

ZAGADNIENIE PRAWNE

W sprawie o zapłatę na skutek apelacji powoda od wyroku Sądu Okręgowego z dnia 23 listopada 2016 r.

Czy za szkody powstałe na osobie w trakcie naprawy (diagnostyki) pojazdu w warsztacie, w czasie jego postoju z wyłączonym silnikiem, a pozostające w bezpośrednim związku przyczynowym z uszkodzeniem pojazdu wynikającym z jego eksploatacji, zakład ubezpieczeń, w którym pojazd ten jest ubezpieczony w zakresie obowiązkowego ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej za szkody związane z jego ruchem, ponosi odpowiedzialność na zasadzie ryzyka (art., 436 § 1 kc w zw. z art. 435 § 1 kc), czy też na zasadach ogólnych (art. 415 kc).

Uzasadnienie

Wyrokiem z dnia 23 listopada 2016 r. Sąd Okręgowy w P. oddalił powództwo powoda R. N. przeciwko [...] Zakładowi Ubezpieczeń S.A. w Warszawie o zasądzenie zadośćuczynienia i odszkodowania z tytułu wypadku, za który odpowiedzialność ponosi pozwany jako ubezpieczyciel obowiązkowego ubezpieczenia od odpowiedzialności cywilnej posiadacza samochodu, którego ruch spowodował szkodę.

Sąd ten ustalił m.in., że powód zatrudniony był jako kierowca w firmie H. K. pod nazwą P. z siedzibą w S.

W dniu 10 czerwca 2014 r. powód miał przejąć od innego kierowcy prowadzenie samochodu ciężarowego marki MAN, w ramach wykonywania obowiązków zawodowych w zakresie przewozu towarów.

Kierowca, który zdawał pojazd na terenie bazy transportowej firmy w Z., poinformował, że z jednej z opon wewnętrznych (tzw. „bliźniaczych”) pojazdu uszło powietrze.

Powód wraz z innym kierowcą postanowił sprawdzić przyczynę spadku ciśnienia w oponie.

W tym celu zdjęli ją z samochodu i przystąpili do jej oględzin.

Ponieważ nie zauważyli wzrokowo żadnych uszkodzeń, przystąpili do pompowania opony przy pomocy kompresora.

W trakcie tej czynności przedmiotowa opona uległa rozerwaniu („wybuchła”), a na skutek wywołanego tym podmuchu powód został w sposób niekontrolowany odrzucony, wskutek czego uderzył ciałem w elementy warsztatu, doznając różnorodnych ciężkich obrażeń, które stanowią podstawę faktyczną dochodzonych pozwem roszczeń.

W wyniku przeprowadzonego przez pracodawcę postępowania powypadkowego ustalono m.in., że do pęknięcia opony doszło na skutek jej postępującego uszkodzenia mechanicznego w wyniku eksploatacji, które mogło nie być zauważone gołym okiem przy obniżonym częściowo lub całkowitym braku ciśnienia w ogumieniu.

W tak ustalonym stanie faktycznym sąd I instancji uznał powództwo za bezzasadne, oceniając je z punktu widzenia przepisów art. 436 § 1 kc w zw. z art. 435 § 1 kc.

Według Sądu Okręgowego, jakkolwiek pojęcie „ruchu” pojazdu mechanicznego, w rozumieniu w/w przepisów, rozumie się szeroko, to nie można go rozszerzać w sposób nieskończony.

Ponieważ ubezpieczony pojazd miał przerwę w trasie, nie miał włączonego silnika, nie był na drodze publicznej, szkody, jakiej doznał powód, nie można uznać za pozostającą w związku z ruchem pojazdu, za którą posiadacz pojazdu, a w konsekwencji także pozwany zakład ubezpieczeń, powinien odpowiadać.

Przy rozpoznawaniu apelacji powoda od tego wyroku powstało zagadnienie prawne, budzące poważne wątpliwości, które zostało wyartykułowane w zadanym pytaniu prawnym.

