



**Jan M.  
Maszczyński**

## **Analiza odpowiedzialności organizatora i uczestników rajdu samochodowego w świetle obowiązujących przepisów prawa i praktyki orzeczniczej**

### **Streszczenie**

Autor podjął próbę wyjaśnienia problematyki dotyczącej odpowiedzialności cywilnej organizatora i uczestników rajdów samochodowych na podstawie obowiązujących przepisów prawa oraz praktyki orzeczniczej. W artykule opisano konstrukcję prawną odpowiedzialności cywilnej posiadaczy pojazdów mechanicznych oraz organizatora jako podmiotu zobowiązanego do podjęcia szeregu czynności kontrolno-organizacyjnych. W opracowaniu omówiono również podstawowe przesłanki wyłączające odpowiedzialność zarówno organizatora jak i uczestników. Dokonano ponadto porównania zasad odpowiedzialności, co umożliwiło wskazanie występujących pomiędzy nimi różnic i podobieństw. Opisano również wzajemne relacje pomiędzy odpowiedzialnością kierowcy i organizatora. Poza rozważaniami niniejszego artykułu pozostają natomiast zagadnienia odpowiedzialności karnej, które są przedmiotem odrębnej dyskusji w doktrynie.

### **Słowa kluczowe**

Rajdy samochodowe, odpowiedzialność organizatora i uczestników.

\* \* \*

### **1. Wprowadzenie**

**R**ajdy samochodowe stają się w Polsce coraz popularniejszym sportem. Są obecnie uprawiane na różnych poziomach zaawansowania – zarówno pod względem organizacyjnym jak i sportowym. Do najważniejszych wydarzeń tego typu zaliczane są zawody rozgrywane w ramach Rajdowych Samochodowych Mistrzostw Polski<sup>1</sup> – ich uczestnikami są w większości wyczynowi kierowcy, wspierani przez sponsorów oraz sztab profesjonalnych serwisantów. Odrębną kategorią są liczne wydarzenia o charakterze lokalnym, gdzie z przyczyn oczywistych sto-

---

**Mgr Jan M. Maszczyński**, doktorant w Katedrze Teorii i Filozofii Prawa Uniwersytetu Wrocławskiego.

<sup>1</sup> Organizowany przez Polski Związek Motorowy, coroczny cykl zawodów o tytuł mistrza Polski w rajdach samochodowych, składający się z kilku rund rozgrywanych na różnych nawierzchniach na terenie całej Polski.

pień profesjonalizmu zarówno od strony organizacyjnej jak i sportowej jest niższy. Bez względu na rangę rozgrywanych rajdów samochodowych, ich organizacja wiąże się z generowaniem ryzyka wystąpienia zdarzenia mogącego skutkować odpowiedzialnością zarówno po stronie organizatora, jak i uczestników.

### ***2. Charakterystyka odpowiedzialności uczestników rajdów samochodowych***

Punktem wyjścia dla rozważań zmierzających do ustalenia zasad odpowiedzialności cywilnej uczestnika i organizatora rajdu samochodowego, w pierwszej kolejności winno być scharakteryzowanie przesłanek odpowiedzialności posiadaczy pojazdów mechanicznych. Ruch pojazdów uczestniczących w rozgrywanych próbach czasowych jest podstawowym i nieodłącznym elementem generującym ryzyko wystąpienia zdarzenia mogącego skutkować odpowiedzialnością zarówno uczestników jak i samego organizatora rajdu. Na potrzeby przedmiotowych rozważań za samoistnego posiadacza pojazdu mechanicznego (w myśl przepisów ogólnych) uznać należy kierowcę samochodu rajdowego biorącego udział w odcinkach specjalnych rozgrywanych w trakcie rajdu.

#### ***2.1. Podstawy odpowiedzialności cywilnej posiadaczy pojazdów mechanicznych***

Celem usystematyzowania rozważań zawartych w niniejszym opracowaniu zaznaczyć należy, że podstawę prawną odpowiedzialności za wypadki komunikacyjne stanowi art. 436 § 1 k.c., o treści: „Odpowiedzialność ponosi (...) samoistny posiadacz mechanicznego środka komunikacji poruszanego za pomocą sił przyrody. Jednakże gdy posiadacz samoistny oddał środek komunikacji w posiadanie zależne, odpowiedzialność ponosi posiadacz zależny”<sup>2</sup>. Zgodnie przytoczonym przepisem odpowiedzialność kierowcy kształtuje się w reżimie odpowiedzialności deliktowej zgodnie z zasadą ryzyka<sup>3</sup>. Warto zauważyć, że nie określa on zasad, na jakich odpowiada samoistny posiadacz mechanicznego środka komunikacji poruszanego za pomocą sił przyrody, lecz wykorzystuje w tym celu art. 435 k.c.<sup>4</sup> Określone w nim przesłanki odpowiedzialności cechują się natomiast zaostrożnym rygorem i nie wymagają winy lub bezprawności czynu dla powstania odpowiedzialności osoby wskazanej jako sprawca. Oznacza to, że samoistny posiadacz mechanicznego środka komunikacji poruszanego za pomocą sił przyrody ponosi odpowiedzialności za szkodę na osobie lub mieniu, pozostającą w adekwatnym związku z ruchem tego środka komunikacji.

