu rozstrzygana jest już na etapie przedsądowym, dlatego tak ważne jest niezwłoczne i wolne od wątpliwości ustalenie prawa właściwego[1566]. To właśnie z tych względów wynikła konieczność wprowadzenia rozwiązań precyzyjnych i uwzględniających potrzeby praktyki wynagradzania szkód przez ubezpieczycieli. Już na początku prac nad konwencją zwracano uwagę, że przeprowadzone przez szwajcarskie zakłady ubezpieczeń badania wykazały, że w Szwajcarii na każde 1000 spraw dotyczących wypadków drogowych, 995 spraw było rozstrzygane bez interwencji sądów[1567].

Należy mieć przy tym na uwadze, że ówczesne prawo ubezpieczeniowe nie chroniło w tak wysokim stopniu poszkodowanych w transgranicznych wypadkach drogowych, tak jak ma to miejsce obecnie, chociażby na tle unijnych dyrektyw komunikacyjnych[1568].

W tym kontekście w literaturze przedmiotu twierdzi się, że ostateczny kształt konw. haskiej z 1971 r. sprzyjał w pewien sposób interesom zakładów ubezpieczeń. Świadczyć ma o tym zwłaszcza to, że właściwość *legis loci registrationis*, będącego głównym wyjątkiem od reguły właściwości miejsca wypadku, najczęściej pokrywać się będzie z prawem właściwym dla umowy ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej, a tym samym często również prawem miejsca siedziby ubezpieczyciela. Powoduje to, że wynagradzanie roszczeń będzie podlegało

[1564] M. Pazdan, M. Jagielska, W. Kurowski, M. Świerczyński, M.-A. Zachariasiewicz, M. Zachariasiewicz, Ł. Żarnowiec, *W odpowiedzi na ankietę skierowaną do państw członkowskich…*, s. 170-171.
[1565] K. Vyshka, *Direct Actions Against Insurers…*, s. 150; J. Papettas, *The Law Applicable…*, s. 205.
[1566] J.G. Castel, P.-A. Crépeau, *op. cit.*, s. 25; J. Papettas, *The Law Applicable…*, s. 218.
[1567] *Rapport de la Commission spéciale* [w:] *Actes et documents de la Onzième session…,* s. 70.
[1568] Zob. rozdział V, § 1 niniejszego opracowania.

prawu przewidywalnemu z perspektywy tego podmiotu[1569]. Ponadto, jak wskazano, powiązanie w postaci łącznika miejsca rejestracji pojazdu w na tle niektórych stanów faktycznych prowadzi do „przypadkowych rezultatów"[1570]. Z punktu widzenia poszkodowanego właściwość *legis loci registrationis* znacznie częściej może skutkować zastosowaniem prawa obcego jako właściwego. W związku z powyższym można sformułować konkluzję, że niektóre normy kolizyjne konw. haskiej z 1971 r. w większym stopniu zważają na potrzeby zakładów ubezpieczeń, nie uwzględniając przy tym w wystarczającym stopniu szczególnej pozycji poszkodowanego.

Niemniej jednak jednoznaczne reguły, dzięki którym prawo właściwe jest przewidywalne uznać należy za korzystne również z punktu widzenia poszkodowanych. Zauważa się nawet, że koszty wynikające ze sporów pomiędzy ubezpieczycielami w kwestii prawa właściwego i tak ostatecznie muszą ponieść nie ubezpieczyciele, ale płatnicy składek czy poszkodowani. Stąd obawy niektórych delegatów, że zbytnia elastyczność konwencji niosąca niepewność rezultatu kolizyjnego pociągnie za sobą spory odnośnie do prawa właściwego, które ostatecznie będą musiały być rozstrzygane przez sądy, generując kolejne koszty związane z procedowaniem[1571]. Przepisy konwencji miały na celu zminimalizowanie ryzyka sporu o prawo właściwe, co miało przyczynić się do usprawnienia procesu dochodzenia roszczeń rozstrzyganych najczęściej bez ingerencji sądu. Jasne zasady w kwestii wskazania prawa właściwego ułatwiają również zawarcie ugody, co jest korzystne dla wszystkich stron sporu[1572].

2.3. Recepcja konwencji w innych państwach

Mimo zaprezentowanego powyżej generalnie entuzjastycznego przyjęcia przez doktrynę, również tę za oceanem, recepcję konwencji przez państwa ocenia się jako „umiarkowany sukces"[1573]. Niewątpliwie nie jest ona „sztandarowym produktem" Haskiej Konferencji Prawa Prywatnego Międzynarodowego, ale nie jest również tą, mającą najmniejszą liczbę ratyfikacji. Do tego momentu konwencja obowiązuje w 21 państwach. Na jej przyjęcie zdecydowały się głównie państwa położone w Europie.

[1569] N. Ciron, *op. cit.*, s. 289-290, nb 443; J. Papettas, The Law Applicable…, s. 206.
[1570] W. Klyta, *Prawo właściwe…* [w:] M. Pazdan (red.), *System…*, s. 895-896, nb 327. Autor ten wskazuje nawet, że „[w]skazany łącznik stanowił na etapie tworzenia konwencji z 1971 r. swoistą «kartę przetargową», przyczyniającą się do akceptacji tego aktu przez instytucje ubezpieczeniowe" – zob. *ibidem*, s. 894 nb 324.
[1571] Ch.S. Armstrong, *op. cit.*, s. 101-102; J. Papettas, *The Law Applicable…*, s. 218-219.
[1572] *Ibidem*, s. 262-263.
[1573] W. Klyta, *Prawo właściwe…* [w:] M. Pazdan (red.), *System…*, s. 880, nb 297; N. Ciron, *op. cit.*, s. 289-290, nb 443.

Ostateczna treść przyjętych rozwiązań sprawiła, że niektóre z państw członkowskich Haskiej Konferencji Prawa Prywatnego Międzynarodowego zrezygnowały z jej przyjęcia[1574]. Przykładowo, mimo aktywnej roli delegacji amerykańskiej podczas prac nad konwencją, państwo to ostatecznie nie poparło jej ratyfikacji, stwierdzając, że przewiduje ona nieakceptowalne z punktu widzenia prawa amerykańskiego zasady wskazywania prawa właściwego. Zastrzeżenia dotyczyły przede wszystkim zagadnienia kwalifikacji. Wydaje się jednak, że tę kwestię rozpatrywać należy na płaszczyźnie obranej przez konwencję metodologii, gdyż była ona niespójna z założeniami amerykańskiego prawa kolizyjnego, które w tamtym czasie charakteryzowało się znacznie bardziej elastycznym podejściem polegającym na stosowaniu rozmaitych „metod" wskazania prawa właściwego, a nie poszukiwaniu prawa właściwego w oparciu o wielostronne normy kolizyjne[1575]. Zastrzeżenia wnosiła również delegacja brytyjska. Dotyczyły one m.in. tego, że zgodnie z konwencją, zakres prawa właściwego obejmuje również kwestię wysokości odszkodowania oraz kwestię przedawnienia, co w tamtym czasie w prawie angielskim regulowane było przez prawo miejsca sądu orzekającego[1576]. W doktrynie niemieckiej podkreśla się natomiast, że z racji nadmiernej złożoności reguł wskazania prawa właściwego przewidzianych w konw. haskiej z 1971 r. niemiecki ustawodawca nie zdecydował się na jej ratyfikację[1577].

Postanowienia konwencji okazały się jednak na tyle odpowiednie i doniosłe praktycznie, że prawodawca unijny nie zakwestionował ich obowiązywania w momencie przyjmowania rozp. Rzym II. Mimo, że z perspektywy techniki legislacyjnej przepisy konwencji uznać należy za raczej skomplikowane, dowiodły one swojej skuteczności, umożliwiając osiągnięcie pewności prawnej w regulowanym przez siebie obszarze. Ponadto jest to jedyny międzynarodowy instrument o uniwersalnym charakterze, mający na celu ujednolicenie norm kolizyjnych w sprawach dotyczących pozaumownej odpowiedzialności wynikłej z wypadków drogowych, stąd wiele państw, szczególnie tych, które ze względu na swoje położenie geograficzne charakteryzują się intensywnym międzynarodowym ruchem drogowym, zdecydowało się na jej ratyfikację. Do ostatnich państw sygnatariuszy należą Maroko (w 2010 r.) oraz Ukraina (w 2011 r.). Mimo, że konwencji nie można uznać za pozbawionej pewnych mankamentów, wydaje się, że spełnia swoją rolę, gdyż niezależnie od

[1574] J. von Hein, *Something Old and Something Borrowed…*, s. 1680-1681.
[1575] P. Amram, *op. cit.*, s. 521-525; Ch.S. Armstrong, *op. cit.*, s. 77.
[1576] K. Newman, *Commission II. The law applicable to traffic accidents*, s. 645-646.
[1577] T. Kadner Graziano, *50 Years…*, s. 77-78 i cytowana tam literatura.

upływu kilkudziesięciu lat od jej opracowania, wciąż niektóre państwa decydują się na jej przyjęcie[1578].

3. Ocena rozp. Rzym II

3.1. Rozporządzenie jako regulacja oparta na paradygmacie Savigny'ego

Rozporządzenie Rzym II było pierwszym unijnym rozporządzeniem dotyczącym wskazania prawa właściwego. Wbrew kolejności wynikającej z nazewnictwa, regulacja ta została przyjęta na rok przed rozp. Rzym I, odnoszącym się do prawa właściwego dla zobowiązań umownych.

Treść przyjętych rozwiązań doskonale obrazuje, że regulacja ta została oparta na europejskiej tradycji prawa prywatnego międzynarodowego, której podstawą są poglądy wyrażane w XIX w. przez Savigny'ego. Należy jednak wskazać, że podczas prac legislacyjnych klasyczne założenia prawa europejskiego doznawały pewnych modyfikacji na rzecz innych wizji prawa kolizyjnego. Wynikało to z tego, że prace nad kształtem tej regulacji przyciągały uwagę uczonych spoza Europy, zwłaszcza ze Stanów Zjednoczonych. Niektórzy z nich, na zaproszenie sprawozdawczyni Parlamentu Europejskiego ds. rozp. Rzym II D. Wallis, uczestniczyli również osobiście w prowadzonych negocjacjach. Stąd Projekt Parlamentu Europejskiego z 2005 r. modyfikujący propozycję Komisji Europejskiej z 2003 r. był wyraźnie inspirowany podejściem znanym z amerykańskiego prawa kolizyjnego[1579].

Choć dorobek amerykańskiej rewolucji kolizyjnej można oceniać negatywnie jako niejednolity i posługujący się nieprecyzyjną terminologią[1580], to jego wpływ na współczesne prawo kolizyjne nie podlega wątpliwości[1581]. W przypadku norm kolizyjnych odnoszących się do transgranicznych wypadków drogowych inspiracje amerykańskimi metodami rozstrzygania konfliktów kolizyjnych były szczególnie widoczne. Dotyczyły one w szczególności rozszczepienia statutu deliktowego poprzez odrębne potraktowanie kwestii odpowiedzialności wynikającej z wypadku drogowego od kwestii obliczania wysokości odszkodowania. Rozszczepienie statutu wypadku drogowego polegać miało na tym, że pierwsza z nich miała podlegać prawu miejsca wypadku drogowego, zaś druga prawu państwa, w którym

[1578] N. Ciron, *op. cit.*, s. 290-291, nb 444-445.
[1579] X.E. Kramer, *The Rome II Regulation…*, s. 414, 420; J. Papettas, *The Law Applicable…*, s. 44-45.
[1580] M.-A. Zachariasiewicz, *Dalsze losy „rewolucji" w prawie prywatnym międzynarodowym USA*, [w:] A. Mączyński, M. Pazdan, A. Szpunar (red.), *Rozprawy z polskiego i europejskiego prawa prywatnego. Księga pamiątkowa ofiarowana Profesorowi Józefowi Skąpskiemu*, Kraków 1994, s. 521-524. Autorka trafnie wskazuje, że: „[r]ewolucja w amerykańskim prawie kolizyjnym wymknęła się spod kontroli, zaskakując samych rewolucjonistów. Nadzwyczajne skomplikowanie materii kolizyjnych spowodowało, że przeciętny prawnik amerykański przestał się nimi interesować".
[1581] Zob. rozdział I, § 1, pkt 3 niniejszego opracowania.

poszkodowany miał miejsce swojego zwykłego pobytu. Powyższe było inspirowane powszechnym w prawie amerykańskim dążeniem do osobnej kolizyjnoprawnej oceny poszczególnych kwestii składających się na delikt, co niekiedy wiąże się z właściwością odmiennych praw (tzw. *issue-by-issue analysis*). Próbowano również w większym stopniu zorientować normy kolizyjne na rezultat materialnoprawny poprzez wskazanie prawa właściwego w oparciu o ocenę treści prawa merytorycznego. Podejście to charakterystyczne jest dla amerykańskich metod wskazania prawa właściwego takich jak *better law approach* oraz *governmental interest analysis* i niewątpliwie jest oddalone od europejskiego paradygmatu prawa kolizyjnego[1582].

Na dalszym etapie prac legislacyjnych większość z poprawek „nieprzystających" do europejskiej tradycji została odrzucona, zaś ostateczna wersja rozporządzenia oparta została w dużej mierze na pierwotnym projekcie Komisji Europejskiej z odpowiednimi modyfikacjami[1583].

Powyższe wskazuje na dominację paradygmatu Savigny'ego w procesie tworzenia rozp. Rzym II. Świadczy o tym również treść motywu 6 rozp. Rzym II, który jako cele rozporządzenia wskazuje dążenie do „zwiększenia przewidywalności wyników sporów, pewności w zakresie prawa właściwego i swobodnego przepływu orzeczeń sądowych", które sprzyjają prawidłowemu funkcjonowaniu rynku wewnętrznego. Jak słusznie wskazuje J. von Hein, rozp. Rzym II doskonale obrazuje, że klasyczne rozumienie prawa kolizyjnego, opierające się na poglądach Savigny'ego trudno uznać za przestarzałe[1584]. W doktrynie dostrzega się również, że wiele elementów zawartych w ostatecznej wersji rozporządzenia można było znaleźć, w różnych kombinacjach, w większości lub przynajmniej niektórych unormowaniach krajowych państw członkowskich, co świadczy o tym, że regulacja ta wyrasta z dotychczasowego dorobku państw europejskich[1585]. Mając to na uwadze, J. von Hein konkluduje, że z prac nad rozp. Rzym II płynie wniosek, iż oddolna ewolucja jest lepsza niż odgórne „rewolucyjne" rozwiązania, niemające korzeni w krajowych kulturach prawnych[1586].

Pierwsze oceny omawianej regulacji wyrażane niedługo po wejściu jej w życie były na ogół pozytywne. Wskazywano, że przyjęte rozwiązania dają nadzieję na jej dobre funkcjonowanie w przyszłości rozwijając dziedzinę europejskiego prawa prywatnego

[1582] P. Hay, *Contemporary Approaches…*, s. 141.
[1583] E. Korkmaz, *op. cit.*, s. 238.
[1584] J. von Hein, *Something Old and Something Borrowed…*, s. 1707.
[1585] *Ibidem*, s. 1703.
[1586] *Ibidem*, s. 1706-1707.

międzynarodowego i sprzyjając harmonii rozstrzygnięć[1587]. Pojawiły się również uwagi krytyczne pochodzące jednak głównie od uczonych z USA. Dotyczyły one założeń metodologicznych rozporządzenia oraz tego, że zawarte w nim metody wskazania prawa właściwego nie są wystarczająco elastyczne. Przykładowo S.C. Symeonides wskazywał, że znacznie trafniejszy był kształt rozporządzenia zaproponowany w projekcie Parlamentu, który został jednak odrzucony[1588].

Od momentu rozpoczęcia stosowania rozp. Rzym II minęło już niemal 15 lat, co pozwala na dokonanie pewnych podsumowań w kwestii jego funkcjonowania w praktyce. Według raportów poszczególnych państw członkowskich, opartych na analizie judykatury oraz poglądów doktryny, funkcjonowanie rozporządzenia w praktyce zasadniczo ocenia się pozytywnie. Nie jest to jednak instrument prawny wolny od wad[1589]. W raporcie *British Institute of International and Comparative Law* stwierdza się przy tym, że wiele problemów zidentyfikowanych w przeprowadzonych badaniach stanowią kwestie marginalne, z których część pojawiła się tylko w jednej lub dwóch jurysdykcjach w ramach wąskiej i szczególnej kategorii spraw. Niektóre z nich dotyczyły przypadków, w których sądy państw członkowskich po prostu nie zastosowały prawidłowo przepisów rozporządzenia. Inne odnosiły się jedynie do kwestii teoretycznych akcentowanych w doktrynie poszczególnych państw członkowskich, nie powodując trudności w praktyce[1590]. O tym, że rozp. Rzym II jest dobrze skonstruowanym aktem prawnym może świadczyć również stosunkowo niewielka liczba wniosków o wydanie orzeczenia w trybie prejudycjalnym w sprawie wykładni rozporządzenia[1591]. Podobne wnioski zostały wyrażone w Raporcie Komisji Europejskiej z 2025 r. dotyczącym stosowania rozp. Rzym II[1592], który został przedłożony wraz z Dokumentem Roboczym[1593] zawierającym

[1587] Zob. np. L. de Lima Pinheiro, *Choice of Law on Non-Contractual Obligations…*, s. 38-42; X.E. Kramer, *The Rome II Regulation…*, s. 423-424; Ph. Kozirys, *Rome II: Tort Conflicts on the Right Track…*, s. 497; P. Hay, *Contemporary Approaches…*, s. 151; F.J. Garcimartín Alférez, *The Rome II Regulation…*, s. 78.
[1588] S.C. Symeonides, *Rome II and Tort Conflicts…*, s. 216-218; R.J. Weintraub, *The Choice-of-Law Rules…*, s. 407-413.
[1589] E. Guinchard, *Conclusion* [w:] *Idem* (red.), *Rome I and Rome II…*, s. 631.
[1590] *Raport BIICL*, s. 8, 25-26.
[1591] *Ibidem*, s. 26. W tej kwestii – zob. T. Kadner Graziano, M.J. Reymond, *The application of the Rome I and Rome II Regulations before the Court of Justice of the European Union* [w:] E. Guinchard (red.), *Rome I and Rome II…*, s. 11-39.
[1592] Raport Komisji Europejskiej dla Parlamentu Europejskiego, Rady i Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego dotyczący stosowania rozp. Rzym II z dnia 31.01.2025: *Report From the Commission to the European Parliament, the Council and the European Economic And Social Committee on the Application of Regulation (EC) No 864/2007 on the Law Applicable to Non Contractual Obligations (Rome II Regulation)*, COM(2025) 20 final, cytowany dalej jako: *Raport Komisji z 2025 r.*
[1593] Dokument roboczy przedłożony wraz Raportem Komisji Europejskiej dla Parlamentu Europejskiego, Rady i Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego dotyczącym stosowania rozp. Rzym II z dnia 31.01.2025: *Commission Staff Working Document Accompanying the document – Report From the Commission to the*

szczegółowe wyjaśnienia na temat kwestii poruszanych w Raporcie. Zdaniem Komisji Europejskiej rozp. Rzym II zasadniczo funkcjonuje w sposób zadowalający. Wskazano jednak na potrzebę podjęcia refleksji nad niektórymi z przepisów rozp. Rzym II w kontekście przyszłych potencjalnych zmian legislacyjnych[1594]. Z całą pewnością, rozp. Rzym II stanowi istotny element wyodrębniającej się dziedziny europejskiego prawa kolizyjnego. Dostrzega się również, że przewidziane w nim rozwiązania oddziałują na przepisy kolizyjne państw pozaeuropejskich[1595].

3.2. Rozporządzenie w sprawach dotyczących wypadków drogowych

Powyższe oceny zasadniczo odnoszą się co całości rozp. Rzym II jako regulacji o charakterze ogólnym. W dalszej kolejności należy dokonać jego oceny jako instrumentu wskazującego prawo właściwe dla odpowiedzialności wynikającej z wypadków drogowych. Nie zawiera ono normy szczególnej odnoszącej się do tej kwestii, tak więc prawo właściwe dla tego typu zdarzeń zostanie wskazane na podstawie reguły ogólnej z art. 4 rozp. Rzym II. Sprawia to, że miarodajna norma kolizyjna rozp. Rzym II nie jest „dopasowana na wymiar" do poszukiwania prawa właściwego dla wypadków drogowych, tak jak ma to miejsce w przypadku konw. haskiej z 1971 r. Jednoznaczne stwierdzenie, które z rozwiązań jest korzystniejsze jest niełatwym zadaniem[1596]. Niemniej jednak, mimo braku reguły szczególnej, przepisy zawarte w rozp. Rzym II w kwestii transgranicznych wypadków drogowych ocenia się co do zasady pozytywnie[1597].

Na skuteczność przyjętych rozwiązań w kwestii wskazania prawa właściwego dla roszczeń z tytułu szkód na osobie, a w szczególności tych wynikających wypadków drogowych wskazuje również zasadnicza większość (72%) respondentów raportu *British Institute of International and Comparative Law*, zaś 28% z nich preferowałaby stosowanie w tym zakresie zasad szczególnych. Równocześnie jednak wskazywano na obszary, które mogłyby zostać zmodyfikowane poprzez wprowadzenie szczególnej normy kolizyjnej. Za szczególnie problematyczny uznano art. 4 ust. 2 rozp. Rzym II, co do którego istnieją wątpliwości, czy ma

---

European Parliament, the Council and the European Economic And Social Committee on the Application of Regulation (EC) No 864/2007 on the Law Applicable to Non Contractual Obligations (Rome II Regulation), SWD(2025) 9 final, cytowany dalej jako: *Dokument Roboczy Komisji z 2025 r.*

[1594] *Raport Komisji z 2025 r.*, s. 10-11.

[1595] E. Guinchard, *Introduction* [w:] E. Guinchard (red.), *Rome I and Rome II…*, s. 2.

[1596] P. Hay, *Contemporary Approaches…*, s. 144.

[1597] Na brak konieczności wprowadzania szczególnej normy kolizyjnej dla wypadków drogowych zwraca się również uwagę w doktrynie – zob. M. Pazdan, M. Jagielska, W. Kurowski, M. Świerczyński, M.-A. Zachariasiewicz, M. Zachariasiewicz, Ł. Żarnowiec, *W odpowiedzi na ankietę skierowaną do państw członkowskich…*, s. 171.

zastosowanie do zdarzeń o złożonej konfiguracji podmiotowej, np. do wypadków z udziałem wielu pojazdów, w których jest wielu poszkodowanych[1598].

Opinia o słuszności i trafności przyjętych zasad wyrażana była również w doktrynie. W literaturze przedmiotu panuje zgodne stanowisko, że rozp. Rzym II zapewnia wystarczający stopień pewności prawa i elastyczności rozwiązań. Doceniano również trafność przyjętych zasad w kwestii autonomii woli stron, które ocenia się jako liberalne i sprzyjające współczesnemu obrotowi prawnemu[1599].

Niektórzy z autorów dostrzegają jednak brak wystarczającego rozważenia specyfiki rozstrzygania spraw dotyczących roszczeń z tytułu wypadków drogowych, roli obowiązkowych ubezpieczeń komunikacyjnych, a w szczególności tego, że zasadniczo rozstrzygane są one bez ingerencji sądu i są kompensowane przez ubezpieczycieli. Stąd też zdaniem J. Papettas, głębsza refleksja nad tymi zagadnieniami powinna zakończyć się opracowaniem odrębnej, szczególnej nomy wskazującej prawo właściwe dla odpowiedzialności wynikającej z wypadków drogowych[1600]. Należy podzielić stanowisko, że prawo właściwe dla odpowiedzialności wynikającej z wypadku drogowego powinno być wskazywane przez szczególną normę kolizyjną. Jest to uzasadnione tym, że sprawy dotyczące roszczeń z tytułu wypadków drogowych charakteryzuje szereg cech, które nie tylko pozwalają na ich wyodrębnienie z szerszej kategorii zobowiązań pozaumownych i ich osobne unormowanie na płaszczyźnie kolizyjnoprawnej, ale przede wszystkim świadczą o takiej konieczności[1601].

4. Porównanie konw. haskiej z 1971 r. i rozp. Rzym II

4.1. Umiejscowienie w źródłach prawa

Kluczową różnicą pomiędzy omawianymi regulacjami jest ich umiejscowienie w źródłach prawa. Pierwsza z nich przyjęta została w formie konwencji międzynarodowej, zaś druga ma formę unijnego rozporządzenia. Powyższe determinuje niektóre z aspektów ich stosowania.

Rozporządzenie Rzym II wiąże bezpośrednio państwa członkowskie. Umiejscowienie w unijnym systemie prawa prowadzi także do wymogu jego jednolitego stosowania we wszystkich państwach członkowskich. Pojęcia w nim zawarte mają charakter autonomiczny,

[1598] *Raport BIICL*, s. 47.
[1599] J. von Hein, *Article 4 and Traffic Accidents…*, s. 173.
[1600] J. Papettas, *The Law Applicable…*, s. 71.
[1601] Zob. rozdział VI, § 3, pkt 3.3 niniejszego opracowania.

zaś kompetencję do ich wiążącej interpretacji ma TS. Nadto rozp. Rzym II interpretować należy na tle innych regulacji z zakresu europejskiego prawa prywatnego międzynarodowego, które wspólnie tworzą spójny i wzajemnie uzupełniający się system.

Konwencja haska z 1971 r. jest multilateralną umową międzynarodową, co sprawia, że rządzą nią nieco inne zasady w kwestii jej obowiązywania czy stosowania przez sądy krajowe. Powstała ona pod auspicjami Haskiej Konferencji Prawa Prywatnego Międzynarodowego, która jest organizacją o zasięgu globalnym. W pracach nad konwencją brali udział eksperci pochodzący z wielu różnych systemów prawnych, w niektórych przypadkach bardzo od siebie oddalonych nie tylko w sensie geograficznym, ale przede wszystkim pod względem tradycji prawnej, a także poglądów na zagadnienia będące przedmiotem konwencji. Co więcej, w teorii została ona zaprojektowana tak, aby mogło przystąpić do niej niemal każde państwo świata. W praktyce jednak, jak już wskazano, zyskała ona jedynie znaczenie regionalne, odgrywając szczególną rolę głównie w Europie.

Status umowy międzynarodowej wpływa również na sposób dokonywania interpretacji jej postanowień. Proces ten musi odbywać się z uwzględnieniem jej głównego celu, jakim jest ujednolicenie norm kolizyjnych. Dążąc do zapewnienia jednolitości i harmonii rozstrzygnięć dokonywać należy więc jednolitej wykładni zawartych w niej pojęć. Szczególnym wyzwaniem dla stosowania postanowień traktatowych przez sądy państw sygnatariuszy jest jednak brak ponadpaństwowego organu sądowego stojącego na straży jednolitej wykładni. W procesie interpretacji postanowień konwencji sądy krajowe powinny mieć na względzie orzecznictwo sądów innych umawiających się państw sygnatariuszy. Sędzia krajowy jest zobowiązany wziąć je pod uwagę, jednak ostateczna decyzja, czy przedstawioną w nich interpretację należy podzielić, należy do niego. Taki stan rzeczy powoduje zagrożenie dla jednolitego stosowania konwencji i harmonii rozstrzygnięć.

4.2. Wpływ amerykańskiego prawa kolizyjnego na treść obu regulacji

Podczas prac nad obiema regulacjami w różnym stopniu uwidaczniał się wpływ amerykańskiego prawa prywatnego międzynarodowego. Wzajemna interakcja między europejską a amerykańską tradycją prawa kolizyjnego, w szczególności w zakresie prawa deliktowego stanowi szczególnie interesujące zagadnienie badawcze, które jednak znacznie przekracza ramy niniejszego opracowania. Od dziesięcioleci oba systemy, wciąż zachowując swoje unikalne cechy, jednocześnie czerpią wzajemnie od siebie. Obserwuje się więc zjawisko wzajemnej konwergencji między nimi, co pośrednio obrazuje ewolucja prawa kolizyjnego ostatnich dziesięcioleci po obu stronach Atlantyku. W literaturze przedmiotu problem ten

sprowadza się często do napięć między poszczególnymi przeciwstawnymi rozwiązaniami, z których to jedno wywodzi się z europejskiego postrzegania prawa kolizyjnego, zaś drugie stanowi jego amerykański odpowiednik[1602].

Zarówno podczas prac nad konwencją haską pod koniec lat sześćdziesiątych XX w., jak również kilka dekad później, gdy negocjowano tekst rozp. Rzym II w różnym stopniu dostrzec można wpływ amerykańskiego zapatrywania na prawo kolizyjne.

W latach sześćdziesiątych XX w. napięcia rodziły się, w szczególności na tle rozbieżności w postaci przeciwstawianych sobie zasad – pewności prawa i elastyczności metod wskazania prawa właściwego. Pierwsza z nich charakterystyczna była dla europejskiej tradycji kolizyjnej, zaś druga swoją genezę miała w amerykańskiej rewolucji kolizyjnej. Amerykański system charakteryzuje się dużo większą rolą sędziowskiej dyskrecjonalności, czego przykładem są zasady z *Restatement II* zakładające stosowanie prawa, które ma najsilniejszy związek ze sprawą (ang. *the most significant relationship*). Z kolei w Europie szczególnie istotne są sztywne zasady wskazania prawa właściwego, dopuszczające niekiedy wyjątki, jednak dające niewiele miejsca na swobodę orzeczniczą[1603].

Podczas prac nad rozp. Rzym II uwidaczniały się różnice na tle wywodzących się z systemu amerykańskiego norm (ang. *result-oriented rules*) mających na celu dążenie do osiągnięcia sprawiedliwości w rozumieniu materialnoprawnym (ang. *the substantive justice*). Na drugim biegunie były zaś charakterystyczne dla europejskiej tradycji prawa prywatnego międzynarodowego wielostronne normy kolizyjne (ang. *multilateral rules*), które traktują wszystkie systemy prawne w równy sposób i wyznaczają prawo właściwe poprzez wybór odpowiedniego łącznika (ang. *jurisdiction-selecting rules*)[1604]. Odmienności między oboma systemami uwidaczniały się również na tle propozycji rozbicia statutu wypadkowego inspirowanej amerykańską *issue-by-issue analysis*, polegającej na osobnej kolizyjnoprawnej ocenie poszczególnych kwestii składających się na delikt (np. zagadnienia odpowiedzialności, zagadnienia kompensacji szkody), co sprawia, że mogłyby one podlegać właściwości innych praw. Natomiast europejskie prawo kolizyjne charakteryzuje się dążeniem do zachowania jednolitości statutu i unikania *dépeçage* powodując, że prawo właściwe zostaje wskazane dla „całości" czynu niedozwolonego, a nie dla jego poszczególnych kwestii[1605]. Napięcia na tym

[1602] W tej kwestii – zob. np. T. Einhorn, *op. cit.*, s. 3-36; E. Korkmaz, *op. cit.*, s. 201-241; P. Hay, *European Conflicts Law After the American "Revolution" – Comparative Notes*, University of Illinois Law Review 2015, No. 5, s. 2053-2074.
[1603] E. Korkmaz, *op. cit.*, s. 218-223.
[1604] *Ibidem*, s. 204.
[1605] *Ibidem*, s. 225-226; S.C. Symeonides, *The American Choice-of-law Revolution…*, s. 102-103.

tle obrazuje w szczególności ewolucja normy kolizyjnej wskazującej prawo właściwe dla transgranicznych wypadków drogowych.

W literaturze przedmiotu wskazuje się również, że amerykański system kolizyjny oraz jego europejski odpowiednik są ze sobą powiązane w tak wielu aspektach, że interpretacja i ocena każdego z nich stała się utrudniona bez ich wzajemnego odniesienia. Wpływa na to niewątpliwie wzajemne przenikanie się poglądów doktryny autorów europejskich i amerykańskich. Wskazuje się więc, że kolizyjne prawo deliktowe doświadczyło dwustronnej konwergencji. Jednym z przykładów wpływu tradycji europejskiej na system amerykański przejawia się w rosnącym trendzie kodyfikacji w niektórych stanach USA (np. w Luizjanie). Z kolei amerykański wpływ przejawia się w tym, że europejskie prawo kolizyjne nie jest już zupełnie obojętne na rezultat materialnoprawny odchodząc już od formalistycznego podejścia i nacisku na osiągnięcie sprawiedliwości kolizyjnoprawnej[1606]. Niemniej jednak stanowczo zbyt wcześnie jest, aby mówić o „końcu historii" deliktowego prawa prywatnego międzynarodowego rozumianego jako osiągnięcie ich pełnej zbieżności[1607]. W niektórych aspektach amerykańskie i europejskie prawo kolizyjne oddalają się od siebie, stąd w literaturze mówi się nie tylko o zjawisku postępującej konwergencji, ale również rosnącej dywergencji[1608].

4.3. Główne różnice zachodzące na tle postanowień obu regulacji

4.3.1. Uwagi o charakterze ogólnym

Z punktu widzenia omawianych tu zagadnień konw. haska z 1971 r. oraz rozp. Rzym II mają spełniać tożsame zadanie, gdyż obie regulacje odnoszą się do poszukiwania prawa właściwego dla odpowiedzialności pozaumownej wynikającej z wypadków drogowych. Niemniej jednak z racji tego, że zachodzi między nimi kilka zasadniczych różnic, zadanie to wypełniają w sposób nieco odmienny.

Analizując różnice zachodzące na tle postanowień konw. haskiej z 1971 r. oraz rozp. Rzym II należy mieć na względzie kryteria pozwalające na dokonanie oceny, czy dany reżim kolizyjnoprawny jest przystający do potrzeb współczesnego międzynarodowego obrotu prawnego. Kwestię te należy rozpatrywać przede wszystkim z perspektywy zakresu przedmiotowego regulacji oraz treści przewidzianych w nich norm kolizyjnych. Istotnym wyznacznikiem jest również obecność unormowań dotyczących zagadnienia autonomii woli stron w postaci wyboru prawa, a także przepisów wymuszających swoje zastosowanie. Są to

[1606] E. Korkmaz, *op. cit.*, s. 204-205; L. de Lima Pinheiro, *Choice of Law on Non-Contractual Obligations…*, s. 38-41.
[1607] J. von Hein, *Of Older Siblings and Distant Cousins…*, s. 469.
[1608] E. Korkmaz, *op. cit.*, s. 205.

bowiem instytucje, których rola na tle zobowiązań pozaumownych współcześnie nie budzi już wątpliwości.

4.3.2. Zakres przedmiotowy

Oczywistym jest, że rozp. Rzym II jako regulacja o charakterze ogólnym, odnosząca się dodatkowo do innych kwestii, ma znacznie szerszy przedmiotowy zakres zastosowania. W tym kontekście uwidacznia się znacznie węższy zakres *ratione materiae* konw. haskiej z 1971 r. Słabszą stroną konw. haskiej z 1971 r. są w szczególności wyłączenia zawarte w art. 2 ust. 4-6 pozostawiające poza jej zakresem regulacji większość roszczeń regresowych i roszczeń skierowanych do publicznych funduszy gwarancyjnych. Zagadnienie to jest szczególnie istotne w przypadku ustalania prawa właściwego w przypadku roszczeń skierowanych do organów odszkodowawczych oraz funduszy gwarancyjnych.

4.3.3. Treść norm kolizyjnych

Kolejną szczególnie istotną odmiennością jest to, że rozp. Rzym II i konw. haska z 1971 r. prowadzić mogą do różnych rezultatów w kwestii wskazania prawa właściwego. Odmienności te uwidaczniają się na tle wyjątków od przewidzianych w nich reguł ogólnych. Najprościej zobrazować to można na przykładzie kazusu, w którym dwie osoby mieszkające we Włoszech wynajmują w Polsce samochód, którym poruszają się podczas swojego pobytu. Na skutek uderzenia przez kierowcę w drzewo dochodzi w Polsce do wypadku, w którym nie uczestniczy żaden inny pojazd. W tak zarysowanym stanie faktycznym, dla roszczeń pasażera wobec kierowcy samochodu, sąd włoski na podstawie art. 4 ust. 2 rozp. Rzym II zastosowałby prawo włoskie jako prawo wspólnego miejsca zwykłego pobytu stron. Z kolei, gdyby sprawa byłaby rozstrzygana w Polsce, zastosowanie miałaby konw. haska z 1971 r., zgodnie z którą, na podstawie art. 4 lit. a) tiret drugie konwencji właściwe byłoby prawo polskie jako prawo miejsca rejestracji pojazdu.

Przewidziana w art. 3 konw. haskiej z 1971 r. reguła podstawowa wskazania prawa właściwego prowadzi do takich samych rezultatów, jak art. 4 ust. 1 rozp. Rzym II. Różnice między omawianymi regulacjami widoczne są na tle reguł stanowiących wyjątki od zasad ogólnych. Zastosowanie konw. haskiej z 1971 r. doprowadzić może do właściwości prawa miejsca rejestracji (art. 4) lub prawa państwa, w którym pojazdy stale stacjonują (art. 6). Ponadto na tle konwencji szczególnie problematyczna może być interpretacja pojęcia uczestnictwa w wypadku, co bezpośrednio przekłada się na stosowanie wyjątków od reguły ogólnej. Natomiast przepisy rozp. Rzym II wskazać mogą na właściwość prawa wspólnego miejsca zwykłego pobytu (art. 4 ust. 2) lub prawa, które jest najściślej związane z czynem

niedozwolonym (art. 4 ust. 3). To właśnie ze stosowaniem klauzuli najściślejszego związku wiąże się pewien stopień elastyczności poszukiwania prawa właściwego uzasadniony potrzebą zapewnienia sprawiedliwości w indywidualnych przypadkach. Jak zostało wskazane, zasady prowadzące do nadmiernej niepewności w zakresie poszukiwania prawa właściwego zostały odrzucone podczas prac nad konw. haską z 1971 r.

Kazuistyka konwencji wypada niewątpliwie mniej korzystnie w zestawieniu z prostymi regułami wskazania prawa właściwego z rozp. Rzym II. Ponadto łącznik miejsca rejestracji niekiedy jawić się może jako mniej korzystny z perspektywy poszkodowanego, w porównaniu z łącznikiem wspólnego miejsca zwykłego pobytu stron[1609].

Odmienności dostrzec można również na tle norm wskazujących prawo właściwe dla dopuszczalności skargi bezpośredniej wobec ubezpieczyciela (*actio directa*). W konw. haskiej z 1971 r. posłużono się kaskadą łączników, zaś w rozp. Rzym II posłużono się wskazaniem alternatywnym. Uznać więc należy, że to rozporządzenie unijne przewiduje korzystniejsze dla poszkodowanego rozwiązania.

4.3.4. Wybór prawa właściwego oraz przepisy wymuszające swoje zastosowanie

Konwencja nie reguluje niektórych mechanizmów, które są kluczowe z punktu widzenia współczesnego międzynarodowego obrotu. Po pierwsze, stwierdzenie to jest uprawnione w kontekście zagadnienia autonomii woli stron. Konwencja haska nie zawiera żadnych przepisów w tym zakresie. Natomiast rozp. Rzym II dopuszcza, pod pewnymi warunkami, wybór prawa właściwego przez strony. Należy opowiedzieć się za stanowiskiem, że zagadnienie wyboru prawa w przypadku państw sygnatariuszy konw. haskiej z 1971 r. regulowane będzie przez *legem fori*, co oznacza, że dla państw członkowskich UE zastosowanie ma rozp. Rzym II. Ponadto konw. haska z 1971 r. nie zawiera również postanowień w kwestii przepisów wymuszających swoje zastosowanie. Obie ze wspomnianych instytucji w momencie powstawania konw. haskiej z 1971 r. dopiero torowały sobie drogę w kolizyjnym prawie zobowiązań pozaumownych, będąc raczej kojarzone z problematyką prawa kontraktowego. Niemniej jednak współcześnie ich rola również na tle prawa deliktowego nie budzi już wątpliwości.

4.3.5. Wnioski

Porównanie konw. haskiej z 1971 i rozp. Rzym II prowadzi do wniosków, że w tym zestawieniu znacznie korzystniej prezentuje się druga z tych regulacji. Mimo, że rozp. Rzym II

[1609] C.I. Nagy, *The Rome II Regulation…*, s. 107-108; E. Pataut, *De Bruxelles à La Haye…*, s. 675.

nie jest aktem prawnym wyspecjalizowanym w zakresie wypadków drogowych, przewiduje on szereg ulepszeń w porównaniu z konw. haską z 1971 r. Rozporządzenie jest bez wątpienia regulacją bardziej nowoczesną, uwzględniającą w lepszym stopniu potrzeby współczesnego międzynarodowego obrotu.

W rozp. Rzym II przewidziano jasny i prosty do zastosowania zestaw reguł w kwestii wskazania prawa właściwego, których treść uzasadnia się względami wymogu pewności prawnej w zakresie prawa właściwego oraz potrzebą zapewnienia sprawiedliwości w indywidualnych przypadkach. Na szczególną uwagę zasługuje to, że rozporządzenie posługuje się łącznikiem wspólnego miejsca zwykłego pobytu stron. Wyjątek od reguły ogólnej w takiej postaci jest zdecydowanie prostszy do zastosowania w praktyce, co kontrastuje to z kazuistycznymi regułami konw. haskiej z 1971 r. Dodatkowo z perspektywy poszkodowanego zastosowanie wyjątku na rzecz wspólnego miejsca zwykłego pobytu stron daje możliwość rozpatrzenia roszczeń poszkodowanego w oparciu o prawo, które zazwyczaj w lepszy sposób kompensuje doznaną przez niego szkodę[1610].

Ponadto, jak wskazano[1611], stosowanie łącznika miejsca rejestracji przewidziany w konw. haskiej z 1971 r. może niekiedy sprzyjać interesom zakładów ubezpieczeń. Powyższe przejawia się w tym, że właściwość *legis loci registrationis* skutkuje zastosowaniem prawa, które najczęściej pokrywać się będzie z prawem właściwym dla umowy ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej, a tym samym często również z prawem miejsca siedziby ubezpieczyciela. W konsekwencji wynagradzanie roszczeń częściej będzie podlegało prawu przewidywalnemu z punktu widzenia tego podmiotu. Jednocześnie rozwiązanie to w mniejszym stopniu uwzględnia sytuację poszkodowanego, bowiem z jego perspektywy właściwość *legis loci registrationis* znacznie częściej może skutkować zastosowaniem prawa obcego jako właściwego. Skutkiem tego może być konieczność stosowania nieznanych dla poszkodowanego okresów przedawnienia lub odmiennych wysokości kwoty odszkodowania, od tych zasądzanych w państwie miejsca jego zwykłego pobytu. W związku z powyższym można dojść do konkluzji, że niektóre normy kolizyjne konw. haskiej z 1971 r. w większym stopniu uwzględniają potrzeby zakładów ubezpieczeń, nie zważając przy tym w wystarczającym stopniu na szczególną pozycję poszkodowanego w wypadku drogowym.

Rozporządzenie Rzym II, z uwagi na szerszy zakres przedmiotowy oraz uregulowanie kwestii takich jak wybór prawa oraz normy odnoszącej się do zagadnienia przepisów wymuszających swoje zastosowanie, znacznie bardziej kompleksowo i jednolicie reguluje

[1610] N. Ciron, *op. cit.*, s. 332, nb 499.
[1611] Zob. rozdział VI, § 1, pkt 2.2 niniejszego opracowania.

problemy pojawiające się na tle transgranicznych wypadków drogowych. Dla porównania konw. haska z 1971 r. wyłącza niektóre kwestie wprost ze swojego zakresu przedmiotowego lub pomija je milczeniem, co należy uznać za jej wadę.