Związane jest ono z koniecznością przesądzenia o charakterze wzajemnej relacji między przepisami art. 34 ustawy z dnia 22 maja 2003r. o ubezpieczeniach obowiązkowych, Ubezpieczeniowym Funduszu Gwarancyjnym i Polskim Biurze Ubezpieczycieli Komunikacyjnych (ob. tekst jedn. Dz. U. z 2016r., poz. 2060, dalej powoływanej jako „u.ub.ob.”), nb. w ogóle nie powołanej przez sąd I instancji jako materialnoprawna podstawa orzekania, a art. 436 § 1 kc w zw. z art. 435 § 1 kc.

W szczególności wątpliwości budzi, czy użyte w tych przepisach pojęcia „ruchu” pojazdu mechanicznego (mechanicznego środka komunikacji poruszanego za pomocą sił przyrody) czy też szkody powstałej „w związku z ruchem tego pojazdu” („przez” jego ruch) należy uznać za tożsame, w tym sensie, że w każdym przypadku skutkują one odpowiedzialnością zakładu ubezpieczeń, za szkodę opisaną w hipotezach obu tych unormowań, na zasadzie ryzyka.

Przy stosowaniu przepisu art. 436 § 1 kc od dawna ukształtowała się, zarówno w judykaturze, jak i w doktrynie, wykładnia, zgodnie z którą pojęcia „ruchu” (i w konsekwencji szkody wyrządzonej „przez ruch”) w żadnym wypadku nie można ograniczać do ruchu w sensie *stricte* fizycznym, czyli samego przemieszczania się pojazdu w przestrzeni.

Kłóciłoby się to z zasadniczą funkcją ustanowionej tam zaostrzonej odpowiedzialności posiadacza pojazdu, która związana jest ze szczególnym zagrożeniem dla bezpieczeństwa innych podmiotów, jakie wywołuje korzystanie z pojazdów mechanicznych, poruszanych za pomocą różnorodnych sił przyrody (zob. bliżej: G. Bieniek, „*Odpowiedzialność cywilna za wypadki drogowe*”, Wyd. LexisNexis, Warszawa 2007r., str. 20).

W związku z tym wymienione pojęcia „ruchu” i związku z „ruchem”, na gruncie przepisów kodeksu cywilnego, traktuje się stosunkowo szeroko.

I tak np., przyjmuje się, że pojazd mechaniczny zawsze jest w ruchu, jeżeli ma włączony silnik, choćby w tym czasie np. nie pozostawał na drodze publicznej, ale podlegał badaniom (naprawie) w warsztacie (por. np. wyroki Sądu Najwyższego: z dnia 19 grudnia 2013r. w spr. II CSK 157/13, Legalis nr 819273 oraz z dnia 26 lutego 2015r. w spr. III CSK 187/14, Legalis nr 1200689).

Również szkoda powstała przy wyłączonym silniku może być uznana jako powstająca na skutek ruchu pojazdu, jeżeli np. pojazd toczy się dalej siłą bezwładności.

W orzecznictwie przyjęto także, że „ruchu” pojazdu nie przerywa jego zatrzymanie (także związane z wyłączeniem jednostki napędowej) na trasie planowanej jazdy, jeżeli następuje to na skutek warunków drogowych, wymogów prawa o ruchu drogowym, awarii czy w celu umożliwienia wyjścia lub wejścia pasażerów, bądź wręcz wobec pozostawienia pojazdu na drodze publicznej wbrew stosownym przepisom (por. np. wyroki Sądu Najwyższego: z dnia 14 kwietnia 1975r. w spr. II CR 114/75, OSNCP z. 2 z 1976r., poz. 37 oraz z dnia 21 maja 2009r. w spr. V CSK 444/08, Legalis nr 216823).