W tym miejscu podkreślić należy tylko, że ustawodawca podszedł wyjątkowo do kwestii regulacji odpowiedzialności wzajemnej posiadaczy mechanicznych

---

<sup>2</sup> Ustawa z dnia 23 kwietnia 1964 r. – *Kodeks cywilny* (Dz.U. Nr 16, poz. 93 z późn. zm.).

<sup>3</sup> Odpowiedzialny na zasadzie ryzyka ponosi odpowiedzialność za szkody wyrządzone innym osobom wynikłe z jego działalności, chociażby nie ponosił winy.

<sup>4</sup> Określający zasady odpowiedzialności przewidziane dla prowadzącego na własny rachunek przedsiębiorstwo lub zakład wprawiany w ruch za pomocą sił przyrody.

środków komunikacji poruszanych za pomocą sił przyrody, tj. w przypadku zderzenia się tych środków oraz przewozu osób z grzeczności. W powyższych okolicznościach zgodnie z dyspozycją art. 436 § 2 k.c. odpowiedzialność ustalona została na zasadach ogólnych, co oznacza że rozpatrywana powinna zostać zgodnie z tzw. zasadą winy<sup>5</sup>, którą reguluje natomiast art. 415 k.c. o treści: „Kto z winy swej wyrządził szkodę obowiązany jest do jej naprawienia”.

## 2.2. Podstawy uwolnienia się od odpowiedzialności przez posiadacza pojazdów mechanicznych

Sytuację wyjątkową, pozwalającą na uwolnienie się od odpowiedzialności w wyżej opisanych okolicznościach, zdefiniowanych w art. 435 k.c. i n., stanowią tzw. przesłanki egzoneracyjne, tj. wyłączające odpowiedzialność. Osoba wskazana jako sprawca chcąc uwolnić się od odpowiedzialności zobowiązana jest udowodnić wystąpienie jednej z okoliczności wskazanych w ustawie, tj. sytuacji, kiedy szkoda została spowodowana siłą wyższą albo z wyłącznej winy poszkodowanego lub osoby trzeciej<sup>6</sup>. Ciężar wykazania zaistnienia ww. przesłanek wyłączających odpowiedzialność spoczywa na podmiocie lub osobie, która poprzez jej wykazanie może uwolnić się od odpowiedzialności za wyrządzoną szkodę<sup>7</sup>.

W tym miejscu wskazać należy, że sprawca szkody może powołać się na przesłankę wyłączającą w postaci siły wyższej (*vis maior*) jedynie wówczas, gdy pomiędzy zdarzeniem mającym znamiona siły wyższej, a powstaniem szkody zachodzi bezpośredni związek przyczynowy<sup>8</sup>. Aby jednak sprawca mógł powołać się na przedmiotową przesłankę wyłączającą, szkoda musi powstać w momencie działania siły wyższej<sup>9</sup>.

W przypadku kolejnej przesłanki pozwalającej na uwolnienie się od odpowiedzialności, tj. wyłącznej winy poszkodowanego, zgodnie z doktryną wina poszkodowanego może wyłączyć odpowiedzialność jedynie wtedy, gdy jest na tyle poważna, że według zasad nauki i doświadczenia życiowego tylko ona może być brana pod uwagę, absorbując jednocześnie inne okoliczności sprawy<sup>10</sup>.

Na potrzeby przedmiotowych rozważań bez trudu można bowiem wyobrazić sobie sytuację, kiedy nierozważny kibic, pomimo obowiązującego zakazu, ignorując wszelkie zasady bezpieczeństwa, wtargnie na trasę przejazdu, w konsekwencji czego dozna urazu ciała w wyniku potrącenia przez pojazd biorący udział w próbie

<sup>5</sup> W reżimie odpowiedzialności deliktowej.

<sup>6</sup> Wyrok Sądu Najwyższego z dnia 18 marca 1997 r., I CKU 25/97 (LEX nr 30379).

<sup>7</sup> Obowiązek ten bezsprzecznie wynika z dyspozycji art. 6 k.c. o treści: „Ciężar udowodnienia faktu spoczywa na osobie, która z faktu tego wywodzi skutki prawne”.

<sup>8</sup> Brak jest ustawowej definicji siły wyższej. Zgodnie z doktryną przyjąć należy, że jest to zdarzenie pochodzenia zewnętrznego, nadzwyczajne, którego nie można przewidzieć, w konsekwencji czego, któremu nie można zapobiec przy użyciu dostępnych środków.

<sup>9</sup> Wyrok Sądu Najwyższego z dnia 28 września 1971 r., II CR 388/71 (OSNC 1972/3/58).