Wydaje się również, że z racji tego, że rozp. Rzym II stanowi część europejskiej rodziny aktów prawa kolizyjnego, jest znacznie bardziej widoczne dla sądów. Problem ten będzie przedmiotem rozważań w dalszej części pracy[1612]. Niektórzy autorzy twierdzą jednak, że przynależność do prawa UE rozp. Rzym II może stanowić jego wadę, gdyż ogranicza to jego zakres przestrzenny w porównaniu z konwencją międzynarodową, do której teoretycznie przystąpić może każde zainteresowane państwo[1613].

4.4. Problem jednoczesnego obowiązywania obu regulacji

Powyższe rozważania wskazują jednoznacznie, że obie omawiane regulacje funkcjonują co do zasady w sposób zadowalający, choć jednoznacznie jako przeważające pod kątem trafności przyjętych rozwiązań uznać należy rozp. Rzym II. Wydaje się natomiast, że zasadniczym problemem obowiązujących przepisów kolizyjnych wskazujących prawo właściwe dla odpowiedzialności pozaumownej wynikającej z transgranicznych wypadków drogowych jest współistnienie konw. haskiej z 1971 r. i rozp. Rzym II. Treść obowiązujących norm jurysdykcyjnych oraz to, że oba wymienione instrumenty mają zastosowanie w dziedzinie wypadków drogowych, prowadzić może do stosowania różnych praw właściwych, co rodzi poważne wyzwania praktyczne.

Wskazany problem wpływa na to, że główny cel rozp. Rzym II jakim jest unifikacja norm kolizyjnych wskazujących prawo właściwe dla zobowiązań pozaumownych nie został w pełni osiągnięty[1614]. Paradoksalnie więc, mimo że celem rozp. Rzym II była unifikacja norm kolizyjnych, wraz z jego przyjęciem w pewnym sensie pogłębiła się dywersyfikacja źródeł prawa[1615].

Z perspektywy omawianego zagadnienia główną wadą rozp. Rzym II jest więc konieczność jednoczesnego stosowania konw. haskiej z 1971 r.[1616] Mozaikę tę uzupełnić należy również o bilateralne konwencje oraz normy krajowe, które wciąż mogą mieć zastosowanie dla określonych kategorii spraw. Taki stan rzeczy powoduje dodatkowe komplikacje w praktyce,

---

[1612] Zob. rozdział VI, § 2, pkt 2 niniejszego opracowania.
[1613] N. Ciron, *op. cit.*, s. 332, nb 499.
[1614] M. Pazdan, M. Jagielska, W. Kurowski, M. Świerczyński, M.-A. Zachariasiewicz, M. Zachariasiewicz, Ł. Żarnowiec, *W odpowiedzi na ankietę skierowaną do państw członkowskich…*, s. 170-171; M. Świerczyński, Ł. Żarnowiec, *Prawo właściwe…*, s. 127; K. Vyshka, *Direct Actions Against Insurers…*, s. 149-150; J. Papettas, *The Law Applicable…*, s. 262-263.
[1615] C.I. Nagy, *The Rome II Regulation…*, s. 106-107.
[1616] J. von Hein, *Article 4 and Traffic Accidents…*, s. 173. To samo tyczy się również konw. haskiej z 1973 r.

zwiększa brak pewności prawa, a także otwiera perspektywę *forum shopping*[1617]. Powyższe konkluzje potwierdza również raport *British Institute of International and Comparative Law*, w którym respondenci wskazywali na „niepewność" i „zamieszanie" w ramach obecnego systemu, opisując związek między konwencjami haskimi i rozp. Rzym II jako „niejasny". Wyrażono również niezadowolenie z „dwutorowego systemu", ponieważ skutkuje on różnym traktowaniem tego samego faktu w poszczególnych częściach Unii i zachęca do *forum shopping*[1618]. Do tego problemu krytycznie odniesiono się również w Raporcie Komisji z 2025 r. oraz w przedłożonym wraz z nim Dokumencie Roboczym[1619].

Problem jednoczesnego obowiązywania konw. haskiej z 1971 r. oraz rozp. Rzym II nie jest jedynie teoretyczny, gdyż obecny stan prawny powoduje wiele problemów w orzecznictwie, które zostały omówione w dalszej części niniejszego opracowania.

[1617] J. Papettas, *The Law Applicable…*, s. 257.
[1618] *Raport BIICL*, s. 46.
[1619] *Raport Komisji z 2025 r.*, s. 4; *Dokument Roboczy Komisji z 2025 r.*, s. 7-9.

§ 2. PROBLEMY PRAKTYCZNE ZWIĄZANE Z JEDNOCZESNYM OBOWIĄZYWANIEM KONW. HASKIEJ Z 1971 R. ORAZ ROZP. RZYM II

1. Uwagi wstępne

Przyjmując rozp. Rzym II w przedstawionym kształcie unijny prawodawca dostrzegał już, że rozwiązanie w kwestii wypadków drogowych może okazać się niesatysfakcjonujące. Przemawia za tym brzmienie klauzuli przeglądowej zawartej w art. 30 rozporządzenia. Można więc przypuszczać, że rozwiązanie to traktowano jako tymczasowe, przewidując możliwość jego zmiany już w momencie przyjmowania rozporządzenia.

Współistnienie dwóch odrębnych systemów norm kolizyjnych służących do wskazania prawa właściwego dla transgranicznych wypadków drogowych nie stanowi jedynie problemu teoretycznego, gdyż przekłada się na komplikacje w kwestii poszukiwania norm kolizyjnych przez sądy państw członkowskich UE będącymi jednocześnie sygnatariuszami konw. haskiej z 1971 r. Świadczy o tym liczba orzeczeń zawierających błędne ustalenia w kwestii prawa właściwego.

2. Próba oceny rozp. Rzym II przez unijnego ustawodawcę

2.1. Klauzula przeglądowa zawarta w rozp. Rzym II i oświadczenie Komisji Europejskiej w sprawie wypadków drogowych

Dążąc do ukończenia prac legislacyjnych nad rozp. Rzym II w rozsądnym czasie zdecydowano się na przyjęcie rozwiązań kompromisowych równocześnie pozostawiając jako otwarte kwestie bardziej sporne[1620]. Zdecydowano się więc „przesunąć w czasie" dyskusję nad zagadnieniami, które na etapie prac legislacyjnych były przedmiotem sporu między Parlamentem Europejskim a Radą, przewidując w art. 30 rozp. Rzym II generalną klauzulę przeglądową. Przepis nakładał na Komisję obowiązek przedstawienia sprawozdań ze stosowania rozp. Rzym II obejmujących wybrane kwestie. Jedną z nich miało być opracowanie dotyczące skutków art. 28 rozporządzenia w odniesieniu do konw. haskiej z 1971 r. Klauzula przeglądowa miała więc przede wszystkim na celu rozważenie potencjalnych rozwiązań umożliwiających wyjście z niezadowalającego *status quo*[1621]. Wydaje się więc, że prawodawca europejski od początku był świadomy przyszłych problemów związanych z jednoczesnym

[1620] Zaliczyć do nich należy m.in. problem objęcia zakresem rozporządzenia roszczeń dotyczących naruszenia prywatności i dóbr osobistych, jak również relacji rozporządzenia do konwencji haskiej o prawie właściwym dla wypadków drogowych, a także problematykę sposobu traktowania prawa obcego w państwach członkowskich.
[1621] M. Illmer, *Art. 30* [w:] P. Huber (red.), *Rome II Regulation…*, s. 455, nb 4.

obowiązywaniem konw. haskiej z 1971 r. i rozp. Rzym II[1622]. Termin na przygotowanie sprawozdania był jednak niezwykle krótki. Wyznaczono go na niecałe cztery lata po wejściu w życie rozporządzenia[1623]. Nie dziwi więc, że nie udało się go dotrzymać. Przygotowanie raportu ze stosowania regulacji w tak krótkim czasie uznać należy za zadanie niemożliwe do spełnienia[1624].

2.2. Raport dotyczący kompensacji szkód wynikających z transgranicznych wypadków drogowych z 2008 r.

Jedną z kwestii spornych podczas prac nad rozp. Rzym II była treść norm kolizyjnych wskazujących prawo właściwe dla odpowiedzialności związanej z wypadkami drogowymi, w tym kompensacji szkód wynikających z tego typu zdarzeń. Nieprzyjęcie propozycji wysuniętej przez Parlament, która dotyczyła rozszczepienia statutu spowodowało, że zagadnienie kompensacji szkód na osobie zostało ostatecznie włączone w zakres statutu deliktowego[1625]. Zdaniem niektórych przedstawicieli doktryny rodziło to ryzyko niepełnej kompensacji pewnych grup poszkodowanych[1626]. W procedurze koncyliacyjnej Parlamentu i Rady ustalono, że ewentualne różnice w tym zakresie będą łagodzone przez motyw 33 rozp. Rzym II, który zobowiązuje sąd do rozpatrywania wszelkich istotnych okoliczności dotyczących danego poszkodowanego przy ustalaniu wysokości odszkodowania w przypadku szkody na osobie, jeżeli wypadek miał miejsce w innym państwie niż państwo zwykłego miejsca pobytu ofiary. Oprócz tego, zobowiązano Komisję do zbadania sytuacji poszkodowanych w transgranicznych wypadkach drogowych, tj. oceny problemów, jakie pojawiają się w przypadkach, gdy obywatel UE ulega wypadkowi w państwie członkowskim innym niż państwo jego miejsca zwykłego pobytu, odnosząc się, w szczególności, do praktyki państw członkowskich w kwestii stosowanych pułapów odszkodowań dla ofiar wypadków drogowych[1627]. Wskazuje na to oświadczenie zawarte w załączniku do rozp. Rzym II[1628]. Wydaje się jednak, że odnosi się ono

[1622] P. Mankowski, *Art. 30* [w:] U. Mangus, P. Mankowski (red.), *Rome II Regulation…*, s. 703, nb 3; G. Garriga, *Relationships…*, s. 139- 140.
[1623] Wskazano, że ma się ono ukazać „nie później niż dnia 20 sierpnia 2011 r."
[1624] P. Mankowski, *Art. 30* [w:] U. Mangus, P. Mankowski (red.), *Rome II Regulation…*, s. 703, nb 5; A. Halfmeier, *Art. 30* [w:] G.-P. Calliess, M. Renner (red.), *Rome Regulations…*, s. 894, nb 2.
[1625] Zob. rozdział III, § 4, pkt 2.3.4 niniejszego opracowania.
[1626] P. Hay, *Contemporary Approaches…*, s. 147-149.
[1627] M. Illmer, *Art. 30* [w:] P. Huber (red.), *Rome II Regulation…*, s. 455-456, nb 5; P. Mankowski, *Art. 30* [w:] U. Mangus, P. Mankowski (red.), *Rome II Regulation…*, s. 705-706, nb 11.
[1628] Ma ono następującą treść: „[k]omisja, mając na względzie różnorodność stosowanych w państwach członkowskich pułapów odszkodowań dla ofiar wypadków drogowych, gotowa jest zbadać konkretne problemy, jakie pojawiają się w przypadkach, gdy obywatel UE ulega wypadkowi w państwie członkowskim innym niż państwo jego zwykłego miejsca pobytu. W tym celu Komisja do końca 2008 r. przedłoży Parlamentowi Europejskiemu i Radzie opracowanie przedstawiające wszystkie możliwości poprawy sytuacji ofiar

raczej do problematyki różnic w prawie materialnym, gdyż wzmianka o zielonej księdze wskazuje na potencjalną perspektywę jego harmonizacji. W oświadczeniu brak jest natomiast odniesienia do kwestii jednoczesnego obowiązywania konw. haskiej z 1971 r.[1629]

Zobowiązanie Komisji zostało wypełnione, gdyż pod koniec 2008 r. opublikowano raport przygotowany przez belgijską kancelarię prawną *Demolin, Brulard & Barthelemy*[1630]. Raport został jednak opublikowany jeszcze przed wejściem w życie rozp. Rzym II i nie odnosi się do kwestii relacji między źródłami prawa kolizyjnego[1631]. Wydawać by się więc mogło, że dokument ten nie stanowi ogólnego badania przeglądowego, które zgodnie z art. 30 ust. 1 rozp. Rzym II miało zostać przeprowadzone do dnia 20 sierpnia 2011 r.[1632]. Inny wniosek płynie jednak ze stwierdzenia zawartego w Dokumencie Roboczym Komisji przedłożonym wraz z Raportem ze stosowania rozp. Rzym II z 2025 r.[1633]

W Raporcie DBB dokonano empirycznej oceny sytuacji poszkodowanych w transgranicznych wypadkach drogowych z punktu widzenia dwóch kluczowych kwestii. Zbadano praktykę poszczególnych państw członkowskich UE w zakresie przyznawania odszkodowań poszkodowanym w wypadkach drogowych oraz przepisy dotyczące okresów przedawnienia, a także skutki wynikające ze zróżnicowania w tym zakresie. Oba czynniki uznano za szczególnie istotne z punktu widzenia dostępu do wymiaru sprawiedliwości i pełnej kompensacji szkody[1634]. Nadmienić należy, że przeprowadzona analiza obejmowała sytuację poszkodowanych w wypadkach, które miały miejsce w państwie członkowskim innym niż miejsce zwykłego ich pobytu[1635]. Punktem wyjścia dla prowadzonych rozważań było to, że właściwość prawa miejsca wypadku, która jest zasadą w rozp. Rzym II oraz różnice pomiędzy poszczególnymi państwami członkowskimi, rodzą ryzyko zaniżenia lub zawyżenia odszkodowania. Powyższe może mieć negatywne skutki dla podmiotów zaspakajających roszczenia z tytułu wypadków drogowych. Akcentowano również problem braku otrzymania

transgranicznych, w tym kwestie ubezpieczenia; opracowanie to stanowić będzie pierwszy etap przygotowań zielonej księgi".

[1629] P. Mankowski, *Art. 30* [w:] U. Mangus, P. Mankowski (red.), *Rome II Regulation…*, s. 706, nb 13.

[1630] *Demolin, Brulard & Barthelemy, Compensation of Victims of Cross-Border Road Traffic Accidents in the EU: Comparison of National Practices, Analysis of Problems and Evaluation of Options for Improving the Position of Cross-Border Victims (Report)*, Brussels 2007, cytowany dalej jako: *Raport DBB*.

[1631] M. Illmer, *Art. 30* [w:] P. Huber (red.), *Rome II Regulation…*, s. 456, nb 5.

[1632] A. Halfmeier, *Art. 30* [w:] G.-P. Calliess, M. Renner (red.), *Rome Regulations…*, s. 896, nb 8.

[1633] *Dokument Roboczy Komisji z 2025 r.*, s. 15.

[1634] s. 44 I nast raportu; A. Halfmeier, *Art. 30* [w:] G.-P. Calliess, M. Renner (red.), *Rome Regulations…*, s. 895-896, nb 7; J. Papettas, *The Law Applicable…*, s. 125.

[1635] *Raport DBB*, s. 26. Sprawozdanie zostało przeprowadzone głównie w drodze porównania praktyk poszczególnych państw członkowskich poprzez analizę raportów krajowych na podstawie ankiety rozesłanej do ekspertów krajowych oraz innych źródeł na temat praktyk krajowych. W kwestii stosowanej metodologii badań w raporcie – zob. *Ibidem*, s. 27-35.

jakiegokolwiek odszkodowania spowodowany różnicami w kwestii długości okresów przedawnienia, zasad rozpoczęcia jego biegu oraz możliwości jego zawieszenia między poszczególnymi państwami członkowskimi[1636]. W dokumencie stwierdzono, że dokładne oszacowanie skali problemu wypadków drogowych napotyka trudności, niemniej jednak na podstawie statystyk, z których korzystano na potrzeby przeprowadzenia badań, stwierdzono, że liczba wypadków drogowych z udziałem poszkodowanych mających miejsce zwykłego pobytu w państwie innym niż państwo wypadku „nie jest nieznaczna". Wskazywano, że około 7,5% wszystkich wypadków drogowych w UE, w których doznano znacznych obrażeń dotyczy „ofiar odwiedzających" (*visiting victims*), przy czym zgodnie z prognozami ekspertów odsetek wypadków drogowych z udziałem osób z zagranicy będzie rósł[1637].

Na niekorzyść przeprowadzonych badań przemawia jednak to, że ich zakres przedmiotowy został znacznie ograniczony. Obejmowały one bowiem jedynie przypadki obywateli UE, którzy zostali poszkodowani w wypadkach drogowych przez ubezpieczonego sprawcę, mających miejsce w państwie członkowskim innym niż państwo ich zwykłego pobytu oraz którzy nie ponoszą winy za wypadek[1638]. Zgodnie z powyższymi kryteriami zawężającymi, odsetek osób, których dotyczyło omawiane opracowanie wynosił znacznie mniej niż jeden procent osób uczestniczących we wszystkich wypadkach drogowych na terenie UE[1639].

Wnioski płynące w raportu wskazują na szereg różnic między poszczególnymi państwami członkowskimi zarówno w kwestii terminów przedawnienia[1640], jak i praktyki odszkodowawczej[1641], co zdaniem autorów rodzi duże ryzyko braku pełnej kompensacji szkód. Wskazano więc szereg proponowanych rozwiązań mających na celu poprawę sytuacji poszkodowanych. Odnosiły się one zarówno do kwestii terminów przedawnienia[1642], jak i w kwestii praktyki odszkodowawczej[1643]. Propozycje te stanowią po części pragmatyczne

[1636] *Ibidem*, s. 25.
[1637] *Ibidem*, s. 61-66.
[1638] "Victims who are EU citizens that are; injured in traffic accidents which occur in a Member State other than that of their habitual residence; for whom third party liability insurance is relevant and; who are not at fault" – zob. *Ibidem*, s. 65-66.
[1639] *Ibidem*, s. 66. Poza zakresem raportu znaleźli się więc np. poszkodowani, którzy ucierpieli w wypadku z udziałem nieubezpieczonych sprawców lub takich, których nie można było zidentyfikować. Nie obejmował on również sytuacji przyczynienia się poszkodowanego do wypadku, a także wypadków kończących się lekkimi obrażeniami ciała lub szkodami majątkowymi bez obrażeń ciała. Krytyczna ocena raportu – zob. J. Papettas, *The Law Applicable…*, s. 125-126.
[1640] Trafnie wskazano, że: „[t]here are as many limitation period systems in the EU as there are Member States", *Raport DBB*, s. 44-48.
[1641] *Ibidem*, s. 50-58.
[1642] *Ibidem*, s. 48-50.
[1643] *Ibidem*, s. 58-60.

sugestie, takie jak poprawa dostępu do informacji na temat praktyki oraz regulacji prawnych obowiązujących w poszczególnych państwach członkowskich, po te dotyczące ogólnoeuropejskiej harmonizacji prawa materialnego w tym zakresie. Co istotne, zaproponowano również rozwiązania odnoszące się do modyfikacji prawa kolizyjnego, wskazując na możliwość zmiany przepisów w ten sposób, że do określania wysokości odszkodowania i terminów przedawnienia właściwe miałoby być prawo państwa miejsca zwykłego pobytu poszkodowanego[1644].

Niemniej jednak, autorzy sprawozdania konkludują, że dokonanie ewentualnych zmian powinno być proporcjonalne do wagi problemu. W związku z tym propozycje modyfikacji zostały następnie poddane ocenie z punktu widzenia skali występowania zjawiska wynagradzania szkód dla „ofiar odwiedzających" w UE[1645]. Stąd też wniosek, że z uwagi na niewielką liczbę osób poszkodowanych w transgranicznych wypadkach drogowych, brak jest uzasadnienia dla wprowadzania zmian legislacyjnych. Zamiast tego należałoby zdać się na inne metody, mające na względzie pomoc tej nielicznej grupie osób. W związku z tym, jednym z głównych rekomendowanych rozwiązań było wstrzymanie się od jakichkolwiek działań i przeprowadzenie oceny wpływu rozp. Rzym II po około dwóch latach, gdy skutki jego obowiązywania będą widoczne[1646]. Zdaniem twórców raportu zasadność zmiany ram prawnych w UE w odniesieniu do omawianych kwestii nie byłaby uzasadniona z punktu widzenia zasad pomocniczości i proporcjonalności. Zasady te zakładają, że wszystkie działania na poziomie unijnym powinny być proporcjonalne do doniosłości danego problemu w kontekście funkcjonowania rynku wewnętrznego[1647]. W doktrynie ocenia się jednak, że wnioski płynące z raportu budzą wątpliwości, z uwagi na znaczne ograniczenie przedmiotu przeprowadzonych badań nieobejmujących przecież wszystkich wypadków transgranicznych[1648].

2.3. Inne raporty odnoszące się do wypadków drogowych

W oparciu o Raport DBB, Komisja podjęła dalsze działania konsultacyjne, jednak ostatecznie nie przyniosły one żadnych zmian w sytuacji poszkodowanych w wypadkach drogowych w zakresie przepisów kolizyjnych[1649].

[1644] J. Papettas, *The Law Applicable…*, s. 128.
[1645] *Raport DBB*, s. 61.
[1646] *Ibidem*, s. 69-70.
[1647] *Ibidem*, s. 66-68.
[1648] J. Papettas, *The Law Applicable…*, s. 126-127; A. Halfmeier, *Art. 30* [w:] G.-P. Calliess, M. Renner (red.), *Rome Regulations…*, s. 895-896, nb 7.
[1649] W dniu 26 marca 2009 r. Komisja opublikowała dokument konsultacyjny w sprawie sytuacji poszkodowanych transgranicznych wypadków drogowych w Unii Europejskiej: *Consultation Paper on the Compensation of Victims of Cross-Border Traffic Accidents in the European Union*, a następnie w dniu 7 października 2009 r. wydała

Problematyka transgranicznych wypadków drogowych wciąż jest przedmiotem zainteresowania instytucji unijnych, o czym świadczą co jakiś czas publikowane opracowania w formie raportów i krótszych notatek wielokrotnie już cytowanych w niniejszej pracy, które pełnią przede wszystkim funkcję informacyjną. Zawierają tym propozycje rozwiązania określonych problemów, w tym również z punktu widzenia kolizyjnoprawnego[1650]. Dodać należy, że obecnie na szczeblu unijnym toczą się również prace legislacyjne w kwestii harmonizacji terminów przedawnienia dla roszczeń wynikających z transgranicznych wypadków drogowych. Wśród proponowanych rozwiązań problemu odmiennych okresów przedawnienia w państwach członkowskich nie wyklucza się również opcji kolizyjnoprawnych, tj. poddania kwestii przedawnienia prawu miejsca zwykłego pobytu poszkodowanego[1651].

W 2021 r. – ponad dziesięć lat od wejścia w życie rozp. Rzym II – na wniosek Komisji Europejskiej przygotowano pod kierownictwem *British Institute of International and Comparative Law (BIICL)* sprawozdanie z jego stosowania w państwach członkowskich. Raport obejmuje analizę poglądów doktryny i orzecznictwa poszczególnych państw członkowskich w celu dokonania oceny praktyki stosowania i pojawiających się problemów interpretacyjnych rozporządzenia w latach 2010-2020. Wyniki raportu służyć miały określeniu luk, a także sformułowaniu zaleceń dotyczących przyszłych działań w ramach procesu przeglądu zawartych w nim przepisów[1652]. Co szczególnie istotne, jednym z zagadnień, które zostało poddane szczegółowej ocenie był wpływ stosowania konw. haskiej z 1971 r. z punktu widzenia celów rozp Rzym II. Raport stanowi więc doskonałe źródło na temat praktyki w tej kwestii.

Wskazać również należy, że funkcjonowanie rozporządzenia w praktyce było przedmiotem cytowanej już wielokrotnie zbiorowej monografii *Rome I and Rome II in Practice*[1653] przygotowanej przez szereg ekspertów krajowych opisujących praktykę stosowania rozporządzeń rzymskich w wybranych państwach członkowskich. Podobnie, choć z nieco ograniczonym zasięgiem geograficznym, wnioski dotyczące funkcjonowania

---

Feedback Statement, w którym opracowała i omówiła 8 wariantów polityki w zakresie przyznawania odszkodowań oraz 9 wariantów polityki w zakresie okresów przedawnienia – zob. J. Papettas, *The Law Applicable…*, s. 128-129; M. Illmer, *Art. 30* [w:] P. Huber (red.), *Rome II Regulation…*, s. 456, nb 5; P. Mankowski, *Art. 30* [w:] U. Mangus, P. Mankowski (red.), *Rome II Regulation…*, s. 706, nb 13.

[1650] Zob. opracowania zlecone przez Komisję Prawną Parlamentu Europejskiego (Departament ds. Polityki Praw Obywatelskich i Spraw Konstytucyjnych): A. Staudinger, *The problem of under compensation of victims of cross-border road traffic accidents in the EU*, Brussels 2012 oraz cytowane już: J. Papettas, *Choice of Law…* z 2012 r. oraz T. Kadner Graziano, *Cross-Border Traffic Accidents...* z 2016 r.

[1651] Zob. rozdział III, § 4, pkt 2.7 niniejszego opracowania.

[1652] *Raport BIICL*, s. 7.

[1653] E. Guinchard (red.), *Rome I and Rome II in Practice*, Cambridge 2020.

omawianej regulacji znaleźć można w opracowaniu *Cross-Border Litigation in Central Europe*[1654]. Niektóre z raportów krajowych zawartych w obu opracowaniach podnoszą temat przepisów kolizyjnych w sprawach dotyczących wypadków drogowych. Zaprezentowane w nich wnioski zostaną przedstawione w dalszej części pracy.

Nadmienić również należy, iż na początku 2025 r. opublikowany został cytowany już Raport Komisji Europejskiej ze stosowania rozp. Rzym II, przedłożony wraz z Dokumentem Roboczym. Uznaje się je za podsumowanie przeprowadzonych dotychczas ocen rozporządzenia[1655]. Przypomnieć należy, że zdaniem Komisji Europejskiej rozp. Rzym II zasadniczo funkcjonuje dobrze i spełnia swoje zadanie. Wskazano jednak kilka kwestii, które mają być przedmiotem dalszej analizy w celu dokonania oceny zasadności wprowadzenia przyszłych zmian legislacyjnych oraz ich ewentualnego kierunku[1656]. Jednym z nich jest zagadnienie transgranicznych wypadków drogowych, bowiem oba dokumenty odnoszą się do tej kwestii kilkukrotnie. Przede wszystkim poruszają zagadnienie relacji rozp. Rzym II i konw. haskiej z 1971 r. Po raz kolejny zasygnalizowano także problem różnic w kwestii terminów przedawnienia roszczeń wynikających z wypadków drogowych[1657] oraz różnic w wysokości odszkodowań z tytułu wypadków drogowych w państwach członkowskich UE[1658].

Jak już kilkukrotnie wskazano, rozp. Rzym II zyskuje raczej pozytywną ocenę, choć wciąż jest kilka kwestii, które wymagają ulepszeń. Co istotne, postulaty dotyczące modyfikacji dotyczą tych zagadnień, które uważano za sporne niemal od samego rozpoczęcia prac nad regulacją. Nie będzie więc zaskoczeniem, że jedną z kwestii powodujących trudności przy stosowaniu rozporządzenia jest właśnie stosunek rozporządzenia do haskich konwencji deliktowych. W raporcie BIICL krytycznie ocenia się obecnie obowiązujący „dwutorowy"

[1654] C.I. Nagy (red.), *Cross-Border Litigation in Central Europe. EU Private International Law Before National Courts*, Alphen aan den Rijn 2022.
[1655] *Raport Komisji z 2025 r.*, s. 2.
[1656] *Ibidem*, s. 10-11.
[1657] W tym kontekście wskazano na konieczność usprawnienia dostępu do informacji na temat terminów przedawnienia obowiązujących w poszczególnych państwach członkowskich. W tym celu Komisja udostępniła na portalu „e-sprawiedliwość" karty krajowe opisujące obowiązujące terminy przedawnienia. Udostępniane informacje mają być regularnie aktualizowane za pośrednictwem punktów kontaktowych Europejskiej Sieci Sądowej w sprawach cywilnych i handlowych. Wskazano jednak jednocześnie, że terminy przedawnienia w sprawach dotyczących wypadków drogowych nie mogą być postrzegane w oderwaniu od tych obowiązujących dla innych czynów niedozwolonych. Uznano więc, że z racji tego, że w systemach prawnych państw członkowskich zwykle nie ma odrębnych przepisów dotyczących przedawnienia w odniesieniu do wypadków drogowych, a zastosowanie mają raczej przepisy ogólne, harmonizacja tego zagadnienia jedynie w odniesieniu do wypadków drogowych mogłaby być niesystematyczna – zob. *Dokument Roboczy Komisji z 2025 r.*, s. 9-10.
[1658] W tej kwestii wskazano, że różnice w odniesieniu do poziomów odszkodowań dla poszkodowanych w wypadkach drogowych może prowadzić do przyznawania znacznie różniących się wysokości odszkodowań. Dla pewnej grupy poszkodowanych rodzi to ryzyko otrzymania zaniżonego odszkodowania. Przypomniano, że do tej kwestii odnosi się motyw 33 rozp. Rzym II, niemniej jednak wskazano, że nie można go interpretować w sposób uchylający postanowienia prawa właściwego wskazanego na podstawie norm kolizyjnych – zob. *Dokument Roboczy Komisji z 2025 r.*, s. 10.

system. 40% respondentów z państw stron konw. haskiej z 1971 r. wskazało, że w wyniku wzajemnego oddziaływania rozp. Rzym II i konwencji wynikają problemy praktyczne. Polegają one głównie na pomijaniu obowiązującej konw. haskiej z 1971 r. i stosowania w jej miejsce rozp. Rzym II. Konwencja jest przeoczana przez strony, pełnomocników, a nawet sędziów. Wskazuje się również, że współistnienie dwóch instrumentów jednocześnie umniejsza niektóre z głównych celów rozporządzenia Rzym II, w szczególności dążenie do zapewnienia przewidywalności prawa właściwego i pewności prawnej[1659]. Wnioski te podziela Raport Komisji z 2025 r.[1660]

3. Funkcjonowanie reżimów kolizyjnych w praktyce

3.1. Uwagi o charakterze ogólnym

Powyższe wnioski znajdują odzwierciedlenie w praktyce orzeczniczej państw członkowskich UE będącymi jednocześnie sygnatariuszami konw. haskiej z 1971 r. Sytuację dodatkowo komplikuje obowiązywanie konwencji bilateralnych. Nie jest to więc jedynie problem teoretyczny. W doktrynie jako szczególnie negatywną konsekwencje jednoczesnego obowiązywania rozp. Rzym II i konwencji haskiej wskazuje się ryzyko wystąpienia *forum shopping*[1661]. Nie bagatelizując tego zjawiska, dodać należy, że zagadnienie współistnienia omawianych regulacji obejmuje również problem orzekania przez sądy w sprawach dotyczących transgranicznych wypadków drogowych na podstawie błędnych norm kolizyjnych. Powyższe znajduje potwierdzenie w orzecznictwie.

W literaturze przedmiotu akcentuje się, że sądy państw europejskich mają tendencje do nadmiernego rozszerzania zakresu przedmiotowego rozp. Rzym II (ang. *the erroneous extension*)[1662]. W ten trend wpisują się również (a może przede wszystkim) sprawy dotyczące transgranicznych wypadków drogowych, gdyż jak wskazano istnieje wyraźna tendencja do pomijania przepisów zawartych w konw. haskiej z 1971 r. i określania prawa właściwego na podstawie rozp. Rzym II.

Dalsza część pracy obejmuje analizę orzecznictwa sądów polskich oraz innych państw europejskich będącymi sygnatariuszami konw. haskiej z 1971 r. z punktu widzenia trudności związanych z jednoczesnym obowiązywaniem rozp. Rzym II. Przeprowadzona analiza nie pretenduje do bycia kompletną, gdyż uwzględnia wyroki dostępne w internetowych bazach oraz

[1659] *Raport BIICL*, s. 46-48.
[1660] *Raport Komisji z 2025 r.*, s. 4; *Dokument Roboczy Komisji z 2025 r.*, s. 7-9.
[1661] M. Illmer, *Art. 28* [w:] P. Huber (red.), *Rome II Regulation…*, s. 444, nb 4; E. Guinchard, *Unfinished business…*, s. 102-103.
[1662] E. Guinchard, *Conclusion* [w:] *Idem* (red.), *Rome I and Rome II…*, s. 631.

cytowanych już pracach i raportach zwierających zbiory orzecznictwa. Źródła te trudno uznać za obejmujące wszystkie zapadłe w tego typu sprawach wyroki, wszakże w wielu systemach prawnych, w tym w polskim, brak jest obowiązku publikacji przez sądy swoich orzeczeń w sieci[1663]. Wskazać również należy, że poszczególne sądy podchodzą do tej aktywności bardzo nieregularnie[1664]. Niemniej jednak orzeczenia, które zostały poddane analizie pozwalają zidentyfikować przynajmniej część powtarzających się komplikacji, które powstają na skutek obowiązywania dwóch reżimów kolizyjnych.

Powyższa kwestia powiązana jest ze znacznie szerszym problemem badawczym, jakim jest stosowanie prawa obcego przez sądy, które wykracza poza zakres przedmiotowy niniejszej pracy[1665]. W kontekście dalszych rozważań, należy przypomnieć, że w polskim systemie prawnym sądy stosują prawo obce z urzędu. Są więc zobowiązane do ustalenia okoliczności stanowiących przesłanki stosowania prawa obcego, następne zaś do prawidłowego zastosowania normy kolizyjnej oraz stwierdzonego na jej podstawie prawa właściwego[1666]. Błędy w postaci wskazania prawa właściwego na podstawie nieprawidłowej normy kolizyjnej mają więc określone konsekwencje i podlegają kontroli w trakcie rozpoznania środków zaskarżenia. Błędna wykładnia przepisów kolizyjnych lub ich niewłaściwe zastosowanie jest naruszeniem prawa materialnego i stanowi podstawę do wniesienia apelacji (art. 367 i nast. k.p.c.) lub skargi kasacyjnej (art. 398^3 § 1 k.p.c.). Pojęcie „prawa materialnego" w rozumieniu przepisów proceduralnych obejmuje bowiem zarówno przepisy merytoryczne, jak i normy kolizyjne prawa prywatnego międzynarodowego, niezależnie od tego, czy przepisy te wynikają z ustawy, unijnego rozporządzenia czy umowy międzynarodowej. Naruszeniem prawa materialnego jest więc zarówno nieprawidłowe zastosowanie normy kolizyjnej obowiązującej w Polsce, naruszenie wiążącej sąd normy kolizyjnej poprzez niezastosowanie prawa właściwego, jak również błędne ustalenie prawa obcego, dokonanie jego niewłaściwej

[1663] W przypadku sądów polskich kwestię tę reguluje § 144 Rozporządzenia Ministra Sprawiedliwości z dnia 18 czerwca 2019 r. – Regulamin urzędowania sądów powszechnych (t.j. Dz. U. z 2024 r., poz. 867 ze zm.).

[1664] Na problemy metodologiczne związane z badaniem orzecznictwa sądów polskich w sprawach transgranicznych zwraca się również uwagę w doktrynie – zob. A. Frąckowiak-Adamska, A. Guzewicz, Ł. Petelski, *Skuteczność stosowania przez sądy polskie unijnych rozporządzeń: nr 44/2001, nr 2201/2003, nr 864/2007 i nr 4/2009*, EPS 2016, nr 10, s. 4-5. Autorzy wskazują, że: „[j]est dość prawdopodobne, że analizowane orzeczenia stanowią „najlepszą" część polskiego orzecznictwa, gdyż orzeczenia, co do których sami autorzy uzasadnień mają wątpliwości, zwykle nie są publikowane. Rzeczywistość procesowa może być zatem mniej optymistyczna niż wynika to z niniejszego raportu".

[1665] W tej kwestii – zob. przede wszystkim P. Rodziewicz, *Stwierdzenie treści oraz zastosowanie prawa obcego w sądowym postępowaniu cywilnym*, Warszawa 2015; M. Margoński, *Ustalanie treści obcego (czeskiego) prawa w sprawie o wyrównanie szkody doznanej w wypadku komunikacyjnym*, Glosa 2013, nr 3, s. 79-87.

[1666] K. Sznajder-Peroń, *Zagadnienia związane z pojmowaniem i stosowaniem prawa właściwego* [w:] M. Pazdan (red.), *System…*, s. 534, nb 412.

wykładni i jego błędne zastosowanie[1667]. W orzecznictwie wyrażono również pogląd, że w sprawach o charakterze transgranicznym rozpoznanie istoty sprawy w rozumieniu art. 386 § 4 k.p.c., polegające na poczynieniu istotnych dla rozstrzygnięcia sporu ustaleń stanu faktycznego sprawy, a następnie przyporządkowaniu poczynionych ustaleń pod określoną normę prawną, obejmuje również rozważenie jakie prawo właściwe winno mieć w sprawie zastosowanie. Zgodnie z przywołanym przepisem nierozpoznanie przez sąd pierwszej instancji istoty sprawy powoduje, że sąd drugiej instancji może uchylić zaskarżony wyrok i przekazać sprawę do ponownego rozpoznania[1668].

3.2. Orzecznictwo sądów polskich

3.2.1. Wyroki, w których pominięto konw. haską z 1971 r. i zastosowano rozp. Rzym II

Problemy w polskim orzecznictwie wynikające ze współistnienia kliku reżimów kolizyjnych w sprawach dotyczących transgranicznych wypadków drogowych zostały już dostrzeżone w literaturze przedmiotu[1669]. Niestety, od momentu publikacji tychże opracowań wciąż zapadają orzeczenia, w których sądy dopuszczają się uchybień. Błędne rozstrzygnięcia sądów polskich w zakresie wskazania prawa właściwego można podzielić na te, w których sądy zupełnie zignorowały istnienie konw. haskiej z 1971 r. oraz te, w których odnotowano co prawda fakt jej obowiązywania, lecz z jakiś względów jej nie zastosowano, dokonując błędnej wykładni przepisów kolizyjnych. Szczególnie nagannym zjawiskiem, które również miało miejsce w orzecznictwie, jest sytuacja, w której sąd odwoławczy w toku kontroli instancyjnej stosuje inną normę kolizyjną w miejsce prawidłowo wskazanej przez sąd pierwszej instancji.

Jak już wskazano, sądy państw europejskich mają tendencje do nadmiernego rozszerzania zakresu przedmiotowego rozp. Rzym II[1670]. Wydaje się więc, że rozporządzenia unijne są bardziej „widoczne". Wśród sędziów panuje również błędne przekonanie o prymacie prawa unijnego nad zobowiązaniami wynikającymi z konwencji międzynarodowych. Nie inaczej jest w polskiej judykaturze. W sprawach dotyczących wypadków drogowych to właśnie obowiązywanie konw. haskiej z 1971 r. jest zazwyczaj ignorowane, a sądy w jej miejsce

[1667] *Ibidem*, s. 534-535, nb 412-414; M. Czepelak, *Umowa międzynarodowa…*, s. 144-146; T. Ereciński, *Apelacja w postępowaniu cywilnym*, wyd. 4, Warszawa 2020, s. 94.
[1668] Zob. np. post. SN z 8.05.2019 r., V CZ 19/19, LEX nr 2683372 oraz SA w Gdańsku z 5.07.2019 r., V ACa 145/19, LEX nr 2923424.
[1669] M. Margoński, *Między Rzymem a Hagą: prawo właściwe dla roszczeń z wypadków komunikacyjnych – uwagi do glosa do wyroku Sądu Rejonowego w Strzelcach Opolskich z 12.02.2013 r. (I C 393/10)*, Glosa 2014, nr 4, s. 64-68; M. Świerczyński, Ł. Żarnowiec, *Prawo właściwe…*, s. 122-124; J. Pazdan, M.-A. Zachariasiewicz, M. Pazdan, M. Świerczyński, M. Zachariasiewicz, W. Kurowski, K. Pacuła, *Uwagi o uregulowaniach…*, s. 76-79, s. 83-85; M. Sobas, J. Gumuła-Kędracka, W. Klyta, M. Jagielska, *Application of EU Private International Law in Poland* [w:] C.I. Nagy (red.), *Cross-Border Litigation…*, s. 291.
[1670] E. Guinchard, *Conclusion* [w:] *Idem* (red.), *Rome I and Rome II…*, s. 631.

przytaczają ogólny przepis prawa kolizyjnego w zakresie deliktów (art. 4 rozp. Rzym II). Przykładowo, w orzeczeniu SR w Kłodzku z dnia 26 listopada 2012 r.[1671] sąd wskazał, że zgodnie z art. 33 ustawy p.p.m. z 2011 r. prawo właściwe określi rozp. Rzym II. Pominął zaś znajdujący się tuż obok art. 34 ustawy, wskazujący na konieczność zastosowania konwencji haskiej[1672].

Niektóre z sądów bez odwołania do ustawy p.p.m. z 2011 r. oraz uzasadniania swojego stanowiska wskazywały wprost na rozp. Rzym II jako na instrument zawierający miarodajne normy kolizyjne dla prawa właściwego dla odpowiedzialności pozaumownej wynikającej z wypadków drogowych. Postąpił tak np. SR w Strzelcach Opolskich w wyroku z 12 lutego 2013 r.[1673], SO w Lublinie w wyroku z 29 maja 2014 r.[1674], SR dla miasta stołecznego w Warszawie wyroku z 29 lipca 2014 r.[1675], SR dla Łodzi-Widzewa w Łodzi w wyroku z 5 grudnia 2018 r.[1676] oraz z 17 czerwca 2020 r.[1677], SR w Kaliszu w wyroku z 3 września 2019 r.[1678] oraz z 26 października 2022 r.[1679].

Co do zasady w cytowanych orzeczeniach błędne zastosowanie rozp. Rzym II w miejsce konw. haskiej z 1971 r. prowadzi do właściwości tego samego prawa merytorycznego (prawa miejsca wypadku), które byłoby właściwe, gdyby zastosowano prawidłową normę. Słusznie wskazuje jednak M. Margoński, że „w bardziej rozbudowanych stanach faktycznych rezultat osiągany z zastosowaniem art. 4 konwencji haskiej i art. 4 ust. 2 lub ust. 3 rozporządzenia Rzym II może być jednak inny. Warto o tym pamiętać stosując właściwy reżim kolizyjnoprawny. W sprawach zagranicznych wypadków komunikacyjnych nie wszystkie drogi prowadzą do Rzymu. Drogi z Polski prowadzą przede wszystkim do Hagi”[1680].

Zdarza się również tak, że sądy co prawda odnotowują istnienie konwencji haskiej, jednak z różnych przyczyn pierwszeństwo przyznają rozp. Rzym II. Przykładowo, wątpliwości budzi uzasadnienie wyroku SO w Świdnicy z 23 czerwca 2016 r[1681], w którym, jak się wydaje, sąd zastosował konw. haską z 1971 r. jedynie ze względu na kwestie intertemporalne, gdyż zdarzenie, z którego powodowie wywodzili swoje roszczenia miało miejsce przed datą

[1671] Wyrok SR w Kłodzku z 26.11.2012, I C 390/11, LEX nr 1905439.
[1672] Podobnie w wyroku SR w Człuchowie z 4.05.2017, I C 409/15, LEX nr 2318303.
[1673] Wyrok SR w Strzelcach Opolskich z 12.02.2013, I C 393/10, LEX nr 1907393.
[1674] Wyrok SO w Lublinie z 29.05.2014, II Ca 226/14, LEX nr 1852290.
[1675] Wyrok SR dla miasta stołecznego w Warszawie z 29.07.2014, XV GC 1054/14, LEX nr 2134933.
[1676] Wyrok SR dla Łodzi-Widzewa w Łodzi z 5.12.2018, I C 883/15, LEX nr 2699228.
[1677] Wyrok SR dla Łodzi-Widzewa w Łodzi z 17.06.2020, I C 493/14, LEX nr 3076586.
[1678] Wyrok SR w Kaliszu z 3.09.2019, I C 3330/17, LEX nr 3037684.
[1679] Wyrok SR w Kaliszu z 26.10.2022, V GC 911/20, LEX nr 3479484.
[1680] M. Margoński, *Między Rzymem a Hagą…*, s. 67-68.
[1681] Wyrok SO w Świdnicy z 23.06.2016, I C 2019/14, LEX nr 2110946.

rozpoczęcia stosowania rozporządzenia[1682]. Niekiedy sądy swoje stanowisko uzasadniają tym, że konw. haska z 1971 r. nie ma zastosowania, gdyż dane państwo nie jest jej sygnatariuszem. Przykładowo, w wyroku SO w Olsztynie z 24 maja 2017 r.[1683], sąd przyjął, że rozp. Rzym II ma pierwszeństwo przed konw. haską z 1971 r. z uwagi na to, że Niemiecka Republika Federalna nie jest jej stroną, uznając przy tym, że przepisy rozporządzenia będą miały zastosowanie na podstawie art. 28 ust. 2[1684]. Podobnie postąpił sąd w wyroku SR dla Wrocławia-Krzyków we Wrocławiu z 13 lutego 2014 r.[1685] Mimo tego, że strona postępowania wskazała na obowiązywanie konwencji haskiej, sąd zastosował przepisy rozp. Rzym II, jak się wydaje, również z uwagi na to, że Niemiecka Republika Federalna nie jest związana konwencją[1686].