Natomiast, jak się wydaje, w judykaturze i literaturze prawniczej nie budzi wątpliwości, że ruch pojazdu, uzasadniający zastrzoną odpowiedzialność na zasadzie ryzyka, o jakiej mowa w przepisach art. 436 § 1 kc w zw. z art. 435 § 1 kc, ustaje w przypadku, gdy następuje wyłączenie silnika, z jednoczesnym usunięciem pojazdu z drogi publicznej, tym bardziej, gdy wiąże się to z jego odprowadzeniem (odholowaniem) do warsztatu czy bazy jego stacjonowania. W ten sposób upada też bowiem potrzeba ochrony innych osób przed ujemnymi skutkami używania przez posiadacza urządzenia poruszanego siłami przyrody, które, właśnie z uwagi na te szczególne właściwości, skutkuje podwyższonym ryzykiem wywołania szkody. Bez znaczenia jest w związku z tym, czy tego rodzaju przerwa w ruchu miała miejsce przed osiągnięciem planowanego celu trasy (por. np. wyroki Sądu Najwyższego: z dnia 13 lipca 1976r. w spr. IV CR 241/76, LEX nr 7835 oraz z dnia 7 kwietnia 2005r. w spr. II CK 572/04, LEX nr 151656, zob. także: P. Machnikowski, A. Śmieja, SPP, tom 6, wyd. 2, 2014r., str. 622 - 624).

Odnosząc to do realiów rozpoznawanej sprawy, przy przyjęciu tego rodzaju wykładni powództwo powoda rzeczywiście podlegałoby oddaleniu *a limine*.

Poza sporem jest bowiem, że do szkody doszło w czasie postoju ubezpieczonego pojazdu w bazie (warsztacie), przy wyłączonym silniku i bez jakiegokolwiek bezpośredniego związku z jego ruchem.

Rzecz jednak w tym, że przepis art. 34 ust. 2 pkt. 3) u.ub.ob. mówi, iż za szkodę powstałą „**w związku z ruchem pojazdu mechanicznego**” uważa się **również** szkodę powstałą podczas zatrzymania, **postoju** lub garażowania.

O ile, z przyczyn, o których była wyżej mowa, samo „zatrzymanie” pojazdu na trasie zaplanowanej jazdy, nie przerywa jego „ruchu” (i związku potencjalnej szkody z tym ruchem), to trudno już byłoby uznać, z punktu widzenia przepisów art. 436 § 1 kc w zw. z art. 435 § 1 kc, aby „w związku z ruchem” pozostawały szkody powstałe podczas postoju pojazdu poza drogą publiczną (oczywiście chodzić tu może tylko o postój z wyłączonym silnikiem, bowiem jego uruchomienie przesądza, jak wyżej powiedziano, *per se*, o istnieniu „ruchu”).

Na wstępie, nie przesądzając jeszcze o charakterze takiej odpowiedzialności, należy uznać, że nawet w przypadku postoju pojazdu, odpowiedzialność zakładu ubezpieczeń za szkody związane z obowiązkowym ubezpieczeniem cywilnym mogłaby powstać tylko wówczas, gdyby szkoda powstała, choćby w sposób, pośredni, z poprzedzającym **postój** jego „**ruchem**”.

W praktyce musiałaby ona wynikać z uprzedniej eksploatacji pojazdu, co wiązałoby się np. ze zużyciem części mechanicznych lub elektrycznych, napełnieniem zbiornika paliwem itp. (por. wyrok Sądu Najwyższego z dnia 11 kwietnia 2003 r. w spr. III CKN 1522/00, Legalis nr 60026).

W rozpoznawanej sprawie tego rodzaju związek szkody po stronie powoda z poprzedzającym ją „ruchem” ubezpieczonego pojazdu byłby niewątpliwy. Rozerwanie opony w dniu 10 czerwca 2014 r. nastąpiło bowiem w związku z jej normalną eksploatacją jezdnią.

Wątpliwość natomiast budzi, czy pozwany powinien odpowiadać za taką szkodę na zaostrzonych zasadach (na podstawie ryzyka), czyli w oparciu o przepisy art. 436 § 1 kc w zw. z art. 435 § 1 kc, czy też na zasadach ogólnych (art. 415 kc).