<sup>10</sup> G. Bieniek (red.), *Komentarz do Kodeksu cywilnego. Księga trzecia. Zobowiązania. Tom 1*, Wydawnictwo Prawnicze Lexis Nexis, Warszawa 2007, s. 422.

czasowej. Jest to jedna z najczęściej spotykanych kategorii wypadków, do których dochodzi podczas rajdów samochodowych. Sytuacja tego typu miała miejsce chociażby podczas Rajdu Dolnośląskiego w roku 2019, gdzie na rozgrywanym odcinku specjalnym doszło do zdarzenia z udziałem kibica, który niespodziewanie wtargnął przed nadjeżdżającą załogę rajdową<sup>11</sup>. Nie ma wątpliwości, że w powyżej przedstawionych okolicznościach zachodzi przesłanka wyłączająca odpowiedzialność zawarta w treści art. 435 k.c., tj. wyłączna wina uszkodowanego.

W kontekście niniejszego opracowania, najważniejszą z przesłanek wyłączających odpowiedzialność samoistnego posiadacza mechanicznego środka komunikacji poruszanego za pomocą sił przyrody wydaje się być jednak wyłączna wina osoby trzeciej. Obok typowego dla opisywanego przepisu pojęcia osoby trzeciej rozumianej jako inny uczestnik ruchu, tj. przykładowo kierowca innego pojazdu, pieszy, rowerzysta lub woźnica<sup>12</sup>, może nią być również podmiot lub osoba odpowiedzialna za niewłaściwy stan lub oznakowanie drogi. Warunkiem jest jednak, aby jego działanie lub zaniechanie doprowadziło do powstania szkody. Brak jest wątpliwości, że w opisanych okolicznościach osobą trzecią, z winy której doszło do powstania szkody, może być również organizator rajdu odpowiedzialny za bezpieczeństwo podczas rozgrywanych zawodów, który w sposób niewłaściwy zabezpieczył trasę przejazdu.

W omawianym zagadnieniu nie bez znaczenia pozostaje również instytucja przyczynienia, uregulowana w art. 362 k.c., która prowadzi do zmniejszenia obowiązków odszkodowawczych po stronie sprawcy szkody. Przywołana konstrukcja może mieć szerokie zastosowanie przy ustalaniu odpowiedzialności za zdarzenie skutkujące w przyszłości odpowiedzialnością odszkodowawczą sprawcy. W tym miejscu na uwagę zasługuje wyrok Sądu Okręgowego w Świdnicy<sup>13</sup>, który uwzględniając apelację obwinionego z art. 98 k. w. (uczestnika rajdu) o spowodowanie zagrożenia bezpieczeństwa osób przebywających w zaparkowanym na poboczu pojeździe (samochód służb organizatora) uznał, że do przedmiotowego zdarzenia przyczyniły się osoby odpowiedzialne za organizację rajdu, tym samym zmniejszył wymiar kary grzywny zasądzonej wcześniej przez Sąd Rejonowy w Kłodzku z dnia 6 marca 2014 r., sygn. akt VI W 114/13. Przyczynienie się organizatora rajdu miało polegać na wskazaniu nieprawidłowego miejsca postoju pojazdu, który został uszkodzony przez uczestnika rajdu oraz niewłaściwym zapewnieniu drogi hamowania. Stwierdzić należy, że wyżej przytoczone rozstrzygnięcie Sądu Okręgowego w Świdnicy, na gruncie postępowania w sprawach o wykroczenia, może być brane pod uwagę jako podstawa do ustalenia przyczynienia na grun-

---

<sup>11</sup> Gazeta Wrocławska, *Na OS 3 Radkowska Perla doszło do wypadku z udziałem pijanego kibica* <https://gazetawroclawska.pl/powiat-klodzki-kibic-wtargnal-na-trase-rajdu/ar/318155>, (dostęp: 10.09.2020 r.).

<sup>12</sup> Art. 2 pkt 17 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – *Prawo o ruchu drogowym* (Dz.U. 1997 Nr 98 poz. 602).

<sup>13</sup> Wyrok Sądu Okręgowego w Świdnicy z dnia 24 lipca 2014 r., IV Ka 391/14, LEX nr 1886451.

cie kodeksu cywilnego i mieć tym samym bezpośredni wpływ na wynik ustalenia zasadności i wysokości świadczeń odszkodowawczych, do których zobowiązany powinien być sprawca kolizji<sup>14</sup>.

Brak jest wątpliwości, że kwestia odpowiedzialności zarówno za szkodę osobową, jak i rzeczową wyrządzoną osobie trzeciej przez uczestnika imprezy winna być rozpatrywana po wykluczeniu istnienia opisanych powyżej przesłanek, pozwalających na uwolnienie się od odpowiedzialności oraz zbadaniu kwestii ewentualnego przyczynienia.