Szczególnie naganna jest sytuacja, w której w toku kontroli instancyjnej następuje korygowanie wyroków sądów niższych instancji, które prawidłowo ustaliły miarodajną normę kolizyjną, lecz sąd odwoławczy, stwierdzając inaczej rozstrzyga na podstawie nieprawidłowych przepisów wskazujących prawo właściwe. Postąpił tak SA w Szczecinie w wyroku z 7 lutego 2014 r.[1687], uchylającym wyrok sądu I instancji, w którym prawidłowo zastosowano konw. haską z 1971 r. Stan faktyczny obejmował roszczenie o zadośćuczynienie i rentę za śmierć

[1682] Sąd wskazał, że: „prawem materialnym właściwym dla oceny roszczeń powodów jest prawo polskie. Powodowie w tym zakresie wskazali na art. 4 ust. 1 Rozporządzenia (WE) nr 864/2007 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 11 lipca 2007 r. (…) Jednakże w myśl art. 32 tego rozporządzenia stosuje się je od dnia 11 stycznia 2009 r., z wyjątkiem art. 29, który stosuje się od dnia 11 lipca 2008 r. Tak więc skoro wypadek, z którego powodowie wywodzą swoje roszczenia miała miejsce w dniu 12 listopada 2007 r. to powołane rozporządzanie nie będzie miało w tym zakresie zastosowania. Prawo właściwe należało zatem ustalić na podstawie Konwencji o prawie właściwym dla wypadków drogowych, sporządzonej w H. dnia 4 maja 1971 r." Podobnie postąpił SO we Wrocławiu. W tej sprawie zdecydowano się jednak zastosować krajową ustawę. W uzasadnieniu wyroku wskazano, że: „[s]tan prawny należy oceniać według stanu obowiązującego w dacie zdarzenia - 16 sierpnia 2008 r. Należy zatem wziąć pod uwagę normy prawa prywatnego międzynarodowego (kolizyjnego) obowiązujące w tej właśnie dacie. Oznacza to, że zastosowania nie znajdzie Rozporządzenie (WE) nr 864/2007 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 11 lipca 2007 r. dotyczące prawa właściwego dla zobowiązań pozaumownych, które weszło w życie z dniem 1 stycznia 2009 r. i dotyczy zdarzeń zaszłych po tej dacie (art. 32 Rozporządzenia). Reguły kolizyjne w tej sytuacji wskażą przepisy ustawy z dnia 12 listopada 1965 r. - Prawo prywatne międzynarodowe, obowiązującej do dnia 15 maja 2011 r." – zob. wyrok SO we Wrocławiu z 26.01.2016, I C 596/11, LEX nr 2009657.

[1683] Wyrok SO w Olsztynie z 24.05.2017, I C 710/16, LEX nr 2320032.

[1684] Sąd wskazał, że: „wprawdzie Rzeczpospolita Polska ratyfikowała konwencję o prawie właściwym dla wypadków drogowych sporządzoną w H. dnia 4 maja 1971 r. (Dz. U. z 2003.63.585), tym niemniej Niemiecka Republika Federalna nie jest jej stroną. Dla rozstrzygnięcia kwestii prawa właściwego dla oceny roszczeń wynikających ze zobowiązań o charakterze pozaumownym - która to sytuacja niewątpliwie zachodzi na gruncie rozpoznawanej sprawy - będą miały zatem zastosowanie w oparciu o art. 28 ust. 2 Rozporządzenia Nr 864/2007 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 11 lipca 2007 r. dotyczące prawa właściwego dla zobowiązań pozaumownych (tzw. R. II) przepisy tegoż właśnie Rozporządzenia".

[1685] Wyrok SR dla Wrocławia-Krzyków we Wrocławiu z dnia 13.02.2014, I C 388/12, LEX nr 1904624.

[1686] Sąd stwierdził, że: „[o]dnosząc się do meritum w pierwszej kolejności podnieść należy, że wystąpienie przedmiotowego wypadku na terenie Republiki Federalnej Niemiec skutkowało koniecznością zastosowania w niniejszej sprawie prawa niemieckiego. Zgodnie bowiem z art. 4 rozporządzenia (WE) nr 864/2007 parlamentu europejskiego i rady z dnia 11 lipca 2007 r. dotyczącego prawa właściwego dla zobowiązań pozaumownych).

[1687] Wyrok SA w Szczecinie z 7.02.2014, I ACa 660/12, LEX nr 1454624.

osoby bliskiej (matki), która zginęła w wypadku drogowym. Roszczenie zostało skierowane przez dwóch powodów mieszkających w Polsce przeciwko pozwanemu zakładowi ubezpieczeń. Sprawcą wypadku był obywatel polski. Wypadek miał miejsce w Niemczech w dniu 23 listopada 2006 r., a więc jeszcze przed rozpoczęciem stosowania rozp. Rzym II.

Sąd pierwszej instancji prawidłowo stwierdził, że w sprawie prawem właściwym powinno być prawo niemieckie wskazane na podstawie konwencji haskiej. Uznano, że wyłącza ona zastosowanie polskiej ustawy p.p.m. z 1965 r., której art. 31 § 2 wskazywałby na właściwość prawa polskiego jako wspólnej *legis personalis* stron, przy czym zdaniem sądu pojęcie strony odnosi się do sprawcy i poszkodowanego.

Przypomnieć należy, że konw. haska z 1971 r. przewiduje normy kolizyjne o skutku uniwersalnym, a więc sąd państwa związanego konwencją ma obowiązek ustalania na jej podstawie prawa właściwego za każdym razem, gdy konkretna kwestia prawna objęta jest jej zakresem przedmiotowym[1688]. W tym kontekście Sąd Okręgowy wskazał, że fakt, że w analizowanym przypadku wypadek drogowy miał miejsce na terenie państwa niebędącego stroną konwencji (Niemcy) nie ma wpływu na obowiązek jej stosowania przez sąd polski. Zgodnie z art. 11 konw. haskiej z 1971 r., jej postanowienia mają charakter uniwersalny i stosuje się je niezależnie od jakiegokolwiek warunku wzajemności, nawet wówczas, gdy prawo właściwe nie jest prawem państwa strony konwencji. Sąd pierwszej instancji uznał, że zgodnie z art. 3 konwencji prawem właściwym jest prawo wewnętrzne państwa, w którym nastąpił wypadek. Na podstawie informacji o prawie niemieckim stwierdzono, że w prawo niemieckie nie przewidywało w tamtym czasie zadośćuczynienia za szkodę niemajątkową wynikłą ze śmierci osoby bliskiej. Sąd stwierdził więc, że w okolicznościach sprawy istnieją jedynie podstawy do zasądzenia stosownej renty alimentacyjnej.

Sąd Apelacyjny uchylił wyrok sądu pierwszej instancji nie podzielając argumentów Sądu Okręgowego w kwestii ustalenia prawa właściwego. Uznał, że do oceny roszczeń powodów powinno mieć zastosowanie prawo polskie. Zdaniem sądu odwoławczego konw. haska z 1971 r. nie mogła mieć zastosowania, gdyż Niemiecka Republika Federalna nie jest jej stroną. W uzasadnieniu wyroku sąd wskazał również, że „obecnie wobec wejścia w życie rozporządzenia Rzym II nie ulega wątpliwości, że w pierwszym rzędzie to ono znajdzie zastosowanie dla rozstrzygnięcia kwestii prawa właściwego dla oceny roszczeń wynikających ze zobowiązań o charakterze pozaumownym".

[1688] Zob. rozdział II, § 3, pkt 2.2 niniejszego opracowania.

Co zaskakujące, sąd ustalił prawo właściwe w oparciu o art. 40 EGBGB. Ustawa niemiecka jako właściwe dla roszczeń o odszkodowanie z tytułu czynu niedozwolonego wskazuje zasadniczo prawo miejsca jego popełnienia. Przepis stanowi również, że poszkodowany może również wnosić o zastosowanie prawa państwa, w którym doszło do naruszenia prawnie chronionych interesów. Ponadto, jeżeli w momencie, w którym nastąpiło zdarzenie powodujące szkodę, sprawca i poszkodowany mają zwykłe miejsce pobytu w tym samym państwie, stosuje się prawo tego państwa, ze względu na szczególny czynnik łączący. W omawianej sprawie poszkodowani i sprawca byli obywatelami polskimi i najprawdopodobniej, mieli miejsca zamieszkania i miejsce zwykłego pobytu w Polsce. Co istotne, „zdaniem sądu powodowie nie odnieśli bezpośredniej szkody majątkowej w samym zdarzeniu, nie są bezpośrednimi ofiarami wypadku, ale doznali wskazywanej przez nich niemajątkowej szkody wynikłej z naruszenia ich dóbr osobistych. Zatem powstaje wątpliwość czy tego rodzaju szkoda znajduje się w zakresie uregulowanym konwencją o prawie właściwym dla wypadków drogowych. Zdaniem sądu doszło do powstania po stronie powodów szkody niemajątkowej (krzywdy), a wynika ona z naruszenia ich dóbr osobistych, do którego doszło, na skutek bezprawnego działania kierowcy pojazdu nie w miejscu wypadku (na terytorium Niemiec), ale na terytorium Rzeczypospolitej, gdzie w tamtym czasie oboje powodowie zamieszkiwali tworząc wraz z matką rodzinę. Dodatkowo więc przy ustalaniu prawa właściwego wypada wskazać na łącznik, jakim jest obywatelstwo polskie zarówno powodów jako poszkodowanych, jak i obywatelstwo polskie sprawcy wypadku. Zdaniem Sądu Apelacyjnego, sąd pierwszej instancji błędnie ocenił, że powodom nie służy żadne roszczenie w zakresie zadośćuczynienia za śmierć osoby bliskiej". Wydaje się więc, że rozumowanie sądu w kwestii wskazania prawa właściwego oparto na tym, że w ocenie sądu, roszczenia powodów stanowiły naruszenie dóbr osobistych. Opisywane orzeczenie było przedmiotem wielu krytycznych komentarzy w piśmiennictwie[1689].

Powyższa sprawa stanowi na szczęście jedyny znany przypadek błędnej korekcji mających zastosowanie norm prawa prywatnego międzynarodowego przez sąd drugiej instancji w sprawach dotyczących transgranicznych wypadków drogowych. Zazwyczaj dzieje się tak, że to sąd odwoławczy koryguje błędne wnioski sądu pierwszej instancji i stosuje prawidłowe normy kolizyjne[1690].

[1689] Z uwagi na kontrowersyjne uzasadnienie orzeczenie nie umknęło uwadze komentatorów – zob. m.in. M. Świerczyński, Ł. Żarnowiec, *Prawo właściwe…*, s. 122-124; J. Pazdan, M.-A. Zachariasiewicz, M. Pazdan, M. Świerczyński, M. Zachariasiewicz, W. Kurowski, K. Pacuła, *Uwagi o uregulowaniach…*, s. 76-77.
[1690] Zob. np. wyrok SA w Gdańsku z 5.07.2019, V ACa 145/19, LEX nr 2923424; wyrok SA w Białymstoku z 30.07.2018, I ACa 824/17, LEX nr 2571687.

3.2.2. Wyroki, w których prawidłowo zastosowano konw. haską z 1971 r.

W polskim orzecznictwie można również napotkać liczne przykłady prawidłowego wskazania miarodajnej normy kolizyjnej w sprawach dotyczących odpowiedzialności pozaumownej wynikającej z wypadków drogowych w odniesieniu do zdarzeń, które miały miejsce po rozpoczęciu stosowania rozp. Rzym II. Wiele z sądów bez specjalnego wyjaśnienia trafnie przyjmuje, że w takiej sytuacji prawo wskazuje konw. haska z 1971 r.[1691] Natomiast w niektórych wyrokach pierwszeństwo konw. haskiej z 1971 r. przed rozp. Rzym II poprzedzone jest mniej lub bardziej rozbudowanym uzasadnieniem[1692]. Jeden z sądów odwołał się również do poglądów doktryny w tym zakresie[1693]. Dodatkowo, sytuację komplikują sprawy, w których przewija się wątek umów bilateralnych wskazujących prawo właściwe dla zobowiązań pozaumownych i ich relacji do przepisów zawartych w konw. haskiej z 1971 r.[1694]

3.3. Orzecznictwo sądów innych państw członkowskich UE

W judykaturze innych państw członkowskich UE, które są jednocześnie sygnatariuszami konw. haskiej z 1971 r. również można dostrzec liczne uchybienia w stosowaniu tej regulacji. Podobnie jak w Polsce błędy sądów dotyczą zazwyczaj pomijania konw. haskiej z 1971 r. i wskazywania prawa właściwego na podstawie rozp. Rzym II. Takie

[1691] Zob. np. wyrok SA w Katowicach z 11.04.2013, I ACa 151/13, LEX nr 1315649; wyrok SA w Krakowie z 1.7.2014, I ACa 570/14, LEX nr 1552010 (w obu przypadkach również sądy pierwszej instancji poprawnie ustaliły przepisy kolizyjne); wyrok SO w Piotrkowie Trybunalskim z 29.09.2016, I C 1596/15, LEX nr 2147427; wyrok SR w Malborku z 8.11.2016, I C 835/16, LEX nr 2172685; wyrok SO w Szczecinie z 11.01.2017, VIII Ga 294/15, LEX nr 2468764; wyrok SR w Limanowej z 29.11.2017, I C 725/13, LEX nr 2450109; wyrok SR w Kamiennej Górze z 23.02.2018, I C 34/15, LEX nr 2478663; wyrok SR w Olsztynie z 20.03.2018, I C 3319/16, LEX nr 2478994; wyrok SR w Gdyni z 19.07.2018, I C 28/15, LEX nr 2613506; wyrok SO we Wrocławiu z 28.12.2018, XII C 50/18, LEX nr 2634649; wyrok SN 8.02.2013, IV CSK 309/12, LEX nr 1314430.

[1692] Wyrok SO w Łodzi z 24.05.2018, I C 47/17, LEX nr 2508038; wyrok SR w Zawierciu z 30.01.2019, I C 2095/17, LEX nr 3050328; wyrok SO w Tarnobrzegu z 27.06.2019, I C 717/17, LEX nr 2725323 (sąd uzasadniając pierwszeństwo konwencji omyłkowo przywołał art. 27 rozp. Rzym II); wyrok SO w Tarnowie z 3.12.2019, I C 1231/17, LEX nr 3103318; wyrok SO w Łodzi z 24.04.2023, III Ca 1914/22, LEX nr 3738140; wyrok SR w Tarnowie z 13.06.2024, V GC 354/23, LEX nr 3752327; wyrok SR w Tarnowie z 13.06.2024, V GC 380/23, LEX nr 3828304.

[1693] Zob. wyrok SO w Bielsku-Białej z 28.07.2016, II Ca 196/16, LEX nr 2124201 i wskazane tam orzeczenie sądu pierwszej instancji SR Żywcu z 12.01.2016, I C 70/13, niepubl.

[1694] Zob. np. wyrok SA w Warszawie z 22.11.2013, I ACa 784/13, LEX nr 1444919 (umowa bilateralna zawarta z Ukrainą); wyrok SA w Białymstoku z 22.08.2014, I ACa 268/14, LEX nr 1506675 (umowa bilateralna zawarta z Litwą).

przypadki dostrzeżono m.in. w judykaturze czeskiej[1695], słowackiej[1696], słoweńskiej[1697], hiszpańskiej[1698] i luksemburskiej[1699].

Niekiedy sądy, mimo odnotowania faktu obowiązywania konw. haskiej z 1971 r., dokonują błędnej wykładni przepisów i przyznają pierwszeństwo rozp. Rzym II. Na ten problem zwraca się uwagę w doktrynie chorwackiej. Istnieje tam bogate orzecznictwo w kwestii transgranicznych wypadków drogowych, gdyż jest to kraj o wzmożonym ruchu turystycznym, który jako jeden z pierwszych (będąc w tamtym czasie częścią Jugosławii) przyjął konw. haską z 1971 r.[1700] Przykładowo w wyroku sądu w Splicie dokonano błędnej interpretacji przepisu art. 28 ust. 2 rozp. Rzym II i uznano, że sąd pierwszej instancji błędnie zastosował przepisy konw. haskiej z 1971 r. zamiast rozporządzenia. Sąd ustalił, że w chwili wypadku, który miał miejsce w Republice Serbskiej, miejsce zwykłego pobytu powoda i siedziba pozwanego znajdowały się w Chorwacji. Przyjął, że skoro Chorwacja jest państwem członkowskim i obie strony są z nim blisko związane, to rozp. Rzym II ma w państwie członkowskim pierwszeństwo przed konw. haską z 1971 r.[1701] Z kolei sąd w Rijece, potwierdzając wyrok sądu pierwszej instancji, uznał, że w przypadku wypadku drogowego, który miał miejsce w Republice Serbskiej pomiędzy obywatelami Chorwacji, zastosowanie ma rozp. Rzym II. Ponownie, sąd nieprawidłowo stwierdził, że z racji tego, iż Chorwacja jest państwem członkowskim, rozp. rzymskie ma pierwszeństwo przed konw. haską z 1971 r. zgodnie z art. 28 rozp. Rzym II[1702]. Błędy w wykładni art. 28 ust. 1 rozp. Rzym II, które

[1695] Zob. wyrok Sądu Okręgowego w Pradze z 13.05.2020, 21 Co 157/2019; z 8.12.2015, 25 Co 234/2015; z 3.04.2019, 19 Co 66/2019, cyt. za: *Raport BIICL*, s. 186; 191-194.
[1696] Wyrok Sądu Najwyższego Republiki Słowackiej (Najvyšší súd Slovenskej republiky) z 26.06.2017, 8Cdo/1361/2015 oraz wyrok Sądu Okręgowego w Prešov z 25.09.2018, 6Co/123/2017, cyt. za: *Raport BIICL*, s. 585-586.
[1697] Wyroki Sądu Apelacyjnego w Lublanie z 21.04.2020, No. I Cpg 292/2018, cyt. za: *Raport BIICL*, s. 635 oraz z 5.04.2016, No. I Cpg 23/2016, w którym sąd wskazał prawo właściwe na podstawie rozp. Rzym I – roszczenie zostało skierowane przez poszkodowanego bezpośrednio przeciwko ubezpieczycielowi sprawcy, cyt. za: J. Kramberger Škerl, A. Galič, *Slovenia* [w:] E. Guinchard (red.), *Rome I and Rome II…*, s. 548.
[1698] Wyroki Sądu Apelacyjnego w Barcelonie z 31.01.2020; Roj: SAP B 491/2020, ECLI:ES:APB:2020:491 oraz z 01.09.2016, Roj: SAP B 9245/2016, ECLI:ES:APB: 2016:9245; wyrok Sądu Apelacyjnego w Madrycie z 17.01.2019, Roj: SAP M 773/2019, ECLI:ES:APM:2019:773; wyrok Sądu Apelacyjnego w Pontevedra z 06.11.2012, Roj: SAP PO 2888/2012, ECLI:ES:APPO:2012:2888; cyt. za: *Raport BIICL*, s. 667, 670-676.
[1699] Wyroki Tribunal d'arrondissement w Luksemburgu z 15.11.2011, no. 156/2011 oraz z 1.12.2015, no. 251/2015 oraz wyrok Justices de Paix w Luksemburgu z 5.06.2014, no. 2389/14, cyt za *Raport BIICL*, s. 377-381.
[1700] D. Zgrabljić Rotar, T. Hoško, *Application of EU Private International Law in Croatia* [w:] C.I. Nagy (red.), *Cross-Border Litigation…*, s. 18-19; Jugosławia stała się stroną konwencji już 16.12.1975 r. Wraz z uzyskaniem niepodległości przez Chorwację zdecydowano, że w dalszym ciągu będzie ona obowiązywać – zob. T. Hoško, D. Zgrabljić Rotar, *Application of the 1971 Hague Convention…*, s. 182, 187.
[1701] Wyrok Sądu Okręgowego w Splicie z 4.03.2020, Gž-1857/2019-2, cyt. za: *Raport BIICL*, s. 162.
[1702] Wyrok Sądu Okręgowego w Rijece z 25.10.2018, Gž-2957/2017, cyt. za: *Raport BIICL*, s. 163.

doprowadziły do zastosowania rozporządzenia w miejsce konwencji dostrzec można również w orzecznictwie słowackim[1703] oraz francuskim[1704].

Z kolei sąd odwoławczy w Barcelonie stwierdził, że strony błędnie powołały konw. haską z 1971 r. do wskazania prawa właściwego, gdyż jego zdaniem pierwszeństwo przyznać należy postanowieniom zawartym w rozp. Rzym II. Zdaniem sądu rozporządzenia unijne zawsze mają pierwszeństwo przed konwencjami, gdyż w przeciwnym razie mogłoby dojść do sytuacji, w których państwa członkowskie nie przestrzegałyby prawa unijnego powołując się na konkretną konwencję lub nawet na swoje prawo krajowe. Powodowałoby to niepewność prawną i naruszało wspólnotę prawa, która tworzy UE. Sąd wskazał również, że konw. haska z 1971 r. nie miałaby w żadnym wypadku zastosowania, ponieważ nie została ratyfikowana przez Portugalię, czyli państwem, z którym sprawa wykazywała powiązanie[1705]. Błąd polegający na niezastosowaniu konw. haskiej z 1971 r. z uwagi na brak jej przyjęcia przez dane państwo pojawił się również w orzecznictwie francuskim[1706]. Na problem złożonych relacji rozporządzenia i konwencji zwraca się również uwagę w orzecznictwie litewskim[1707].

Należy jednak wskazać, że w orzecznictwie państw europejskich znaleźć można również wyroki, w których zastosowano prawidłowe normy kolizyjne. Przykłady takie znaleźć można w krajowych raportach z Czech[1708], Chorwacji[1709], Słowacji[1710], Hiszpanii[1711].

[1703] Wyrok Sądu Okręgowego w Banská Bystrica z 25.03.2020, 17Co/54/2019, cyt. za: *Raport BIICL*, s. 585.
[1704] Wyrok Cour de cassation z 30.04.2014, no. 13-11932, ECLI:FR:CCASS:2014:C100428. Sąd niższej instancji zastosował rozporządzenie z uwagi na to, że spór dotyczył dwóch państw członkowskich, cyt. za: M.-E. Ancel, *France* [w:] E. Guinchard (red.), *Rome I and Rome II*..., s. 217.
[1705] Wyrok Sądu Apelacyjnego w Barcelonie z 19.06.2020, Roj: SAP B 5205/2020, ECLI:ES:APB:2020:5205, cyt. za: *Raport BIICL*, s. 666-667. Sądownictwo hiszpańskie dostarcza również innych przykładów wyroków, w których pominięto konw. haską z 1971 r. – zob. wyrok Sądu Prowincji (Audiencia Provincial) w Barcelonie z 31.01.2020, 49/2020, ECLI:ES:APB:2020:491; wyrok Audiencia Provincial de Madrid z 17.01.2019, 12/2019, ECLI:ES:APM:2019:773; wyrok Audiencia Provincial de Pontevedra z 6.11.2012, 439/2012, ECLI:ES:APPO:2012:2888; wyrok Audiencia Provincial de Cáceres z 10.04.2013, 93/2013, ECLI:ES:APCC:2013:264; cyt. za: D. Sancho-Villa, *Spain* [w:] E. Guinchard (red.), Rome *I and Rome II*..., s. 561-562.
[1706] Wyrok Cour d'appel w Aix-en-Provence z 6.04.2017, No. 16/09190 w którym sąd nie zastosował konwencji haskiej z uwagi na to, że Włochy – państwo, w którym doszło do wypadku, nie są jej stroną, cyt. za: M.-E. Ancel, *France* [w:] E. Guinchard (red.), *Rome I and Rome II*..., s. 217.
[1707] Wyrok Sądu Najwyższego Republiki Litewskiej (Lietuvos Respublikos Aukščiausiasis Teismas) z 15.06.2016, no. 3K-3-203-969/2016, w którym podkreślono, że konw. haska z 1971 r. ma zastosowanie, nawet jeśli państwo, w którym miał miejsce wypadek drogowy, nie ratyfikowało jej lub nie przystąpiło do niej w inny sposób. Zob. również wyrok SN Rep. Litewskiej z 3.06.2014, No. 2K-280/2014831, cyt. za: *Raport BIICL*, s. 355.
[1708] *Raport BIICL*, s. 186.
[1709] *Ibidem*, s. 162-163.
[1710] Wyrok Sądu Okręgowego w Bratysławie z 21.09.2016, 5Co/515/2013; wyrok Sądu Rejonowego w Ružomberok z 6.09.2012, 5C/21/2012; wyrok Sądu Rejonowego w Lúčenec z 16.06.2016, 14C/162/2013; wyrok Sądu Rejonowego w Liptovský Mikuláš z 20.12.2017, 8C/166/2015; cyt. za: *Raport BIICL*, s. 585.
[1711] Zob. np. wyrok Tribunal Supremo z 23.03.2010, 722/2009, ECLI:ES:2010:3313; wyrok Audiencia Provincial de Madrid, z 30.09.2019, 421/2019, ECLI:ES:APM:2019:11054; wyrok Audiencia Provincial de Barcelona z 13.07.2018, 215/2018, ECLI:ES:APB:2018:6940; cyt. za: D. Sancho-Villa, *Spain* [w:] E. Guinchard (red.), *Rome I and Rome II*..., s. 561-562.

4. Wnioski

Zasygnalizowane powyżej problemy w orzecznictwie mogą nie obrazować całości omawianego zagadnienia, gdyż zasadnicza część spraw związanych z dochodzeniem roszczeń wynikających z wypadków drogowych nie kończy się postępowaniem sądowym. W przeważającej mierze są one przecież rozstrzygane bez ingerencji sądu. Zwracano na to uwagę już podczas prac nad konw. haską z 1971 r. Szczególną rolę zakładów ubezpieczeń w zaspokajaniu roszczeń z tytułu wypadków drogowych podkreśla również Raport DBB wskazując na wyniki przeprowadzonej ankiety, zgodnie z którą trzy czwarte respondentów podało, że wypadki były zwykle rozstrzygane przez zakłady ubezpieczeń w ponad 90% spraw, a zdecydowana większość pozostałych odpowiedzi wskazuje na takie samo stanowisko w ponad 75% przypadków[1712].

Brak jest jednak danych dotyczących poszukiwania miarodajnych norm kolizyjnych i stosowania prawa obcego przez ubezpieczycieli i pełnomocników poszkodowanych oraz tego, jakie napotykają oni trudności w tym zakresie. Niemniej jednak zakłady ubezpieczeń są podmiotami profesjonalnymi, które dysponują znacznym zapleczem finansowo-organizacyjnym. Prowadząc działalność w zakresie ubezpieczeń komunikacyjnych muszą liczyć się również z potencjalną koniecznością likwidowania szkody również w stanach faktycznych z elementem obcym.

Skala błędów orzeczniczych popełnianych w całej Europie wskazuje na konieczność uprządkowania sytuacji w kwestii źródeł prawa kolizyjnego. W tym kontekście w literaturze zazwyczaj wskazuje się na ryzyko wystąpienia zjawiska *forum shopping*. Wydaje się jednak, że problem ten ma również nieco inny wymiar. Na tym tle wśród sędziów oraz profesjonalnych pełnomocników uwidaczniają się w sposób szczególny problemy związane ze znajomością dokładnych relacji zachodzących między źródłami prawa kolizyjnego. Do widoczności rozp. Rzym II oraz konw. haskiej z 1971 r. przyczynia się nieco umieszczenie informacji o tych regulacjach w ustawie p.p.m. z 2011 r. odpowiednio w art. 33 i art. 34[1713]. Z drugiej strony, jak wskazuje przeanalizowane orzecznictwo, sądy niekiedy nadają tym przepisom zbyt duże znaczenie, gdyż przywoływane są w opisie podstawy prawnej rozstrzygnięcia łącznie z odpowiednim przepisem stosowanej regulacji[1714].

[1712] *Raport DBB*, s. 67; J. Papettas, *The Law Applicable…*, s. 127.

[1713] J. Pazdan, M.-A. Zachariasiewicz, M. Pazdan, M. Świerczyński, M. Zachariasiewicz, W. Kurowski, K. Paculа, *Uwagi o uregulowaniach…*, s. 69-70.

[1714] W kwestii rozp. Rzym II – zob. J. Pazdan, M.-A. Zachariasiewicz, M. Pazdan, M. Świerczyński, M. Zachariasiewicz, W. Kurowski, K. Paculа, *Uwagi o uregulowaniach…*, s. 69-70 i cytowane tam orzecznictwo. W

Sygnalizowane problemy wynikać mogą również z nieco szerszego kontekstu, tj. trudności praktyków w stosowaniu norm prawa prywatnego międzynarodowego, które wynikają niekiedy z niewystarczającej znajomości tej dziedziny prawa[1715]. Zgodzić należy się z poglądem wyrażanym w polskiej doktrynie, że „jedną z przyczyn tego stanu rzeczy jest usunięcie problematyki kolizyjnej z programów nauczania na niektórych wydziałach prawa w naszym kraju oraz jej niedocenianie w czasie aplikacji i egzaminów sędziowskich"[1716]. Prawdą jest również, że europejskie prawo prywatne międzynarodowe w obecnym rozległym i skomplikowanym kształcie jest po prostu trudne do stosowania w praktyce[1717]. Na uwagę zasługują więc postulaty reform zmierzających rozwiązania problemów związanych ze stosowaniem rozporządzeń unijnych dotyczących sporów transgranicznych, które sprowadzają się np. do wprowadzenia specjalizacji sędziów, zapewnienia publikacji orzeczeń sądów krajowych, organizacji spotkań z sędziami z innych państw członkowskich, zwiększenia liczby szkoleń w tym zakresie[1718], a nawet do rekodyfikacji europejskiego prawa kolizyjnego[1719].

Szczególnie trafne w omawianym kontekście są spostrzeżenia zawarte w uzasadnieniu wyroku SN z dnia 19 maja 2022 r.[1720], w którym zwraca się uwagę na konieczność bardziej wnikliwej analizy prawnej mającej określić, według jakiego prawa należy oceniać zasadność powództwa, tak aby uniknąć „przedwczesnego" ustalenia prawa właściwego. Zdaniem Sądu Najwyższego, sądy niższych instancji nie mogą poprzestać na zbyt lakonicznym uzasadnieniu swojego stanowiska, gdyż transgraniczny charakter sprawy wymaga przeprowadzenia pogłębionego badania. Powinno ono polegać na odniesieniu się również do innych przepisów danej regulacji (a nie tylko tych głównych jak np. art. 4 rozp. Rzym II), rozważeniu wskazówek interpretacyjnych wynikających z preambuły, a także uwzględnieniu argumentów stron, które mogą mieć konsekwencje w postaci zastosowania innego łącznika normy kolizyjnej

kwestii konw. haskiej z 1971 r. – zob. np. wyrok SA w Białymstoku z 22.08.2014, I ACa 268/14, LEX nr 1506675; wyrok SR w Kamiennej Górze z 23.02.2018, I C 34/15, LEX nr 2478663; wyrok SR w Gdyni z 19.07.2018, I C 28/15, LEX nr 2613506; wyrok SR w Malborku z 8.11.2016, I C 835/16, LEX nr 2172685.

[1715] M. Heller, *The Application of European Private International Law by National Judges: Making the Job Easier* [w:] J. von Hein, E.-M. Kieninger, G. Rühl (red.), *How European is European Private International Law. Sources, Court Practice, Academic Discourse*, Cambridge 2019, s. 205-208. Jako jaskrawy przykład w polskiej doktrynie wskazuje się wyrok, w którym ustalenie jurysdykcji krajowej przez Sąd Okręgowy w Warszawie nastąpiło na podstawie przepisów art. 10 rozporządzenia Rzym II – zob. post. SO w Warszawie z 11.03.2014, II Co 18/14, LEX nr 2089446, cyt. za: J. Pazdan, M.-A. Zachariasiewicz, M. Pazdan, M. Świerczyński, M. Zachariasiewicz, W. Kurowski, K. Pacuła, *Uwagi o uregulowaniach…*, s. 71.

[1716] J. Pazdan, M.-A. Zachariasiewicz, M. Pazdan, M. Świerczyński, M. Zachariasiewicz, W. Kurowski, K. Pacuła, *Uwagi o uregulowaniach…*, s. 71.

[1717] A. Frąckowiak-Adamska, *The Application of European Private International Law by National Judges: Challenges and Shortcomings* [w:] J. von Hein, E.-M. Kieninger, G. Rühl (red.), *How European is European Private International Law…*, s. 185-193.

[1718] A. Frąckowiak-Adamska, A. Guzewicz, Ł. Petelski, *Skuteczność stosowania…*, s. 11-12.

[1719] A. Frąckowiak-Adamska, *The Application…*, s. 202.

[1720] Wyrok SN z 19.05.2022, I PSKP 54/21, LEX nr 3395226.

wskazującej prawo właściwe (np. łącznika personalnego) lub innego łącznika przesądzającego o jurysdykcji krajowej. Sąd powinien w pierwszej kolejności ustalić okoliczności, od których zależy zastosowanie danej normy kolizyjnej, zaś następnie jest zobowiązany do przeanalizowania wypływu tych okoliczności na sytuację faktyczną. Następnie musi uargumentować wybór prawa właściwego wyznaczonego odpowiednią normą kolizyjną i w ostateczności zastosować właściwą treść prawa. Jeżeli jednak sąd nie podejmuje wszystkich tych czynności prowadzących do ustalenia ponad wszelką wątpliwość, na podstawie jakiego prawa oceniać należy zasadność powództwa, to rozstrzyganie o jego zasadności na podstawie wskazanego prawa właściwego należy uznać za przedwczesne. Zestawiając powyższe konkluzje Sądu Najwyższego z przeanalizowanymi orzeczeniami nasuwa się wniosek, że sądy, szczególnie te niższych instancji, bardzo rzadko badają problem jurysdykcji oraz prawa właściwego we wskazany sposób, nad czym należy ubolewać.

§ 3. PROPOZYCJE UDOSKONALENIA OBOWIĄZUJĄCEGO SYSTEMU KOLIZYJNOPRAWNEGO

1. Uwagi wstępne

Do poprawy sytuacji poszkodowanych w transgranicznych wypadkach drogowych najpełniej przyczyniłoby się stworzenie jednolitej materialnoprawnej regulacji, np. w drodze harmonizacji przepisów w obrębie państw członkowskich UE. Osiągniecie tego, o ile jest w ogóle możliwe, stanowi jednak perspektywę niezwykle odległą. Z pewnością, do zwiększenia efektywności transgranicznego systemu ochrony ofiar wypadków drogowych doprowadzić można poprzez środek znacznie bardziej osiągalny, jakim jest ujednolicenie przepisów kolizyjnych[1721].

Wprowadzenie jednolitych norm kolizyjnych stanowi szczególnie trudne zadanie w przypadku państw o różnych tradycjach prawnych. Podkreślić jednak należy, że proces unifikacyjny prawa kolizyjnego, idąc w parze z jego kodyfikacją, był obecny niemal od samego początku narodzin tej dziedziny prawa w jej nowożytnym kształcie. Pod koniec XIX w. zaczęto bowiem dostrzegać, że unifikacja norm sprzyja jednolitości rozstrzygnięć, co jest szczególnie korzystne z punktu widzenia międzynarodowego obrotu prawnego. Początkowo, za „stolicę prawa kolizyjnego" uchodziła Haga. Z całą pewnością stwierdzić można, że tworzone podczas orgaznizowanych tam konferencji dyplomatycznych konwencje były odzwierciedleniem pewnej wizji unifikacji[1722]. Z czasem, na polu unifikacyjnym Haska Konferencja musiała zacząć konkurować z innymi organizacjami międzynarodowymi, zarówno globalnymi, jak i regionalnymi.

Kilkadziesiąt lat później, dla wielu państw europejskich do roli „stolicy prawa kolizyjnego" zaczęła aspirować Bruksela. Za przełom w procesie kodyfikacji i unifikacji przepisów tej dziedziny prawa należy więc uznać proces jej uwspólnotowienia, co rozpoczęło się wraz z uzyskaniem kompetencji do stanowienia przepisów kolizyjnych przez Wspólnotę Europejską[1723]. Wspólnotowy (a obecnie unijny) model różni się od konwencyjnej metody unifikacji przepisów kolizyjnych. Unifikacja przepisów w ramach UE opiera się bowiem nie tylko na wprowadzeniu jednolitych regulacji w poszczególnych państwach. Jest to proces o

[1721] J. Pazdan, M.-A. Zachariasiewicz, M. Pazdan, M. Świerczyński, M. Zachariasiewicz, W. Kurowski, K. Pacuła, *Uwagi o uregulowaniach…*, s. 83; D. Maśniak, *Transgraniczny system ochrony…*, s. 399-400.
[1722] J.H.A. van Loon, *Embracing Diversity…*, s. 31-34; J. von Hein, *The role of the HCCH in shaping private international law* [w:] T. John, R. Gulati, B. Koehler (red.), *The Elgar Companion to the Hague Conference on Private International Law*, Cheltenham-Northampton 2020, s. 112-113.
[1723] E. Pataut, *De Bruxelles à La Haye…*, s. 661-663.

wiele głębszy, gdyż przyjmowane prawo stanowi część odrębnego systemu prawa europejskiego, który wymaga od państw członkowskich jego jednolitego stosowania poprzez przyjęcie autonomicznej interpretacji pojęć. W tym kontekście istotne jest również wprowadzenia organu sądowego w postaci TS, który właściwy jest w kwestii jego wykładni. Dalszy rozwój tej dziedziny prawa jest szczególnie pożądany, gdyż sprzyja pogłębieniu integracji państw członkowskich na płaszczyźnie prawnej.

Konflikt między haskim a unijnym modelem unifikacji uwidacznia się szczególnie na tle przepisów kolizyjnych wskazujących prawo właściwe dla pozaumownej odpowiedzialności wynikającej z wypadków drogowych oraz odpowiedzialności za produkt[1724]. W doktrynie wskazuje się, że szansa pełnej regionalnej unifikacji w tym zakresie ustąpiła na rzecz poszanowania międzynarodowych zobowiązań państw członkowskich, czego skutkiem jest trwające współobowiązywanie reżimów kolizyjnych[1725].

Fragmentaryczność źródeł prawa pogłębia wyłączenie odesłania w art. 24 rozp. Rzym II, które uniemożliwia zewnętrzną harmonizację rozstrzygnięć między państwami, w których obowiązują normy kolizyjne o proweniencji unijnej, a państwami stosującymi normy konwencyjne. Obecny stan prawny w kwestii relacji haskich konwencji deliktowych oraz rozp. Rzym II jest przedmiotem krytyki w doktrynie, do tego stopnia, że trudno jest znaleźć stanowisko, które broniłoby *status quo*[1726].

Istotne jest również, że kwestia ta była dostrzegana przez unijnego prawodawcę niemal od początku uchwalenia rozp. Rzym II. Świadczyć o tym może również to, że Parlament Europejski wskazał na ten problem w swojej rezolucji z 2017 r. zawierającej zalecenia dla Komisji w sprawie przepisów prawa cywilnego dotyczących robotyki[1727]. Dotąd jednak nie podjęto w tym zakresie żadnych działań.

[1724] W odniesieniu do konw. haskiej z 1973 r. o odpowiedzialności za produkt zwraca się uwagę, że z racji mniejszej liczby państw członkowskich będącymi sygnatariuszami tej konwencji oraz harmonizacji prawa materialnego sprawia, że jej jednoczesne obowiązywanie wraz z rozp. Rzym II ma nieco mniej negatywne skutki. Z drugiej strony przewidywane zwiększanie liczby roszczeń wobec producenta w kontekście samochodów autonomicznych może zmienić tę sytuację – zob. J. De Bruyne, C. Vanleenhove, *The Rise of Self-Driving Cars…*, s. 26. Prowadzone rozważania w odniesieniu do konw. haskiej z 1971 r. w dużej mierze zachowują swoją aktualność również na tle problemu współistnienia rozp. Rzym II i konw. haskiej z 1973 r.

[1725] G. Garriga, *Relationships…*, s. 144.

[1726] Zob. np. M. Illmer, *Art. 28* [w:] P. Huber (red.), *Rome II Regulation…*, s. 444, nb 4, 11; A. Dickinson, The Rome II Regulation…, s. 362, nb 4.120; C.I. Nagy, *The Rome II Regulation…*, s. 106-108; J. Pazdan, M.-A. Zachariasiewicz, M. Pazdan, M. Świerczyński, M. Zachariasiewicz, W. Kurowski, K. Pacuła, *Uwagi o uregulowaniach…*, s. 83; P. Mankowski, *Art. 28* [w:] U. Mangus, P. Mankowski (red.), *Rome II Regulation…*, s. 697, nb 25; A. Halfmeier, *Art. 28* [w:] G.-P. Calliess, M. Renner (red.), *Rome Regulations…*, s. 887, nb 15; J. De Bruyne, C. Vanleenhove, *The Rise of Self-Driving Cars…*, s. 24; T. Kadner Graziano, *50 Years…*, s. 60-61.

[1727] *European Parliament resolution of 16 February 2017 with recommendations to the Commission on Civil Law Rules on Robotics (2015/2103(INL))*, pkt 60.

Stwierdzić należy, że problem prawa właściwego dla odpowiedzialności pozaumownej wynikającej z wypadków drogowych wymaga dwutorowego podejścia. Z jednej strony można go rozpatrywać z szerszej perspektywy, jako dotyczącego w istocie kolizji dwóch metod unifikacji prawa prywatnego międzynarodowego. Z drugiej strony omawiane zagadnienie osadzić można również w węższym kontekście, odnosząc się do problemu stopnia dopasowania obowiązujących przepisów kolizyjnych do obecnego systemu ochrony poszkodowanych w transgranicznych wypadkach drogowych. Uzasadnia to podjęcie refleksji nad pożądanym kierunkiem przyszłych potencjalnych zmian norm kolizyjnych.

2. Dotychczasowe propozycje doktryny w kwestii rozwiązania problemu jednoczesnego obowiązywania konw. haskiej z 1971 r. i rozp. Rzym II

2.1. Uwagi o charakterze ogólnym

W literaturze od lat formułowane są różnorakie postulaty rozwiązania problemu współistnienia rozp. Rzym II i konw. haskiej z 1971 r. Problem ten był dostrzegany przez ustawodawcę unijnego już podczas prac legislacyjnych nad rozporządzeniem[1728]. Wielu autorów szansę na zmianę niesatysfakcjonującej sytuacji upatrywało w klauzuli przeglądowej z art. 30 rozp. Rzym II, która odnosi się bezpośrednio do problemu transgranicznych wypadków drogowych[1729].