Jest to o tyle istotne, że powód nie próbował nawet wykazywać istnienia winy po stronie posiadacza pojazdu, z którego ruchu miała wynikać szkoda.

Dopuszczalne są, i funkcjonują w praktyce, rozbieżne metody wykładni w/w przepisów w relacji z przepisem art. 34 ust. 2 u.ub.ob.

Pierwsza z nich, aprobowana przez Sąd Apelacyjny rozpoznający niniejszą sprawę, sprowadza się do uznania, że ostatnio wymieniony przepis rozszerza jedynie **przedmiotowo** odpowiedzialność zakładu ubezpieczeń za szkody związane z ruchem pojazdu mechanicznego, obejmując nią także te z nich, które nie mogłybyby być dochodzone w stosunku do posiadacza na podstawie art. 436 § 1 kc w zw. z art. 435 § 1 kc.

Celowość takiego rozwiązania wynika z faktu częstotliwości takich szkód i konieczności zapewnienia poszkodowanym w związku z tym odpowiedniej ochrony gwarancyjnej.

Niemniej, z uwagi na przedstawioną wyżej argumentację prawną, za tego rodzaju szkody posiadacz pojazdu (kwestia odpowiedzialności kierującego pojazdem w okolicznościach sprawy nie ma znaczenia) nie odpowiadałby na zasadzie ryzyka, ale na zasadach ogólnych.

Z kolei z przepisów art. 34 ust. 1 oraz art. 35 oraz art. 36 ust. 1 zd. 1 u.ub.ob. wynika jednoznacznie, że odpowiedzialność odszkodowawcza zakładu ubezpieczeń powstaje jedynie w granicach odpowiedzialności cywilnej posiadacza ubezpieczonego pojazdu.

Przyjąć zatem należałoby, że ubezpieczyciel przejmuje obowiązkową odpowiedzialność za szkody powstałe w czasie postoju pojazdu jedynie w wypadku

wykazania winy jego posiadacza w powstaniu szkody (art. 415 kc, tak też np.: J. Miaskowski, K. Niezgoda, P. Skawiński, komentarz do art. 34 u.ub.ob. *Legalis*, D. Maśniak, Komentarz do art. 34 u.ub.ob., *LEX*).

Niemniej, przywołuje się też, zarówno w judykaturze, jak i w doktrynie, argumenty, odwołujące się do wykładni gramatycznej, jak i aksjologicznej oraz celowościowej, wskazujące, że we wszystkich przypadkach, objętych przepisem art. 34 u.ub.ob., ubezpieczyciel odpowiedzialności cywilnej powinien odpowiadać na zaostrzonych zasadach, wyrażonych w przepisach art. 436 § 1 kc w zw. z art. 435 § 1 kc.

M.in. wskazuje się, że użycie w przepisie art. 34 ust. 2 zd. 1 *in principio* partykuły (określenia): „również” przesądza o tym, że, *ex definitione*, we wszystkich przypadkach szkód objętych hipotezą tego przepisu zakład ubezpieczeń odpowiada na zasadzie ryzyka (por. np. w/w wyrok Sądu Najwyższego z dnia 11 kwietnia 2003r. w spr. III CKN 1522/00 oraz P. Machnikowski, A. Śmieja, SPP, op. cit., str. 625).

Wiązać musiałoby to się z założeniem, że, jedynie dla ustalenia zakresu odpowiedzialności zakładu ubezpieczeń, ustawodawca odmiennie określił podstawy tej odpowiedzialności w stosunku do odpowiedzialności sprawcy szkody.

Naruszałoby to jednak podstawowe zasady odpowiedzialności ubezpieczyciela, wynikające z istoty stosunku ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej.

Z tych przyczyn na podstawie art. 390 § 1 kpc Sąd Apelacyjny orzekł jak w treści postanowienia.