### 3. Charakterystyka odpowiedzialności uczestników rajdów samochodowych

Rajdy samochodowe co do zasady organizowane są na wydzielonych odcinkach dróg publicznych<sup>15</sup>. Wyjątkowo trasy rajdu mogą być wytyczone również w miejscach niebędących drogami publicznymi. Są nimi m.in. stadiony sportowe, płyty lotniska czy miejsca w centrum miasta wyłączone z ruchu kołowego<sup>16</sup>. Oczywiście zgoła inna sytuacja ma miejsce przy organizacji, tzw. rajdów *off-roadowych*, tj. zawodów, w których uczestniczą kierowcy samochodów terenowych. Przy okazji takich imprez większość przebiegu trasy ustalana jest z oczywistych względów poza drogami publicznymi. Brak jest wątpliwości, że bez względu na miejsce wytyczenia trasy odcinka specjalnego, obowiązkiem organizatora jest zapewnienie bezpieczeństwa podczas przejazdu zarówno względem uczestników, jak i osób postronnych. Odcinki, na których rozgrywane są próby czasowe powinny być wyłączone z użytku w ramach normalnego ruchu pojazdów.

W tym miejscu wskazać należy, że szczegółowy zakres obowiązków nałożonych na organizatora rajdu wykorzystującego drogi w sposób szczególny, znalazł się w art. 65 i n. ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – *Prawo o ruchu drogowym*<sup>17</sup>.

<sup>14</sup> Brak jest wątpliwości, że z uwagi na inną konstrukcję pojęcia winy przyjętej na gruncie *Kodeksu wykroczeń* w porównaniu z koncepcją winy w rozumieniu art. 415 k.c. na gruncie odpowiedzialności cywilnej za czyn niedozwolony, błędem byłoby utożsamianie czynu niedozwolonego w rozumieniu *Kodeksu cywilnego* z wypełnieniem znamion wykroczenia. Ponadto w przedstawionych okolicznościach zgodnie z art. 11 k.p.c sąd w postępowaniu cywilnym nie jest związany treścią rozstrzygnięcia w sprawach o wykroczenia na zasadzie swobodnej oceny dowodów oraz zasadzie bezpośredniości – związane to dotyczy tylko ustaleń co do przestępstwa, a więc zbrodni albo występku w rozumieniu art. 7 k.k. Sąd może jednak poddać je ocenie na wniosek strony postępowania zgodnie z regułami obowiązującymi w procedurze cywilnej.

<sup>15</sup> Drogą publiczną w rozumieniu ustawy z dnia 21 marca 1985 r. – *o drogach publicznych* jest droga zaliczona na podstawie niniejszej ustawy do jednej z kategorii dróg (krajowe, wojewódzkie, powiatowe, gminne), z której może korzystać każdy, zgodnie z jej przeznaczeniem, z ograniczeniami i wyjątkami określonymi w tej ustawie lub innych przepisach szczególnych.

<sup>16</sup> Zwykle w ten sposób ustalany jest przebieg tzw. super OS, czyli próby czasowej rozgrywanej na specjalnie stworzonych w tym celu trasach, charakteryzującej się widowiskowością i możliwością symultanicznego przejazdu dwóch załóg.

<sup>17</sup> Ustawa z dnia 20 czerwca 1997 r. – *Prawo o ruchu drogowym* (Dz.U. 1997 Nr 98 poz. 602) nakłada na organizatora rajdów samochodowych szereg obowiązków mających na celu zapewnienie porządku i bezpieczeństwa podczas rajdu.

Ponadto w zgodzie z powyższymi przepisami pozostają warunki ściśle określone przez regulaminy, których organizator jest zobowiązany przestrzegać: „Droga wykorzystywana jako OS będzie wyłączona z ruchu publicznego na minimum 90 minut przed czasem startu pierwszej załogi”<sup>18</sup>. W praktyce ruch ten jest ograniczony jedynie do ruchu pojazdów służb ratunkowych, czy organizatorów dbających o bezpieczeństwo na trasie rozgrywanych odcinków specjalnych<sup>19</sup>. Zdarzają się również przypadki, w których wspomniane służby umożliwiają przejazd innym osobom, zwykle mieszkańcom miejscowości, w której odbywa się rajd. Ma to jednak miejsce w wyjątkowych sytuacjach i pod warunkiem zapewnienia bezpiecznego przejazdu<sup>20</sup>. W powyżej opisanych okolicznościach obowiązek ten spoczywa bezwzględnie na organizatorze rajdu.

### 3.1. Podstawy odpowiedzialności cywilnej posiadaczy pojazdów mechanicznych

Odpowiedzialność organizatora rajdu nie ma charakteru bezwzględnego, a jej podstaw prawnych upatrywać należy w art. 415 k.c., przytoczonym wcześniej na potrzeby scharakteryzowania odpowiedzialności za zderzenie się mechanicznych środków komunikacji poruszanych za pomocą sił przyrody oraz przewozu osób z grzeczności.

Aby w świetle przytoczonego powyżej przepisu powstała odpowiedzialność osoby wskazanej jako sprawca szkody, muszą kumulatywnie wystąpić trzy przesłanki, tj. powstanie szkody rozumianej jako szkoda majątkowa lub szkoda osobowa „skutek”; bezprawne działanie bądź zaniechanie „przyczyna” oraz adekwatny związek pomiędzy bezprawnym działaniem bądź zaniechaniem, a powstaniem szkody<sup>21</sup>. Istnienie związku przyczynowego jako zjawiska obiektywnego do ustalenia powinno być badane w okolicznościach faktycznych dla określonej sprawy. Należy zatem zbadać, czy pomiędzy elementami sytuacji faktycznej zachodzi jakakolwiek zależność będąca podstawą do uznania, iż badany skutek stanowi obiektywne następstwo zdarzenia, wskazanego jako jego przyczyna. W opisywanym stanie prawnym jedynie wynik pozytywny może być podstawą do poniesienia odpowiedzialności cywilnej za czyn opisany powyżej jako przyczyna szkody<sup>22</sup>.