Propozycje doktryny sprowadzić można do kilku głównych kierunków działań, począwszy od wprowadzenia modyfikacji w obu regulacjach, które miałyby pomóc w ich koordynacji, na postulatach wypowiedzenia konw. haskiej z 1971 r. kończąc. Jak trafnie zauważa E. Guinchard propozycje te można podzielić na te, które jedynie ograniczają skalę istniejącego problemu, oraz te, które dotyczą jego przyczyny. Zdaniem tego autora, obie grupy rozwiązań nie są ze sobą sprzeczne, lecz raczej wzajemnie się uzupełniają, ponieważ mogą stanowić części podejścia dwustopniowego[1730].

2.2. Uzupełniające stosowanie rozp. Rzym II oraz interpretacja konw. haskiej z 1971 r. zgodnie z celami rozp. Rzym II

Porównując zakres przedmiotowy konw. haskiej z 1971 r. i rozp. Rzym II dostrzec można, że regulacja unijna obejmuje znacznie więcej kwestii. Jednocześnie zgodnie z 28 ust. 1 rozp. Rzym II konw. haska z 1971 r. ma pierwszeństwo zastosowania. Zasada pierwszeństwa

[1728] Już wtedy formułowano propozycje w kwestii koordynacji obu regulacji – zob. T. Kadner Graziano, *La Coordination des Règlements Européens…*, s. 279-294.
[1729] Zob. np. A. Dickinson, *The Rome II Regulation…*, s. 362, nb 4.120; M. Illmer, *Art. 28* [w:] P. Huber (red.), *Rome II Regulation…*, s. 444, nb 4.
[1730] E. Guinchard, *Unfinished business…*, s. 105.

dotyczy jednak jedynie zagadnień objętych jej zakresem przedmiotowym. Oznacza to, że rozp. Rzym II wciąż znajduje zastosowanie do zagadnień pozostających poza przedmiotem regulacji konwencji. Jako przykład wzajemnego uzupełniania się rozp. Rzym II i konwencji haskiej wskazać należy zagadnienie wyboru prawa właściwego oraz przepisów wymuszających swoje zastosowanie.

Możliwość wzajemnego uzupełniania się regulacji unijnych i konwencyjnych wynika z orzecznictwa TS zapoczątkowanego orzeczeniem w sprawie *Tatry*. Wyrok ten zapadł na tle interpretacji art. 57 konwencji brukselskiej z 1968 r., który jest przepisem podobnym w skutkach do art. 28 rozp. Rzym II[1731]. Z kolei w wyroku w sprawie *TNT* dotyczącej interpretacji art. 71 rozp. Bruksela I Trybunał orzekł, że zastosowanie konwencji międzynarodowej mającej pierwszeństwo nie może naruszać zasad leżących u podstaw współpracy sądowej w sprawach cywilnych i handlowych w Unii Europejskiej[1732].

W literaturze przedmiotu zaproponowano, aby to rozumowanie przenieść na problem relacji rozp. Rzym II i konw. haskiej z 1971 r., co oznaczałoby, że postanowienia konwencji haskiej miałyby zastosowanie, o ile nie naruszają zasad leżących u podstaw rozp. Rzym II. Jeżeli więc reguły wskazania prawa właściwego wyrażone w konwencji podważają cele rozporządzenia, do których zaliczyć należy przede wszystkim zwiększenie pewności w zakresie prawa właściwego oraz potrzebę zapewnienia sprawiedliwości w indywidualnych przypadkach, wówczas jej stosowanie może zostać ograniczone[1733].

Wydaje się jednak, że ograniczenie stosowania konw. haskiej z 1971 r. w oparciu o przyjęcie powyższej interpretacji jest mało prawdopodobne. Trudno uznać jednoznaczne łączniki przewidziane w konwencji za podważające cele rozp. Rzym II[1734]. Z pewnością również nie jest to rozwiązanie odnoszące się do sedna problemu wielości źródeł prawa.

2.3. Wprowadzenie wzmianki o konw. haskiej z 1971 r. w rozp. Rzym II

Innym częściowym rozwiązaniem omawianego problemu mogłoby być wzmocnienie widoczności konw. haskiej z 1971 r. Praktyka orzecznicza pokazuje, że sądy dopuszczają się

[1731] Wyrok TS z 6.12.1994 r. ws. *Tatry v. Maciej Rataj*, C-406/92, ECLI:EU:C:1994:400, pkt 28; E. Guinchard, *Unfinished business…*, s. 105; J. Papettas, *Choice of Law…*, s. 18.

[1732] Wyrok TS z 4.05.2010 r. ws. *TNT Express Nederland BV v. AXA Versicherung AG*, C-533/08, ECLI:EU:C:2010:243, pkt 49. Powyższa zasada została potwierdzona wyrokami wyrok TS z 4.09.2014 r. ws. *Nickel & Goeldner Spedition GmbH v. BUAB Kintra*, C-157/13, ECLI:EU:C:2014:2145 oraz z 14.07.2016 r. ws. *Brite Strike Technologies Inc.v. Brite Strike Technologies SA*, C-230/15, ECLI:EU:C:2016:560. Zdaniem niektórych autorów rozumowanie to rodzi wątpliwości z punktu widzenia przewidywalności – zob. M. Pauknerova, *op. cit.*, s. 675.

[1733] J. Papettas, *Choice of Law…*, s. 18; E. Guinchard, *Unfinished business…*, s. 105-106.

[1734] Podobnie na tle konwencji o odpowiedzialności za produkt – zob. M. Hellner, *The Relationship between the Rome II Regulation and the 1973 Hague Convention*, Oslo Law Review 2019, Vol. 6, No. 1, s. 73-74.

uchybień w poszukiwaniu miarodajnej normy kolizyjnej w sprawach dotyczących wypadków drogowych. Najczęściej dochodzi do pominięcia konwencji i wskazania prawa właściwego na podstawie rozp. Rzym II. Rozwiązaniem mogłoby być wprowadzenie wzmianki o haskich konwencjach deliktowych mających pierwszeństwo zastosowania w art. 28 rozp. Rzym[1735].

Powyższą propozycję uznać można za pożądaną z punktu widzenia praktycznego, gdyż sprawiłaby, że konwencje byłyby bardziej widoczne dla organów stosujących prawo, co mogłoby zwiększyć liczbę prawidłowych rozstrzygnięć[1736]. Można przyrównać to do rozwiązania przewidzianego w polskiej ustawie p.p.m. z 2011 r., w której artykuły wskazujące na akty prawne przyczyniają się do ich widoczności. Niemniej jednak, mimo wskazania konw. haskiej z 1971 r. w art. 34 polskiej ustawy p.p.m. z 2011 r. sądy wciąż miewają problemy z jej dostrzeżeniem. Wydaje się więc, że zabieg ten przyczyniłby się jedynie w niewielkim stopniu do załagodzenia wielości reżimów kolizyjnych. W związku z tym propozycję tę uznać należy za niewystarczającą.

2.4. Przystąpienie UE do konw. haskiej z 1971 r.

Inne postulaty sprowadzają się do przystąpienia UE do konw. haskiej z 1971 r. lub do włączenia jej postanowień do rozp. Rzym II, co sprawiłoby to, że TS zyskałby jurysdykcję do interpretacji jej postanowień[1737]. Oba rozwiązania uznać należy za niezadawalające w świetle przeprowadzonej już oceny obu aktów prawnych, zgodnie z którą reżim haski uznać należy za mniej zadowalający w porównaniu z rozp. Rzym II. Wskazuje się, że tylko znacznie zmieniona wersja konwencji mogłaby być przyjęta przez UE, czy w drodze przystąpienia do konwencji czy inkorporowania jej treści do rozp. Rzym II[1738].

Taki ruch mógłby stanowić rozwiązanie w kwestii jednolitości prawa kolizyjnego w ramach UE poprzez umożliwienie UE i państwom trzecim współpracy. Niemniej jednak prawdopodobieństwo przyjęcia omawianego rozwiązania jest znikome, chociażby z uwagi na brak woli politycznej do jego realizacji[1739]. Ponadto próba włączenia postanowień konw. haskiej z 1971 r. do rozp. Rzym II to jedna z propozycji, która została odrzucona na etapie prac legislacyjnych[1740].

[1735] Propozycję taką złożyli również niektórzy respondenci krajowi z Raportu BIICL – zob. *Raport BIICL*, s. 46.
[1736] Zakładając, że sędzia poszukujący miarodajnej normy w rozp. Rzym II „dobrnąłby" do art. 28.
[1737] E. Guinchard, *Unfinished business…*, s. 106; D. Maśniak, *Transgraniczny system ochrony…*, s. 344-345.
[1738] M. Pazdan, M. Jagielska, W. Kurowski, M. Świerczyński, M.-A. Zachariasiewicz, M. Zachariasiewicz, Ł. Żarnowiec, *W odpowiedzi na ankietę skierowaną do państw członkowskich…*, s. 170-171; M. Świerczyński, Ł. Żarnowiec, *Prawo właściwe…*, s. 127; G. Garriga, *Relationships…*, s. 145; E. Guinchard, *Unfinished business…*, s. 106; M. Hellner, *Tort…*, s. 259.
[1739] E. Guinchard, *Unfinished business…*, s. 106.
[1740] M. Illmer, *Art. 28* [w:] P. Huber (red.), *Rome II Regulation…*, s. 442-443, nb 3.

2.5. Zmiana rozp. Rzym II

Inne propozycje sprowadzały się do wdrożenia odpowiednich zmian w rozp. Rzym II w celu rozwiązania źródła omawianego problemu. Jak wskazano, szansy na „ujednolicenie w drodze kompromisu" upatrywano w klauzuli przeglądowej z art. 30 rozp. Rzym II, która zobowiązuje do przygotowania sprawozdania ze stosowania rozporządzenia, w którym przewidziano również wymóg przygotowania opracowania dotyczącego skutków zawartego w nim art. 28 w odniesieniu do konwencji haskiej z dnia 4 maja 1971 r. o prawie właściwym dla wypadków drogowych[1741].

Jedną z propozycji wysuwanych w doktrynie przez T. Kadner Graziano było „częściowe wyłączenie" państw członkowskich UE z konw. haskiej z 1971 r. Sprowadzałoby się ono do tego, że pierwszeństwo rozporządzenia przed konwencją ograniczałoby się do stanów faktycznych, w których zarówno poszkodowany, jak i podmiot pociągnięty do odpowiedzialności posiadali w chwili wypadku miejsce zwykłego pobytu w państwie członkowskim UE[1742]. Innymi słowy, sprawy dotyczące wyłącznie osób mających miejsce zwykłego pobytu w UE regulowane byłyby rozp. Rzym II, zaś konwencja haska wskazywałaby prawo właściwe dla spraw dotyczących osób mających miejsce zwykłego pobytu w państwie trzecim, np. w Szwajcarii. Taka modyfikacja oznaczałaby konieczność renegocjacji zakresu stosowania konw. haskiej z 1971 r. oraz wprowadzenia dodatkowego ustępu do art. 28 rozp. Rzym II[1743], co w porównaniu z poprzednio prezentowanymi rozwiązaniami mogłoby mieć większe szanse powodzenia[1744]. Zdaniem tego autora wysunięta propozycja przyczyniłaby się do lepszej koordynacji obu instrumentów, zapewniając przy tym odpowiedni stopień przewidywalności[1745].

Trzeba jednak wykluczyć takie rozwiązanie zważywszy na to, że rozróżnienie stanów faktycznych wewnątrz-wspólnotowych (ang. *intra-community*) i poza-wspólnotowych (ang. *extra-community*) zostało odrzucone już na etapie prac legislacyjnych nad rozp. Rzym II. Uznano, że jego wprowadzenie spowodowałoby dodatkowe komplikacje, budząc wątpliwości z punktu widzenia pewności prawa[1746].

[1741] *Ibidem*, s. 444, nb 4.
[1742] T. Kadner Graziano, *Cross-border traffic accidents…*, s. 27-28. Pogląd aprobują – M. Świerczyński, Ł. Żarnowiec, *Prawo właściwe…*, s. 127.
[1743] T. Kadner Graziano, *Cross-border traffic accidents…*, s. 27-28.
[1744] E. Guinchard, *Unfinished business…*, s. 106-107.
[1745] T. Kadner Graziano, *Cross-border traffic accidents…*, s. 27.
[1746] M. Illmer, *Art. 28* [w:] P. Huber (red.), *Rome II Regulation…*, s. 443, nb 3; P. Mankowski, *Art. 28* [w:] U. Mangus, P. Mankowski (red.), *Rome II Regulation…*, s. 697-698, nb 26; G. Garriga, *Relationships…*, s. 140.

Inne propozycje sprowadzały się do wprowadzenia zmian w rozp. Rzym II, które skutkowałyby tym, że miałoby ono pierwszeństwo zastosowania przed konw. haską z 1971 r.[1747] Niektórzy z autorów postulują po prostu uchylenie art. 28 ust. 1 z rozporządzenia[1748]. Tego typu modyfikacje postawiłyby jednak państwa członkowskie UE będące jednocześnie stronami konwencji haskiej w trudnym położeniu, gdyż byłyby one „rozdarte" między swoimi zobowiązaniami międzynarodowymi a tymi wynikającymi z członkostwa w UE[1749].

2.6. Wypowiedzenie konw. haskiej z 1971 r.

Mimo ugruntowanej praktyki stosowania konw. haskiej z 1971 r., zdecydowanie najczęściej postuluje się w doktrynie jej wypowiedzenie przez państwa członkowskie UE, które są nią związane[1750]. Na przyjęcie takiego rozwiązania wskazywali również respondenci Raportu *British Institute of International and Comparative Law*[1751]. Możliwość wypowiedzenia przewidziano w art. 20 konw. haskiej z 1971 r. Niewątpliwie pozwoliłoby to na osiągnięcie pełnego ujednolicenia norm kolizyjnych w dziedzinie zobowiązań pozaumownych. Wskazuje się, że jest to najprostszy sposób wprowadzenia jednolitości norm kolizyjnych, który wpisuje się w ogólną tendencję do rozstrzygania konfliktów między unijnymi rozporządzeniami a konwencjami międzynarodowymi na korzyść prawa UE[1752].

W doktrynie wskazuje się, że wypowiedzenie konw. haskiej z 1971 r. byłoby również korzystne dla „międzynarodowej harmonii z globalnego punktu widzenia", wszak paradoksalnie jej osiągnięcie byłoby bardziej prawdopodobne dzięki stosowaniu rozp. Rzym II. Gdyby bowiem państwa członkowskie UE wypowiedziały konw. haską z 1971 r., rozp. Rzym II wiązałoby 27 państw, czyli więcej niż obecne 21 umawiających się stron konw. haskiej z 1971 r. Zwraca się również uwagę, że brak wypowiedzenia konw. haskiej z 1971 r. oznaczałby, że im bardziej UE będzie się rozszerzać, tym bardziej rosnąć będzie liczba państw członkowskich stosujących konwencję haską. Spowodowane jest to tym, że zdecydowana większość państw trzecich, które są stronami konw. haskiej z 1971 r. znajduje się w Europie,

[1747] M. Świerczyński, Ł. Żarnowiec, *Prawo właściwe…*, s. 128; K. Vyshka, *Direct Actions Against Insurers…*, s. 159; M. Pazdan, M. Jagielska, W. Kurowski, M. Świerczyński, M.-A. Zachariasiewicz, M. Zachariasiewicz, Ł. Żarnowiec, *W odpowiedzi na ankietę skierowaną do państw członkowskich…*, s. 170-171.
[1748] A. Collingnon-Smit Sibinga, *op. cit.*, s. 19.
[1749] E. Guinchard, *Unfinished business…*, s. 107.
[1750] *Ibidem*; A. Halfmeier, *Art. 28* [w:] G.-P. Calliess, M. Renner (red.), *Rome Regulations…*, s. 887, nb 15; M. Illmer, *Art. 28* [w:] P. Huber (red.), *Rome II Regulation…*, s. 443, nb 4; G. Garriga, *Relationships…*, s. 145; K. Vyshka, *Direct Actions Against Insurers…*, s. 149-150; P. Mankowski, *Art. 28* [w:] U. Mangus, P. Mankowski (red.), *Rome II Regulation…*, s. 697, nb 25-26; T. Kadner Graziano, *50 Years…*, s. 79; Tak też w doktrynie hiszpańskiej – zob. D. Sancho-Villa, *Spain* [w:] E. Guinchard (red.), *Rome I and Rome II…*, s. 562 i cytowana tam literatura oraz niemieckiej – zob. T. Kadner Graziano, *50 Years…*, s. 77-78.
[1751] *Raport BIICL*, s. 47.
[1752] E. Guinchard, *Unfinished business…*, s. 107-108; M. Pauknerova, *op. cit.*, s. 683.

zaś wiele z nich aspiruje do członkostwa w UE. Jako przykład wskazać należy Bośnię i Hercegowinę, Macedonię Północną, Czarnogórę, Serbię oraz Ukrainę. Prymat konw. haskiej z 1971 r. nad rozp. Rzym II znajdowałby uzasadnienie, jeśli stosowanie konw. haskiej z 1971 r. umożliwiałoby osiągnięcie wyższego poziomu harmonii międzynarodowej. Tak jednak nie jest, a wraz z rozszerzeniem UE o kolejne państwa cel ten jeszcze bardziej będzie się oddalać[1753].

3. Propozycja udoskonalenia obowiązującego systemu kolizyjnoprawnego

3.1. Konieczność wypracowania spójnej wizji unifikacji przepisów kolizyjnych

Zgadzając się co do zasady z postulatem wypowiedzenia konw. haskiej z 1971, rozwiązanie to uznać jednak należy jedynie za częściowe. Problem poszukiwania prawa właściwego dla odpowiedzialności cywilnej wynikającej z wypadku drogowego, jest bowiem nieco bardziej złożony. W każdym razie nie należy sprowadzać go jedynie do przyjęcia „takiej czy innej redakcji przepisu regulującego stosunek między projektowanym rozporządzeniem a obowiązującymi umowami międzynarodowymi"[1754]. W istocie, wielość źródeł prawa prywatnego międzynarodowego tworzy „normatywny labirynt", co dodatkowo pogłębił rozwój europejskiego prawa prywatnego międzynarodowego[1755].

Zasadniczym zagadnieniem wymagającym rozstrzygnięcia wydaje się być więc znalezienie wspólnej płaszczyzny współpracy w odniesieniu do unifikacji przepisów w ramach haskiej oraz unijnej tradycji ujednolicania przepisów kolizyjnych. Dotychczas były one bardzo zróżnicowane, a brak koordynacji pomiędzy nimi uznać można za powód obecnego stanu rzeczy. Jeszcze przed wejściem rozp. Rzym I oraz rozp. Rzym II w życie, M. Czepelak wskazywał na konieczność wyznaczenia zasadniczych kierunków unifikacji prawa prywatnego międzynarodowego i spójnej wizji współpracy między UE a Haską Konferencją Prawa Prywatnego Międzynarodowego. Trafnie podkreślał, że „[d]roga między Hagą a Brukselą ma tylko 150 km. Tymczasem można odnieść wrażenie, że odległość geograficzna jest odwrotnie proporcjonalna do zdolności komunikacyjnej partnerów"[1756].

Rozpatrując powyższe zagadnienie z perspektywy postępującego procesu globalizacji, można zgodzić się z tym, że w obliczu rosnących wyzwań o zasięgu globalnym, unifikacja prawa kolizyjnego ograniczona do UE może okazać się niewystarczająca. Znacznie korzystniejszym środkiem byłaby natomiast unifikacja metodą konwencyjną, która umożliwia

[1753] C. Brière, *Réflexions sur les interactions…*, pkt 20; E. Pataut, *De Bruxelles à La Haye…*, s. 675-676; E. Guinchard, *Unfinished business…*, s. 108.
[1754] M. Czepelak, *Umowa międzynarodowa…*, s. 378-379.
[1755] M. Pauknerova, *op. cit.*, s. 672.
[1756] M. Czepelak, *Między Hagą a Brukselą…*, s. 317-319.

przystąpienie do danej regulacji całej Unii oraz zainteresowanym państwom trzecim[1757]. Taką możliwość otwiera przystąpienie UE do Haskiej Konferencji Prawa Prywatnego Międzynarodowego w 2007 r. Moment ten uznaje się za szczególnie ważny w z perspektywy prawa prywatnego międzynarodowego, gdyż od tamtej chwili to nie państwa członkowskie, ale cała organizacja może brać udział w negocjacjach, a także być stroną umów międzynarodowych powstających w ramach Haskiej Konferencji[1758]. Niewątpliwie krok ten przyczynił się do zwiększenia koordynacji między tymi ośrodkami unifikacyjnymi[1759].

Bez wątpienia narodziny europejskiego prawa prywatnego międzynarodowego zasadniczo odmieniły całą dziedzinę prawa kolizyjnego, gdyż UE ma w zasięgu znacznie efektywniejsze narzędzia unifikacyjne. Wydaje się więc, że ostrzeżenia o „cieniu Brukseli unoszącym się nad Hagą"[1760] i rosnącym konfliktem między regionalnym a uniwersalnymi aktywnościami na rzecz unifikacji nie były przesadzone. Unifikacja prawa kolizyjnego w ramach UE następuje w ramach szerszego kontekstu, jakim jest wspólna przestrzeń bezpieczeństwa i sprawiedliwości.

Z drugiej strony nie należy bagatelizować współpracy państw członkowskich Haskiej Konferencji Prawa Prywatnego Międzynarodowego. Prowadzone przez tę organizację prace wielokrotnie stanowiły punkt wyjścia dla dyskusji w kwestii rozwiązań przyjmowanych przez ustawodawcę europejskiego[1761]. Choć tworzone w jej ramach konwencje nie zawsze są masowo ratyfikowane przez państwa członkowskie, to przecież jedynie metoda konwencyjna doprowadzić może do bardziej uniwersalnej unifikacji prawa kolizyjnego. Przede wszystkim jednak organizacja ta zrzesza państwa niemal ze wszystkich kontynentów, co wymusza przyjęcie globalnej perspektywy.

We współczesnej literaturze przedmiotu podkreśla się coraz częściej, że prawo prywatne międzynarodowe nie może być już postrzegane jedynie jako „techniczne" narzędzie do wskazywania prawa właściwego w oparciu o kryteria formalne, a instrumenty prawa kolizyjnego mogą stanowić odpowiedź na współczesne kryzysy gospodarcze, społeczne i środowiskowe. Często bowiem problemy te przyjmują wymiar globalny, a prawo deliktowe

[1757] *Idem*, *Umowa międzynarodowa…*, s. 378-379.
[1758] F. Paulino Pereira, *Les ponts entre la Conférence de La Haye…*, s. 702-703; P. Stone, *EU Private International Law,* s. 16-17; S. Szabo, *Brief Summary…*, s. 144.
[1759] J.-J. Kuipers, *The European Union and the Hague Conference on Private International Law – Forced Marriage or Fortunate Partnership?* [w:] H. de Waele, J.-J. Kuipers (red.), *The European Union's Emerging International Identity. Views from the Global Arena*, Leiden-Boston 2013, s. 180-181.
[1760] J. Basedow, *Worldwide Harmonisation of Private Law and Regional Economic Integration. General Report*, Uniform Law Review 2003, Vol. 8, No. 1-2, s. 31.
[1761] F. Paulino Pereira, *Les ponts entre la Conférence de La Haye…*, s. 709.

może odegrać pewną rolę w odniesieniu do niektórych ze współczesnych wyzwań[1762]. Wydaje się więc, że metoda konwencyjna unifikacji norm kolizyjnych stanowić będzie względem nich lepszą odpowiedź.

3.2. Rozporządzenie Rzym II jako inspiracja dla nowej haskiej konwencji deliktowej?

3.2.1. Dotychczasowe propozycje w kwestii koordynacji obu metod unifikacji

Poszukując rozwiązania w kwestii wielości źródeł prawa kolizyjnego dla odpowiedzialności pozaumownej wynikającej z wypadków drogowych, wielu autorów opowiada się za wypowiedzeniem konw. haskiej z 1971 r. Można jednak odnieść wrażenie, że takie działanie jest sprzeczne z inicjatywami UE dotyczącymi współpracy w dziedzinie prawa kolizyjnego w ramach Haskiej Konferencji Prawa Prywatnego Międzynarodowego oraz z deklarowanym zamiarem kontynuowania tych starań w nadchodzących latach[1763]. W dokumencie Komisji Europejskiej odnoszącym się do współpracy dotyczącej wymiaru sprawiedliwości skierowanym do innych instytucji unijnych zwrócono uwagę, że szczególny nacisk zostanie położony na bardziej efektywną współpracę z Haską Konferencją Prawa Prywatnego Międzynarodowego[1764]. W innym dokumencie wskazano, że stosunki między krajami spoza UE a państwami członkowskimi dotyczące współpracy w sprawach cywilnych opierają się na wielostronnych konwencjach tworzonych w ramach Haskiej Konferencji Prawa Prywatnego Międzynarodowego[1765].

W literaturze przedmiotu wyrażono zapatrywanie, które nie tylko mogłoby stanowić rozwiązanie problemu współistnienia deliktowych konwencji haskich i rozp. Rzym II, ale byłoby również próbą pogodzenia sprzecznych interesów obu metod unifikacji. Zdaniem E. Guincharda takim środkiem mogłoby być opracowanie nowej konwencji haskiej obejmującą problematykę zobowiązań pozaumownych, która obejmowałaby swoim zakresem nie tylko wypadki drogowe, ale również szereg innych kwestii[1766]. Autor uważa, że propozycja rozpoczęcia prac w tym zakresie powinna wyjść ze strony UE. Co więcej, podjęcie takiego

---

[1762] R. Michaels, V. Ruiz Abou-Nigm, H. van Loon, *Introduction* [w:] R. Michaels, V. Ruiz Abou-Nigm, H. van Loon (red.), *The Private Side of Transforming our World UN Sustainable Development Goals 2030 and the Role of Private International Law*, Cambridge 2021, s. 9-11.

[1763] E. Guinchard, *Unfinished business…*, s. 108.

[1764] Zob. dokument wydany przez Komisję Europejską z dnia 11.03.2014, *Communication from the Commission to the European Parliament, the Council, the European Economic and Social Committee and the Committee of the Regions, The EU Justice Agenda for 2020 - Strengthening Trust, Mobility and Growth within the Union*, COM(2014) 0144 final, pkt 4.3.

[1765] European Parliament, *Fact Sheets on the European Union. Judicial cooperation in civil matters*, https://www.europarl.europa.eu/factsheets/en/sheet/154/judicial-cooperation-in-civil-matters (dostęp: 14.04.2025).

[1766] E. Guinchard, *Pour une transformation du règlement Rome II sur la loi applicable aux obligations non contractuelles en convention de La Haye*, Petites Affiches 2009, no. 165, dostęp Lextenso/el, pkt 1.

kroku z pewnością zainteresowałoby państwa trzecie, które nie zostały stronami haskich konwencji deliktowych, z uwagi na to, że przewidziane w nich rozwiązania nie były dla nich zadawalające. W dalszej perspektywie nowa konwencja mogłaby zastąpić umowy dwustronne z krajami trzecimi. Wprowadzenie powyższego rozwiązania znacznie uprościłoby obowiązujący stan prawny. Emmanuel Guinchard, idąc krok dalej, twierdzi, że nowa konwencja haska jako punkt wyjścia mogłaby przyjąć rozwiązania zawarte w rozp. Rzym II. Jego zdaniem inspiracja rozp. Rzym II jest możliwa, gdyż niewiele zawartych tam przepisów wymaga członkostwa w UE. Wskazuje, że rozp. Rzym II jest w istocie klasycznym instrumentem prawa prywatnego międzynarodowego, który został przyjęty w formie unijnego rozporządzenia. Jego treść jest w dużej mierze inspirowana długotrwałą europejską tradycją prawa kolizyjnego, z pewnym wpływem doktryny amerykańskiej z czasów rewolucji kolizyjnej. Regulacja operuje normami kolizyjnymi wywodzącymi się w znacznej części z dotychczasowego dorobku poszczególnych państw członkowskich. Jeżeli nawet wprowadza rozwiązania mniej powszechne, to są one zaczerpnięte z europejskich regulacji krajowych[1767].

3.2.2. Wpływ rozp. Rzym II na rozwój prawa kolizyjnego w państwach spoza UE

Stosowanie rozp. Rzym II zarezerwowane jest dla zamkniętego grona państw członkowskich, co niekiedy uznaje się za jego „jedyną wadę"[1768]. Wskazać jednak należy, że rozwiązania przyjęte przez ustawodawcę unijnego stanowią inspirację dla unormowań prawa kolizyjnego i orzecznictwa w krajach trzecich, w szczególności tych aspirujących do członkostwa w UE[1769], ale nie tylko[1770]. Dodać należy, że w ostatnich latach norweski Sąd Najwyższy wydał szereg wyroków, w których zastosowano zasady odpowiadające regułom kolizyjnym określonym w rozp. Rzym I oraz rozp. Rzym II. W tamtejszej doktrynie mówi się więc o zjawisku *shadow application* prawa kolizyjnego UE przez norweskie sądy, które ma wynikać z braku kompleksowej krajowej regulacji[1771]. Twierdzi się również, że to unijne

[1767] *Idem*, *Unfinished business…*, s. 108-109.
[1768] N. Ciron, *op. cit.*, s. 332, nb 499.
[1769] Jako przykład K. Pacuła wskazuje ustawę o prawie prywatnym międzynarodowym przyjętą w Czarnogórze, „w której wiernie powtórzono brzmienie norm rozp. Rzym II" oraz albańską regulację, którą charakteryzuje „daleko idące podobieństwo" do norm zawartych w rozp. Rzym II. Autor ten twierdzi również, że w świetle postanowień umowy o stowarzyszeniu między Unią Europejską i jej państwami członkowskimi a Ukrainą, przyjęcia podobnych rozwiązań nie można wykluczyć w przyszłości ze strony ustawodawcy ukraińskiego – zob. K. Pacuła, *O „zakresie przedmiotowym" i „zakresie sytuacyjnym"…*, s. 90.
[1770] O trafności rozwiązań przyjętych w ramach rozp. Rzym II świadczyć może fakt, że ustawodawca brytyjski zdecydował się na ich pozostawienie po wyjściu Wielkiej Brytanii z UE – zob. A. Briggs, *The Conflict of Laws…*, s. 244-245.
[1771] Orzecznictwo dostarcza przykładu, w którym norweski Sąd Najwyższy zastosował rozp. Rzym II w sprawie dotyczącej wypadku drogowego mającego miejsce na terenie Norwegii – zob. E. Sinander, *Norwegian Supreme Court on the Law Applicable to Traffic Accidents*, The EAPIL Blog

rozporządzenia rzymskie powinny stanowić punkt wyjścia w procesie tworzenia przyszłego norweskiego prawa prywatnego międzynarodowego[1772].

Dorobek Haskiej Konferencji Prawa Prywatnego Międzynarodowego niejednokrotnie był wzorem dla ustawodawcy europejskiego, co dostrzec można nawet na tle rozp. Rzym II[1773]. Należy więc poddać refleksji pomysł, aby odwrócić tę kolejność i podczas prac nad przyszłą konwencją o prawie właściwym dla zobowiązań pozaumownych zaczerpnąć inspiracji z rozp. Rzym II[1774]. Wskazuje się więc, że rozwiązania zawarte w rozp. Rzym II mogłyby służyć jako wzór dla przyszłej konwencji haskiej[1775]. Uznaje się jednak, że niektóre z nich, jeżeli miałby zostać przyjęte przez państwa trzecie, to najprawdopodobniej musiałyby być w jakimś stopniu zmodyfikowane[1776]. W tym kontekście należy również mieć na uwadze planowane przez unijnego prawodawcę pracę nad nowelizacją rozporządzenia[1777].

Powyższe zapatrywanie zasługuje na uwagę. Niemniej jednak trudno podzielać entuzjazm co do możliwości jego pełnej realizacji. Przedstawiona perspektywa wydaje się być nazbyt europocentryczna. Mimo, że rozwiązania przyjęte przez ustawodawcę europejskiego są zasadniczo trafne, wydaje się, że nie zawsze będą one atrakcyjne dla państw pozaeuropejskich.

3.2.3. Prace prowadzone w ramach Haskiej Konferencji Prawa Prywatnego Międzynarodowego

Należy przypomnieć, że pomysł stworzenia haskiej konwencji deliktowej nie jest nowy, gdyż unifikacją całości problematyki deliktowej proponowano zająć się już w latach sześćdziesiątych XX w. Uznając ten projekt za zbyt obszerny, również ze względu na duże różnice w prawie merytorycznym poszczególnych państw, ograniczono go ostatecznie do uregulowania zagadnienia prawa właściwego dla odpowiedzialności wynikającej z wypadków drogowych oraz odpowiedzialności za produkt[1778]. Wydaje się więc, że ten pomysł, o ile w ogóle jest możliwy do zrealizowania, to stanowi bardzo odległą perspektywę. Przede wszystkim wymagałby woli politycznej zainteresowanych państw.

1.07.2024,https://eapil.org/2024/07/01/norwegian-supreme-court-on-the-law-applicable-to-traffic-accidents/ (dostęp: 14.04.2025).

[1772] G. Cordero-Moss, *Towards a Norwegian Codification of Choice-of-Law Rules*, Oslo Law Review 2019, Vol. 6, No. 1, s. 4-7.

[1773] J. von Hein, *The role of the HCCH…*, s. 127.

[1774] E. Guinchard, *Unfinished business…*, s. 108-109.

[1775] M. Hellner, *Tort…*, s. 255-258.

[1776] E. Guinchard, *Pour une transformation…*, pkt 6-7.

[1777] Zob. rozdział VI, § 2, pkt 2.3 niniejszego opracowania.

[1778] *Conclusions de la Commission spéciale en matière d'actes illicites* [w:] *Actes et documents de la Onzième session…*, s. 57-58

Mało prawdopodobne wydaje się również, że Haska Konferencja Prawa Prywatnego Międzynarodowego rozpoczęłaby prace nad taką konwencją w najbliższej przyszłości. Zdaniem M. Hellnera, do takich wniosków może doprowadzić analiza dotychczasowego dorobku tej organizacji. Wskazuje, że spośród trzydziestu dziewięciu konwencji i protokołów przyjętych od 1954 r. tylko szesnaście z nich było poświęcone wyłącznie problematyce wskazania prawa właściwego. Kolejne cztery konwencje zawierają przepisy dotyczące prawa właściwego w uzupełnieniu do przepisów dotyczących jurysdykcji lub uznawania i wykonywania orzeczeń. Spośród szesnastu konwencji poświęconych wyłącznie prawu właściwemu, pięć nie weszło w życie i jest wysoce mało prawdopodobne, żeby kiedykolwiek miałoby się to zmienić. Tylko osiem z konwencji dotyczących prawa właściwego uzyskało więcej niż dziesięć ratyfikacji, a trzy z nich uzyskały więcej niż dwadzieścia ratyfikacji. Konwencje haskie, które osiągnęły największy sukces w postaci liczby ratyfikacji dotyczą międzynarodowej współpracy sądowej, a nie prawa właściwego[1779].

Nadto rozpatrując ostatnią aktywność Haskiej Konferencji Prawa Prywatnego Międzynarodowego również nasuwa się wniosek, że inicjatywa unifikacji deliktowego prawa kolizyjnego leży poza kręgiem jej zainteresowań. Organizacja ta wydaje się mieć obecnie zupełnie inne priorytety skupiając się np. na projektach dotyczących międzynarodowego prawa rodzinnego, w szczególności rodzicielstwa i macierzyństwa zastępczego (tzw. *Parentage/Surrogacy Project*). Ponadto, w ostatnim czasie szczególnie istotne dla tej organizacji było przeprowadzenie prac w zakresie unormowania międzynarodowego prawa procesowego (tzw. *Jurisdiction Project* oraz *Judgments Project*). Świadczą o tym niedawno przyjęte instrumenty w postaci konw. haskiej o umowach dotyczących właściwości sądu z 30 czerwca 2005 r. oraz konw. haskiej o uznawaniu i wykonywaniu zagranicznych orzeczeń w sprawach cywilnych i handlowych z 2 lipca 2019 r.[1780] Dodać należy, że Haska Konferencja deklaruje chęć kontynuacji prac w tym zakresie[1781].

W doktrynie wyrażono szczególnie sceptyczne stanowisko w tym zakresie mówiące, że z perspektywy poszczególnych państw brak jest szczególnie istotnych powodów, aby ratyfikować konwencje dotyczące prawa właściwego, w przeciwieństwie do konwencji dotyczących uznawania i wykonywania orzeczeń lub międzynarodowej współpracy sądowej.

[1779] M. Hellner, *Tort…*, s. 254.

[1780] Konwencja haska o umowach dotyczących właściwości sądu z 30 czerwca 2005 r. (Dz. Urz. UE L 133 z 2009 r., s. 3) oraz konwencja haska o uznawaniu i wykonywaniu zagranicznych orzeczeń w sprawach cywilnych i handlowych z 2 lipca 2019 r. (Dz. Urz. UE L 187 z 2022 r., s. 4).

[1781] Na temat ostatniej aktywności Haskiej Konferencji Prawa Prywatnego Międzynarodowego – zob. *HCCH Annual Report 2024* dostępny na stronie: https://assets.hcch.net/docs/9aea67b0-8815-4f92-8a63-13f00fad8811.pdf (dostęp: 14.04.2025).

Stwierdza się bowiem, że jedyną „wartością dodaną" ratyfikacji konwencji mającej za przedmiot unifikację norm wskazujących prawo właściwe jest zwiększenie międzynarodowej harmonii rozstrzygnięć, co dla niektórych państw może być niewystarczające, gdyż podobny rezultat osiągnąć mogą wprowadzając odpowiednie regulacje na szczeblu krajowym[1782].

Przede wszystkim jednak osiągnięcie porozumienia w kwestii treści konwencji mających za przedmiot zagadnienia dotyczące międzynarodowego postępowania cywilnego czy współpracy sądowej wydaje się znacznie „prostsze" niż w kwestii tych zawierających normy kolizyjne wskazujące prawo właściwe. Prawo procesowe i reguły dotyczące międzynarodowej współpracy sądowej uznać należy za mniej „inwazyjne", gdyż nie ingerują w kwestie związane z prawem merytorycznym. Stosowanie obcego prawa właściwego może zaś niekiedy budzić sprzeciw z perspektywy państwa *fori*. Ponadto, ujednolicenie przepisów prawa właściwego dla zobowiązań pozaumownych wydaje się trudniejsze niż harmonizacja przepisów prawa właściwego dla zobowiązań umownych, o czym świadczą chociażby prace nad konw. rzymską z 1980 r. Spowodowane jest to głębszymi różnicami w prawie merytorycznym między poszczególnymi państwami[1783]. Jako przykład przytoczyć można zagadnienie *punitive damages*. Znalezienie porozumienia w tej kwestii byłoby niezmiernie trudne. Powyższe uwagi są szczególnie istotne w kontekście trybu procedowania Haskiej Konferencji, gdyż obecnie pracuje ona nie w oparciu o głosowanie większościowe, a o konsensus, co sprawia, że jest mało prawdopodobne, że akceptacji mogłyby podlegać zasady wzbudzające jakiekolwiek kontrowersje[1784].

Na przeszkodzie wydaje się również stać dynamiczny rozwój unijnego prawa prywatnego międzynarodowego, gdyż sygnatariuszami haskich konwencji są najczęściej państwa położone w Europie. Wątpliwe jest, aby państwa członkowskie UE wyraziłyby zainteresowanie rezygnacją z dotychczas przyjętych dobrze funkcjonujących regulacji unijnych na rzecz nowej konwencji, której treść mogłaby odbiegać od dotychczasowych standardów[1785].

Niemniej jednak brak woli politycznej i potencjalne trudności z osiągnieciem porozumienia nie oznaczają, że projekt haskiej konwencji deliktowej byłby niepożądany, w szczególności w świetle przyszłych globalnych wyzwań, na które zunifikowane normy kolizyjne mogłyby stanowić odpowiedź. Wydaje się więc, że projekt ten zasługuje na uwagę w przyszłości.

[1782] M. Hellner, *Tort*…, s. 254.
[1783] *Ibidem*, s. 248.
[1784] *Ibidem*, s. 258.
[1785] *Ibidem*, s. 258-259.

3.2.4. Propozycja nowej konwencji deliktowej a unifikacja na szczeblu regionalnym

Nowa haska konwencja deliktowa inspirowana postanowieniami znowelizowanego rozp. Rzym II mogłaby natomiast odegrać rolę na szczeblu regionalnym w Europie. Przykładowo, z perspektywy niektórych państw wypowiedzenie konw. haskiej z 1971 r. mogłoby rodzić ryzyko dalszej fragmentaryzacji źródeł prawa kolizyjnego przejawiającej się w konieczności stosowania w jej miejsce umów bilateralnych zawartych z państwami spoza UE[1786]. Jednocześnie niektóre z tych państw aspirują do członkostwa w UE rozpoczynając negocjacje w tym zakresie lub mając oficjalny status kandydata.

W tym kontekście nadmienić należy, że w umowie stowarzyszeniowej między Unią Europejską i jej państwami członkowskimi, z jednej strony, a Ukrainą, z drugiej strony[1787] w art. 24 ust. 1 i ust. 2 dotyczącym współpracy prawnej wskazano, że strony uzgadniają, że będą dążyć do rozwoju współpracy sądowej w sprawach cywilnych, w pełni korzystając z odpowiednich instrumentów międzynarodowych i dwustronnych, opierając się na zasadach pewności prawa i rzetelnego procesu sądowego. Nadto strony wyraziły zainteresowanie ułatwieniem współpracy w sprawach cywilnych na podstawie mających zastosowanie wielostronnych instrumentów prawnych, a zwłaszcza konwencji Haskiej Konferencji Prawa Prywatnego Międzynarodowego w zakresie międzynarodowej współpracy prawnej i sporów sądowych[1788].

Wydaje się więc, że stworzenie konwencji wzorowanej na postanowieniach znowelizowanego rozp. Rzym II otwartej do podpisu dla państw zainteresowanych pogłębieniem integracji lub współpracy z UE mogłoby stanowić odpowiedź na ryzyko dalszego podziału źródeł prawa kolizyjnego spowodowanego wypowiedzeniem konw. haskiej z 1971 r. W przypadku przyjęcia takiego rozwiązania konieczne byłoby również wypowiedzenie wiążących Polskę umów bilateralnych w zakresie, w jakim obejmują normy kolizyjne w dziedzinie zobowiązań pozaumownych.

3.3. Propozycja modyfikacji postanowień rozp. Rzym II

3.3.1. Uwagi o charakterze ogólnym

Problem prawa właściwego dla odpowiedzialności pozaumownej wynikającej z wypadków drogowych osadzić można również w nieco węższym kontekście niż analizowanym dotychczas, tj. odnoszącym się do problematyki konkurujących wizji unifikacji. W świetle

[1786] Zob. rozdział II § 2, pkt 7 niniejszego opracowania.
[1787] Układ o stowarzyszeniu między Unią Europejską i jej państwami członkowskimi, z jednej strony, a Ukrainą, z drugiej strony (Dz. Urz. U.E. L 161 z 2014 r., s. 3).
[1788] K. Pacuła, *O „zakresie przedmiotowym" i „zakresie sytuacyjnym"…*, s. 90.

prowadzonych rozważań zasadnym wydaje się również podjęcie refleksji nad stopniem dopasowania obowiązujących przepisów kolizyjnych do obecnego systemu ochrony poszkodowanych w transgranicznych wypadkach drogowych.