W tym miejscu warto wskazać, że w rozumieniu przedmiotowego artykułu zdarzeniem sprawczym może być zarówno działanie, jak i zaniechanie, pod warunkiem ciężącego na sprawcy obowiązku czynnego działania i niewykonaniu tego

---

<sup>18</sup> Pkt 3.1.1 Regulaminu Rajdowych Samochodowych Mistrzostw Polski, strona internetowa: [https://www.pzm.pl/pliki/zg/samochody/2018/regulaminy/rajdy/02\\_rsmp\\_2018.pdf](https://www.pzm.pl/pliki/zg/samochody/2018/regulaminy/rajdy/02_rsmp_2018.pdf) (dostęp: 10.09.2020 r.).

<sup>19</sup> Pojazdów uprzywilejowanych zgodnie z art. 53 ust. 1 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – *Prawo o ruchu drogowym* (Dz.U. 1997 Nr 98 poz. 602).

<sup>20</sup> Najczęściej można spotkać się z taką sytuacją podczas przerw w rozgrywanych próbach czasowych.

<sup>21</sup> K. Zagrobelny, W: E. Gniewek (red.), *Kodeks cywilny. Komentarz*, C.H. Beck, Warszawa 2011, s. 571.

<sup>22</sup> Wyrok Sądu Najwyższego z dnia 8 grudnia 2005 r., III CK 298/05, LEX nr 172174.

obowiązku. Cechą przedmiotową czynu sprawczego rodzącego odpowiedzialność jest bezprawność, którą należy natomiast rozumieć jako sprzeczność z powszechnie obowiązującymi zasadami porządku prawnego. Źródłami powyższych zasad mogą być normy prawne powszechnie obowiązujące jak również nakazy i zakazy wynikające z zasad współżycia społecznego. Cechą podmiotową czynu jest natomiast wina rozumiana jako pojęcie odnoszące się do sfery zjawisk psychicznych sprawcy. Warto wskazać, że w kategoriach czynu zawinionego w rozumieniu ww. przepisu może być oceniany wyłącznie czyn bezprawny<sup>23</sup>.

Ciężar udowodnienia wystąpienia powyższych przesłanek zgodnie ustanowioną w art. 6 k.c. zasadą ogólną, ciąży na poszkodowanym<sup>24</sup>. W omawianym przypadku osoba, która poniosła szkodę jest natomiast zobowiązana wykazać, że doszło do niej w wyniku zawinionego działania lub zaniechania organizatora rajdu. W odniesieniu do analizowanego reżimu odpowiedzialności (deliktowej) rozróżnić należy dwie postacie winy, tj. winę umyślną, kiedy sprawca mając pełną świadomość skutków swojego zachowania, godzi się z nimi i świadomie zmierza swoim postępowaniem do ich wystąpienia oraz winę nieumyślną, gdzie sprawca nie przewiduje możliwości wystąpienia bezprawnych skutków swojego czynu albo mimo że powinien przewidzieć skutki swojego zachowania mylnie zakłada, że zdoła ich uniknąć. W praktyce wina nieumyślna określana jest mianem niezachowania należytej staranności. Sprawca, pomimo braku zamiaru wyrządzenia określonego skutku, doprowadza do niego w wyniku braku zachowania należytej staranności podczas czynności, do których wykonania jest zobowiązany. Warto wskazać, że o umyślności nie może być mowy, gdy podstawą działania lub zaniechania sprawcy szkody była wyłącznie błędna ocena sytuacji bądź też w ogóle brak tej oceny<sup>25</sup>. Przy ocenie braku zachowania należytej staranności dla działania lub zaniechania, które doprowadziło do powstania szkody należy uznać, że ocena ta powinna być ustalona w szerszym kontekście zrelatywizowanym o charakter stosunków danego rodzaju<sup>26</sup>. W tym miejscu stwierdzić należy, że od organizatora rajdu samochodowego szczególnie ze względu na charakter wykonywanej działalności, wymagać powinno się najwyższego miernika dochowania staranności. Dlatego gdy stopień staranności jest wyższy, wówczas nawet „łżejsze” zawinienie winno powodować powstanie odpowiedzialności za wyrządzoną szkodę: „Nie istnieje jeden wspólny standard należytej staranności. Przy jego formułowaniu ważne są okoliczności wyrządzenia szkody, a więc m.in. czas, miejsce, umiejętności wymagane przy wykonywaniu danego zawodu, stopień fachowości, doświadczenie itp. (...) Jeśli jednak

<sup>23</sup> G. Bieniek (red.), *Komentarz do Kodeksu cywilnego. Księga trzecia. Zobowiązania. Tom 1*, Wydawnictwo Prawnicze Lexis Nexis, Warszawa 2007, s. 253.

<sup>24</sup> M. Fras, M. Habdas (red.), *Kodeks cywilny Komentarz. Tom III. Zobowiązania. Część ogólna (art. 353–534)*, Wolters Kluwer Polska, Warszawa 2018, dostęp LEX.

<sup>25</sup> J. Kuźmicka-Sulikowska, *Zasady odpowiedzialności deliktowej w świetle nowych tendencji w ustawodawstwie polskim*, Lex a Wolters Kluwer business, Warszawa 2011.

<sup>26</sup> Por. art. 355 k.c.

dany podmiot podejmuje się czynności, dla których wymagany jest wyższy stopień fachowości, umiejętności itd., jego postępowanie należy oceniać według tego podwyższonego standardu”<sup>27</sup>.

Brak jest zatem wątpliwości, że w przypadku zaistnienia zdarzenia mogącego doprowadzić do powstania odpowiedzialności cywilnej organizatora rajdu samochodowego powinna ona być badana przede wszystkim właśnie w kontekście niezachowania należytej staranności. Za przejaw niezachowania należytej staranności z całą pewnością może być uznane niewłaściwe wytyczenie, czy też oznaczenie trasy przejazdu w taki sposób, że zagrażałoby ono zarówno uczestnikom jak i osobom trzecim. Może nią być jednak również brak szczegółowej kontroli w zakresie spełnienia wymogów co do stanu technicznego pojazdów biorących udział w zawodach lub posiadanych przez uczestników uprawnień.

Biorąc pod uwagę powyższe, przy badaniu kwestii odpowiedzialności za szkodę powstałą na odcinku specjalnym rajdu samochodowego należy bezspornie ustalić, czy organizator dochował wszelkich ciężących na nim obowiązków w związku z organizacją imprezy sportowej – przy założeniu powyżej przytoczonego podwyższonego standardu staranności. W szczególności zbadać należy, czy trasa została poprowadzona w sposób zapewniający bezpieczeństwo zarówno uczestnikom, jak i obserwującym wydarzenie kibicom oraz osobom postronnym (np. mieszkańcom miejscowości, w której rozgrywane są próby czasowe). Zadaniem organizatora jest zatem ustanowienie przebiegu trasy w taki sposób, aby zapewniała ona możliwość zweryfikowania umiejętności technicznych biorących udział w rajdzie kierowców, a jednocześnie gwarantowała bezpieczeństwa przejazdu, nawet przy uwzględnieniu możliwości popełnienia błędu przez zawodnika biorącego udział w próbach czasowych.

Zgodnie z obowiązującymi przepisami organizatora oraz regulaminami<sup>28</sup>, jest on zobowiązany do przedsięwzięcia szeregu czynności kontrolnych i technicznych mających na celu zagwarantowanie możliwie jak największego bezpieczeństwa podczas rozgrywanych zawodów. Uznać należy, że to na organizatorze spoczywa obowiązek drobiazgowej kontroli spełnienia wszystkich wymagań formalnych przez uczestników przed ich dopuszczeniem do uczestnictwa w rajdzie m.in. zgodnie z Regulaminem Rajdowych Samochodowych Mistrzostw Polski „Obydwaj członkowie załogi muszą posiadać uprawnienia do prowadzenia pojazdu (ważne, przez cały czas trwania rajdu, prawa jazdy odpowiedniej kategorii), ważne badania lekarskie i psychologiczne (...) Brak aktualnych badań lekarskich, w tym także brak wykonania kontrolnego badania lekarskiego, skutkować będzie niedopuszcze-

---

<sup>27</sup> M. Fras, M. Habdas (red.), *Kodeks cywilny. Komentarz. Tom III. Zobowiązania. Część ogólna* (art. 353–534), Wolters Kluwer Polska, Warszawa 2018, dostęp LEX.

<sup>28</sup> Regulaminy dla poszczególnych typów rajdów ustanawiane są przez Główną Komisję Sportu Samochodowego Polskiego Związku Motorowego.



niem do startu w rajdzie”<sup>29</sup>. Ponadto zgodnie z ww. regulaminem celem zapewnienia bezpiecznego przejazdu podczas prób czasowych, start pierwszej załogi do odcinka specjalnego powinien zostać każdorazowo poprzedzony przejazdem samochodów funkcyjnych organizatora<sup>30</sup>.

Organizator zobowiązany jest również do stałego monitorowania stanu odcinków specjalnych oraz zapewnienia ciągłej obsługi służb ratunkowych i porządkowych. Ostatni z wymienionych obowiązków może być wykonany przez organizatora przy wykorzystaniu zarówno własnych pracowników, jak i profesjonalnego podmiotu zewnętrznego, zajmującego się świadczeniem tego typu usług. Udowodnienie wykonania powyższych czynności może być traktowane jako wykazanie dochowania należytej staranności przy wykonywaniu zadań spoczywających na organizatorze i tym samym stanowić podstawę uwolnienia się od odpowiedzialności.