W pierwszej kolejności wskazać należy, że w kontekście europejskiego prawa prywatnego międzynarodowego poszukiwanie prawa właściwego dla odpowiedzialności pozaumownej wynikającej z wypadków drogowych powinno odbywać się na podstawie rozp. Rzym II. W porównaniu z konw. haską z 1971 r., rozp. Rzym II uznać należy za instrument, który omawianą problematykę reguluje w odpowiedniejszy sposób.

Należy więc opowiedzieć się za koniecznością wypowiedzenia konw. haskiej z 1971 r. rozpoczynając jednocześnie dyskusję nad możliwością rozpoczęcia prac nad nową haską konwencją odnoszącą się do problematyki zobowiązań pozaumownych i wzorowaną postanowieniami rozp. Rzym II, której ratyfikacją mogłyby być zainteresowane państwa chcące pogłębić współpracę regionalną w Europie, w szczególności z UE.

Stwierdzić jednak należy, że postanowienia rozp. Rzym II regulujące problematykę odpowiedzialności pozaumownej wynikającej z wypadków drogowych należy poddać pewnym modyfikacjom. Refleksje te nabierają szczególnego znaczenia w kontekście planowanych prac nad zmianami w rozporządzeniu[1789].

Rozpatrując omawianą problematykę z uwzględnieniem całości systemu ochrony poszkodowanych w transgranicznych wypadkach drogowych, uznać należy, że obowiązujące normy kolizyjne są nieprzystające do aktualnych wyzwań. Ich dezaktualizacja ujawnia się w szczególności na tle potrzeby osiągnięcia większej efektywności tego systemu. Przepisy kolizyjne powinny bowiem uwzględniać specyfikę spraw dotyczących transgranicznych wypadków drogowych, tak aby z jednej strony prowadziły do skuteczniejszej ochrony poszkodowanych, a z drugiej przyczyniały się do praktycznego usprawnienia (a tym samym zmniejszenia kosztów) postępowań likwidacyjnych.

3.3.2. Uzasadnienie wprowadzenia odrębnej normy kolizyjnej dla odpowiedzialności pozaumownej wynikającej z wypadków drogowych

Sprawy dotyczące roszczeń z tytułu wypadków drogowych charakteryzuje szereg cech, które pozwalają na ich wyodrębnienie z szerszej kategorii zobowiązań pozaumownych i unormowanie ich na płaszczyźnie kolizyjnoprawnej w sposób odrębny.

W pierwszej kolejności należy mieć na uwadze ich masowy charakter, gdyż wypadki drogowe stanowią najczęstsze źródło zobowiązań pozaumownych. Powszechność tych zdarzeń

[1789] Zob. rozdział VI, § 2, pkt 2.3 niniejszego opracowania.

wpływa na ich specyficzny układ podmiotowy, co ma związek ze szczególną rolą obowiązkowych ubezpieczeń komunikacyjnych. Wypadki komunikacyjne angażują nie tylko poszkodowanego i sprawcę, lecz również ubezpieczyciela odpowiedzialności cywilnej udzielającego ochrony sprawcy. Ponadto, należy mieć na względzie szczególny tryb dochodzenia roszczeń z tego tytułu, tj. odbywający się zazwyczaj bez ingerencji sądu, w którym szkody kompensowane są przez ubezpieczycieli. Analizując omawiany problem należy mieć również na uwadze mechanizmy ochrony poszkodowanych wynikające z Systemu Zielonej Karty oraz systemu unijnych dyrektyw komunikacyjnych. Mechanizmy te działają jednak „obok" a nie „zamiast" klasycznej ścieżki dochodzenia roszczeń. W każdym razie nie tworzą one alternatywnego systemu kolizyjnoprawnego, gdyż są „wpasowane" w obowiązujące przepisy w tym zakresie[1790].

Konieczność wprowadzenia odrębnej regulacji kolizyjnej dla odpowiedzialności pozaumownej wynikającej z wypadków drogowych należy również rozpatrzeć z perspektywy zagadnienia materializacji norm kolizyjnych, które we współczesnym prawie prywatnym międzynarodowym odgrywa doniosłe znaczenie. Przejawia się ono przede wszystkim w konstruowaniu norm kolizyjnych w taki sposób, aby były zorientowane na osiągnięcie określonych celów wynikających z prawa merytorycznego, które uważa się *a priori* za pożądane. Z pewnością za jeden z takich celów uznać należy zrównoważenie nierównej pozycji uczestników obrotu poprzez uprzywilejowanie określonej strony stosunku prawnego, którą porządek prawny uznaje za słabszą lub której interesy uznaje się za wymagające ochrony[1791].

Na tle materialnego prawa deliktowego obecnie brak jest wątpliwości co do zasadności zapewnienia ochrony słabszych stron stosunku prawnego, do których bez wątpienia zaliczyć należy poszkodowanych w wypadkach drogowych w sporze z ubezpieczycielem odpowiedzialności cywilnej sprawcy szkody. Zasadne jest więc uznanie ich szczególnego statusu i przyznanie im ochrony również na płaszczyźnie kolizyjnoprawnej. Nadmienić również należy, że współczesne materialne prawo odszkodowawcze koncentruje się w większym stopniu na wypełnieniu funkcji kompensacyjnej, w mniejszym zaś stopniu na badaniu odpowiedzialności sprawcy. Powyższe realizuje się m.in. w rozpowszechnieniu odpowiedzialności na zasadzie ryzyka.

Pożądany kierunek przyszłych zmian norm kolizyjnych powinien więc zważać na potrzebę osiągnięcia większej efektywności systemu ochrony poszkodowanych oraz dochodzenia roszczeń wynikających z transgranicznych wypadków drogowych. Musi również

[1790] Zob. rozdział V, § 3 niniejszego opracowania.
[1791] Zob. rozdział I, § 1, pkt 5 niniejszego opracowania.

uwzględniać przemiany, jakie dokonały się w ostatnich dziesięcioleciach na tle materialnego prawa deliktowego oraz prawa ubezpieczeniowego, a także prawa kolizyjnego oraz prawa międzynarodowego postępowania cywilnego. Prowadzi to do konkluzji, że prawo właściwe dla odpowiedzialności wynikającej z wypadku drogowego powinno być wskazywane przez szczególną normę kolizyjną.

3.3.3. Wpływ treści przepisów jurysdykcyjnych i związane z nim dotychczasowe postulaty *de lege ferenda*

Obowiązujące normy jurysdykcyjne umożliwiają poszkodowanemu wytoczenie powództwa przeciwko sprawcy lub jego ubezpieczycielowi nawet w kilku różnych państwach[1792]. Wyrok TS w sprawie *Odenbreit* potwierdził, że ofiary wypadków mają również możliwość skierowania roszczenia przeciwko ubezpieczycielowi odpowiedzialności cywilnej sprawcy w państwie miejsca swojego zamieszkania. Nie jest zaskoczeniem, że w praktyce poszkodowani najczęściej korzystają z tej możliwości i niemal zawsze preferują wnieść roszczenie do sądu swojego miejsca zamieszkania niż do sądu w kraju zamieszkania pozwanego lub w kraju, w którym doszło do wypadku[1793].

Prawidłowość ta skłoniła doktrynę do zaproponowania nowych rozwiązań w kwestii wskazania prawa właściwego dla odpowiedzialności wynikającej z wypadków drogowych. W 2012 r. ukazały się opracowania autorstwa J. Papettas[1794] oraz A. Staudingera[1795] zawierające zbliżone propozycje nowych reguł.

Wskazani autorzy akcentują konieczność odrębnego traktowania spraw wytoczonych przeciwko sprawcy od tych wytoczonych bezpośrednio przeciwko jego ubezpieczycielowi. Zróżnicowanie prawa właściwego w zależności od adresata roszczenia stanowi *novum* w porównaniu z dotychczas prezentowanymi propozycjami. Postulaty sprowadzają się do tego, że w przypadku roszczeń skierowanych bezpośrednio do ubezpieczyciela sprawcy szkody zastosowanie powinno mieć prawo miejsca zwykłego pobytu poszkodowanego, o ile roszczenie zostało skierowane do sądu w państwie miejsca zwykłego pobytu poszkodowanego. Natomiast w sprawach, w których roszczenie skierowano przeciwko sprawcy szkody, zakładano

[1792] Zob. rozdział II, § 1 niniejszego opracowania.
[1793] T. Kadner Graziano, *Short Limitation Periods…*, s. 425.
[1794] J. Papettas, *Choice of Law for Cross Border Road Traffic Accidents*, Brussels 2012.
[1795] A. Staudinger, *The problem of under compensation of victims of cross-border road traffic accidents in the EU*, Brussels 2012.

utrzymanie właściwości prawa państwa miejsca deliktu[1796]. Propozycje obu autorów różnią się jednak w kwestii sposobów osiągnięcia wskazanego celu[1797].

Zarówno J. Papettas, jak i A. Staudinger zwracają uwagę na potencjalny problem związany z możliwością jednoczesnego wytoczenia powództwa przez poszkodowanego zarówno przeciwko ubezpieczycielowi, jak i sprawcy szkody, gdyż rodzi to ryzyko zastosowania odmiennych praw właściwych do oceny obu tych roszczeń. W skrajnych przypadkach mogłoby to nawet doprowadzić do sytuacji, w której jeden z tych podmiotów ponosi odpowiedzialność zgodnie z jednym z potencjalnych praw właściwych, nie ponosząc jej na podstawie drugiego z nich. Jako rozwiązanie tego problemu J. Papettas wskazuje, że poszkodowany musiałby dokonać wyboru między dochodzeniem roszczenia przeciwko ubezpieczycielowi a wystąpieniem przeciwko sprawcy szkody. Mógłby więc skierować roszczenie bezpośrednio przeciwko ubezpieczycielowi w sądzie państwa miejsca zamieszkania poszkodowanego i na podstawie tamtejszego prawa. Mógłby też skierować je przeciwko sprawcy w sądzie właściwym do rozpatrzenia roszczenia i na podstawie prawa wskazanego zgodnie z przepisami kolizyjnymi obowiązującymi w tym państwie, nawet jeśli ubezpieczyciel okazałby się ostatecznie stroną zobowiązaną do wypłaty odszkodowania[1798].

Z kolei A. Staudinger twierdzi, że strona poszkodowana nie powinna mieć możliwości wyboru systemu prawnego, który jest dla niej najbardziej korzystny. Zgodnie z jego propozycją, poszkodowany w sporze z ubezpieczycielem byłby więc związany wyłącznie prawem miejsca swojego miejsca pobytu[1799].

Od momentu publikacji obu opracowań minęło ponad dziesięć lat. Niemniej jednak prawodawca unijny wciąż nie podjął w tym zakresie żadnych działań, a dyskusja nad ewentualnym kierunkiem modyfikacji normy kolizyjnej wskazującej prawo właściwe dla

---

[1796] *Ibidem*, s. 4; J. Papettas, *Choice of Law…*, s. 5.

[1797] A. Staudinger dla powództw wytoczonych bezpośrednio przeciwko ubezpieczycielowi w miejscu zwykłego pobytu poszkodowanego wskazuje na konieczność stosowania *legis fori*, które w takim przypadku byłoby zbieżne z prawem miejsca zwykłego pobytu poszkodowanego. Modyfikacja w tym zakresie miałaby odbyć się poprzez wprowadzenie nowej reguły w nowym rozporządzeniu. Jego propozycja nie zakładała wprowadzenia zmian w kwestii relacji źródeł prawa, wręcz przeciwnie, autor podkreśla: „[t]he charm of the advocated approach lies within the fact that it leaves the current status, the combination of the Hague Convention, the Rome II Convention and Danish conflict rules basically untouched and simply overplays the disadvantages which result from this pluralism of sources of law" – zob. A. Staudinger, *The problem of under compensation of victims…*, s. 4, 10. Z kolei propozycja J. Papettas skupia się problemie współistnienia kliku reżimów kolizyjnych. Autorka wychodzi jednak z założenia, że normy kolizyjne zawarto również w dyrektywach komunikacyjnych i na tym opiera swoją propozycję zmian. Opowiada się za zawarciem reguł kolizyjnych w jednym instrumencie, co mogłoby zostać osiągnięte poprzez wprowadzenie zmian do rozp. Rzym II – zob. J. Papettas, *Choice of Law…*, s. 5, 22-23. Por. również postulaty tej autorki zawarte w rozprawie doktorskiej jej autorstwa, w której bardziej szczegółowo prezentuje możliwe modyfikacje w rozp. Rzym II oraz w dyr. 2009/103/WE – zob. J. Papettas, *The Law Applicable…*, s. 173-179.

[1798] J. Papettas, *Choice of Law…*, s. 22.

[1799] A. Staudinger, *The problem of under compensation…*, s. 9.

odpowiedzialności pozaumownej wynikającej z wypadku drogowego wciąż się toczy. W nowszych publikacjach pogląd o wprowadzeniu specjalnej normy dla tego typu roszczeń przewidującej właściwość prawa miejsca zwykłego pobytu poszkodowanego wyraził T. Kadner Graziano. Autor ten proponuje, aby właściwość prawa miejsca zwykłego pobytu poszkodowanego stosować zarówno do roszczeń przeciwko ubezpieczycielom, jak również tych skierowanych przeciwko sprawcy[1800].

3.3.4. Uzasadnienie przyjęcia łącznika miejsca zwykłego pobytu poszkodowanego jako głównego powiązania w sprawach dotyczących wypadków drogowych

3.3.4.1. Uwagi o charakterze ogólnym

Propozycje sprowadzające się do zmiany normy kolizyjnej tak, aby wskazywała ona na właściwość prawa miejsca zwykłego pobytu poszkodowanego w sprawach dotyczących transgranicznych wypadków drogowych zasługują na uwagę. Przyjęcie takiego rozwiązania niesie bowiem za sobą szereg korzyści, nie tylko dla poszkodowanego, ale również dla jego ubezpieczyciela. Z perspektywy sprawcy propozycję tę uznać należy za neutralną. Zmiana w takim kierunku jest także pożądana z punktu widzenia usprawnienia procedury dochodzenia roszczeń, co jest korzystne dla pełnomocników i sądów orzekających.

Po pierwsze, nie ulega wątpliwości, że w sporze z poszkodowanym, pozycja ubezpieczyciela jest znacznie bardziej uprzywilejowana. Zakłady ubezpieczeń są podmiotami profesjonalnymi, które z pewnością dysponują głębszą znajomością systemu wynagradzania szkód, a także większymi zasobami finansowymi niż przeciętny poszkodowany. Kontrastuje to z pozycją poszkodowanego, któremu brak jest przecież profesjonalnej biegłości i finansowego zaplecza do prowadzenia ewentualnych sporów. Zazwyczaj musi się on również zmagać ze skutkami odniesionych obrażeń lub innych poniesionych strat[1801]. Słabsza pozycja poszkodowanego względem zakładu ubezpieczeń, a także transgraniczny wymiar sporu, który znacznie komplikuje proces dochodzenia roszczeń powoduje, że podmiot ten zasługuje na szczególną ochronę.

3.3.4.2. Zharmonizowanie *forum* i *ius*

Szczególna pozycja poszkodowanego została już uznana na tle przepisów jurysdykcyjnych. W następstwie interpretacji przyjętej wyroku TS w sprawie *Odenbreit*, obok innych podstaw jurysdykcyjnych, poszkodowany ma również możliwość dochodzenia

[1800] T. Kadner Graziano, *Short Limitation Periods…*, s. 427. W polskiej literaturze stanowisko to poparł M. Fras, *Overriding Mandatory…*, s. 193-194.
[1801] J. Papettas, *Choice of Law…*, s. 21.

roszczenia bezpośrednio od ubezpieczyciela przed sądem państwa miejsca swojego zamieszkania. Nie ulega wątpliwości, że poszkodowani bardzo często korzystają z tej możliwości. Niemniej jednak mało prawdopodobne jest, że w takim przypadku zastosowanie będzie miało prawo merytoryczne państwa *fori*, tak więc sądy niemal zawsze stoją przed koniecznością stosowania prawa obcego, tj. najczęściej prawa miejsca wypadku.

W tym kontekście szczególnie istotne jest, że systemy prawne poszczególnych państw są zróżnicowane w kwestii zasad stosowania prawa obcego. W niektórych jurysdykcjach prawo obce stosowane jest przez sąd z urzędu (*ex officio*). W innych systemach jest traktowane jako fakt wymagający dowodu. Tak czy inaczej, stosowanie prawa obcego wymaga ustalenia jego treści, co najczęściej rodzi konieczność zasięgnięcia opinii biegłego. Powyższe prowadzi do znacznych opóźnień i zwiększenia kosztów procedowania.

Przykładowo na tle sprawy *Wall v. Mutuelle de Poitiers Assurances*, toczącej się przed sądami angielskimi[1802], P. Beaumont zwraca uwagę, że do jej rozstrzygnięcia konieczne było zasięgnięcie opinii aż dziesięciu różnych ekspertów. Mieli oni ustalić poprawną wysokość odszkodowania należnego poszkodowanemu, tak aby była ona zgodna z tą wymaganą w mającym zastosowanie prawem francuskim[1803]. Przykład ten może wydawać się skrajny i w każdym razie nie oznacza, że tego typu komplikacje występują w każdej sprawie.

Niezaprzeczalne jest jednak, że stosowanie prawa obcego przyczynia się do wydłużenia postępowania i zwiększenia jego kosztów. Powyższe znajduje również potwierdzenie w przeprowadzonej analizie praktyki sądów polskich w sprawach transgranicznych[1804]. W doktrynie stwierdza się również nawet, że sądy nie znając treści prawa obcego w pewnym sensie „oddają" spoczywający na nich obowiązek orzekania w ręce biegłych. Ponadto, stosowanie prawa obcego przez sądy krajowe nie jest wolne od błędów. Z całą pewnością powyższe uwagi odnieść można również do spraw, które są rozstrzygane pozasądowo. Właściwość prawa obcego stanowi szczególne wyzwanie dla pełnomocników procesowych, którym trudniej jest prowadzić negocjacje z ubezpieczycielem bez pełnej znajomości zagranicznych realiów prawnych. Stosowanie prawa lokalnego ułatwiłoby negocjacje zwiększając liczbę zawieranych ugód pozasądowych, które byłyby obarczone znacznie mniejszym ryzykiem popełnienia błędu związanego z nieznajomością zagranicznych reguł[1805].

[1802] Wyrok angielskiego Court of Appeal z 20.02.2014 ws. *Steven Wall v. Mutuelle de Poitiers Assurances* [2014] EWCA Civ 138.
[1803] P. Beaumont, *When Should EU Private International Law Require that Foreign Law be Applied* [w:] J. von Hein, E.-M. Kieninger, G. Rühl (red.), *How European is European Private International Law…*, s. 183-184.
[1804] A. Frąckowiak-Adamska, A. Guzewicz, Ł. Petelski, *Skuteczność stosowania…*, s. 8.
[1805] A. Staudinger, *The problem of under compensation…*, s. 6-7; T. Kadner Graziano, *Short Limitation Periods…*, s. 426; J. Papettas, *Choice of Law…*, s. 21.

Powyższe świadczy o tym, że szczególnie korzystnie przedstawiają się praktyczne ułatwienia wynikające z proponowanej zmiany. Koincydencja *forum* i *ius* jest pożądana przede wszystkim z perspektywy sądów oraz pełnomocników. Orzekanie na podstawie znanego im prawa sprawiłoby, że rozstrzyganie spraw byłoby szybsze, tańsze i obarczone mniejszym ryzykiem wydania błędnego orzeczenia, prowadząc tym samym do odciążenia sądów. Stosowanie prawa obcego (np. *legis loci accidentii*) paradoksalnie może nieść za sobą ryzyko nieprzewidywalności w postaci konieczności odstąpienia od stosowania prawa właściwego wskutek ingerencji mechanizmów korekcyjnych. Właściwość prawa miejsca zwykłego pobytu poszkodowanego, będącego równocześnie prawem sądu orzekającego, przyczynia się do zwiększenia stopnia przewidywalności rozstrzygnięć, eliminując konieczność ustalania wysokości odszkodowania z uwzględnieniem motywu 33 rozp. Rzym II lub ewentualnej ingerencji klauzuli porządku publicznego czy przepisów wymuszających swoje zastosowanie[1806].

3.3.4.3. Perspektywa poszkodowanego

Nie ulega wątpliwości, że właściwość prawa miejsca zwykłego pobytu poszkodowanego jest najkorzystniejsza właśnie z perspektywy tego podmiotu. Powyższe sprawia, że poszkodowany mógłby procedować w oparciu o znany mu system prawny.

Przede wszystkim jednak korzystałby on z form kompensacji wynikających ze standardów prawa lokalnego, tj. na poziomie odpowiadającym warunkom społecznym i gospodarczym panującym w jego środowisku społecznym. Jest to obszar, w którym poszkodowany będzie zmagał się z konsekwencjami wypadku, które przybrać mogą rozmaity charakter.

Rozwiązanie to pozwala nie tylko na uniknięcie ryzyka niepełnej kompensacji, ale również zapobiega „nadzwyczajnemu zyskowi", w przypadku, gdy poszkodowany doznałby szkody w państwie, w którym zasądza się wyższe kwoty odszkodowania, co zdarza się niekiedy w przypadku właściwości *legis loci accidentii*. Właściwość prawa miejsca zwykłego pobytu poszkodowanego nie niosłaby więc za sobą automatycznie wyższego odszkodowania, ale oznaczałaby stosowanie zasad odpowiadających kontekstowi społecznemu poszkodowanego.

Powyższe stanowić może również odpowiedź na sygnalizowane problemy związane ze stosowaniem okresów przedawniania wynikających z prawa obcego, które często są niedopasowane do specyfiki spraw transgranicznych[1807]. Wprowadzenie omawianego

[1806] A. Staudinger, *The problem of under compensation…*, s. 8-9.
[1807] *Ibidem*, s. 10; J. Papettas, *Choice of Law…*, s. 21-22.

rozwiązania skutkowałoby tym, że poszkodowany byłby traktowany tak, jak gdyby wypadek wydarzył się w państwie jego miejsca zamieszkania[1808].

Stosowanie łączników mających na celu osadzenie stosunku prawnego w środowisku społecznym jest już upowszechnione w innych działach prawa kolizyjnego. Przykładowo dla zobowiązań alimentacyjnych jednym z głównych powiązań jest prawo miejsca zwykłego pobytu wierzyciela alimentacyjnego[1809]. W literaturze przedmiotu akcentuje się, że zaletą tego łącznika jest przede wszystkim to, że pozwala na ustalenie istnienia i wysokości obowiązku alimentacyjnego w odniesieniu do prawnych i faktycznych warunków środowiska społecznego w kraju, w którym wierzyciel mieszka i realizuje zasadniczą część swojej aktywności. Wskazuje się również na korzyści wynikające z tego, że prawo miejsca zwykłego pobytu wierzyciela zwykle pokrywa się z prawem miejsca siedziby sądu właściwego, co jest korzystne z perspektywy procesowej[1810].

Odnosząc się do problematyki łączników personalnych, M. Pilich akcentuje, że we współczesnym prawie kolizyjnym dostrzec można „prawidłowość, polegającą na szerokim wykorzystaniu w przepisach prawa kolizyjnego kryteriów wskazania prawa nawiązujących do cech podmiotów stosunku lub sytuacji życiowej"[1811]. Zauważa, że przyczyną tego stanu rzeczy jest to, że większość kwestii, dla których poszukuje się prawa właściwego, dotyczy przecież ostatecznie osób fizycznych, więc „podstawą powiązania pomiędzy sytuacją życiową a systemem prawnym należy uczynić w pierwszej kolejności cechy podmiotu lub podmiotów danego stosunku"[1812]. We współczesnym prawie kolizyjnym coraz szerszą rolę odgrywają więc łączniki personalne, spośród których dominować zaczyna łącznik miejsca zwykłego pobytu. Powoduje to, że zakres stosunków życiowych poddanych prawu personalnemu zaczyna obejmować coraz bardziej różnorodne kwestie. Jako przykład wskazać można właśnie dziedzinę prawa deliktowego, w której łącznik ten stopniowo toruje sobie drogę[1813].

[1808] J. Papettas, *Choice of Law…*, s. 22.

[1809] Łącznik ten zawiera np. art. 3 Protokołu haskiego z dnia 23 listopada 2007 r. o prawie właściwym dla zobowiązań alimentacyjnych (Dz. Urz. UE. L. z 2009 r. Nr 331, s. 19). W tej kwestii – zob. M. Župan, *Innovations of the 2007 Hague Maintenance Protocol* [w:] P. Beaumont, B. Hess, L. Walker, S. Spancken (red.), *The Recovery of Maintenance in the EU and Worldwide*, Oxford-Portland 2014, s. 318-320.

[1810] A. Bonomi, *The Hague Protocol of 23 November 2007 on the Law Applicable to Maintenance Obligations*, YPIL 2008, Vol. X, s. 341-342.

[1811] M. Pilich, *Łączniki personalne osób fizycznych w prawie prywatnym międzynarodowym (zagadnienia wybrane)*, PPPM 2016, t. 19, s. 9.

[1812] *Ibidem*.

[1813] *Ibidem*, s. 10.

Podkreślenia wymaga zresztą, że prawo personalne poszkodowanego, sprawcy lub ich wspólne prawa, historycznie rzecz biorąc, uważa się za najstarszy łącznik w dziedzinie odpowiedzialności[1814].

3.3.4.4. Perspektywa ubezpieczyciela

Rozpatrując omawianą propozycję z punktu widzenia ubezpieczycieli stwierdzić należy, że tylko pozornie jest ona dla nich niekorzystna. Liczba wypadków drogowych o charakterze transgranicznym stanowi niewielki odsetek wszystkich wypadków drogowych, tak więc stanowią one jedynie wycinek działalności zakładów ubezpieczeń[1815].

Przede wszystkim jednak, z perspektywy tych podmiotów to przewidywalność i pewność prawa właściwego ma fundamentalne znaczenie. Powyższe było szczególnie akcentowane podczas prac nad konw. haską z 1971 r. Niemniej jednak w kwestii prawa właściwego dla deliktów trudno mówić o możliwości zapewnienia wysokiego stopnia przewidywalności, bo zdarzenia te są ze swej natury mają niespodziewany charakter. Z tej perspektywy łącznik miejsca wypadku uznać należy za nieprzewidywalny w podobnym stopniu co łącznik miejsca zwykłego pobytu poszkodowanego. Nigdy przecież do końca nie wiadomo, gdzie dojdzie do wypadku ani kto będzie w nim poszkodowany.

Wydaje się jednak, że w poszukiwaniu adekwatnego łącznika w tego typu sprawach chodzi o inny rodzaj przewidywalności i pewności prawnej. Wiąże się to ze specyfiką działalności zakładów ubezpieczeń. Sprowadza się raczej do konieczności spełnienia kryterium zapewnienia jasnych zasad określania prawa właściwego. Wynika to z tego, że ubezpieczyciele dążą do ugodowego i pozasądowego rozstrzygnięcia sprawy, tak aby obniżyć koszty obsługi roszczeń. Dodatkowo muszą oni wypłacić świadczenie odszkodowawcze w określonym ustawowo terminie. Wszelkie spory co do prawa właściwego przyczyniają się natomiast do komplikacji postępowania, opóźniając rozstrzygnięcie sprawy. Z tego względu mechanizmy wskazania prawa właściwego skutkujące pewnym stopniem nieprzewidywalności są z punktu widzenia ubezpieczycieli niekorzystne. Podobne zapatrywanie towarzyszyło twórcom konw. haskiej z 1971 r.[1816]

Uwzględniając powyższe, wydaje się, że łącznik miejsca zwykłego pobytu poszkodowanego charakteryzuje się wystarczającym stopniem przewidywalności i pewności w przytoczonym powyżej rozumieniu, a więc odnoszących się przede wszystkim do specyfiki procedowania spraw przez ubezpieczycieli. Dodatkowo, przypuszczać należy, że jeżeli szkoda

[1814] M. Sośniak, *Zobowiązania…*, s. 59.
[1815] J. Papettas, *Choice of Law…*, s. 22 i cytowane tam statystyki.
[1816] Zob. rozdział VI, § 1, pkt 2.2 niniejszego opracowania.

poniesiona przez poszkodowanego będzie kompensowana na podstawie znanych mu reguł wywodzących się z jego prawa lokalnego, to na ogół będzie to satysfakcjonująca forma naprawienia szkody. Zmniejsza to ryzyko kwestionowania zasad leżących u podstaw rozstrzygnięcia. Przede wszystkim jednak właściwość prawa miejscowego prowadziłaby do zmniejszenia kosztów związanych z transgranicznym procedowaniem, wynikających ze wspomnianej konieczności ustalenia treści prawa obcego[1817].

Co szczególnie istotne, w literaturze przedmiotu twierdzi się nawet, że zagadnienie prawa właściwego ma niewielki wpływ na kalkulację wysokości składki ubezpieczeniowej. Wysokość składki obliczana jest bowiem na podstawie tzw. metody aktuarialnej, na podstawie danych statystycznych dotyczących ryzyk ubezpieczeniowych. Wysokość składki zależy zatem przede wszystkim od wskaźnika częstotliwości roszczeń, a także innych danych statystycznych podlegających uwzględnieniu. Problem prawa właściwego mającego zastosowanie dla spraw transgranicznych nie ma więc szczególnego wpływu na proces obliczania wysokości składek[1818].

Należy również zauważyć, że już w obecnym stanie prawnym zakłady ubezpieczeń „narażone są" na stosowanie prawa obcego. Treść obowiązujących norm kolizyjnych sprawia, że zagraniczny ubezpieczyciel może stać przed koniecznością udziału postępowaniu w miejscu zamieszkania poszkodowanego, w którym zastosowanie będzie miało inne prawo niż *lex loci accidentii*, np. wskutek właściwości prawa wspólnego miejsca zwykłego pobytu na podstawie art. 4 ust. 2 rozp. Rzym II[1819]. Podobnie, przepisy dyrektyw komunikacyjnych zobowiązują ubezpieczycieli do wyznaczenia swojego przedstawiciela ds. roszczeń w poszczególnych państwach członkowskich, co może powodować konieczność rozpatrywania roszczenia w oparciu o prawo merytoryczne potencjalnie każdego państwa członkowskiego[1820].

Ponadto, zgodnie z art. 14 dyr. 2009/103/WE, wszystkie polisy obowiązkowego ubezpieczenia w zakresie odpowiedzialności cywilnej za szkody powstałe w związku z ruchem pojazdów mechanicznych za tę samą składkę obejmują ochroną całe terytorium Wspólnoty oraz gwarantują w każdym państwie członkowskim, ochronę wymaganą przez prawo tego państwa lub ochronę wymaganą przez prawo państwa członkowskiego, w którym znajduje się stałe

[1817] A. Staudinger, *The problem of under compensation…*, s. 10.
[1818] N. Ciron, *op. cit.*, s. 250-252, nb 387-388. Na temat metody aktuarialnej w ubezpieczeniach – zob. Y. Lambert-Faivre, L. Leveneur, *Droit des assurances*, wyd. 14, Paris 2017, s. 42-46, nb 43-52.
[1819] A. Staudinger, *The problem of under compensation…*, s. 6. Na konieczność stosowania prawa obcego przez ubezpieczycieli i związane z tym trudności zwraca się również uwagę w sprawozdaniu końcowym grupy eksperckiej Komisji Europejskiej ds. europejskiego prawa umów ubezpieczeniowych – zob. *Final Report of the Commission Expert Group on European Insurance Contract Law*, Brussels 2014, s. 73, pkt 286.
[1820] J. Papettas, *Choice of Law…*, s. 21.

miejsce postoju pojazdu, jeżeli ochrona ta jest większa. Dyrektywa wprowadza więc zasadę *single premium*, zgodnie z którą ubezpieczyciele muszą gwarantować pokrycie na terenie całej Wspólnoty zgodnie z wysokościami minimalnych sum gwarancyjnych obowiązujących w poszczególnych państwach członkowskich. Na podobnych zasadach oparty jest również mechanizm gwarancji w obrębie Systemu Zielonej Karty. Powyższe rozwiązania zapewniają koordynację prawa właściwego dla odpowiedzialności i prawa właściwego dla umowy ubezpieczenia[1821].

Wydaje się więc, że zmiana zasad wskazania prawa właściwego prawdopodobnie miałaby znacznie mniejszy wpływ na sposób prowadzenia działalności przez ubezpieczycieli niż się powszechnie wydaje. W świetle przytoczonych powyżej argumentów jej wprowadzenie byłoby tylko pozornie niekorzystne dla zakładów ubezpieczeń, gdyż prowadziłaby do znacznych ułatwień w wynagradzaniu szkód wynikających z transgranicznych wypadków drogowych, przyczyniając się jednocześnie do zmniejszenia ich kosztów.

3.3.4.5. Zagadnienie materializacji norm kolizyjnych

Podejmując dalszą refleksję nad problemem zasadności wprowadzenia łącznika miejsca zwykłego pobytu poszkodowanego, odwołać można się również do argumentów związanych ze zjawiskiem materializacji prawa kolizyjnego. Proces ten przejawia się przede wszystkim na konstruowaniu norm kolizyjnych z uwzględnieniem określonych wartości, celów oraz interesów, które wyrażanie są w prawie merytorycznym poszczególnych państw, prowadząc do tego, że normy prawa prywatnego międzynarodowego przestają być aksjologicznie neutralne.

Historia nowożytnego prawa kolizyjnego wskazuje na prawidłowość, że zmiany w prawie merytorycznym oddziałują na treść norm prawa prywatnego międzynarodowego. Współczesne prawo odszkodowawcze charakteryzuje się tym, że punkt ciężkości przesunięty został na zagadnienie kompensacji szkody, zaś badanie odpowiedzialności sprawcy przeniesione zostało na drugi plan. Powyższe realizuje się m.in. w powszechności odpowiedzialności na zasadzie ryzyka[1822]. Kluczową funkcją przepisów dotyczących odpowiedzialności cywilnej staje się zatem zapewnienie poszkodowanym należytej rekompensaty za poniesione szkody.

Niektórzy autorzy zwracają uwagę, że zasada ogólna rozp. Rzym II (*lex loci damni*) nie odzwierciedla w zadowalającym stopniu kompensacyjnej funkcji współczesnego prawa deliktowego, wskazując, że zadanie to najpełniej wykonywałaby zasada przyznawania

[1821] Zob. rozdział VI, § 3, pkt 3 niniejszego opracowania.
[1822] Zwrócono na to uwagę we wniosku Komisji Europejskiej z 2003 r. ws. rozp. Rzym II – zob. *Wniosek Komisji z 2003 r.*, s. 12.

odszkodowania zgodnie własnym prawem poszkodowanego[1823]. Należy więc podjąć refleksję nad „przełożeniem" funkcji kompensacyjnej współczesnego prawa odszkodowawczego na łącznik kolizyjny, który koncentrowałby się na poszkodowanym, czyli podmiocie wymagającym ochrony.

Podkreślić należy, że przedstawiona propozycja w żadnym razie nie sprowadza się do zjawiska materializacji norm kolizyjnych w postaci znanej z czasów amerykańskiej rewolucji kolizyjnej polegającej na konieczności uwzględniania treści prawa merytorycznego w procesie poszukiwania prawa właściwego[1824]. Przyjęciem takiego zapatrywania charakteryzowała się propozycja Parlamentu Europejskiego z 2005 r. wyrażona podczas prac legislacyjnych nad rozp. Rzym II[1825]. Branie pod uwagę treści prawa merytorycznego w procesie wskazania prawa właściwego nie jest powszechnie akceptowane w europejskim prawie kolizyjnym.

Uwzględniania treści prawa nie należy zaś mylić z kształtowaniem norm kolizyjnych w taki sposób, aby służyły one osiągnięciu określonych celów wyrażanych w prawie merytorycznym, co jest cechą charakterystyczną procesu materializacji norm kolizyjnych na kontynencie europejskim. Akceptacja takiego stanowiska znajduje również wyraz w aktywności prawodawcy unijnego. Przykładowo art. 7 rozp. Rzym II został zaprojektowany w taki sposób, aby wyraźnie sprzyjać egzekwowaniu przepisów dotyczących ochrony środowiska[1826]. Do przyjęcia podobnych wniosków skłania również sposób uregulowania odpowiedzialności za produkt w art. 5 rozp. Rzym II, który ma na względzie potrzebę zapewnienia należytej ochrony konsumenta, zważając przy tym uzasadnione interesy podmiotu pociągniętego do odpowiedzialności[1827].

Prawo prywatne międzynarodowe może i powinno stanowić instrument do osiągania celów, do których zmierzają również przepisy merytoryczne odnoszące się do transgranicznego systemu ochrony poszkodowanych w wypadkach komunikacyjnych. Wprowadzenie normy kolizyjnej zakładającej stosowanie prawa miejsca zwykłego pobytu poszkodowanego stanowiłoby realizację dążeń w postaci zwiększenia ochrony poszkodowanych poprzez wyeksponowanie funkcji kompensacyjnej prawa odszkodowawczego oraz usprawnienia systemu wynagradzania szkód wynikających z transgranicznych wypadków drogowych.

[1823] T.M. de Boer, *Party Autonomy and its Limitations…*, s. 28-29.
[1824] Zob. rozdział I, § 1, pkt 5 niniejszego opracowania.
[1825] Zob. rozdział III, § 4, pkt 2.3.3.5 niniejszego opracowania.
[1826] A. Mills, *The Application of Multiple Laws…*, s. 139.
[1827] Ł. Żarnowiec, *Prawo właściwe dla odpowiedzialności za szkodę wyrządzoną przez produkt niebezpieczny w świetle przepisów rozporządzenia Rzym II*, PPPM 2009, t. 5, s. 92.

3.3.4.6. Propozycja normy kolizyjnej w projekcie Parlamentu Europejskiego z 2005 r.

Proponowane rozwiązanie może nasuwać skojarzenia z propozycją Parlamentu Europejskiego z 2005 r.[1828] Wskazać jednak należy, że zachodzą między nimi istotne różnice. W projekcie z 2005 r. zaproponowano przyjęcie właściwości prawa miejsca zwykłego pobytu poszkodowanego dla kwestii związanych z wysokością odszkodowania, zaś w odniesieniu do odpowiedzialności wynikającej z wypadku, prawem właściwym miało być prawo miejsca, w którym nastąpił wypadek. Projekt przewidywał rozszczepienie statutu deliktowego w taki sposób, aby inne prawo było właściwe dla kwestii odpowiedzialności, a inne dla wysokości odszkodowania. Ponadto, modyfikacja miała odnosić się jedynie do szkód na osobie poniesionych w wyniku wypadku komunikacyjnego, zaś stosowanie przepisów miejsca zwykłego pobytu poszkodowanego nie miało charakteru każdorazowego, gdyż w przypadku, gdy byłoby to niekorzystne dla poszkodowanego, istniała możliwość odstąpienia od jego zastosowania.

Propozycja Parlamentu była silnie inspirowana amerykańskim prawem kolizyjnym. Nadto została ona wysunięta w momencie, gdy pogląd o możliwości wniesienia przez poszkodowanego powództwa bezpośrednio przeciwko ubezpieczycielowi sprawcy w miejscu jego miejsca zamieszkania nie był jeszcze ugruntowany. Interpretacja przepisów umożliwiająca jednoznaczne przyznanie tej podstawy jurysdykcyjnej została wyrażona w wyroku TS w sprawie *Odenbreit* dopiero dwa lata później. Można więc stwierdzić, że propozycja Parlamentu była ona nieco przedwczesna. Przede wszystkim jednak zakładała rozszczepienie statutu deliktowego, które było szczególnie trudne do zaakceptowania z punktu widzenia podstaw europejskiego prawa kolizyjnego.

Przedstawione w niniejszej rozprawie rozwiązanie postrzegać można jako „unowocześnioną" wersję projektu z 2005 r. Nowa propozycja również sprowadza się do wprowadzenia specjalnej normy kolizyjnej dla odpowiedzialności pozaumownej wynikającej z wypadków drogowych, ale nie tylko dla szkód na osobie, tak jak zakładał projekt z 2005 r., ale również dla szkód majątkowych. Odmiennie prezentuje się również w kwestii *dépeçage*. Właściwość miejsca prawa zwykłego pobytu powinna być stosowana do całości statutu wypadkowego, zgodnie z art. 15 rozp. Rzym II. Od stosowania tego prawa nie byłoby również odstępstwa w przypadku, gdy byłoby ono niekorzystne z punktu widzenia poszkodowanego. Należy bowiem odrzucić możliwość wskazywania prawa właściwego w oparciu o ocenę treści norm merytorycznych. Wszelkie modyfikacje w tym zakresie mogłyby odbywać się jedynie na

[1828] Zob. rozdział III, § 4, pkt 2.3.3.3 niniejszego opracowania.

podstawie klasycznych mechanizmów korekcyjnych w postaci klauzuli porządku publicznego czy przepisów wymuszających swoje zastosowanie.

3.3.4.7. Konieczność wprowadzenia reguł sprzyjających praktyce rozpatrywania roszczeń

Zgadzając się co do zasady z koniecznością wprowadzenia łącznika miejsca zwykłego pobytu poszkodowanego, ustalić następnie należy, która ze wysuwanych dotychczas w doktrynie propozycji wydaje się najbardziej adekwatna.

Przypomnieć należy, że pierwsze stanowisko sprowadzało się do konieczności stosowania odmiennych łączników w zależności od adresata roszczenia. Właściwość miejsca zwykłego pobytu poszkodowanego byłaby możliwa jedynie w sporze z ubezpieczycielem, zaś właściwość *legis loci accidentii* byłaby zachowana w sporze ze sprawcą. Drugie ze stanowisk zakłada, że właściwość miejsca zwykłego pobytu poszkodowanego miałoby obejmować spory zarówno ze sprawcą, jak i z jego ubezpieczycielem.

Trafniejszy wydaje się być drugi z prezentowanych poglądów. Odpowiedzialność ubezpieczyciela stanowi przecież pochodną odpowiedzialności sprawcy, co na płaszczyźnie kolizyjnoprawnej powinno sprowadzać się do tego, że oba stosunki powinny podlegać temu samemu łącznikowi prawa właściwego. Przyjęcie innego rozwiązania powodowałoby trudności praktyczne, np. na tle ewentualnego regresu ubezpieczyciela względem sprawcy szkody.

Przede wszystkim jednak, wskazanie prawa właściwego dla odpowiedzialności pozaumownej wynikającej z wypadku drogowego wymaga wprowadzenia przejrzystych rozwiązań, tak aby nie powodować nadmiernych komplikacji praktycznych. Wiąże się to z tym, że sprawy tego typu (mimo, że stanowią jedynie wycinek całości problematyki wypadków drogowych) należą do najczęstszych w praktyce przykładów zdarzeń stanowiących źródło odpowiedzialności pozaumownej o charakterze transgranicznym. Z uwagi na powszechność i liczebność tych spraw nie należy więc w sposób nadmierny komplikować metod wskazania prawa właściwego.

Proponowany łącznik może jednak budzić wątpliwości z punktu widzenia przewidywalności i zgodności z uzasadnionymi oczekiwaniami stron. Łącznik *loci delicti* uchodzi za bowiem neutralny mechanizm wskazania prawa właściwego, który w najlepszej mierze zapewnia równowagę traktowania sprawcy wypadku i poszkodowanego. Natomiast przyjęcie łącznika miejsca zwykłego pobytu poszkodowanego może potencjalnie nieść za sobą właściwość prawa niemal każdego państwa. Odnosząc się do propozycji Parlamentu z 2005 r. w doktrynie wskazywano, że w przypadku, gdyby poszkodowanym okazałby się turysta z

Nowego Yorku prawem właściwym byłoby prawo nowojorskie. Sceptycznie odnoszono się więc do takiego rozwiązania[1829].