### 3.2. Uwolnienie się organizatora od odpowiedzialności

Jak zostało już wskazane powyżej, odpowiedzialność organizatora nie ma charakteru bezwzględnego, co oznacza potrzebę kumulatywnego wystąpienia scharakteryzowanych wcześniej przesłanek determinujących odpowiedzialność sprawcy. Ciężar ich udowodnienia spoczywa zgodnie z zasadą ogólną wyrażoną w art. 6 k.c. na osobie, która z ich istnienia wywodzi skutki prawne.

Stwierdzić należy *a contrario*, iż wykazanie przez organizatora braku kumulatywnego spełnienia ww. przesłanek może być podstawą do uwolnienia się przez niego od odpowiedzialności. Oznacza to, że organizator ponoszący odpowiedzialność na zasadach ogólnych może uwolnić się od odpowiedzialności, jeżeli wykaże brak zawinonego działania lub zaniechania przejawiającego się w dochowaniu wszystkich spoczywających na nim obowiązków, jak również w przypadku udowodnienia braku istnienia związku przyczynowego pomiędzy bezprawnym działaniem lub zaniechaniem, a powstaniem szkody w rozumieniu art. 361 § 2 k.c.<sup>31</sup>

W tym miejscu wskazać należy, że organizator rajdu zlecając określone czynności podmiotowi zewnętrznemu nie uwalnia się *ex lege* od negatywnych skutków działania tego podmiotu. Przyjmuje się bowiem, że przy wyborze wykonawcy należy kierować się przede wszystkim jego kwalifikacjami i możliwościami wykonania czynności danego rodzaju<sup>32</sup>. Udowodnienie faktu wyrządzenia szkody przez

<sup>29</sup> Pkt 5.2 Regulaminu Rajdowych Samochodowych Mistrzostw Polski, strona internetowa: [https://www.pzm.pl/pliki/zg/samochody/01\\_rsmp\\_2020\\_wersja\\_na\\_dzien\\_21.01.2020.pdf](https://www.pzm.pl/pliki/zg/samochody/01_rsmp_2020_wersja_na_dzien_21.01.2020.pdf) (dostęp: 10.09.2020 r.).

<sup>30</sup> Pkt 3.1.1 Regulaminu Rajdowych Samochodowych Mistrzostw Polski, strona internetowa: [https://www.pzm.pl/pliki/zg/samochody/01\\_rsmp\\_2020\\_wersja\\_na\\_dzien\\_21.01.2020.pdf](https://www.pzm.pl/pliki/zg/samochody/01_rsmp_2020_wersja_na_dzien_21.01.2020.pdf) (dostęp: 10.09.2020 r.).

<sup>31</sup> Szkodą w rozumieniu przytoczonego przepisu jest różnica między stanem majątku poszkodowanego, jaki zaistniał po zdarzeniu wywołującym szkodę, a stanem tego majątku, jaki istniałby, gdyby nie wystąpiło to zdarzenie.

<sup>32</sup> W opisywanych okolicznościach podmiot taki będzie cechowało bycie profesjonalistą w danej dziedzinie.

wykonawcę niewłaściwie wybranego dla przedmiotu wykonywanej czynności, może prowadzić do zarzutu niedbalstwa w wyborze i obciążyć tym samym powierającego obowiązkiem odszkodowawczym (wina w wyborze)<sup>33</sup>. Powyższe reguły odpowiedzialności za szkody spowodowane przez osobę wykonującą powierzone jej czynności wynikają z art. 429 k.c., którego treść stanowi: „Kto powierza wykonanie czynności drugiemu, ten jest odpowiedzialny za szkodę wyrządzoną przez sprawcę przy wykonywaniu powierzonej mu czynności, chyba że nie ponosi winy w wyborze albo że wykonanie czynności powierzył osobie, przedsiębiorstwu lub zakładowi, które w zakresie swej działalności zawodowej trudnią się wykonywaniem takich czynności”. W opisywanych okolicznościach odpowiedzialność powierającego opiera się na scharakteryzowanej wcześniej zasadzie winy. Co istotne, przytoczony powyżej przepis art. 429 k.c. wprowadza domniemanie winy w wyborze (*culpa in eligendo*), co oznacza, że poszkodowany jest zwolniony z konieczności dowodzenia tej przesłanki, a uwolnienie się powierającego od obowiązku odszkodowawczego zapewnić może wzruszenie ww. domniemania za pomocą udowodnienia braku winy w wyborze<sup>34</sup>.

Stwierdzić należy zatem, że organizator jako podmiot profesjonalny, który zobowiązany jest do dochowania najwyższego miernika staranności podczas wykonywanych czynności, może uwolnić się od odpowiedzialności wyłącznie w dwóch opisanych powyżej sytuacjach, tj. w razie wykazania braku wystąpienia elementarnych przesłanek odpowiedzialności z tytułu czynów niedozwolonych (art. 415 k.c.) lub udowodnienia braku winy w wyborze (429 k.c.).

#### 4. Podsumowanie

Uwagi poczynione w niniejszym artykule prowadzą do wniosku, że bez względu na rangę rozgrywanych zawodów, zasady odpowiedzialności cywilnej opisanych powyżej podmiotów są tożsame i oparte na przepisach powszechnie obowiązujących. Zarówno uczestnik jak i sam organizator odpowiada za szkody wyrządzone osobie trzeciej zgodnie z ogólnymi regułami odpowiedzialności deliktowej. Odmienna może być jednak podstawa dochodzonych roszczeń, tj. charakteryzująca się zaostrzonym rygorem tzw. zasada ryzyka (art. 436 w zw. z art. 435 k.c.) oraz wymagająca istnienia elementu zawinienia tzw. zasada winy (art. 415 k.c.). Artykuł ma na celu usystematyzowanie przesłanek odpowiedzialności i wzajemnych relacji pomiędzy uczestnikami, a organizatorem rajdów samochodowych. Powyższe rozważania dowodzą, że odpowiedzialność ww. podmiotów jest ściśle ze sobą powiązana, co może prowadzić do sytuacji, w której podstawą braku odpowiedzialności jednego z nich będzie wykazanie drugiemu podmiotowi jej istnienia. W tym celu kluczowe wydaje się ustalenie obowiązków i zasad odpowiedzialności

---

<sup>33</sup> W opisywanych okolicznościach powierającym będzie każdorazowo organizator.

<sup>34</sup> E. Gniewek, *Podstawy prawa cywilnego, wydanie 4*, C.H. Beck, Warszawa 2011, str. 418.

wiążących zarówno uczestnika jak i samego organizatora, co jest zadaniem niniejszego opracowania.

### ***Bibliografia***

1. Bieniek, G. (red.). (2007). *Komentarz do Kodeksu cywilnego. Księga trzecia. Zobowiązania. Tom I*. Warszawa: Wydawnictwo Prawnicze Lexis Nexis.
2. Fras, M., Habdas, M. (red.). (2018). *Kodeks cywilny. Komentarz. Tom III. Zobowiązania. Część ogólna (art. 353-534)*. Warszawa: Wolters Kluwer Polska.
3. Gniewek, E. (2011). *Podstawy prawa cywilnego*, wydanie 4. C.H. Beck, Warszawa.
4. Kuźmicka-Sulikowska, J. (2011). *Zasady odpowiedzialności deliktowej w świetle nowych tendencji w ustawodawstwie polskim*. Warszawa: Wolters Kluwer Polska.
5. Zagrobelny, K., Gniewek, E. (red.). (2011). *Kodeks cywilny. Komentarz*. Warszawa: C.H. Beck.

### ***Akty prawne***

1. Ustawa z dnia 23 kwietnia 1964 r. – *Kodeks cywilny* (Dz.U. Nr 16, poz. 93, z późn. zm.).
2. Ustawa z dnia 20 czerwca 1997 r. – *Prawo o ruchu drogowym* (Dz.U. z 1997, Nr 98, poz. 602).
3. Ustawa z dnia 21 marca 1985 r. – *o drogach publicznych* (Dz.U. z 1985, Nr 14, poz. 60).

### ***Orzecznictwo***

1. Wyrok Sądu Najwyższego z dnia 18 marca 1997 r., I CKU 25/97 (LEX nr 30379).
2. Wyrok Sądu Najwyższego z dnia 28 września 1971 r., II CR 388/71 (OSNIC 1972/3/58).
3. Wyrok Sądu Okręgowego w Świdnicy z dnia 24 lipca 2014 r., IV Ka 391/14, LEX nr 1886451.
4. Wyrok Sądu Najwyższego z dnia 8 grudnia 2005 r., III CK 298/05, niepublikowany, LEX nr 172174.

### ***Pozostałe źródła***

1. *Regulamin Rajdowych Samochodowych Mistrzostw Polski wydany przez Polski Związek Motorowy*, Główna Komisja Sportu Samochodowego. Pobrane z: [https://www.pzm.pl/pliki/zg/samochody/01\\_rsmp\\_2020\\_wersja\\_na\\_dzien\\_21.01.2020.pdf](https://www.pzm.pl/pliki/zg/samochody/01_rsmp_2020_wersja_na_dzien_21.01.2020.pdf) (dostęp: 01.09.2020 r.).
2. *Gazeta Wrocławska, Na OS 3 Radkowska Perła doszło do wypadku z udziałem pijanego kibica*. Pobrane z: <https://gazetawroclawska.pl/powiat-klodzki-kibic-wtargnal-na-trase-rajdu/ar/318155> (dostęp: 10.09.2020 r.).

\* \* \*

## A legal analysis of rally organizer's and participants' liability based on the Civil Code rules and existing jurisprudence

### **Abstract**

The author presents a legal analysis of the civil liability of a rally organizer and participant in light of the Polish Civil Code regulations and existing jurisprudence. The legal structure of the vehicles holders' liability as a main risk factor during rallies is proposed. The premises of the organizer's responsibility as an entity obliged by law to undertake a number of control and organizational activities are also analysed. Moreover, the main circumstances that exclude the liability of both the organizer and participants are discussed and a comparison of the said liabilities is made. Such comparison allows the similarities and differences between them to be identified.

### **Key words**

Car rallies, liability of the rally organizer and participants.