Wydaje się jednak, że problem nadmiernych amerykańskich (ale nie tylko) odszkodowań mógłby być skutecznie złagodzony stosowaniem mechanizmów korekcyjnych prawa właściwego, przede wszystkim w postaci klauzuli porządku publicznego. Z pewnością również byłyby to jednostkowe przypadki, które tracą doniosłość na tle całości systemu masowego rozpatrywania roszczeń wynikających z transgranicznych wypadków drogowych.

Ponadto, na tle proponowanego rozwiązania, *lex loci accidentii* wciąż odgrywałoby pewną rolę, z uwagi na konieczność oceny zachowania sprawcy w świetle przepisów obowiązujących w państwie, w którym doszło do wypadku.

Uprawnione jest twierdzenie, że prawo właściwe jest mniej przewidywalne dla sprawcy, gdy jest wskazywane w oparciu o łącznik miejsca zwykłego pobytu poszkodowanego, a nie łącznik miejsca wypadku. Trafnie jednak wskazuje się w doktrynie, że z uwagi na powszechność, ale również obowiązek posiadania ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej posiadaczy pojazdów mechanicznych wynikający z prawa unijnego, roszczenia te są w zasadniczej mierze zaspokajane przez ubezpieczycieli. Powoduje to, że wymóg przewidywalności prawa właściwego jest znacznie mniej istotny dla sprawcy czynu niedozwolonego niż w innych przypadkach, w których podmioty odpowiedzialne pozbawione są ochrony ubezpieczeniowej i mogą być zobowiązane do samodzielnego naprawienia szkody[1830].

Nawiązując do przytoczonej już wypowiedzi wyrażonej w doktrynie, postulowana zmiana sprowadza się to tego, że osoba poszkodowana „przewoziłaby w swoim bagażu" poziom ochrony obowiązujący w państwie, w którym ma ona miejsce swojego zwykłego pobytu[1831]. Proponowane rozwiązanie w najlepszym stopniu prowadzi do wzmocnienia ochrony poszkodowanych oraz przyczynia się do usprawnienia i zmniejszenia kosztów postępowań wynikających z transgranicznych wypadków drogowych.

[1829] Powyższa krytyka odnosiła się do „pomysłu rozbicia statutu deliktowego w taki sposób, aby kwestie rodzaju pokrywanych szkód oraz sposobu liczenia odszkodowania podlegały prawu miejsca zwykłego pobytu poszkodowanego" – zob. M. Pazdan, M. Jagielska, W. Kurowski, M. Świerczyński, M.-A. Zachariasiewicz, M. Zachariasiewicz, Ł. Żarnowiec, *W odpowiedzi na ankietę skierowaną do państw członkowskich…*, s. 171.
[1830] T. Kadner Graziano, *Short Limitation Periods…*, s. 427.
[1831] A. Staudinger, *Rome II and Traffic Accidents*, s. 64.

UWAGI PODSUMOWUJĄCE

Wnioski szczegółowe wynikające z analizy poszczególnych obszarów badawczych zostały przedstawione na końcu każdego z rozdziałów. Niniejsza część rozprawy ma natomiast na celu ich syntetyczne zestawienie.

Problematyka prawa właściwego dla wypadków drogowych charakteryzuje się wysoką doniosłością praktyczną. Z tego względu zagadnienie to odegrało szczególną rolę na tle przemian w deliktowym prawie kolizyjnym w drugiej połowie XX w., które doprowadziły do ukształtowania się nowoczesnych norm kolizyjnych w tym zakresie, charakteryzujących się przede wszystkim elastycznością oraz większym zróżnicowaniem w zakresie stosowanych kryteriów powiązania z prawem określonego państwa.

Przedstawiona w niniejszej rozprawie analiza porównawcza dwóch głównych źródeł prawa kolizyjnego zawierających normy wskazujące prawo właściwe dla odpowiedzialności pozaumownej wynikającej z wypadków drogowych, tj. konw. haskiej z 1971 r. oraz rozp. Rzym II, pozwoliła zidentyfikować kluczowe między nimi różnice. Umożliwiło to następnie dokonanie oceny, które z nich jest w większym stopniu dopasowane do potrzeb współczesnego międzynarodowego obrotu prawnego, na tle którego coraz bardziej akcentuje się potrzebę ochrony słabszych stron stosunku prawnego, do których zaliczyć należy poszkodowanych w transgranicznych wypadkach drogowych

Obie z analizowanych regulacji stanowią źródła prawa o charakterze międzynarodowym, niemniej jednak zasadniczą różnicą między nimi jest to, że zostały przyjęte w ramach odrębnych metod unifikacji prawa kolizyjnego. Konwencja haska z 1971 r. ma formę wielostronnej umowy międzynarodowej, której stroną są państwa jako podmioty prawa międzynarodowego publicznego. Natomiast rozp. Rzym II jest aktem prawnym wywodzącym się z pochodnego prawa unijnego, które wiąże bezpośrednio państwa w niej zrzeszone. Kwestia ta wpływa na zagadnienie ich stosowania.

Szczególne różnice uwidaczniają się również na tle ich zakresu przedmiotowego. Konwencja zawiera normy kolizyjne odnoszące się do specyficznej problematyki prawa właściwego dla odpowiedzialności pozaumownej wynikającej z wypadków drogowych. Rozporządzenie Rzym II jest regulacją o charakterze ogólnym, która obejmuje niemal całość zagadnienia zobowiązań pozaumownych. W państwach członkowskich UE związanych jednocześnie konw. haską z 1971 r., to normy rozp. Rzym II wskażą prawo właściwe w kwestiach wyłączonych z jej zakresu przedmiotowego. W odniesieniu do wypadków drogowych rozp. Rzym II uznać można regulację kompletną, gdyż wskaże prawo właściwe

również w odniesieniu do innych kwestii mających swoje pośrednie źródło w tym zdarzeniu, jak np. roszczenia regresowe czy zagadnienie subrogacji. Kwestie te są natomiast wyłączone z zakresu przedmiotowego konw. haskiej z 1971 r. Ponadto rozporządzenie jest skoordynowane z innymi przepisami unijnego prawa prywatnego międzynarodowego tworząc z nimi spójny system, co znacznie ułatwia jego stosowanie.

Różnice w zakresie przedmiotowym obu regulacji mają również znaczenie na tle roszczeń kierowanych do organów odszkodowawczych i funduszy gwarancyjnych powołanych w ramach transgranicznych systemów ochrony poszkodowanych, do których zaliczyć należy System Zielonej Karty oraz powiązany z nim system oparty na unijnych dyrektywach komunikacyjnych. Stwarzają one możliwość uproszczonej drogi dochodzenia roszczeń wynikających z transgranicznych wypadków drogowych, gdyż dzięki nim poszkodowani mogą zwrócić się do jednego z podmiotów, który znajduje się w państwie miejsca ich zamieszkania. Mechanizmy te działają jednak „obok" a nie „zamiast" klasycznej ścieżki dochodzenia roszczeń. W każdym razie nie tworzą alternatywnego reżimu kolizyjnoprawnego, gdyż są „wpasowane" w obowiązujące regulacje w tym zakresie. Konwencja wyłącza swoje zastosowanie m.in. w przypadku roszczeń skierowanych do publicznych funduszy gwarancyjnych i innych podobnych instytucji, co sprawia, że poza jej zakresem znajdują się roszczenia skierowane do organów odszkodowawczych i funduszy gwarancyjnych będących częścią Systemu Zielonej Karty i systemu unijnych dyrektyw komunikacyjnych. Zastrzeżenie to nie dotyczy podmiotów mających status prywatnoprawny, gdyż jedynie podmioty publicznoprawne nie mogą stosować norm kolizyjnych zawartych w konw. haskiej z 1971 r. dla określenia prawa właściwego do oceny odpowiedzialności będącej podstawą skierowanych do nich roszczeń. Z racji na szersze ujęcie problematyki zakresu przedmiotowego, problemy takie nie powstaną na tle rozp. Rzym II, bowiem stwarza ono możliwość oceny wszystkich roszczeń na podstawie jednego instrumentu.

Analizowane regulacje wykazują szereg różnic w kwestii przewidzianych w nich łączników normy kolizyjnej. W konwencji brak jest postanowień odnoszących się do zagadnienia autonomii woli stron. Wynika to z tego, że była ona tworzona na innym etapie rozwoju prawa kolizyjnego, w czasie, gdy zagadnienie dopuszczalności wyboru prawa dla zobowiązań pozaumownych nie było jeszcze pozbawione kontrowersji. Obecnie jednak, milczenie konwencji powoduje wiele wątpliwości interpretacyjnych. Uznać jednak należy, że brak regulacji w tym zakresie prowadzi do możliwości stosowania przepisów kolizyjnych *fori*. Oznacza to, że w państwach członkowskich UE zastosowanie będą miały przepisy rozp. Rzym II, w którym problematyka ta została uregulowana, odzwierciedlając tym samym ostatnie

przemiany we współczesnym prawie kolizyjnym. Przepisy zawarte w rozp. Rzym II odnośnie do łącznika subiektywnego ocenić należy jako trafne i dostosowane do potrzeb współczesnego obrotu prawnego.

Przede wszystkim jednak obie regulacje posługują się odmiennymi łącznikami obiektywnymi, zarówno jeżeli chodzi o reguły zasadnicze (*lex loci delicti commissi* oraz *lex loci damni*), jak również wyjątki od tych zasad (*lex loci registrationis*, względnie *lex loci stabuli* oraz *lex residentiae habitualis*). Ponadto, stroniąc od rozwiązań mogących w jakikolwiek sposób wprowadzić niepewność co do prawa właściwego, w konw. haskiej z 1971 r. nie przewidziano klauzuli najściślejszego związku. Łączniki zasadnicze obu regulacji prowadzić będą do przyjęcia właściwości prawa miejsca wypadku. Natomiast w przypadku zastosowania systemu wyjątków rezultat ten może być inny w zależności od tego jaką posłużono się regulacją.

System wyjątków od reguły ogólnej zawarty w konw. haskiej z 1971 r. jest nazbyt kazuistyczny, co czyni go niekiedy nadmiernie złożonym do stosowania w praktyce. Kontrastuje to z dużo prostszymi rozwiązaniami uregulowanymi w rozp. Rzym II. Nadto kryterium „uczestnictwa" w wypadku w rozumieniu konw. haskiej z 1971 r., które bezpośrednio wpływa na stosowanie norm kolizyjnych nastręcza niekiedy trudności. Natomiast łącznik miejsca zwykłego pobytu stron z rozp. Rzym II skupia się na istnieniu powiązania między stronami, tj. na osobie, która poniosła szkodę i sprawcy. Nie ma więc potrzeby odwoływania się do skomplikowanego kryterium „uczestnictwa" w wypadku, które nie jest wolne od wątpliwości.

Na tym tle wskazać również należy, że właściwość *legis loci registrationis*, będącego głównym wyjątkiem od reguły właściwości miejsca wypadku w konw. haskiej z 1971 r., często pokrywać się będzie z prawem właściwym dla umowy ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej, a tym samym zasadniczo również z prawem miejsca siedziby ubezpieczyciela udzielającego ochrony sprawcy szkody. Natomiast z perspektywy poszkodowanego właściwość *legis loci registrationis* znacznie częściej może skutkować zastosowaniem prawa obcego jako właściwego. W związku z tym przyjąć można, że niektóre normy kolizyjne konw. haskiej z 1971 r. w większym stopniu zważają na potrzeby zakładów ubezpieczeń, nie uwzględniając przy tym w wystarczający sposób szczególnej pozycji poszkodowanego. Przemawia to na niekorzyść konwencji, gdyż zasady przychylne z punktu widzenia zakładów ubezpieczeń mogą budzić wątpliwości z perspektywy dążenia do zapewnienia należytej ochrony poszkodowanym.

Przepisy rozp. Rzym II w kwestii wskazania prawa właściwego uznać należy za nowocześniejsze i lepiej przystające do współczesnego systemu ochrony ofiar transgranicznych wypadków drogowych. Wyjątek od reguły ogólnej w postaci wspólnego miejsca zwykłego pobytu stron jest zdecydowanie łatwiejszy do zastosowania w praktyce. Ponadto z perspektywy poszkodowanego zastosowanie tego łącznika stwarza możliwość rozpatrzenia jego roszczeń w oparciu o prawo, które zazwyczaj w lepszy sposób kompensuje doznaną przez niego szkodę.

Konwencja haska z 1971 r. nie zawiera normy odnoszącej się do zagadnienia stosowania przepisów wymuszających swoje zastosowanie. W tym kontekście również ujawnia się to, że jest to regulacja, która powstała na innym etapie rozwoju prawa kolizyjnego. W tamtym czasie problematykę przepisów wymuszających wiązano bowiem zasadniczo ze zobowiązaniami o charakterze umownym. Obecnie nie ulega wątpliwości, że kwestia ta może mieć również znaczenie na tle zobowiązań pozaumownych, o czym świadczy zawarcie normy odnoszącej się do tej problematyki w art. 16 rozp. Rzym II.

Wszystkie te wnioski prowadzą do konkluzji, że rozp. Rzym II jest regulacją przyjmującą trafniejsze rozwiązania w porównaniu z konw. haską z 1971 r. Rozporządzenie jest regulacją bardziej nowoczesną, w większym stopniu uwzględniającą potrzeby współczesnego międzynarodowego obrotu prawnego. Powyższe oznacza, że państwa członkowskie UE powinny rozważyć wypowiedzenie konw. haskiej z 1971 r.

W niniejszej pracy problematyka regulacji kolizyjnoprawnych w kwestii prawa właściwego dla transgranicznych wypadków drogowych była również rozpatrywana pod kątem konkurujących na kontynencie europejskim metod unifikacji. Na tle omawianego zagadnienia w szczególny sposób uwidaczniają się odmienności konwencyjnej oraz unijnej metody unifikacji prawa kolizyjnego. Ponadto, analiza orzeczeń sądów polskich oraz innych państw europejskich świadczy o tym, że nieprzejrzystość stanu prawnego w tym zakresie powoduje wiele trudności praktycznych odnośnie do poszukiwania miarodajnej normy kolizyjnej.

Narodziny europejskiego prawa prywatnego międzynarodowego zmieniły zasadniczo dziedzinę prawa kolizyjnego. Powstanie nowego ośrodka unifikującego nasiliło napięcie między regionalnym a uniwersalnymi aktywnościami w tym zakresie. Wydaje się, że unifikacja prawa kolizyjnego na metodą unijną jest dalece bardziej efektywna, gdyż opiera się na ścisłej współpracy grupy państw. Niemniej jednak metoda konwencyjna stwarza szansę bardziej uniwersalnej unifikacji prawa kolizyjnego i może stanowić lepszą odpowiedź na niektóre wyzwania przyjmujące coraz częściej charakter globalny.

W tym kontekście uwidacznia się kwestia potencjalnej możliwości stworzenia nowej haskiej konwencji, która na wzór rozp. Rzym II mogłaby obejmować problematykę zobowiązań

pozaumownych. Wydaje się jednak, że projekt ten ma bardzo nikłe szanse na realizację. Obecnie brak jest woli politycznej do podjęcia tego typu inicjatywy, co powoduje, że perspektywa ta jawi się jako bardzo odległa. Świadczy o tym szereg czynników. Do najważniejszych z nich należą głębokie różnice w prawie merytorycznym między poszczególnymi państwami, które sprawiają, że bardzo trudno byłoby dość do porozumienia w kwestii treści przyszłych norm kolizyjnych. Powyższe uwagi są również istotne w kontekście trybu prac Konferencji Haskiej, gdyż obecnie nie przebiegają już one w oparciu o głosowanie większościowe. Konferencja swoją pracę opiera obecnie na zasadzie konsensusu, co sprawia, że jest mało prawdopodobne, że akceptacji podlegać mogły kwestie wzbudzające jakiekolwiek kontrowersje. Na przeszkodzie wydaje się również stać dynamiczny rozwój unijnego prawa kolizyjnego, gdyż wątpliwe jest, aby państwa członkowskie wyraziłyby zainteresowanie rezygnacją z dotychczas przyjętych i dobrze funkcjonujących regulacji. Niemniej jednak brak woli politycznej i potencjalne trudności z osiągnieciem porozumienia nie oznaczają, że projekt przyszłej haskiej konwencji deliktowej byłby niepożądany w świetle globalnych wyzwań, na które zunifikowane normy kolizyjne mogłyby stanowić odpowiedź.

Nowa haska konwencja deliktowa mogłaby natomiast odegrać rolę na szczeblu regionalnym w Europie. Przykładowo, z perspektywy niektórych państw europejskich wypowiedzenie konw. haskiej z 1971 r. prowadziłoby do dalszej fragmentaryzacji źródeł prawa kolizyjnego. Wiązałoby się to bowiem z koniecznością stosowania w jej miejsce umów bilateralnych zawartych między poszczególnymi państwami spoza UE. Jednocześnie, wskazać należy na prawidłowość, że wiele z nich aspiruje do członkostwa w tej organizacji rozpoczynając negocjacje w tej kwestii lub mając już oficjalny status kandydata. Odpowiedzią na problem rozdrobnienia źródeł prawa kolizyjnego mogłoby być więc stworzenie konwencji wzorowanej na postanowieniach znowelizowanego rozp. Rzym II, która byłaby otwarta do podpisu dla państw zainteresowanych pogłębieniem współpracy regionalnej w Europie, w szczególności z UE. W przypadku przyjęcia takiego rozwiązania konieczne byłoby wypowiedzenie umów bilateralnych w zakresie, w jakim obejmują normy kolizyjne w dziedzinie zobowiązań pozaumownych.

Powyższe prowadzi do konkluzji, że wypowiedzenie konw. haskiej z 1971 r. powinno być poparte inicjatywą w kwestii rozpoczęcia prac nad nową haską konwencją odnoszącą się do problematyki zobowiązań pozaumownych.

Porównanie postanowień zawartych w konw. haską z 1971 r. oraz w rozp. Rzym II prowadzi do wniosku, że druga z tych regulacji zawiera trafniejsze rozwiązania z punktu widzenia potrzeb współczesnego międzynarodowego obrotu prawnego. Nie oznacza to jednak,

że są one w pełni satysfakcjonujące z punktu widzenia systemu ochrony poszkodowanych w transgranicznych wypadkach drogowych. Obowiązujące normy kolizyjne uznać należy bowiem za niedostosowane do aktualnych wyzwań. Ich dezaktualizacja ujawnia się w szczególności na tle potrzeby osiągnięcia większej efektywności tego systemu. Przepisy kolizyjne powinny bowiem uwzględniać specyfikę spraw dotyczących transgranicznych wypadków drogowych, tak aby z jednej strony prowadziły do pełniejszej ochrony poszkodowanych, a z drugiej przyczyniały się do praktycznego usprawnienia i zmniejszenia kosztów postępowań likwidacyjnych. Omawianą problematykę rozpatrzono więc również pod kątem potencjalnej modyfikacji normy kolizyjnej wskazującej prawo właściwe dla odpowiedzialności pozaumownej wynikającej z wypadków drogowych.

Roszczenia z tytułu wypadków drogowych wykazują szereg właściwości, które pozwalają na ich wyodrębnienie z szerszej kategorii zobowiązań pozaumownych i unormowanie ich na płaszczyźnie kolizyjnoprawnej w osobny sposób. Nie bez znaczenia jest to, że zdarzenia te stanowią najczęstsze źródło zobowiązań pozaumownych. W omawianym kontekście należy mieć również na względzie szczególną rolę obowiązkowych ubezpieczeń komunikacyjnych. Wypadki drogowe charakteryzują się specyficznym układem podmiotowym, angażując poszkodowanego, sprawcę oraz jego ubezpieczyciela. Wpływa to na szczególny tryb dochodzenia roszczeń, w którym szkody kompensowane są przez ubezpieczycieli i który docelowo odbywać ma się bez ingerencji sądu.

Modyfikacja normy kolizyjnej powinna więc uwzględniać wszystkie te kwestie mając jednocześnie na względzie zwiększenie efektywności systemu ochrony poszkodowanych. Powinna więc polegać na wprowadzeniu praktycznych usprawnień skutkujących zmniejszeniem kosztów postępowań wynikających z transgranicznych wypadków drogowych, ułatwieniu dochodzenia roszczeń oraz wprowadzeniu adekwatnych form kompensacji.

Zmiany na płaszczyźnie kolizyjnoprawnej nie mogą być również obojętne na przemiany, jakie dokonały się w ostatnich dziesięcioleciach na tle międzynarodowego postępowania cywilnego, materialnego prawa deliktowego oraz ubezpieczeniowego. Należy mieć w szczególności na uwadze, że poszkodowani w wypadkach mają również możliwość pozwania ubezpieczyciela odpowiedzialności cywilnej sprawcy szkody przed sądem ich własnego miejsca zamieszkania.

Prowadzi to do konkluzji, że najtrafniejszym rozwiązaniem w omawianej kwestii jest wprowadzenie do rozp. Rzym II nowej odrębnej normy kolizyjnej odnoszącej się do odpowiedzialności pozaumownej wynikającej z wypadków drogowych, która jako właściwe wskazywać będzie prawo miejsca zwykłego pobytu poszkodowanego.

Przyjęcie tego rozwiązania niesie za sobą szereg korzyści, nie tylko dla poszkodowanego, ale również dla ubezpieczyciela. Z perspektywy sprawcy wypadku propozycję tę należy uznać należy za neutralną. Jest również korzystna z punktu widzenia usprawnień proceduralnych w zakresie dochodzenia roszczeń, ułatwiając pracę sądów i pełnomocników. Analiza proponowanych zmian została przedstawiona szczegółowo w końcowej części rozdziału VI.

Zaletą proponowanego rozwiązania jest przede wszystkim to, że właściwość prawa miejsca zwykłego pobytu poszkodowanego w przypadku skierowania przez niego roszczenia bezpośrednio do ubezpieczyciela w miejscu zamieszkania poszkodowanego skutkowałaby zbieżnością jurysdykcji i prawa właściwego. Niesie to za sobą szereg korzyści praktycznych, prowadząc do znacznych ułatwień organizacyjnych w wynagradzaniu szkód wynikających z transgranicznych wypadków drogowych. Przekłada się to przede wszystkim na zmniejszenie kosztów prowadzenia sporu związanymi z koniecznością ustalenia treści prawa obcego. Jest to szczególnie istotne również ze względu na to, że w procesie wypłaty odszkodowania zakłady ubezpieczeń dążą do ugodowego i najczęściej pozasądowego rozstrzygnięcia sprawy, tak aby obniżyć koszty obsługi roszczeń. Muszą oni również wypłacić świadczenie odszkodowawcze w określonym ustawowo terminie. Wszelkie spory co do prawa właściwego przyczyniają się natomiast do komplikacji postępowania, opóźniając rozstrzygnięcie sprawy.

Przyjęcie właściwości prawa miejsca zwykłego pobytu poszkodowanego prowadziłoby również do tego, że korzystałby on z form kompensacji wynikających ze standardów prawa lokalnego, tj. na poziomie odpowiadającym warunkom społecznym i gospodarczym panującym w jego środowisku społecznym. Stanowić to może także ułatwienie w kontekście napotykanych w praktyce trudności związanych ze stosowaniem okresów przedawniania wynikających z prawa obcego, które często są niedopasowane do specyfiki spraw transgranicznych. Postulowane rozwiązanie odzwierciedlałoby więc przemiany w prawie odszkodowawczym, które w większym stopniu skupia się obecnie na swojej funkcji kompensacyjnej. Proponowany łącznik koncentrowałby się więc nie na kwestii odpowiedzialności sprawcy, ale raczej na zagadnieniu kompensacji szkody, będąc zorientowanym na poszkodowanego, jako podmiocie wymagającym ochrony.

Tradycyjnie, w kwestii wypadków drogowych łącznik *loci accidentii* uznawany był za neutralny mechanizm wskazania prawa właściwego. Przyjęcie nowej normy kolizyjnej w proponowanym kształcie może budzić jednak wątpliwości z punktu widzenia przewidywalności ustalenia prawa właściwego oraz równowagi interesów stron. Niemniej jednak argumenty te tracą na sile w świetle obowiązku ubezpieczenia odpowiedzialności

cywilnej posiadaczy pojazdów mechanicznych, który obecnie wynika z prawa unijnego. Roszczenia wynikające z wypadków drogowych są w zasadniczej mierze zaspokajane za pośrednictwem ubezpieczycieli lub innych podmiotów zobowiązanych do wypłaty odszkodowania (np. funduszy gwarancyjnych). Powoduje to, że wymóg przewidywalności prawa właściwego jest znacznie mniej istotny dla sprawcy czynu niedozwolonego niż w innych przypadkach, w których podmioty odpowiedzialne pozbawione są ochrony ubezpieczeniowej i mogą być zobowiązane do samodzielnego naprawienia szkody.

Ustalenia poczynione w niniejszej pracy pozwalają jednoznacznie stwierdzić, że przyjęcie nowej normy kolizyjnej dla odpowiedzialności pozaumownej wynikającej z wypadku drogowego, która jako właściwe wskazuje prawo miejsca zwykłego pobytu poszkodowanego, stanowi rozwiązanie, które w najlepszym stopniu prowadzi do osiągnięcia celów, do których zmierza również prawo merytoryczne odnoszące się do transgranicznego systemu ochrony poszkodowanych w wypadkach komunikacyjnych. Modyfikacja normy kolizyjnej w postulowanym kierunku stanowiłaby realizację dążeń w postaci zwiększenia ochrony poszkodowanych poprzez wyeksponowanie funkcji kompensacyjnej prawa odszkodowawczego oraz usprawnienia efektywności systemu wynagradzania szkód wynikających z transgranicznych wypadków drogowych.

BIBLIOGRAFIA

Monografie, opracowania ogólne, komentarze, podręczniki akademickie

Ancel B., Lequette Y., *Les grands arrêts de la jurisprudence française de droit international privé*, wyd. 5, Paris 2006

Audit B., d'Avout L., *Droit international privé*, wyd. 8, Paris 2018

Banaszczyk Z., *Odpowiedzialność za szkody wyrządzone przy wykonywaniu władzy publicznej*, Warszawa 2012

Barcz J. (red.), *System Prawa Unii Europejskiej, t. 8, Współpraca sądowa w sprawach cywilnych, karnych i współpraca policyjna*, Warszawa 2021

Basedow J., Rühl G., F. Ferrari F., Miguel Asensio P. de (red.), *Encyclopedia of Private International Law*, Cheltenham-Northampton 2017

Batiffol H., *Traité élémentaire de droit international privé*, wyd. 3, Paris 1959

Beitzke G., *Les obligations délictuelles en droit international privé*, Rec. des cours 1965, Vol. 115

Bieniek G., *Odpowiedzialność cywilna za wypadki drogowe*, Warszawa 2011

Błachnio A., Kosonoga-Zygmunt J., Zakrzewski P., Majewski J. (red.), *Kodeks karny. Komentarz*, Warszawa 2024, dostęp Lex/el.

Bogdan M., *Private International Law as Component of the Law of the Forum. General Course on Private International Law*, Rec. des cours 2010, Vol. 348

Bonichot J.-C., *La Cour de justice de l'Union européenne*, Paris 2021

Boskovic O., *La réparation du préjudice en droit international privé*, Paris 2003

Bourel P., *Du rattachement de quelques délits spéciaux en droit international privé*, Rec. des cours 1989, Vol. 214

Bourel P., *Les conflits de lois en matière d'obligations extracontractuelles*, Paris 1961

Briggs A., *Private International Law in English Courts*, Oxford 2014

Briggs A., *The Conflict of Laws*, wyd. 4, Oxford 2019

Bucoń P., *Odpowiedzialność cywilna uczestników wypadku komunikacyjnego*, Warszawa 2008

Bureau D., Muir Watt H., *Droit international privé. Tome 1. Partie Générale*, wyd. 5, Paris 2021

Calliess G.-P., Renner M. (red.), *Rome Regulations. Commentary*, wyd. 3, Alphen aan den Rijn 2020

Calster G. van, *European Private International Law*, wyd. 2, Oxford-Portland 2016

Carrascosa González J., *The Internet – Privacy and Rights relating to Personality*, Rec. des cours 2016, Vol. 378

Cichomska M., *Wybór prawa w postępowaniu cywilnym*, Warszawa 2015 (niepublikowana rozprawa doktorska)

Ciron N., *L'assurance responsabilité civile automobile : approche de droit international privé et de droit de l'Union Européenne*, Paris 2013 (niepublikowana rozprawa doktorska)

Collins L. (red.), *Dicey, Morris & Collins On The Conflict of Laws*, Vol. 2, wyd. 15, London 2012

Corneloup S., Joubert N. (red.), *Le règlement communautaire « Rome I » et le choix de loi dans les contrats internationaux. Actes du colloque des 9 et 10 septembre 2010 – Dijon*, Paris 2011

Czepelak M., *Autonomia woli w prawie prywatnym międzynarodowym Unii Europejskiej*, Warszawa 2015

Czepelak M., *Międzynarodowe prawo zobowiązań Unii Europejskiej*, Warszawa 2012

Czepelak M., *Umowa międzynarodowa jako źródło prawa prywatnego międzynarodowego*, Warszawa 2008

De Baere L., Blees F., *Insurance Aspects of Cross-Border Road Traffic Accidents*, The Hague 2019

Dickinson A., *The Rome II Regulation. The Law Applicable to Non-Contractual Obligations*, Oxford-New York 2008

Dickinson A., Lein E. (red.), *The Brussels I Regulation Recast*, Oxford 2015

Dutoit B., Bonomi A., *Droit international privé suisse. Commentaire de la loi fédérale du 18 décembre1987*, wyd. 6, Bâle 2022

Dybała G., Szpyt K. (red.), *Ustawa o ubezpieczeniach obowiązkowych, Ubezpieczeniowym Funduszu Gwarancyjnym i Polskim Biurze Ubezpieczycieli Komunikacyjnych. Komentarz*, Warszawa 2022, dostęp LEX/el.

Ereciński T., *Apelacja w postępowaniu cywilnym*, wyd. 4, Warszawa 2020

Ereciński T. (red.) *Kodeks postępowania cywilnego. Komentarz. Tom VI. Międzynarodowe postępowanie cywilne. Sąd polubowny (arbitrażowy)*, wyd. 5, Warszawa 2017, dostęp Legalis/el.

Ereciński T., *Sądowe dochodzenie roszczeń z tytułu obowiązkowych ubezpieczeń komunikacyjnych*, Warszawa 1976

Ereciński T., Ciszewski J., *Międzynarodowe postępowanie cywilne*, Warszawa 2000

Fenyves A., Kissling Ch., Perner S., Rubin D. (red.), *Compulsory Liability Insurance from a European Perspective*, Berlin-Boston 2016

Forget L., *Les conflits de lois en matière d'accidents de la circulation routière*, Paris 1973

Frąckowiak-Adamska A., *Uznawanie i wykonywanie orzeczeń w sprawach cywilnych w Unii Europejskiej. Ujęcie systemowe*, Warszawa 2018

Frigessi Di Rattalma M., *New Trends In Private International Law Of Insurance Contracts*, Rec. des cours 2023, Vol. 431

Gołaczyński J. (red.), *Jurysdykcja, uznawanie orzeczeń sądowych oraz ich wykonywanie w sprawach cywilnych i handlowych. Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) Nr 1215/2012. Komentarz*, Warszawa 2015, dostęp Legalis/el.

Gołaczyński J., *Prawo prywatne międzynarodowe*, wyd. 5, Warszawa 2017

Gołba Z., *Dochodzenie roszczeń przez poszkodowanych w wypadkach drogowych*, wyd. 6, Warszawa 2022

Guinchard E. (red.), *Rome I and Rome II in Practice*, Cambridge 2020

Gürses Ö., *The Law of Compulsory Motor Vehicle Insurance*, Abingdon, Oxon 2020

Huber P. (red.), *Rome II Regulation. Pocket Commentary*, Munich 2011

Jagielska M., *Ewolucja ochrony konsumenta w prawie kolizyjnym Unii Europejskiej w zakresie zobowiązań umownych*, Warszawa 2010

Joubert N., Corneloup S. (red.), *Le règlement communautaire « Rome II » sur la loi applicable aux obligations non contractuelles. Actes du colloque du 20 septembre 2007 – Dijon*, Paris 2008

Kadner Graziano T., *Comparative Tort Law Cases, Materials, and Exercises*, Abingdon-New York 2018

Kahn-Freund O., *Delictual liability and the conflict of laws*, Rec. des cours 1968, Vol. 124

Kasap A., *Autonomous Vehicles. Tracing the Locus of Regulation and Liability*, Cheltenham-Northampton 2022

Kegel G., *The Crisis of Conflict of Laws*, Rec. des cours 1964, Vol. 112

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

Kowalewski E., *Ubezpieczenie odpowiedzialności cywilnej. Funkcje i przemiany*, Toruń 1981

Kubicka-Grupa Z., *Miejsce zwykłego pobytu dziecka jako podstawa jurysdykcji krajowej w rozporządzeniu Bruksela II ter*, Warszawa 2024

Kwiecień I. (red.), *Szkody osobowe kompensowane z ubezpieczenia komunikacyjnego OC. Analiza rynku*, Warszawa 2011

Lambert-Faivre Y., Leveneur L., *Droit des assurances*, wyd. 14, Paris 2017

Landel J, Namin L., *Manuel de l'assurance automobile*, wyd. 4, Paris 2008

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

Majerska A., Sowa A., *Ubezpieczenia w transporcie i logistyce. Praktyczne aspekty prawa ubezpieczeń*, Warszawa 2022, dostęp Legalis/el.

Mangus U., Mankowski P. (red.), *European Commentaries on Private International Law, Vol. I, Brussels Ibis Regulation*, Köln 2016

Mangus U., Mankowski P. (red.), *European Commentaries on Private International Law, Vol. III, Rome II Regulation*, Köln 2019

Maśniak D., *Transgraniczny system ochrony ofiar wypadków drogowych. Studium Prawnofinansowe*, Warszawa 2010

Mataczyński M., *Przepisy wymuszające swoje zastosowanie w prawie prywatnym międzynarodowym*, Zakamycze 2005

Merkin R., Rodger A., *EC Insurance Law*, London 1997

Mills A., *Party Autonomy in Private International Law*, Cambridge 2018

Mills A., *The Confluence of Public and Private International Law: Justice, Pluralism and Subsidiarity in the International Constitutional Ordering of Private Law*, Cambridge 2009

Nagy C.I. (red.), *Cross-Border Litigation in Central Europe. EU Private International Law Before National Courts*, Alphen aan den Rijn 2022

Orlicki M., Pokrzywniak J., Raczyński A., *Obowiązkowe ubezpieczenie OC posiadaczy pojazdów mechanicznych*, Bydgoszcz-Poznań 2007

Osajda K. (red.), *Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) Nr 650/2012 z dnia 4 lipca 2012 r. w sprawie jurysdykcji, prawa właściwego, uznawania i wykonywania orzeczeń, przyjmowania i wykonywania dokumentów urzędowych dotyczących dziedziczenia oraz w sprawie ustanowienia europejskiego poświadczenia spadkowego. Komentarz*, wyd. 5, Warszawa 2024, dostęp Legalis/el.

Overbeck A.E. von, *L'application par le juge interne des conventions de droit international privé*, Rec. des cours 1971, Vol. 132

Pacuła K., *Wybór prawa a ochrona osób trzecich na tle rozporządzenia Rzym II*, Warszawa 2024

Pajor T.*, Odpowiedzialność deliktowa w prawie prywatnym międzynarodowym*, Warszawa 1989

Papettas J., *The Law Applicable to Cross Border Road Traffic Accidents*, Birmingham 2013 (niepublikowana rozprawa doktorska)

Payan G. (red.), *Conventions et protocoles de La Haye annotés : recueil annoté avec les jurisprudences des juridictions belges, françaises, luxembourgeoises et suisses ainsi que des juridictions européennes (CEDH et CJUE)*, Bruxelles 2020

Pazdan M., *Prawo prywatne międzynarodowe*, wyd. 15, Warszawa 2012

Pazdan M. (red.), *Prawo prywatne międzynarodowe. Komentarz,* Warszawa 2018, dostęp Legalis/el.

Pazdan M. (red.), *System Prawa Prywatnego, t. 20A, Prawo prywatne międzynarodowe*, Warszawa 2014

Pazdan M. (red.), *System Prawa Prywatnego, t. 20B, Prawo prywatne międzynarodowe*, Warszawa 2014

Pilich M., *Zasada obywatelstwa w prawie prywatnym międzynarodowym. Zagadnienia podstawowe*, Warszawa 2015

Plender R., Wilderspin M., *The European Private International Law of Obligations*, wyd. 4, London 2015

Pocar F., *Le rôle du droit international privé dans la protection des parties faibles*, Rec. des cours 1984, Vol. 188

Poczobut J. (red.), *Prawo Prywatne Międzynarodowe. Komentarz*, Warszawa 2017

Pryles M.C., *Tort and Related Obligations in Private International Law*, Rec. des cours 1991, Vol. 227

Rodziewicz P., *Stwierdzenie treści oraz zastosowanie prawa obcego w sądowym postępowaniu cywilnym*, Warszawa 2015

Rylski P., Olaś A. (red.), *Kodeks postępowania cywilnego. Komentarz*, wyd. 3, Warszawa 2024, dostęp Legalis/el.

Seatzu F., *Insurance in Private International Law. A European Perspective*, Oxford-Portland 2003

Skąpski J., *Autonomia woli w prawie prywatnym międzynarodowym w zakresie zobowiązań z umów*, Zeszyty Naukowe Uniwersytetu Jagiellońskiego. Prace Prawnicze, z. 19, Kraków 1964

Sośniak M., *Klauzula porządku publicznego w prawie międzynarodowym prywatnym*, Warszawa 1961

Sośniak M., *Zobowiązania nie wynikające z czynności prawnych w prawie prywatnym międzynarodowym*, Katowice 1971

Stone P., *EU Private International Law*, wyd. 3, London 2014

Stone P., *Stone on Private International Law in the European Union*, wyd. 4, Cheltenham-Northampton 2018

Sumampouw M., *Les nouvelles conventions de La Haye : leur application par les juges nationaux, t. III*, Dordrecht 1984

Sumampouw M., *Les nouvelles conventions de La Haye : leur application par les juges nationaux, t. IV*, Dordrecht-Boston-London 1994

Sumampouw M., *Les nouvelles conventions de La Haye : leur application par les juges nationaux, t. V*, The Hague-Boston-London 1996

Symeonides S.C., *Codifying Choice of Law Around the World. An International Comparative Analysis*, Oxford 2014

Symeonides S.C., *The American Choice-of-law Revolution Past, Present and Future*, Leiden-Boston 2006

Symeonides S.C., Collins Perdue W., Mehren A.T. von, *Conflict of Laws: American, Comparative, International Cases and Materials*, Saint Paul 1998

Szászy S., *Private International Law in Socialist Countries*, Rec. des cours 1964, Vol. 111

Szpunar A., *Wynagrodzenie szkody wynikłej wskutek wypadku komunikacyjnego*, Warszawa 1976.

Świerczyński M., *Przełomowe technologie informatyczne w prawie prywatnym międzynarodowym*, Warszawa 2024

Turłukowski J., Pilich M., *Polsko-ukraińska umowa o pomocy prawnej i stosunkach prawnych w sprawach cywilnych i karnych. Komentarz do przepisów o sprawach cywilnych*, Warszawa 2023, dostęp LEX/el.

Vanleenhove C., *Punitive damages in private international law: lessons for the European Union*, Cambridge-Antwerp-Portland 2016

Vogel L., Vogel P., *Compétence judiciaire et reconnaissance des décisions*, wyd. 2, Paris 2020

Voigt P., Hullen N., *The EU AI Act. Answers to Frequently Asked Questions*, Berlin 2024

Wałachowska M., *Wynagrodzenie szkód deliktowych doznanych przez pośrednio poszkodowanych*, Warszawa 2014

Wałachowska M., *Zadośćuczynienie pieniężne za doznaną krzywdę*, Toruń 2007

Wąsiewicz A., *Ubezpieczenia komunikacyjne*, Bydgoszcz-Poznań, 2001

Weitz K., *Jurysdykcja krajowa w postępowaniu cywilnym*, Warszawa 2005

Wiśniewski T. (red.), *Kodeks postępowania cywilnego. Komentarz. Tom V. Art. 1096-1217*, Warszawa 2021, dostęp LEX/el.

Witkowska J., *Ubezpieczenia komunikacyjne*, Olsztyn 2020

Wolff M., *Private International Law*, Oxford 1945

Wołodkiewicz B., *Ustanowienie jurysdykcji krajowej przez wdanie się w spór na podstawie rozporządzenia Bruksela I bis*, Warszawa 2020

Zachariasiewicz M., *Klauzula porządku publicznego jako instrument ochrony materialnoprawnych interesów i wartości fori*, Warszawa 2018

Zatorska J., *Komentarz do rozporządzenia nr 1215/2012 w sprawie jurysdykcji i uznawania orzeczeń sądowych oraz ich wykonywania w sprawach cywilnych i handlowych*, Warszawa 2015, dostęp LEX/el

Artykuły/glosy w czasopismach, rozdziały w pracach zbiorowych

Allan Leal H., *Federal State Clauses and the Conventions of the Hague Conference on Private International Law*, Dalhousie Law Journal 1984, Vol. 8, No. 2

Amram P., *Report on the Eleventh Session of the Hague Conference on Private International Law*, Am.J.Int'l.L. 1969, Vol. 63, No. 3

Armstrong Ch.S., *The Hague Convention on the Law Applicable to Traffic Accidents: Search for Uniformity Amidst Doctrinal Diversity*, Columbia Journal of Transnational Law 1972, Vol. 11, No. 1

Bagińska E., *Modele regulacji zadośćuczynienia za śmierć osoby bliskiej w wybranych krajach europejskich* [w:] Z. Strus, K. Ortyński, J. Pokrzywniak (red.), *Zadośćuczynienie po nowelizacji art. 446 Kodeksu cywilnego ma tle doświadczeń europejskich*, Warszawa 2010

Bagińska E., *The Recourse Claim of the Polish Compensation Body in Cases of Uninsured Vehicles—Analysis of Its Nature and Scope in the Light of Private International Law* [w:] M. Wałachowska, M. Fras, P. Marano (red.), *Insurance in Private International Law. Insurance*

and Reinsurance in Private International Law, Jurisdiction and Applicable Law. AIDA Europe Research Series on Insurance Law and Regulation, Vol. 11, Cham 2024

Basedow J., *Worldwide Harmonisation of Private Law and Regional Economic Integration. General Report*, Uniform Law Review 2003, Vol. 8, No. 1-2

Batiffol H., *Glosa do wyroku Cour de cassation z 25.05.1948*, RCDIP 1949, s. 89

Batiffol H., *Glosa do wyroku Cour de cassation z 19.04.1988*, RCDIP 1989, s. 68

Batiffol H., *La onzième session de la Conférence de La Haye de droit international privé*, RCDIP 1969, s. 215

Beaumont P., *When Should EU Private International Law Require that Foreign Law be Applied* [w:] J. von Hein, E.-M. Kieninger, G. Rühl (red.), *How European is European Private International Law. Sources, Court Practice, Academic Discourse*, Cambridge 2019

Beaumont P., Tang Z., *Classification of Delictual Damages – Harding v Wealands and the Rome II Regulation*, Edinburgh Law Review 2008, Vol. 12

Bernasconi C., *Rules of Interpretation Applicable to Private International Law Treaties: an Overview*, [w:] W.P. Heere (red.), *International Law and The Hague's 750th Anniversary*, The Hague 1999

Bigot J., *L'internalisation du droit des assurances* [w:] *L'internalisation du droit. Mélanges en l'honneur de Yvon Loussouarn*, Paris 1994

Blom J., *Public policy in private international law and its evolution in time,* NILR 2003, Vol. 50, No. 3

Bona M., *Personal Injuries, Fatal Accidents and Rome II: Can the Law of the Country Where the Victim Suffers Provide Full and Fair Compensation?* [w:] Malatesta A. (red.), *The Unification of Choice of Law Rules on Torts and Other Non-Contractual Obligations in Europe*, Padova 2006

Bonomi A., *Overriding Mandatory Provisions in the Rome I Regulation on the Law Applicable to Contracts*, YPIL 2008, Vol. X

Bonomi A., *The Hague Protocol of 23 November 2007 on the Law Applicable to Maintenance Obligations*, YPIL 2008, Vol. X

Boskovic O., *Glosa do wyroku Cour de cassation z 12.06.2001*, RCDIP 2002, s. 541

Boskovic O., *L'autonomie de la volonté dans le règlement Rome II*, Recueil Dalloz 2009, s. 1639

Boskovic O., *La localisation du dommage en matière d'atteinte à l'environnement*, Revue de Droit des Affaires Internationales 2022, no. 6

Bourel P., *Glosa do wyroku Cour d'appel w Paryżu z 13.03.1963, RCDIP 1963*, s. 556

Bourel P., *Glosa do wyroku Cour de cassation z 30.05.1967, RCDIP 1967*, s. 728

Bourel P., *Glosa do wyroku Cour de cassation z 6.5.1981, RCDIP 1981*, s. 681

Bourel P., *Glosa do wyroków Cour de cassation z 6.06.1990 oraz 22.01.1991*, RCDIP 1991, s. 354

Bureau D., *À propos du règlement Rome II : de la règle de conflit aux lois de police en passant par la transposition des directives*, RCDIP 2019, s. 557, dostęp Dalloz/el.

Bureau D., *Glosa do wyroku Cour de cassation z 03.06.2004*, RCDIP 2004, s. 750

Brière C., *Le règlement (CE) n° 864/2007 du 11 juillet 2007 sur la loi applicable aux obligations non contractuelles (« Rome II »)*, JDI 2008, no. 1

Brière C., *Réflexions sur les interactions entre la proposition de règlement Rome II et les conventions internationales*, JDI 2005, no. 2

Broci A., Skënderi X., *Public policy of European private international law: Rome II Regulation perspective*, Global Journal of Politics and Law Research 2017, Vol. 5, No. 5

Carballo Piñeiro L., Kramer X.E., *The Role of Private International Law in Contemporary Society: Global Governance as a Challenge*, Erasmus Law Review 2014, No. 3

Cavers D.F., Cheatham E.E., Currie B., Ehrenzweig A.A., Leflar R.A., Reese W.L.M., *Comments on Babcock v. Jackson. A Recent Development in Conflict of Laws*, Columbia Law Review, 1963, Vol. 63, No. 7

Collingnon-Smit Sibinga A., *Crossing Borders: What Happens When Rome Meets The Hague*, Journal of Personal Injury Law 2014, No. 1

Cordero-Moss G., *Towards a Norwegian Codification of Choice-of-Law Rules*, Oslo Law Review 2019, Vol. 6, No. 1

Czepelak M., *Concurrent Causes of Action in the Rome I and II Regulations*, JPIL 2011, Vol. 7, No. 2

Czepelak M., *Europejskie przepisy o prawie właściwym dla zobowiązań umownych a umowy międzynarodowe*, EPS 2008, nr 10

Czepelak M., *Między Hagą a Brukselą – w poszukiwaniu współczesnej wizji unifikacji prawa prywatnego międzynarodowego*, Prace poświęcone pamięci Adama Uruszczaka, Prace Instytutu Prawa Własności Intelektualnej Uniwersytetu Jagiellońskiego 2006, z. 96

Czepelak M., *Zasada najściślejszego związku jako reguła kierunkowa prawa prywatnego międzynarodowego*, PPPM 2016, t. 18

Danda C., *The concept of the weaker party in direct actions against the insurer*, IPRax 2023, No. 1

Dayant R., *Glosa do wyroku Cour de cassation z 2.10.1984*, JDI 1985, no. 3

De Boer T.M., *Party Autonomy and its Limitations in the Rome II Regulation*, YPIL 2007, Vol. IX

De Boer T.M., *The purpose of uniform choice-of law rules: the Rome II Regulation*, NILR 2009, Vol. 56, No. 3

De Bruyne J., Vanleenhove C., *The Rise of Self-Driving Cars: Is the Private International Law Framework for non-contractual obligations posing a bump in the road?*, Institute of Advanced Legal Studies 2018, Vol. 5, No. 1

Dias R., *Overriding Mandatory Rules in International Insurance* [w:] M. Wałachowska, M. Fras, P. Marano (red.), *Insurance in Private International Law. Insurance and Reinsurance in Private International Law, Jurisdiction and Applicable Law. AIDA Europe Research Series on Insurance Law and Regulation, Vol. 11*, Cham 2024

Dominelli S., *Direct Actions of 'Injured Parties' in the Brussels Ia Regulation: The Pawel Hofsoe Case of the Court of Justice of the European Union as an expression of legal Pragmatism*, EuLF 2018, No. 2

Dorabialska A., *Ograniczenia wyboru prawa w prawie kolizyjnym*, PS 2018, nr 7-8

Dornis T.W., *"When in Rome, do as the Romans do?" – A Defense of the Lex Domicilii Communis in the Rome- II-Regulation*, EuLF 2007, No. 4

Draguiev D., Calster G. van, *The EU Regulations on Jurisdiction and Applicable Law in Cross-Border Insurance Disputes and Their Interaction* [w:] M. Wałachowska, M. Fras, P. Marano (red.), *Insurance in Private International Law. Insurance and Reinsurance in Private International Law, Jurisdiction and Applicable Law. AIDA Europe Research Series on Insurance Law and Regulation, Vol. 11*, Cham 2024

Dutoit B., Mercier P., *La onzième session de la Conférence de La Haye de droit international privé*, RDIPP 1969, no. 1

Dyrda Ł., *Kilka uwag na temat kolizji rozporządzeń unijnych z konwencjami międzynarodowymi na przykładzie rozporządzenia Rzym II* [w:] E. Figura-Góralczyk, R. Flejszar, B. Gnela, P. Mostowik (red.), *Prawne zagadnienia międzynarodowego obrotu cywilnego i handlowego*, Warszawa 2023

Ehrenzweig A.. *Local and Moral Data in the Conflict of Laws: terra incognita,* Buffalo Law Review 1966, Vol. 16, No. 1

Einhorn T., *American vs. European Private International Law – The Case for a Model Conflict of Laws Act (MCLA)* [w:] K. Boele-Woelki, T. Einhorn, D. Girsberger, S.C. Symeonides (red.), *Convergence and Divergence in Private International Law*, Zürich 2010

Fauvarque-Cosson B., *L'accord procédural à l'épreuve du temps* [w:] *Mélanges en l'honneur de Paul Lagarde ; le droit international privé : esprit et méthodes*, Paris 2005

Fentiman R., *The Significance of Close Connection* [w:] J. Ahern, W. Binchy (red.), *The Rome II Regulation on the Law Applicable to Non-Contractual Obligations. A New International Litigation Regime*, Leiden-Boston 2009

Fischer H., *The Convention on the Law Applicable to Traffic Accidents*, Canadian Yearbook of International Law 1971, Vol. 9

Francescakis Ph., *Quelques précisions sur les « lois d'application immédiate » et leurs rapports avec les règles sur les conflits de lois*, RCDIP 1966, no. 55, s. 1

Francq S., *Le règlement Rome II concernant la loi applicable aux obligations non contractuelles. Entre droit communautaire et droit international privé*, European Journal of Consumer Law 2007/2008, No. 3

Françoise M., *Retour sur la qualification de loi de police d'une loi nationale de transposition et précisions quant au champ d'application matériel du règlement Rome II au regard des directives européennes*, Petites affiches 2019, no. 085, dostęp Lextenso/el.

Fras M., *Kolizyjnoprawna problematyka umów ubezpieczenia komunikacyjnego*, EPS 2007, nr 7

Fras M., *Law Applicable to the Insurance Recourse* [w:] M. Wałachowska, M. Fras, P. Marano (red.), *Insurance in Private International Law. Insurance and Reinsurance in Private International Law, Jurisdiction and Applicable Law. AIDA Europe Research Series on Insurance Law and Regulation, Vol. 11*, Cham 2024

Fras M., *Overriding Mandatory Provisions in Insurance Law and the Conflict-of-laws Rules in the Motor Insurance Directive 2009/103/EC*, Gd. Stud. Pr. 2023, nr 1

Fras M., *Właściwość sądu w zakresie roszczeń z tytułu odpowiedzialności cywilnej za wypadki komunikacyjne Glosa do wyroku Europejskiego Trybunału Sprawiedliwości z dnia 13 grudnia 2007 r. (C — 463/06), FBTO Schadeversekeringen N.V./Jack Odenbreit*, PPPM 2009, t. 4

Fras M., Pacuła K., *Umowa ubezpieczenia obowiązkowego w prawie prywatnym międzynarodowym* [w:] E. Kowalewski, W.W. Mogilski (red.), *System prawny ubezpieczeń obowiązkowych. Przesłanki i kierunki reform*, Toruń 2014

Frąckowiak-Adamska A., *The Application of European Private International Law by National Judges: Challenges and Shortcomings* [w:] J. von Hein, E.-M. Kieninger, G. Rühl (red.), *How European is European Private International Law. Sources, Court Practice, Academic Discourse*, Cambridge 2019

Frąckowiak-Adamska A., Guzewicz, Ł. Petelski A., *Skuteczność stosowania przez sądy polskie unijnych rozporządzeń: nr 44/2001, nr 2201/2003, nr 864/2007 i nr 4/2009*, EPS 2016, nr 10

Fuchs D., *Jak rozporządzenie Bruksela I bis rozstrzyga o jurysdykcji w sporach z międzynarodowej gwarancji ubezpieczeniowej, czyli o pojęciu sprawy ubezpieczeniowej*, PPPM 2020, t. 27

Fuchs D., *Właściwość sądu i właściwość prawa w europejskich ubezpieczeniach gospodarczych*, Pr. As. 2008, nr 2

Futrzyńska-Mielcarzewicz M., Słotwiński S., *The investigation of claims for damage suffered as a result of motor vehicle accidents according to EU and Polish law* [w:] E. Cała-

Wacinkiewicz, K. Flaga-Gieruszyńska, D. Wacinkiewicz (red.), *Obywatel – Państwo – Społeczność Międzynarodowa*, Warszawa 2014

Gabrysiak M., *Uprzedni wybór prawa dla deliktów w prawie prywatnym międzynarodowym na tle rozporządzenia Rzym II*, EPS 2009, nr 4

Garriga G., *Relationships Between "Rome II" and Other International Instruments. A Commentary on Article 28 of the Rome II Regulation*, YPIL 2007, Vol. IX

Garriga Suau G., *Actio Directa in International Jurisdiction and Applicable Law in Private International Law* [w:] M. Wałachowska, M. Fras, P. Marano (red.), *Insurance in Private International Law. Insurance and Reinsurance in Private International Law, Jurisdiction and Applicable Law. AIDA Europe Research Series on Insurance Law and Regulation, Vol. 11*, Cham 2024

Gaudemet-Tallon H., *Glosa do wyroku Cour d'appel w Paryżu z 1.06.1984*, RCDIP 1985, s. 637

Gaudemet-Tallon H., *Glosa do wyroku Cour de cassation z 24.03.1987*, RCDIP 1987, s. 577

Gołaczyński J., Zalisko M., *Jurysdykcja krajowa szczególna w sprawach dotyczących czynu niedozwolonego lub czynu podobnego do czynu niedozwolonego w rozporządzeniu nr 1215/2012*, EPS 2019, nr 4

Gössl S.L., *The public policy exception in the European civil justice system*, EuLF 2016, No. 4

Guinchard E., *Pour une transformation du règlement Rome II sur la loi applicable aux obligations non contractuelles en convention de La Haye*, Petites Affiches 2009, no. 165, dostęp Lextenso/el.

Guinchard E., *Unfinished business: Rome II in practice and the need for a Hague Convention on non-contractual obligations. Brief Reflections on the French Supreme Court's First Decision on Rome II*, EuLR, Vol. 40, No. 1

Hay P., *Contemporary Approaches to Non-Contractual Obligations in Private International Law (Conflict of Laws) and the European Community's "Rome II" Regulation*, ELF 2007, No. 3

Hay P., *European Conflicts Law After the American "Revolution" – Comparative Notes*, University of Illinois Law Review 2015, No. 5

Hein J. von, *Article 4 and Traffic Accidents* [w:] J. Ahern, W. Binchy (red.), *The Rome II Regulation on the Law Applicable to Non-Contractual Obligations. A New International Litigation Regime*, Leiden-Boston 2009

Hein J. von, *Of Older Siblings and Distant Cousins: The Contribution of the Rome II Regulation to the Communitarisation of Private International Law*, RabelsZ 2009, Vol. 73, No. 3

Hein J. von, *Something Old and Something Borrowed, but Nothing New? Rome II and the European Choice-of-law Evolution*, Tul. L. Rev. 2007, Vol. 82

Hein J. von, *The role of the HCCH in shaping private international law* [w:] T. John, R. Gulati, B. Koehler (red.), *The Elgar Companion to the Hague Conference on Private International Law*, Cheltenham-Northampton 2020

Heiss H., *Insurance Contracts in Rome I: Another Recent Failure of the European Legislature*, YPIL 2008, Vol. 10

Hellner M., *The Application of European Private International Law by National Judges: Making the Job Easier* [w:] J. von Hein, E.-M. Kieninger, G. Rühl (red.), *How European is European Private International Law. Sources, Court Practice, Academic Discourse*, Cambridge 2019

Hellner M., *The Relationship between the Rome II Regulation and the 1973 Hague Convention*, Oslo Law Review 2019, Vol. 6, No. 1

Hellner M., *Tort: Applicable Law* [w:] P. Beaumont, J. Holliday, *A Guide to Global Private International Law*, Oxford 2022

Hess B., *Towards a Uniform Concept of Habitual Residence in European Procedural and Private International Law?*, Polski Proces Cywilny 2021, vol. 4

Hill Kay H., *Conflict of Laws: Foreign Law as Datum,* California Law Review 1965, Vol. 53, No. 1

Hohloch G., *Place of Injury, Habitual Residence, Closer Connections and Substantive Scope – the Basic Principles*, YPIL 2007, Vol. IX

Huber P., Illmer M., *International Product Liability. A Commentary on Article 5 of The Rome II Regulation*, YPIL 2007, Vol. 9

Jacquemin Z., *La perte d'un être cher fait son entrée dans le droit allemand*, Revue des contrats 2018, no. 2

Jagielska M., *Prawo właściwe dla wypadków drogowych – rozporządzenie Rzym II a konwencja haska o prawie właściwym dla wypadków drogowych* [w:] A. Dańko-Roesler, A. Oleszko, R. Pastuszko (red.), *Rozprawy z prawa prywatnego oraz notarialnego: księga pamiątkowa dedykowana Profesorowi Maksymilianowi Pazdanowi*, Warszawa 2014

Juenger F.K., *Forum Shopping, Domestic and International*, Tul. L. Rev. 1988-1989, Vol. 63, No. 3

Kadner Graziano T., *50 Years of the 1971 Hague Traffic Accident Convention – Time to Say Goodbye*, YPIL 2021/2022, Vol. 23

Kadner Graziano T., *Freedom to Choose the Applicable Law in Tort – Articles 14 and 4(3) of the Rome II Regulation* [w:] J. Ahern, W. Binchy (red.), *The Rome II Regulation on the Law Applicable to Non-Contractual Obligations. A New International Litigation Regime*, Leiden-Boston 2009

Kadner Graziano T., *La Coordination des Règlements Européens et des Conventions Internationales en Matière de Droit International Privé*, Swiss Review of International and European Law 2006, Vol. 16, No. 3

Kadner Graziano T., *Le nouveau droit international privé communautaire en matière de responsabilité extracontractuelle*, RCDIP 2008, s. 445, dostęp Dalloz/el.

Kadner Graziano T., *Short Limitation Periods In Cross-Border Liability Cases. No solution yet (de lege lata) but five options for action (de lege ferenda). Reflections following the ECJ judgment in the case da Silva Martins v. Dekra Claims of 31 January 2019*, YPIL 2020/2021, Vol. XX

Kadner Graziano T., *The law applicable to tort claims brought by secondary victims : the Florin Lazar v. Allianz SPA and Germanwings cases*, YPIL 2015/2016, Vol. XVII

Kadner Graziano T., *The Rome II Regulation and the Hague Conventions on Traffic Accidents and Product Liability – Interaction, conflicts and future perspectives*, NIPR 2008, No. 4

Kamarad E., *Wpływ Traktatu Lizbońskiego na unijne prawo prywatne międzynarodowe*, Politeja 2018, vol. 15, no. 3

Kegel G., *Paternal Home and Dream Home: Traditional Conflict of Laws & the American Reformers*, Am.J.Comp.L. 1979, Vol. 27, No. 4

Koch B.A., *Product liability for autonomous vehicles*, Wiad. Ubezp. 2019, no. 4

Korkmaz E., *Growing Convergence, Continuing Divergence: Comparative Remarks on the American and European Private International Law of Torts*, Comparative Law Review 2022, Vol. 22

Kowalczyk W., *Przepisy wymuszające swoje zastosowanie w zobowiązaniach umownych – przykład rozwiązań francuskiego prawa prywatnego międzynarodowego*, PS 2014, nr 4

Kowalewski E., *Problematyka kolizyjnego prawa ubezpieczeniowego*, PIP 2005, z. 2

Kowalewski E., Bzdyń A., *Prawo właściwe dla umów ubezpieczenia w świetle prawa polskiego na tle regulacji europejskich*, Wiad. Ubezp. 2012, no. 1

Kozirys Ph., *Rome II: Tort Conflicts on the Right Track! A Postscript to Symeon Symeonides' "Missed Opportunity"*, Am.J.Comp.L. 2008, Vol. 56, No. 2

Kozłowski J., *Akt w sprawie sztucznej inteligencji w praktyce – charakterystyka unijnej regulacji opartej na ryzyku*, EPS 2024, nr 12

Kramer X.E., *The Rome II Regulation on the law applicable to non-contractual obligations: the European private international law tradition continued*, NIPR 2008, No. 4, ss. 414-424

Krvavac M., *The Hague Convention on the Law Applicable to traffic accident and Rome II Regulation*, Zbornik radova Pravnog fakulteta Nis 2018, No. 57

Krvavac M., *Tortious Liability and Conflict of Laws*, Acta Universitatis Danubius. Juridica 2010, No. 2

Krzymuski M., *Wybór prawa właściwego dla pozaumownej odpowiedzialności cywilnej wynikającej z wypadków drogowych* [w:] M. Krzymuski, M. Margoński (red.), *Znad granicy ponad granicami. Księga Dedykowana Profesorowi Dieterowi Martiny*, Warszawa 2014

Kuipers J.-J., *The European Union and the Hague Conference on Private International Law – Forced Marriage or Fortunate Partnership?* [w:] H. de Waele, J.-J. Kuipers (red.), *The European Union's Emerging International Identity. Views from the Global Arena*, Leiden-Boston 2013

Kuratowski R, *Torts in Private International Law*, The International Law Quarterly 1947, Vol. 1, No. 2

Lagarde P., *Glosa do wyroku Cour de cassation z 2.10.1984*, RCDIP 1986, s. 61

Lagarde P., *Glosa do wyroku Cour de cassation z 6.04.1994*, RCDIP 1994, s. 650

Lein E., *The New Rome I/Rome II/Brussels I Synergy*, YPIL 2008, Vol. 10

Légier G., *Glosa do wyroku Cour de cassation z 4.04.1991*, JDI 1991, no. 4

Légier G., *Glosa do wyroku Cour de cassation z 15.05.1994*, JDI 1995, no. 1

Lépine N., *Examen critique du système de la loi applicable en matière d'accidents de la circulation routière, selon la Convention de La Haye de Droit international privé de 1968*, Canadian Bar Review 1969, Vol. XLVII

Lima Pinheiro L. de, *Choice of Law on Non-Contractual Obligations between Communitarization and Globalization – A first assessment of EC Regulation Rome II*, RDIPP 2008, no. 1

Lincari F.-X., *La compatibilité de principe des punitive damages avec l'ordre public international : une décision en trompe-l'oeil de la Cour de cassation ?*, Recueil Dalloz 2011, dostęp Dalloz/el

Lipstein K., *One hundred years of Hague Conferences on Private International Law*, ICLQ 1993, Vol. 42, No. 3

Lis E., *Reguły interpretacyjne w świetle konwencji o prawie traktatów* [w:] L. Leszczyński (red.), *Wykładnia Prawa. Odrębności w wybranych gałęziach prawa*, Lublin 2006

Loon J.H.A. van, *Embracing Diversity – The Role of the Hague Conference in the Creation of Universal Instruments* [w:] V. Ruiz Abou-Nigm, M.B. Noodt Taquela (red.), *Diversity and Integration in Private International Law*, Edinburgh 2019

Loon J.H.A. van, *The Hague Conference on Private International Law: An Introduction* [w:] P.J. van Krieken, D. McKay, *The Hague: Legal Capital of the World*, The Hague 2005

Loon J.H.A. van, *The Hague Conventions on Private International Law* [w:] F.G. Jacobs, S. Roberts (red.), *The effect of treaties in domestic law. United Kingdom National Committee of Comparative Law*, Vol. 7, London 1987

Loussouarn Y., *La convention de La Haye sur la loi applicable en matière d'accidents de la circulation routière*, JDI 1969, no. 1

Ludwichowska K., *Problematyka kolizyjna roszczeń odszkodowawczych poszkodowanego w wypadku samochodowym*, PPPM 2008, t. 3

Malatesta A., *The Law Applicable to Traffic Accidents* [w:] A. Malatesta (red.), *The Unification of Choice of Law Rules on Torts and Other Non-Contractual Obligations in Europe*, Padova 2006

Margoński M., *Między Rzymem a Hagą: prawo właściwe dla roszczeń z wypadków komunikacyjnych – uwagi do glosa do wyroku Sądu Rejonowego w Strzelcach Opolskich z 12.02.2013 r. (I C 393/10)*, Glosa 2014, nr 4

Margoński M., *Ustalanie treści obcego (czeskiego) prawa w sprawie o wyrównanie szkody doznanej w wypadku komunikacyjnym*, Glosa 2013, nr 3

Martinek M.G., *Look Back before You Leap – Fateful Tendencies of Materialization and of Parallelism in Modern Private International Law Theory*, Journal of South African Law 2007, No. 2

Mataczyński M., *Przepisy wymuszające swoje zastosowanie – wybrane zagadnienia*, PPPM 2016, t. 18

Mączyński A., *Ustawowe odesłania do umów międzynarodowych i rozporządzeń unijnych dotyczących prawa prywatnego międzynarodowego* [w:] J. Gołaczyński, P. Machnikowski (red.), *Współczesne problemy prawa prywatnego. Księga pamiątkowa ku czci Profesora Edwarda Gniewka*, Warszawa 2010

Maśniak D., *Właściwość prawa do dochodzenia roszczeń ubezpieczeniowych przez ofiary wypadków drogowych*, Pr. As. 2005, nr 4

Melcher M., *Substantive EU Regulations as Overriding Mandatory Rules?*, ELTE Law Journal 2020, No. 1

Michaels R., *The New European Choice-of-law Revolution*, Tul. L. Rev. 2008, Vol. 82, No. 5

Michaels R., Ruiz Abou-Nigm V., Loon H. van, *Introduction* [w:] R. Michaels, V. Ruiz Abou-Nigm, H. van Loon (red.), *The Private Side of Transforming our World UN Sustainable Development Goals 2030 and the Role of Private International Law*, Cambridge 2021

Mills A., *The Application of Multiple Laws Under the Rome II Regulation* [w:] J. Ahern, W. Binchy (red.), *The Rome II Regulation on the Law Applicable to Non-Contractual Obligations. A New International Litigation Regime*, Leiden-Boston 2009

Mills A., *The Dimensions of Public Policy in Private International Law*, JPIL 2008, Vol. 4, No. 2

Morris J.H.C., *The Proper Law of a Tort*, HLRev. 1951, Vol. 64, No. 6

Mostowik P., *Międzynarodowe prawo prywatne i postępowanie cywilne w dekadę po wejściu w życie Traktatu Amsterdamskiego*, PS 2010, nr 2

Mudrić M.M., *Semi-Automated and Automated Vehicles, Insurance, and Private International Law* [w:] M. Wałachowska, M. Fras, P. Marano (red.), *Insurance in Private International Law. Insurance and Reinsurance in Private International Law, Jurisdiction and Applicable Law. AIDA Europe Research Series on Insurance Law and Regulation, Vol. 11*, Cham 2024

Murphy K., *The Traditional View of Public Policy and Ordre Public in Private International Law,* The Georgia Journal of International and Comparative Law 1981, Vol. 11, No. 3

Nadelmann K.H., *Impressionism and Unification of Law: The EEC Draft Convention on the Law Applicable to Contractual and Non-Contractual Obligations*, Am.J.Comp.L. 1976, Vol. 24, No. 1

Nagy C.I., *Recognition and enforcement of US judgments involving punitive damages in continental Europe*, NIPR 2012, Vol. 30, No. 1

Nagy C.I., *The Rome II Regulation and Traffic Accidents: Uniform Conflict Rules with some Room for Forum Shopping – How so?*, JPIL 2010, Vol. 6, No. 1

Newman K., *Commission II. The law applicable to traffic accidents* [w:] The Eleventh Session of the Hague Conference of Private International Law, ICLQ 1969, Vol. 18, No. 3

North P.M., *Hague Conventions and the Reform of English Conflict of Laws*, Dalhousie Law Journal 1981, Vol. 6, No. 3

Nowak F., *Znaczenie bilateralnych konwencji międzynarodowych w polskim systemie źródeł prawa prywatnego międzynarodowego*, Monitor Prawniczy 2025, nr 2, dostęp Legalis/el.

Orlicka J., *Reprezentant do spraw roszczeń w świetle polskich przepisów implementujących IV dyrektywę w sprawie ubezpieczeń komunikacyjnych*, Zeszyty Prawnicze UKSW 2004, vol. 4, no. 2

Orlicki M., *Problematyka odpowiedzialności organu odszkodowawczego*, Zeszyty Prawnicze UKSW 2004, vol. 4, no. 2

Oster J., *Public Policy and Human Rights*, JPIL 2015, Vol. 11, No. 3

Pacuła K., *Is an Eu Member state a weaker party in the context of the rules of jurisdiction in direct actions against insurers? Comments on the request for a preliminary ruling in the case Mutua Madrileña Automovilista, C-536/23*, Wiad. Ubezp. 2024, no. 1

Pacuła K., *Kwalifikacja w prawie prywatnym międzynarodowym Unii Europejskiej. Od kwalifikacji autonomicznej ku… kwalifikacji według kolizyjnej legis fori?,* PPPM 2019, t. 25

Pacuła K., *Odpowiedzialność za szkody wyrządzone przy wykonywaniu władzy publicznej w ustawie o prawie prywatnym międzynarodowym z 2011 roku*, PPPM 2013, t. 13

Pacuła K., *O „zakresie przedmiotowym" i „zakresie sytuacyjnym" konwencyjnych norm kolizyjnych Rozważania na tle art. 35 umowy polsko-ukraińskiej z 1993 r.*, PPPM 2023, t. 32

Pacuła K., *Przepisy wymuszające swoje zastosowanie jako instrument ochrony „strony słabszej" umowy ubezpieczenia*, PPPM 2014, t. 15

Pacuła K., *Roszczenie bezpośrednie poszkodowanego przeciwko ubezpieczycielowi (actio directa) w prawie prywatnym międzynarodowym*, Zeszyty Naukowe Instytutu Administracji AJD w Częstochowie „Gubernaculum et Administratio" 2015, nr 1

Pacuła K., *Wybór prawa a ochrona osób trzecich na tle rozporządzenia o prawie właściwym dla zobowiązań pozaumownych (Rzym II)* [w:] A. Kozioł, P. Twardoch (red.), *Ochrona osób trzecich w prawie prywatnym międzynarodowym*, Warszawa 2016

Pailler L., *Note sur l'arrêt dans l'affaire C-149/18 (da Silva Martins)*, JDI 2019, no. 3

Pajor T., *Uwagi o odszkodowawczej odpowiedzialności państwa za działania władcze w międzynarodowym obrocie prawnym* [w:] J. Gudowski, K. Weitz (red.), *Aurea praxis aurea theoria. Księga pamiątkowa ku czci Profesora Tadeusza Erecińskiego, t. 1*, Warszawa 2011

Papettas J., *Direct Actions against Insurers of Intra-Community Cross-Border Traffic Accidents: Rome II and the Motor Insurance Directives*, JPIL 2012, Vol. 8, No. 2

Pataut E., *De Bruxelles à La Haye, Droit international privé communautaire et Droit international conventionnel* [w:] *Mélanges en l'honneur de Paul Lagarde ; le droit international privé : esprit et méthodes*, Paris 2005

Pataut E., *De la compétence internationale pour connaître de l'action directe de la victime contre l'assureur*, RCDIP 2009, s. 360

Patti F.P., *The European Road to Autonomous Vehicles*, Fordham International Law Journal 2019, Vol. 43, No. 1

Pauknerova M., *EU Regulations and International Conventions – Shifts in Time* [w:] J. Forner Delaygua, C. González Beilfuss, R. Viñas Farré (red.), *Entre Bruselas y La Haya. Estudios sobre la unificación internacional y regional del Derecho internacional privado. Liber Amicorum Alegría Borrás*, Madrid 2013

Paulino Pereira F., *Les ponts entre la Conférence de La Haye de droit international privé et les instruments conclus dans le cadre de l'Union européenne*, [w:] J. Forner Delaygua, C. González Beilfuss, R. Viñas Farré (red.), *Entre Bruselas y La Haya. Estudios sobre la unificación internacional y regional del Derecho internacional privado. Liber Amicorum Alegría Borrás*, Madrid 2013

Pazdan J., *Rozporządzenie Rzym II — nowe wspólnotowe unormowanie właściwości prawa dla zobowiązań pozaumownych*, PPPM 2009, t. 4

Pazdan J., Zachariasiewicz M.-A., Pazdan M., Świerczyński M., Zachariasiewicz M., Kurowski W., Pacuła K., *Uwagi o uregulowaniach rozporządzenia Rzym II i ich stosowaniu na tle doświadczeń polskiej judykatury*, PPPM 2015, t. 16

Pazdan M., *Nowa krajowa regulacja prawa prywatnego międzynarodowego w Polsce*, PPPM 2011, t. 8

Pazdan M., *Zbieg odpowiedzialności cywilnej ex contractu i ex delicto w prawie prywatnym międzynarodowym* [w:] J. Błeszyński, J. Rajski (red.), *Rozprawy z prawa cywilnego. Księga ku czci Witolda Czachórskiego*, Warszawa 1985

Pazdan M., Jagielska M., Kurowski W., Świerczyński M., Zachariasiewicz M.-A., Zachariasiewicz M., Żarnowiec Ł., *W odpowiedzi na ankietę skierowaną do państw*

członkowskich Unii, dotyczącą stosowania Rozporządzenia nr 864/2007 o prawie właściwym dla zobowiązań pozaumownych (Rzym II), PPPM 2013, t. 12

Pelichet M., *Glosa do wyroku Cour d'appel w Paryżu z 24.06.1981*, RCDIP 1982, s. 691

Pilich M., *Dopuszczalność „milczącej" zgody na wybór statutu kontraktowego w toku procesu. Glosa do wyroku Sądu Apelacyjnego w Poznaniu z 24 stycznia 2006 roku, I ACa 795/05*, St. Iur. 2008, nr 49

Pilich M., *Europeizacja prawa prywatnego międzynarodowego: cel, ograniczenia, wyzwania*, PPPM 2013, t. 12

Pilich M., *Łączniki personalne osób fizycznych w prawie prywatnym międzynarodowym (zagadnienia wybrane)*, PPPM 2016, t. 19

Pilch M., *Prawo właściwe dla zadośćuczynienia za śmierć osoby bliskiej w unijnym prawie kolizyjnym - wprowadzenie i wyrok Trybunału Sprawiedliwości z 10 grudnia 2015 r., C-350/14, Florin Lazar v. Allianz SpA*, EPS 2021, nr 4

Pilich M., *Statut umów ubezpieczenia według rozporządzenia Rzym I* [w:] P. Grzegorczyk, K. Weitz (red.), *Europejskie prawo procesowe cywilne i kolizyjne*, Warszawa 2012

Poczobut J., *Interes w prawie prywatnym międzynarodowym. Zagadnienia węzłowe*, PPPM 2019, t. 24

Poesen M., *Private International Law and Artificial Intelligence: An EU Perspective*, European Review of Private Law 2023, Vol. 31, No. 2-3

Requejo Isidro M., *Punitive Damages From a Private International Law Perspective* [w:] H. Koziol, V. Wilcox, (red.), *Punitive Damages: Common Law and Civil Law Perspectives*, Wien 2009

Robaczyński W., *Odpowiedzialność za szkody wyrządzone przez pojazdy autonomiczne*, Forum Prawnicze 2022, vol. 69, no. 1

Rodziewicz P., *Niejednoznaczne podstawy stosowania przepisów wymuszających swoje zastosowanie (przepisów koniecznego zastosowania)*, PPPM 2019, t. 24

Rushworth A., *Remedies and the Rome II Regulation* [w:] J. Ahern, W. Binchy (red.), *The Rome II Regulation on the Law Applicable to Non-Contractual Obligations. A New International Litigation Regime*, Leiden-Boston 2009

Rühl G., Hein J. von, *Towards a European Code on Private International Law?*, RabelsZ 2015, Vol. 79, No. 4

T.M.C. Asser Instituut, *The Influence of the Hague Conference on Private International Law. Selected Essays to Celebrate the 100th Anniversary of the Hague Conference on Private International Law*, NILR 1993, Vol. XL, No. 1

Trocha B., *Prawo właściwe dla zobowiązań pozaumownych w kontekście roszczeń osób pośrednio poszkodowanych. Glosa do wyroku TS z dnia 10 grudnia 2015 r.*, C- 350/14, dostęp LEX/el.

Saggerson A,, *All Change for Rome II. Assessment of Damages for Overseas Accidents*, International Travel Law Journal 2008, No. 4

Scott A., *The Scope of "Non-Contractual Obligations"* [w:] J. Ahern, W. Binchy (red.), *The Rome II Regulation on the Law Applicable to Non-Contractual Obligations. A New International Litigation Regime*, Leiden-Boston 2009

Sokołowski M., *Współczesne koncepcje amerykańskie w dziedzinie wyboru prawa właściwego na przykładzie zobowiązań deliktowych (przegląd doktryny i orzecznictwa)*, RPEiS 1980, z. 3

Sołtysiński S., *Lex maximi in hac causa momenti: oczekiwana rewolucja czy niepożądany przyczynek w teorii prawa kolizyjnego?*, RPEiS 1974, z. 3

Sośniak M., *Lex loci delicti commissi w prawie międzynarodowym prywatnym*, St. Cyw. 1963, t. IV

Stone P., *Product Liability under the Rome II Regulation*, [w:] J. Ahern, W. Binchy (red.), *The Rome II Regulation on the Law Applicable to Non-Contractual Obligations. A New International Litigation Regime*, Leiden-Boston 2009

Stone P., *The Rome II Proposal on the Law Applicable to Non-Contractual Obligations*, ELF 2004, No. 4

Stone P., *The Rome II Regulation on choice of law in tort*, Ankara Law Review 2007, Vol. 4, No. 2

Struycken A.V.M., *Interpretation of Private Law Treaties: Introductory Remarks*, [w:] W.P. Heere (red.), *International Law and The Hague's 750th Anniversary*, The Hague 1999

Symeonides S.C., *Material Justice and Conflicts Justice in Choice of Law* [w:] P. Borchers, J. Zekoll (red.), *Conflict of Laws for the Third Millennium: Essays in Honor of Friedrich K. Juenger*, Ardsley 2001

Symeonides S.C., *Party Autonomy in Rome I and II: A Comparative Perspective* [w:] K. Boele-Woelki, T. Einhorn, D. Girsberger, S.C. Symeonides (red.), *Convergence and Divergence in Private International Law*, Zürich 2010

Symeonides S.C*., Rome II and Tort Conflicts: A Missed Opportunity*, Am.J.Comp.L. 2008, Vol. 56, No. 1

Szabo S., *Brief Summary of the Evolution of the EU Regulation on Private International Law*, Iustum Aequum Salutare 2011, Vol. 7, No. 2

Szostek D., Świerczyński M., *Wpływ nowych technologii na prawo prywatne międzynarodowe* [w:] P. Kostański, P. Podrecki, T. Targosz (red.), *Experientia docet. Księga jubileuszowa ofiarowana Pani Profesor Elżbiecie Traple*, Warszawa 2017, dostęp LEX/el.

Szpunar M., *Droit international privé de l'Union : cohérence des champs d'application et/ou des solutions ?*, RCDIP 2018, s. 573, dostęp Dalloz/el.

Szpunar M., *Wykładnia autonomiczna europejskiego prawa prywatnego międzynarodowego* [w:] M. Jagielska, E. Rott-Pietrzyk, M. Szpunar (red.), *Rozprawy z prawa prywatnego: księga jubileuszowa dedykowana Profesorowi Wojciechowi Popiołkowi*, Warszawa 2017

Szpunar M., Pacuła K., *Pojęcie „poszkodowanego" na tle norm rozporządzenia 1215/2012 (Bruksela I bis) określających jurysdykcję w sprawach dotyczących ubezpieczenia* [w:] E. Bagińska, W.W. Mogilski, M. Wałachowska (red.), *O dobre prawo dla ubezpieczeń. Księga jubileuszowa Profesora Eugeniusza Kowalewskiego*, Toruń 2019

Szypniewski M., *Dopuszczalność wyboru prawa właściwego dla stosunku pracy z obywatelem Ukrainy*, EPS 2019, nr 3

Świerczyński M., *Delikty „elektroniczne" w świetle rozporządzenia Rzym II*, PPPM 2008, t. 3

Świerczyński M., *Sztuczna inteligencja w prawie prywatnym międzynarodowym — wstępne rozważania*, PPPM 2019, t. 25

Świerczyński M., Żarnowiec Ł., *Prawo właściwe dla odpowiedzialności za szkodę spowodowaną przez wypadki drogowe z udziałem autonomicznych pojazdów*, Zeszyty Prawnicze 2019, vol. 19, no. 2

Vanleenhove C., *The Current European Perspective on the Exequatur of U.S. Punitive Damages: Opening the Gate but Keeping a Guard*, Polish Yearbook of International Law 2015, Vol. 35

Vonken P., *Justice in international tort law. Evaluation of the Hague Traffic Accidents Convention from a methodological perspective* [w:] R.-N. Schütz, D. Breillat, A. Giudicelli (red.), *Aspects nouveaux du droit de la responsabilité aux Pays-Bas et en France. Journées d'études des 22 et 23 mai 2003 à Poitiers*, Paris 2005

Vyshka K., *Direct Actions Against Insurers in Cross-Border Traffic Accidents in an Europeanised Private International Law – What Protection for the Injured Parties?*, Pravni vjesnik 2020, Vol. 36, No. 3-4

Wallis D., *Introduction: Rome II – A Parliamentary Tale* [w:] J. Ahern, W. Binchy (red.), *The Rome II Regulation on the Law Applicable to Non-Contractual Obligations. A New International Litigation Regime*, Leiden-Boston 2009

Wałachowska M., *Prawo właściwe dla roszczeń osób pośrednio poszkodowanych*, Gd. Stud. Pr. 2022, nr 1

Wałachowska M., *Wybór prawa właściwego a interesy osób trzecich* [w:] M. Krzymuski, M. Margoński (red.), M. Krzymuski, M. Margoński (red.), *Znad granicy ponad granicami. Księga Dedykowana Profesorowi Dieterowi Martiny*, Warszawa 2014

Wałachowska M., Dikovska I., *Compulsory Insurance and the Applicable Law* [w:] M. Wałachowska, M. Fras, P. Marano (red.), *Insurance in Private International Law. Insurance and Reinsurance in Private International Law, Jurisdiction and Applicable Law. AIDA Europe Research Series on Insurance Law and Regulation, Vol. 11*, Cham 2024

Wałachowska M., Wasielewicz A., *Constitutional right to damages in cross-border cases* [w:] M. Löhnig, M. Serowaniec, J. Wantoch-Rekowski, A. Moszyńska (red.), *Poland in good*

constitution? Contemporary issues of constitutional law in Poland in the European context, Legal Area Studies, Vol. 5, Vienna 2023

Wasielewicz A., *Przepisy wymuszające oraz normy kolizyjne w dyrektywie ubezpieczeniowej 2009/103/WE — glosa do wyroku TSUE z 31.01.2019 r. w sprawie Agostinho da Silva Martins (C-149/18)*, Przegląd Ustawodawstwa Gospodarczego 2022, nr 8

Weintraub R.J., *The Choice-of-Law Rules of the European Community Regulation on the Law Applicable to Non-Contractual Obligations: Simple and Predictable, Consequences-Based, or Neither?*, Texas International Law Journal 2008, Vol. 43

Wesołowski K., *Stosowanie przepisów prawa unijnego dotyczących jurysdykcji i wykonywania wyroków zagranicznych do spraw wynikających z konwencji szczególnej – CMR – glosa do wyroku TS z 4.05.2010 r. w sprawie C-533/08 TNT Express Nederland BV v. AXA Versicherung AG*, EPS 2011, nr 7

West Janke B., Licari F.-X., *Enforcing Punitive Damage Awards in France after Fountaine Pajot*, The American Journal of Comparative Law Vol. 60, No. 3

Whytock Ch.A., *Politics and private international law* [w:] L. Carballo Piñeiro, X.E. Kramer (red.), *Research methods in private international law: a handbook on regulation, research and teaching*, Cheltenham-Northampton 2024

Wichtowski M., *Wybrane aspekty praktycznej ochrony konsumenta w świetle Systemu Zielonej Karty oraz Czwartej i Piątej Dyrektywy Komunikacyjnej*, Pr. As. 2007, nr 4

Zachariasiewicz M., *Klauzula porządku publicznego a uznawanie zagranicznych orzeczeń, których przedmiotem jest uznanie wyroku lub stwierdzenie jego wykonalności*, PPPM 2019, t. 24

Zachariasiewicz M.-A., *Dalsze losy „rewolucji" w prawie prywatnym międzynarodowym USA*, [w:] A. Mączyński, M. Pazdan, A. Szpunar (red.), *Rozprawy z polskiego i europejskiego prawa prywatnego. Księga pamiątkowa ofiarowana Profesorowi Józefowi Skąpskiemu*, Kraków 1994

Zachariasiewicz M.-A., *O potrzebie wskazania w nowej ustawie o prawie prywatnym międzynarodowym podstawy stosowania przepisów wymuszających swoje zastosowanie*, PPPM 2010, t. 7

Zachariasiewicz M.-A., *Wpływ nowych tendencji amerykańskiego prawa kolizyjnego na rozwój prawa prywatnego międzynarodowego w Europie*, St. Iur. Sil. 1979, t. V

Zhang M., *Party Autonomy in Non-Contractual Obligations: Rome II and Its Impacts on Choice of Law*, Seton Hall Law Review 2009, Vol. 39

Żarnowiec Ł., *Prawo właściwe dla odpowiedzialności za szkodę wyrządzoną przez produkt niebezpieczny w świetle przepisów rozporządzenia Rzym II*, PPPM 2009, t. 5

Żarnowiec Ł., *Prawo właściwe dla subrogacji w przepisach rozporządzenia „Rzym II"*, EPS 2014, nr 7

Żarnowiec Ł., *The Assessment of the nature of national law provisions which set the rules for the compensation for harm caused by the death of the closest person in the light of art. 16 of the Rome II Regulation – comments in the context of a preliminary question submitted to the Court of Justice of the EU following the decision of the Bulgarian Supreme Court of Cassation of February 7, 2023 (case number C-86/23, HUK-COBURG-Allgemeine Versicherung AG)*, Wiad. Ubezp. 2024, no. 1

Żarnowiec Ł., *Wpływ przepisów wymuszających swoje zastosowanie na rozstrzyganie spraw spadkowych pod rządami rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) Nr 650/2012*, PPPM 2019, t. 25

Raporty, opracowania, dokumenty, memoranda, protokoły, sprawozdania

Conférence de la Haye de droit international privé, *Actes et documents de la Onzième session 7 au 26 octobre 1968, t. III, Accidents de la circulation routière*, La Haye 1970

Conférence de la Haye de droit international privé, *Actes et documents de la Douzième session 2 au 21 octobre 1972, t. III, Responsabilité du fait des produits*, La Haye 1974

Council of Bureaux, *Agreement between Compensation Bodies and Guarantee Funds adopted on 29 April 2002*

Council of Bureaux*, Explanatory Memorandum to the Agreement between Compensation Bodies and Guarantee Funds (2002)*

Council of Bureaux, *Explanatory Memorandum to the Internal Regulations (Issued 2003 – Latest Update in 2025)*

Council of Bureaux, *Internal Regulations adopted by the General Assembly in Crete on 30 May 2002 and revised in Lisbon on 29 May 2008, in Istanbul on 23 May 2013, in Tallinn on 2 June 2016, in Helsinki on 8 June 2017, in Marrakesh on 14 June 2019, in Brussels on 24 September 2020, in Belgrade on 3 June 2022, in Ostend on 7 June 2023, and in London on 7 June 2024*

Demolin, Brulard & Barthelemy, *Compensation of Victims of Cross-Border Road Traffic Accidents in the EU: Comparison of National Practices, Analysis of Problems and Evaluation of Options for Improving the Position of Cross-Border Victims (Report)*, Brussels 2007

European Commission, *Amended Proposal for a European Parliament and Council Regulation on the Law Applicable To Non-Contractual Obligations ("Rome II"*), COM(2006) 83 final (Dz. Urz. UE C 67 z 2006 r.)

European Commission, *Commission Staff Working Document Accompanying the document – Report From the Commission to the European Parliament, the Council and the European Economic And Social Committee on the Application of Regulation (EC) No 864/2007 on the Law Applicable to Non Contractual Obligations (Rome II Regulation)*, SWD(2025) 9 final

European Commission, *Communication from the Commission to the European Parliament, the Council, the European Economic and Social Committee and the Committee of the Regions, The EU Justice Agenda for 2020 - Strengthening Trust, Mobility and Growth within the Union*, COM(2014) 0144 final

European Commission, *Final Report of the Commission Expert Group on European Insurance Contract Law*, Brussels 2014

European Commission, *Proposal for a Regulation of the European Parliament and the Council on the Law Applicable to Non-Contractual Obligations*, COM(2003) 427 (Dz. Urz. UE C 96 z 2004 r.)

European Commission, *Report From the Commission to the European Parliament, the Council and the European Economic And Social Committee on the Application of Regulation (EC) No 864/2007 on the Law Applicable to Non Contractual Obligations (Rome II Regulation)*, COM(2025) 20 final

European Parliament, *Limitation periods for road traffic accidents, European Added Value Assessment* with Annex: J. Papettas, M. Bona, *EU Harmonisation of Limitation Periods for Claims Arising out of Cross-Border Road Traffic Accidents*, Brussels 2016

European Parliament, *Report on the proposal for a Regulation of the European Parliament and of the Council on the Law Applicable to Non-Contractual Obligations ("Rome II")*, A6-0211/2005 final (Dz. Urz. UE C 157 E z 2006 r.)

European Parliament, *Resolution of 16 February 2017 with recommendations to the Commission on Civil Law Rules on Robotics* (2015/2103(INL))

European Parliament, *Resolution of 4 July 2017 with recommendations to the Commission on limitation periods for traffic accidents* (2015/2087(INL)) with Annex: *Recommendations for a directive of the European Parliament and the Council of on Common Limitation Periods for Cross Border Road Traffic Accidents*

Institute of International Law, *Resolution of 11 September 1969, Delictual Obligations in Private International Law*, Edinburgh 1969

Kadner Graziano T., *Cross-border traffic accidents in the EU – the potential impact of driverless cars. Study for the JURI Committee*, Brussels 2016

Lein E., Migliorini S., Bonzé C. (red.), *British Institute of International and Comparative Law (BIICL). Study on the Rome II Regulation (EC) 864/2007 on the law applicable to non contractual obligations*, London 2021

Papettas P., *Choice of Law for Cross Border Road Traffic Accidents*, Brussels 2012

Staudinger A., *The problem of under compensation of victims of cross-border road traffic accidents in the EU*, Brussels 2012

Study Group on a European Civil Code and the Research Group on EC Private Law (Acquis Group)*, Principles, Definitions and Model Rules of European Private Law. Draft Common Frame of Reference*, Monachium 2009

Źródła internetowe

Dickinson A., *Rome-ing Instinct?*, ConflictofLaws.net, 8.11.2010, https://conflictoflaws.net/2010/rome-ing-instinct/ (dostęp: 14.04.2025)

European Group on Tort Law, *Principles of European Tort Law*: http://www.egtl.org/petl.html (dostęp: 14.04.2025)

European Parliament, *AI liability directive. Legislative Train Schedule*, https://www.europarl.europa.eu/legislative-train/theme-a-europe-fit-for-the-digital-age/file-ai-liability-directive?p3373 (dostęp: 14.04.2025)

European Parliament, *Common limitation periods for cross-border road traffic accidents. Legislative Train Schedule*, https://www.europarl.europa.eu/legislative-train/theme-area-of-justice-and-fundamental-rights/file-limitation-periods-for-traffic-accidents (dostęp: 14.04.2025)

European Parliament, *Fact Sheets on the European Union. Judicial cooperation in civil matters*, https://www.europarl.europa.eu/factsheets/en/sheet/154/judicial-cooperation-in-civil-matters (dostęp: 14.04.2025)

Lista państw członkowskich Haskiej Konferencji Prawa Prywatnego Międzynarodowego: https://www.hcch.net/en/states/hcch-members (dostęp: 14.04.2025)

Lista państw członkowskich Systemu Zielonej Karty: https://www.cobx.org/article/4130/green-card-system-final#members (dostęp: 14.04.2025)

Lista państw sygnatariuszy konw. haskiej z 1971 r. wraz z datami ich przystąpienia i wejścia w życie konwencji: https://www.hcch.net/en/instruments/conventions/status-table/?cid=81 (dostęp: 14.04.2025)

Lista państw sygnatariuszy konw. haskiej z 1973 r. wraz z datami ich przystąpienia i wejścia w życie konwencji: https://www.hcch.net/en/instruments/conventions/status-table/?cid=84 (dostęp: 14.04.2025)

Lista państw związanych Porozumieniem Wielostronnym: https://www.cobx.org/article/4130/green-card-system-final#ma (dostęp: 14.04.2025)

Michaels R., *Revolución! Hague Conference Adopts Spanish as Third Official Language*, ConflictofLaws.net, 9.03.2023, https://conflictoflaws.net/2023/revolucion-hague-conference-adopts-spanish-as-third-official-language/ (dostęp: 14.04.2025)

Raport roczny z działalności Haskiej Konferencji Prawa Prywatnego Międzynarodowego z 2024 r., *HCCH Annual Report 2024*: https://assets.hcch.net/docs/9aea67b0-8815-4f92-8a63-13f00fad8811.pdf (dostęp: 14.04.2025)

Raport wyjaśniający E. Esséna do konw. haskiej z 1971 r. (tłumaczenie na język angielski): https://assets.hcch.net/docs/826ac363-4725-484a-9435-0f10802ba2b3.pdf (dostęp: 14.04.2025)

Sinander E., *Norwegian Supreme Court on the Law Applicable to Traffic Accidents*, The EAPIL Blog 1.07.2024, https://eapil.org/2024/07/01/norwegian-supreme-court-on-the-law-applicable-to-traffic-accidents/ (dostęp: 14.04.2025)

Tekst Raportu Wyjaśniającego do Porozumienia między organami odszkodowawczymi a funduszami gwarancyjnymi w języku angielskim (*Explanatory Memorandum to the Agreement between Compensation Bodies and Guarantee Funds*): https://www.verkehrsopferhilfe.de/wp-content/uploads/2023/03/Explanatory_Memorandum_fuer_ES_GF_2018.pdf (dostęp: 14.04.2025)

Tekst Regulaminu Wewnętrznego Systemu Zielonej Karty w języku angielskim: https://www.cobx.org/sites/default/files/2025-01/Internal-regulations-1-January-2025.pdf (dostęp: 14.04.2025); tekst nieoficjalnego przekładu na język polski: https://www.pbuk.pl/images/doc/regulamin_wewnetrzny.pdf (dostęp: 14.04.2025)

Zawsze gotowi do pomocy, Gazeta Ubezpieczeniowa, 19.10.2023, https://gu.com.pl/zawsze-gotowi-do-pomocy/ (dostęp: 14.04.2025)

Zestawienie minimalnej wysokości pokrycia ubezpieczeniowego w poszczególnych państwach Systemu Zielonej Karty: https://www.cobx.org/sites/default/files/2023-06/MinimumAmountOfCoverage-2023-05-22.pdf (dostęp: 14.04.2025)

WYKAZ ORZECZEŃ

TSUE

Opinie rzeczników generalnych TS

Opinia rzecznika generalnego Nilsa Wahla z 15.05.2013 r. ws. *United Antwerp Maritime Agencies (Unamar) NV v. Navigation Maritime Bulgare*, C-184/12, ECLI:EU:C:2013:301

Opinia rzecznika generalnego Macieja Szpunara z 20.05.2015 r. ws. *Eleonore Prüller-Frey v. Norbert Brodnig i Axa Versicherung AG*, C-240/14, ECLI:EU:C:2015:325

Opinia rzecznika generalnego Nilsa Wahla z 10.09.2015 r. ws. *Florin Lazar v. Allianz SpA*, C-350/14, ECLI:EU:C:2015:586

Opinia rzecznik generalnej Eleanor Sharpston z 24.09.2015 r. w sprawach połączonych *ERGO Insurance SE v. If P&C Insurance AS* i *Gjensidige Baltic AAS v. PZU Lietuva UAB DK*, C-359/14 i C-475/14, ECLI:EU:C:2015:630

Opinia rzecznika generalnego Macieja Szpunara z 20.04.2016 r. ws. *Republik Griechenland v. Grigorios Nikiforidis*, C-135/15, ECLI:EU:C:2016:281

Opinia rzecznika generalnego Manuela Camposa Sáncheza-Bordony z 23.03.2023 r. ws. *OP*, C-21/22, ECLI:EU:C:2023:247

Opinia rzecznika generalnego Macieja Szpunara z 8.02.2024 r. ws. *Real Madrid Club de Fútbol, AE v. EE, Société Éditrice du Monde SA*, C-633/22, ECLI:EU:C:2024:127

Opinia rzecznika generalnego Macieja Szpunara z 14.03.2024 r. ws. *E.N.I., Y.K.I. v. HUK-COBURG-Allgemeine Versicherung AG*, C-86/23, ECLI:EU:C:2024:242

Opinia rzecznika generalnego Jeana Richarda de la Toura z 9.01.2025 r. ws. *Bundesrepublik Deutschland v. Mutua Madrileña Automovilista*, C-536/23, ECLI:EU:C:2025:7

Orzecznictwo TS

Wyrok TS z 14.11.1976 r. ws. *LTU v. Eurocontrol*, C-29/76, ECLI:EU:C:1976:137

Wyrok TS z 30.11.1976 r. ws. *Bier v. Mines de Potasse d'Alsace*, C-21/76, ECLI:EU:C:1976:166

Wyrok TS z 16.12.1980 r. ws. *Netherlands v. Reinhold Ruffer*, C-814/79, ECLI:EU:C:1980:291

Wyrok TS z 21.04.1993 r. ws. *Sonntag v. Waidmann*, C-172/91, ECLI:EU:C:1993:144

Wyrok TS z 6.12.1994 r. ws. *Tatry v. Maciej Rataj*, C-406/92, ECLI:EU:C:1994:400

Wyrok TS z 25.02.1999 r. ws. *Robin Swaddling v Adjudication Officer*, C-90/97, ECLI:EU:C:1999:96

Wyrok TS z 23.11.1999 r. w sprawach połączonych *Jean-Claude Arblade i Arblade & Fils SARL i Bernard Leloup, Serge Leloup i Sofrage SARL*, C-369/96 i C-376/96, ECLI:EU:C:1999:575

Wyrok TS z 28.03.2000 r. ws. *Krombach v. Bamberski*, C-7/98, ECLI:EU:C:2000:164

Wyrok TS z 11.05.2000 r. ws. *Renault v. Maxicar*, C-38/98, ECLI:EU:C:2000:225

wyrok TS z 13.07.2000 r. ws. *Group Josi Reinsurance Company SA*, C-412/98, ECLI:EU:C:2000:116

Wyrok TS z 9.11.2000 r. ws. *Ingmar GB Ltd v. Eaton Leonard Technologies Inc*, C-381/98, ECLI:EU:C:2000:605

Wyrok TS z 12.05.2005 r. ws. *Société financière et industrielle du Peloux*, C-112/03, EU:C:2005:280

Wyrok TS z 26.05.2005 r. ws. *GIE Réunion européenne*, C-77/04, ECLI:EU:C:2005:113

Wyrok TS z 15.02.2007 r. ws. *Eirini Lechouritou i in. v. Dimosio tis Omospondiakis Dimokratias tis Germanias*, C-292/05, ECLI:EU:C:2007:102

Wyrok TS z 13.12.2007 r. ws. *FBTO Schadeverzekeringen NV v. Jack Odenbreit*, C-463/06, ECLI:EU:C:2007:792

Wyrok TS z 2.04.2009 r. ws. *A*, C-523/07, ECLI:EU:C:2009:225

Wyrok TS z 17.09.2009 r. ws. *Vorarlberger Gebietskrankenkasse*, C-347/08, ECLI:EU:C:2009:561

Wyrok TS z 4.05.2010 r. ws. *TNT Express Nederland BV v. AXA Versicherung AG*, C-533/08, ECLI:EU:C:2010:243

Wyrok TS z 22.12.2010 r. ws. *Barbara Mercredi v. Richard Chaffe*, C-497/10 PPU, ECLI:EU:C:2010:829

Wyrok TS z 25.10.2011 r. w sprawach połączonych *eDate Advertising GmbH i in. v. X i Société MGN LIMITED*, C-509/09 i C-161/10, ECLI:EU:C:2011:685

Wyrok TS z 17.11.2011 r. ws. *Homawoo v. GMF Assurances SA*, C-412/10, ECLI:EU:C:2011:747

Wyrok TS z 17.10.2013 r. ws. *United Antwerp Maritime Agencies (Unamar) NV v. Navigation Maritime Bulgare*, C-184/12, ECLI:EU:C:2013:663

Wyrok TS z 24.10.2013 r. ws. *Katarína Haasová v. Rastislav Petrík, Blanka Holingova*, C-22/12, ECLI:EU:C:2013:692

Wyrok TS z 24.10.2013 r. ws. *Vitālijs Drozdovs v. Baltikums AAS*, C-277/12, ECLI:EU:C:2013:685

Wyrok TS z 23.01.2014 r. ws. *Enrico Petillo, Carlo Petillo v. Unipol Assicurazioni SpA*, C-371/12, ECLI:EU:C:2014:26

Wyrok TS z 4.09.2014 r. ws. *Nickel & Goeldner Spedition GmbH v. BUAB Kintra*, C-157/13, ECLI:EU:C:2014:2145

Wyrok TS z 9.10.2014 r. ws. *C v. M*, C-376/14, ECLI:EU:C:2014:2268

Wyrok TS z 9.9.2015 r. ws. *Eleonore Prüller-Frey v. Norbert Brodnig i Axa Versicherung AG*, C-240/14, ECLI:EU:C:2015:567

Wyrok TS z 10.12.2015 r. ws. *Florin Lazar v. Allianz SpA*, C-350/14, ECLI:EU:C:2015:802

Wyrok TS z 21.01.2016 r. w sprawach połączonych *ERGO Insurance SE v. If P&C Insurance AS i Gjensidige Baltic AAS v. PZU Lietuva UAB DK*, C-359/14 i C-475/14, ECLI:EU:C:2016:40

Wyrok TS z 14.07.2016 r. ws. *Brite Strike Technologies Inc.v. Brite Strike Technologies SA*, C-230/15, ECLI:EU:C:2016:560

Wyrok TS z 18.10.2016 r. ws. *Republik Griechenland v. Grigorios Nikiforidis*, C-135/15, ECLI:EU:C:2016:774

Wyrok TS z 20.07.2017 r. ws. *Landeskrankenanstalten-Betriebsgesellschaft – KABEG v. Mutuelles du Mans assurances – MMA IARD SA*, C-340/16; ECLI:EU:C:2017:576

Wyrok TS z 31.01.2018 r. ws. *Paweł Hofsoe v. LVM Landwirtschaftlicher Versicherungsverein Münster*, C-106/17, ECLI:EU:C:2018:50

Wyrok TS z 28.06.2018 r. ws. *HR*, C-512/17, ECLI:EU:C:2018:513

Wyrok TS z 31.01.2019 r. ws. *Agostinho da Silva Martins v. Dekra Claims Services Portugal SA*, C-149/18, ECLI:EU:C:2019:84

Wyrok TS z 16.07.2020 r. ws. *E.E.*, C-80/19, ECLI:EU:C:2020:569

Wyrok TS z 10.06.2021 r. ws. *Van Ameyde España SA v. GES, Seguros y Reaseguros SA*, C-923/19, EU:C:2021:475

Wyrok TS z 21.10.2021 r. ws. *T.B. i D. sp. z. o. o. v G. I. A/S*, C-393/20; ECLI:EU:C:2021:871

Wyrok TS z 25.11.2021 r. ws. *IB v. FA*, C-289/20, ECLI:EU:C:2021:955

Wyrok TS z 15.12.2022 r. ws. *LM i NO v. HUK-COBURG-Allgemeine Versicherung AG*, C-577/21, ECLI:EU:C:2022:992

Wyrok TS z 12.10.2023 r. ws. *OP*, C-21/22, ECLI:EU:C:2023:766

Wyrok TS z 5.09.2024 r. ws. *E.N.I., Y.K.I. v. HUK-COBURG-Allgemeine Versicherung AG*, C-86/23, ECLI:EU:C:2024:689

Sądy polskie

SN

Uchwała SN z 15.11.2001, III CZP 68/01, LEX nr 49443

Wyrok SN z 22.03.2002, I CKN 1137/99, LEX nr 55234

Wyrok SN z 19.12.2003, III CK 155/02, LEX nr 106637

Wyrok SN z 8.02.2013, IV CSK 309/12, LEX nr 1314430

Wyrok SN z 5.02.2015, V CSK 164/14, LEX nr 2008700

Wyrok SN z 19.05.2022, I PSKP 54/21, LEX nr 3395226

Postanowienie SN z 11.10.2013, I CSK 697/12, Legalis nr 741884

Postanowienie SN z 8.12.2016, III CSK 21/16, Legalis nr 1717140

Postanowienie SN z 19.12.2018, V CSK 513/17, Legalis nr 1860670

SA

Wyrok SA w Białymstoku z 22.08.2014, I ACa 268/14, LEX nr 1506675

Wyrok SA w Białymstoku z 30.07.2018, I ACa 824/17, LEX nr 2571687

Wyrok SA w Gdańsku z 5.07.2019, V ACa 145/19, LEX nr 2923424

Wyrok SA w Katowicach z 11.04.2013, I ACa 151/13, LEX nr 1315649

Wyrok SA w Krakowie z 1.7.2014, I ACa 570/14, LEX nr 1552010

Wyrok SA w Krakowie z 23.05.2017, I ACa 178/17, LEX nr 2427801

Wyrok SA w Szczecinie z 7.02.2014, I ACa 660/12, LEX nr 1454624

Wyrok SA w Warszawie z 28.07.2009, I ACa 341/09, LEX nr 580218

Wyrok SA w Warszawie z 22.11.2013, I ACa 784/13, LEX nr 1444919

Wyrok SA w Warszawie z 7.03.2019, I ACa 1810/17, LEX nr 2668844

Postanowienie SA w Katowicach z 6.03.2012, I ACz 186/12, LEX nr 1129810

SO

Wyrok SO w Bielsku-Białej z 28.07.2016, II Ca 196/16, LEX nr 2124201

Wyrok SO w Elblągu z 25.03.2015, I Ca 85/15, LEX nr 1830071

Wyrok SO w Krakowie z 27.10.2016, I C 1694/13, LEX nr 2166276

Wyrok SO w Lublinie z 29.05.2014, II Ca 226/14, LEX nr 1852290

Wyrok SO w Łodzi z 24.05.2018, I C 47/17, LEX nr 2508038

Wyrok SO w Łodzi z 9.07.2018, II C 1208/15, LEX nr 2563001

Wyrok SO w Łodzi z 24.04.2023, III Ca 1914/22, LEX nr 3738140

Wyrok SO w Olsztynie z 24.05.2017, I C 710/16, LEX nr 2320032

Wyrok SO w Piotrkowie Trybunalskim z 29.09.2016, I C 1596/15, LEX nr 2147427

Wyrok SO w Sieradzu z 29.08.2018, I Ca 324/18, LEX nr 2552918

Wyrok SO w Sieradzu z 2.10.2019, I Ca 367/19, LEX nr 2747153

Wyrok SO w Szczecinie z 11.01.2017, VIII Ga 294/15, LEX nr 2468764

Wyrok SO w Tarnobrzegu z 27.06.2019, I C 717/17, LEX nr 2725323

Wyrok SO w Tarnowie z 3.12.2019, I C 1231/17, LEX nr 3103318

Wyrok SO we Wrocławiu z 26.01.2016, I C 596/11, LEX nr 2009657

Wyrok SO we Wrocławiu z 28.12.2018, XII C 50/18, LEX nr 2634649

Postanowienie SO w Warszawie z 11.03.2014, II Co 18/14, LEX nr 2089446

Postanowienie SO w Warszawie z 15.06.2020, XX GCo 249/18, Legalis nr 2421166

SR

Wyrok SR w Człuchowie z 4.05.2017, I C 409/15, LEX nr 2318303

Wyrok SR w Gdyni z 19.07.2018, I C 28/15, LEX nr 2613506

Wyrok SR w Kaliszu z 3.09.2019, I C 3330/17, LEX nr 3037684

Wyrok SR w Kaliszu z 26.10.2022, V GC 911/20, LEX nr 3479484

Wyrok SR w Kamiennej Górze z 23.02.2018, I C 34/15, LEX nr 2478663

Wyrok SR w Kłodzku z 26.11.2012, I C 390/11, LEX nr 1905439

Wyrok SR w Kłodzku z 8.08.2019, I C 821/18, LEX nr 2719651

Wyrok SR w Limanowej z 29.11.2017, I C 725/13, LEX nr 2450109

Wyrok SR dla Łodzi-Widzewa w Łodzi z 5.12.2018, I C 883/15, LEX nr 2699228

Wyrok SR dla Łodzi-Widzewa w Łodzi z 17.06.2020, I C 493/14, LEX nr 3076586

Wyrok SR w Malborku z 8.11.2016, I C 835/16, LEX nr 2172685

Wyrok SR w Olsztynie z 20.03.2018, I C 3319/16, LEX nr 2478994

Wyrok SR w Sopocie z 13.05.2022, I C 257/20, LEX nr 3391763

Wyrok SR w Strzelcach Opolskich z 12.02.2013, I C 393/10, LEX nr 1907393

Wyrok SR w Szczecinie z 13.06.2023, III C 23/22, LEX nr 3590115

Wyrok SO w Świdnicy z 23.06.2016, I C 2019/14, LEX nr 2110946

Wyrok SR w Tarnowie z 13.06.2024, V GC 354/23, LEX nr 3752327

Wyrok SR w Tarnowie z 13.06.2024, V GC 380/23, LEX nr 3828304

Wyrok SR dla miasta stołecznego w Warszawie z 29.07.2014, XV GC 1054/14, LEX nr 2134933

Wyrok SR dla Wrocławia-Krzyków we Wrocławiu z dnia 13.02.2014, I C 388/12, LEX nr 1904624

Wyrok SR w Zawierciu z 30.01.2019, I C 2095/17, LEX nr 3050328

Sądy państw członkowskich UE

Francja

Wyrok Cour de cassation z 25.05.1948, RCDIP 1949, s. 89

Wyrok Cour de cassation z 3.01.1963, RCDIP 1963, s. 547

Wyrok Cour de cassation z 2.10.1963, RCDIP 1964, s. 332

Wyrok Cour de cassation z 30.05.1967, RCDIP 1967, s. 728

Wyrok Cour de cassation 27.03.1979, RCDIP 1980, s. 819

Wyrok Cour de cassation z 6.05.1981, RCDIP 1981, s. 679

Wyrok Cour de cassation z 12.05.1981, RCDIP 1982, s. 750

Wyrok Cour de cassation 24.03.1987, RCDIP 1987, s. 577

Wyrok Cour de cassation z 19.04.1988, RCDIP 1989, s. 68

Wyrok Cour de cassation 6.12.1988, RCDIP 1990, s. 786

Wyrok Cour de cassation z 26.04.1990, RCDIP 1991, s. 807

Wyrok Cour de cassation z 6.06.1990, RCDIP 1991, s. 354

Wyrok Cour de cassation z 22.01.1991, RCDIP 1991, s. 355

Wyrok Cour de cassation z 4.04.1991, JDI 1991, no. 4, s. 981

Wyrok Cour de cassation, 4.02.1992, RCDIP 1993, s. 743

Wyrok Cour de cassation z 6.04.1994, RCDIP 1994, s. 650

Wyrok Cour de cassation z 15.05.1994, JDI 1995, no. 1, s. 122

Wyrok Cour de cassation z 12.06.2001, RCDIP 2002, s. 541

Wyrok Cour de cassation z 30.09.2003, no. 00-22.294, Bulletin civil 2003, I, no. 192

Wyrok Cour de cassation z 30.09.2003, no. 00-21.121, Bulletin civil 2003, I, no. 191

Wyrok Cour de cassation z 03.06.2004, RCDIP 2004, s. 750

Wyrok Cour de cassation, 6.02.2007, no. 05-19.333, Bulletin civil 2007, I, no. 50

Wyrok Cour de cassation z 30.04.2014, no. 13-11.932, Bulletin civil 2014, I, no. 71 ECLI:FR:CCASS:2014:C100428

Wyrok Cour de cassation z 19.05.2016, no. 15-15.344, ECLI:FR:CCASS:2016:C200799

Wyrok Cour d'appel w Paryżu 24.06.1981, RCDIP 1982, s. 691

Wyrok Cour d'appel w Paryżu z 1.06.1984; RCDIP 1985, s. 637

Irlandia

Wyrok High Court z 20.04.2012 ws. *Kelly v. Groupama* [2012] IEHC 177

Sądy państw trzecich

USA

Wyrok Sądu Apelacyjnego w Nowym Jorku z 9.05.1963 ws. *Babcock v. Jackson*, 191 N.E.2d 279, 12 N.Y.2d 473 (N.Y. 1963)

Sądy brytyjskie

Wyrok House of Lords z 5.06.2006 ws. *Harding v. Wealands* [2006] UKHL 32

Wyrok Supreme Court z 2.04.2014 ws. *Cox v. Ergo Versicherung AG* [2014] UKSC 22

Wyrok Supreme Court z 3.08.2016 ws. *Moreno v. The Motor Insurers' Bureau* [2016] UKSC 52

Wyrok Supreme Court z 19.12.2017 ws. *Brownlie v. Four Seasons Holdings Incorporated* [2017] UKSC 80

Wyrok Court of Appeal z 27.10.2010 ws. *Jacobs v. MIB* [2010] EWCA Civ 1208 [2011] 1 WLR 2609

Wyrok Court of Appeal z 29.11.2013 ws. *Bloy v. MIB* [2013] EWCA Civ 1543

Wyrok Court of Appeal z 20.02.2014 ws. *Steven Wall v. Mutuelle de Poitiers Assurances* [2014] EWCA Civ 138

Wyrok High Court of Justice (Queen's Bench Division) z 4.10.2000 ws. *Edmunds v. Simmonds* [2001] 1 WLR 1003

Wyrok High Court of Justice (Queen's Bench Division) z 6.10.2014 ws. *Winrow v. Hemphill* [2014] EWHC 3164

Wyrok High Court of Justice (Queen's Bench Division) z 12.02.2016 ws. *Syred v. PZU* [2016] EWHC 254 QB

Wyrok High Court of Justice (Queen's Bench Division) z 13.07.2016 ws. *XP v. Compensa Towarzystwo* [2016] EWHC 1728 QB

WYKAZ AKTÓW PRAWNYCH

Konstytucje

Konstytucja Rzeczypospolitej Polskiej z dnia 2 kwietnia 1997 r. (Dz. U. z 1997 r. Nr 78, poz. 483 ze zm.)

Wielostronne umowy międzynarodowe

Umowa między Państwami-Stronami Traktatu Północnoatlantyckiego dotycząca statusu ich sił zbrojnych z dnia 19 czerwca 1951 r. (Dz. U. z 2000 r. Nr 21, poz. 257)

Konwencja o umowie międzynarodowego przewozu drogowego towarów (CMR) sporządzona w Genewie dnia 19 maja 1956 r. (Dz. U. z 1962 r. Nr 49)

Konwencja o jurysdykcji i wykonywaniu orzeczeń sądowych w sprawach cywilnych i handlowych sporządzona w Brukseli 27.09.1968 r. (t.j. Dz. Urz. WE z 1998 r., C 27, s. 1)

Konwencja wiedeńska o prawie traktatów z dnia 23 maja 1969 r. (Dz. U. z 1990 r. Nr 74, poz. 439)

Konwencja haska o prawie właściwym dla wypadków drogowych sporządzona 4 maja 1971 r. (Dz. U. z 2003 r. Nr 63, poz. 585)

Konwencja o prawie właściwym dla zobowiązań umownych otwarta do podpisu w Rzymie dnia 19 czerwca 1980 roku (Dz. Urz. UE. C. z 2005 r. Nr 169, s. 10 ze. zm.)

Konwencja haska z 2 października 1973 r. o prawie właściwym dla odpowiedzialności za produkt. Tekst konwencji dostępny na stronie Haskiej Konferencji Prawa Prywatnego Międzynarodowego:
https://www.hcch.net/en/instruments/conventions/full-text/?cid=84 (dostęp: 14.04.2025)

Konwencja o jurysdykcji i wykonywaniu orzeczeń sądowych w sprawach cywilnych i handlowych sporządzona w Lugano 16.09.1988 (Dz. U. z 2000 r. nr 10, poz. 132)

Konwencja haska o umowach dotyczących właściwości sądu z 30 czerwca 2005 r. (Dz. Urz. UE L 133 z 2009 r., s. 3)

Konwencja o jurysdykcji i uznawaniu oraz wykonywaniu orzeczeń sądowych w sprawach cywilnych i handlowych sporządzona w Lugano 30.10.2007 (Dz. Urz. UE L 147 z 2009 r., s. 5)

Protokół haski z dnia 23 listopada 2007 r. o prawie właściwym dla zobowiązań alimentacyjnych (Dz. Urz. UE. L. z 2009 r. Nr 331, s. 19)

Układ o stowarzyszeniu między Unią Europejską i jej państwami członkowskimi, z jednej strony, a Ukrainą, z drugiej strony (Dz. Urz. U.E. L 161 z 2014 r., s. 3)

Konwencja haska o uznawaniu i wykonywaniu zagranicznych orzeczeń w sprawach cywilnych i handlowych z 2 lipca 2019 r. (Dz. Urz. UE L 187 z 2022 r., s. 4)

Bilateralne umowy międzynarodowe

Umowa między Polską Rzecząpospolitą Ludową a Węgierską Republiką Ludową o obrocie prawnym w sprawach cywilnych, rodzinnych i karnych z 6 marca 1959 r. (Dz. U. z 1960 r. Nr 8, poz. 54 ze zm.)

Umowa między Polską Rzecząpospolitą Ludową a Federacyjną Ludową Republiką Jugosławii o obrocie prawnym w sprawach cywilnych i karnych, podpisana w Warszawie 6 lutego 1960 r. (Dz. U. z 1963 r. Nr 27, poz. 162 i 163)

Umowa między Polską Rzecząpospolitą Ludową a Ludową Republiką Bułgarii o pomocy prawnej i stosunkach prawnych w sprawach cywilnych, rodzinnych i karnych, podpisana w Warszawie 4 grudnia 1961 r. (Dz. U. z 1963 r. Nr 17, poz. 88 ze zm.)

Umowa między Polską Rzecząpospolitą Ludową a Mongolską Republiką Ludową o pomocy prawnej i stosunkach prawnych w sprawach cywilnych, rodzinnych i karnych, podpisana w Warszawie 14 września 1971 r. (Dz. U. z 1972 r. Nr 36, poz. 244)

Umowa między Polską Rzecząpospolitą Ludową a Koreańską Republiką Ludowo-Demokratyczną o pomocy prawnej w sprawach cywilnych, rodzinnych i karnych, podpisana w Phenianie 28 września 1986 r. (Dz. U. z 1987 r. Nr 24, poz. 135)

Umowa między Polską Rzecząpospolitą Ludową a Czechosłowacką Republiką Socjalistyczną o pomocy prawnej i stosunkach prawnych w sprawach cywilnych, rodzinnych, pracowniczych i karnych, podpisana w Warszawie 21 grudnia 1987 r. (Dz. U. z 1989 r. Nr 39, poz. 210 ze zm.)

Umowa między Rzecząpospolitą Polską a Republiką Litewską o pomocy prawnej i stosunkach prawnych w sprawach cywilnych, rodzinnych, pracowniczych i karnych, sporządzona w Warszawie 26 stycznia 1993 r. (Dz. U. z 1994 r. Nr 35, poz. 130 ze zm.)

Umowa między Rzecząpospolitą Polską a Socjalistyczną Republiką Wietnamu o pomocy prawnej i stosunkach prawnych w sprawach cywilnych, rodzinnych i karnych, sporządzona w Warszawie 22 marca 1993 r. (Dz.U. z 1995 r. Nr 55, poz. 289)

Umowa między Rzecząpospolitą Polską a Ukrainą o pomocy prawnej i stosunkach prawnych w sprawach cywilnych i karnych sporządzona w Kijowie dnia 24 maja 1993 r. (Dz. U. 1994 nr 96, poz. 465)

Umowa między Rzecząpospolitą Polską a Republiką Łotewską o pomocy prawnej i stosunkach prawnych w sprawach cywilnych, rodzinnych, pracowniczych i karnych, sporządzona w Rydze 23 lutego 1994 r. (Dz. U. z 1995 r. Nr 110, poz. 534 ze zm.)

Umowa między Rzecząpospolitą Polską a Republiką Białoruś o pomocy prawnej i stosunkach prawnych w sprawach cywilnych, rodzinnych, pracowniczych i karnych, sporządzona w Mińsku 26 października 1994 r. (Dz. U. z 1995 r. Nr 128, poz. 619)

Umowa między Rzecząpospolitą Polską a Mongolią o pomocy prawnej i stosunkach prawnych w sprawach cywilnych, rodzinnych, pracowniczych i karnych, sporządzona w Warszawie 19 października 1998 r. (Dz. U. z 2003 r. Nr 43, poz. 370)

Umowa między Rzecząpospolitą Polską a Federacją Rosyjską o pomocy prawnej i stosunkach prawnych w sprawach cywilnych i karnych, sporządzona w Warszawie 16 września 1996 r. (Dz. U. z 2002 r. Nr 83, poz. 750)

Umowa między Rzecząpospolitą Polską a Republiką Estońską o pomocy prawnej i stosunkach prawnych w sprawach cywilnych, pracowniczych i karnych, sporządzona w Tallinie 27 listopada 1998 r. (Dz. U. z 2000 r. Nr 5, poz. 49 ze zm.)

Umowa między Rzecząpospolitą Polską a Rumunią o pomocy prawnej i stosunkach prawnych w sprawach cywilnych, sporządzona w Bukareszcie 15 maja 1999 r. (Dz. U. z 2002 r. Nr 83, poz. 752)

Prawo Unii Europejskiej

Traktaty

Traktatu ustanawiający Wspólnotę Europejską z 25 maja 1957 r. w wersji po nowelizacji z 1 maja 1999 r. (Dz. U. z 2004 r. Nr 90, poz. 864/2 ze zm.)

Traktat o funkcjonowaniu Unii Europejskiej, wersja skonsolidowana (Dz. Urz. UE C 326 z 2012 r., s. 47)

Rozporządzenia

Rozporządzenie Rady (WE) nr 44/2001 z dnia 22 grudnia 2000 r. w sprawie jurysdykcji i uznawania orzeczeń sądowych oraz ich wykonywania w sprawach cywilnych i handlowych (Dz. Urz. WE L 12 z 2001 r., s. 1)

Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) Nr 864/2007 z dnia 11 lipca 2007 r. dotyczące prawa właściwego dla zobowiązań pozaumownych (Rzym II) (Dz. Urz. UE L z 2007 r. Nr 199, s. 40)

Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 593/2008 z dnia 17 czerwca 2008 r. w sprawie prawa właściwego dla zobowiązań umownych (Rzym I) (Dz. Urz. UE L z 2008 r. Nr 177, s. 6)

Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 650/2012 z dnia 4 lipca 2012 r. w sprawie jurysdykcji, prawa właściwego, uznawania i wykonywania orzeczeń, przyjmowania i wykonywania dokumentów urzędowych dotyczących dziedziczenia oraz w sprawie ustanowienia europejskiego poświadczenia spadkowego (Dz. Urz. UE L 201 z 2012 r., s. 107)

Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 1215/2012 z dnia 12 grudnia 2012 r. w sprawie jurysdykcji i uznawania orzeczeń sądowych oraz ich wykonywania w sprawach cywilnych i handlowych – przekształcenie (Dz. Urz. UE L 351 z 2012 r., s. 1)

Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2024/1689 z dnia 13 czerwca 2024 r. w sprawie ustanowienia zharmonizowanych przepisów dotyczących sztucznej inteligencji oraz zmiany rozporządzeń (WE) nr 300/2008, (UE) nr 167/2013, (UE) nr 168/2013, (UE) 2018/858, (UE) 2018/1139 i (UE) 2019/2144 oraz dyrektyw 2014/90/UE, (UE) 2016/797 i (UE) 2020/1828 (akt w sprawie sztucznej inteligencji) (Dz. Urz. UE L z 2024 r., s. 1689)

Dyrektywy

Dyrektywa Rady 72/166/EWG z dnia 24 kwietnia 1972 r. w sprawie zbliżenia ustawodawstw państw członkowskich odnoszących się do ubezpieczenia od odpowiedzialności cywilnej za szkody powstałe w związku z ruchem pojazdów mechanicznych i egzekwowania obowiązku ubezpieczania od takiej odpowiedzialności (Dz. Urz. WE L 103 z 2.5.1972 r., s. 1)

Dyrektywa Rady 84/5/EWG z dnia 30 grudnia 1983 r. w sprawie zbliżenia ustawodawstw państw członkowskich odnoszących się do ubezpieczenia w zakresie odpowiedzialności cywilnej za szkody powstałe w związku z ruchem pojazdów mechanicznych (Dz. Urz. WE L 8 z 1984 r., s. 17)

Dyrektywa Rady 85/374/EWG z dnia 25 lipca 1985 r. w sprawie zbliżenia przepisów ustawowych, wykonawczych i administracyjnych Państw Członkowskich dotyczących odpowiedzialności za produkty wadliwe (Dz. Urz. WE L 210 z 1985 r., s. 29)

Dyrektywa Rady 90/232/EWG z dnia 14 maja 1990 r. w sprawie zbliżenia ustawodawstw państw członkowskich odnoszących się do ubezpieczenia w zakresie odpowiedzialności cywilnej za szkody powstałe w związku z ruchem pojazdów mechanicznych (Dz. Urz. WE L 129 z 1990 r., s. 33)

Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 2000/26/WE z dnia 16 maja 2000 r. w sprawie zbliżenia ustawodawstw państw członkowskich odnoszących się do ubezpieczenia w zakresie odpowiedzialności cywilnej za szkody powstałe w związku z ruchem pojazdów mechanicznych, zmieniająca dyrektywy Rady 73/239/EWG i 88/357/EWG (Dz. Urz. WE L 181 z 2000 r., s. 65)

Dyrektywa 2005/14/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 11 maja 2005 r. zmieniająca dyrektywy Rady 72/166/EWG, 84/5/EWG, 88/357/EWG i 90/232/EWG oraz dyrektywę 2000/26/WE Parlamentu Europejskiego i Rady dotyczące ubezpieczenia w zakresie odpowiedzialności cywilnej za szkody powstałe w związku z ruchem pojazdów mechanicznych (Dz. Urz. UE L 149 z 2005 r., s. 14)

Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 2009/103/WE z dnia 16 września 2009 r. w sprawie ubezpieczenia od odpowiedzialności cywilnej za szkody powstałe w związku z ruchem pojazdów mechanicznych i egzekwowania obowiązku ubezpieczania od takiej odpowiedzialności (Dz. Urz. UE L 263 z 2009 r., s. 11)

Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2021/2118 z dnia 24 listopada 2021 r. zmieniająca dyrektywę 2009/103/WE w sprawie ubezpieczenia od odpowiedzialności cywilnej za szkody powstałe w związku z ruchem pojazdów mechanicznych i egzekwowania obowiązku ubezpieczania od takiej odpowiedzialności (Dz. Urz. UE L 430 z 2021 r., s. 1)

Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2024/2853 z dnia 23 października 2024 r. w sprawie odpowiedzialności za produkty wadliwe i uchylenia dyrektywy Rady 85/374/EWG (Dz. Urz. UE L z 2024 r., s. 2853)

Prawo krajowe

Ustawa z dnia 23 kwietnia 1964 r. Kodeks cywilny (t.j. Dz. U. z 2023 r., poz. 1610 ze zm.)

Ustawa z dnia 17 listopada 1964 r. Kodeks postępowania cywilnego (t.j. Dz. U. z 2023 r., poz. 1550 ze zm.)

Ustawa z dnia 12 listopada 1965 r. – Prawo prywatne międzynarodowe (Dz. U. z 1965 r. Nr 46, poz. 290 ze zm.)

Ustawa z dnia 23 września 1999 r. o zasadach pobytu wojsk obcych na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej, zasadach ich przemieszczania się przez to terytorium oraz zasadach udzielania pomocy wojskom sojuszniczym i organizacjom międzynarodowym (t.j. Dz. U. z 2023 r., poz. 807)

Ustawa z 5 lipca 2001 r. o ratyfikowaniu Konwencji o prawie właściwym dla wypadków drogowych (Dz. U. z 2001 r. Nr 90, poz. 993)

Ustawa z dnia 22 maja 2003 r. o ubezpieczeniach obowiązkowych, Ubezpieczeniowym Funduszu Gwarancyjnym i Polskim Biurze Ubezpieczycieli Komunikacyjnych (t.j. Dz. U. z 2023 r., poz. 2500)

Ustawa z dnia 4 lutego 2011 r. – Prawo prywatne międzynarodowe (t.j. Dz. U. z 2023 r., poz. 503)

Rozporządzenie Ministra Sprawiedliwości z dnia 18 czerwca 2019 r. – Regulamin urzędowania sądów powszechnych (t.j. Dz. U. z 2024 r., poz. 867 ze zm.)