

POSTANOWIENIE

Dnia 30 stycznia 2018 r.

Sąd Najwyższy w składzie:

SSN Bogumiła Ustjanicz (przewodniczący, sprawozdawca)

SSN Władysław Pawlak

SSN Maria Szulc

Protokolant Katarzyna Bartczak

w sprawie z powództwa R. N.
przeciwko Zakładowi Ubezpieczeń (...) S.A. w W.
o zapłatę,
na posiedzeniu jawnym w Izbie Cywilnej
w dniu 30 stycznia 2018 r.
na skutek zagadnienia prawnego
przedstawionego przez Sąd Apelacyjny w (...)
postanowieniem z dnia 28 września 2017 r., sygn. akt I ACa (...),

"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 k.c. w zw. z art. 435 § 1 k.c.), czy też na zasadach ogólnych (art. 415 k.c.)?"

odmawia podjęcia uchwały.

UZASADNIENIE

Powód domagał się zasądzenia od pozwanego zadośćuczynienia w wysokości 250 000 zł z ustawowymi odsetkami od dnia 23 października 2014 r. i odszkodowania w rozmiarze 20 973 zł z ustawowymi odsetkami od dnia doręczenia pozwanemu pozwu obejmującego zwrot wydatków poniesionych na zapewnienie mu opieki ze strony osób trzecich, jako naprawienia szkody doznanej

w następstwie wypadku, do którego doszło w dniu 10 czerwca 2014 r. podczas naprawy opony samochodu ciężarowego marki MAN w warsztacie bazy samochodowej.

Wyrokiem z dnia 23 listopada 2016 r. Sąd Okręgowy w P. oddalił powództwo. Z dokonanych ustaleń faktycznych wynika, że powód był zatrudniony jako kierowca w przez właściciela przedsiębiorstwa PHU - W „B.” z siedzibą w S. W dniu 10 czerwca 2014 r. miał przewozić towary samochodem ciężarowym, po przejęciu go od innego kierowcy. Po przyjeździe tego kierowcy na teren bazy transportowej powód został poinformowany przez niego, że z jednej z opon tego samochodu uszło powietrze. Postanowili ustalić przyczynę tego stanu. W tym celu wymontowali koło, poddali oponę oględzinom, nie zauważyli jednak uszkodzeń i w warsztacie przystąpili do napełniania jej powietrzem przy użyciu kompresora. Podczas wykonywania tych czynności doszło do rozerwania opony. Na skutek podmuchu powietrza powód został odrzucony, upadł, uderzając ciałem o elementy wyposażenia warsztatu, utracił oddech i przytomność. W toku przeprowadzonej reanimacji udało się przywrócić oddech, natomiast przytomność odzyskał dopiero po półtoramiesięcznym pobycie w szpitalu. Powód doznał licznych obrażeń i uszczerbku na zdrowiu. W toku przeprowadzonego postępowania powypadkowego ustalono, że przyczyną pęknięcia opony było postępujące uszkodzenie mechaniczne w wyniku eksploatacji, które mogło być niezauważone podczas oględzin przy obniżonym ciśnieniu powietrza.

Umowę obowiązkowego ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej posiadaczy pojazdów mechanicznych, w tym wskazanego samochodu, właściciel przedsiębiorstwa zawarł z pozwaną. Sąd Okręgowy uznał, że skoro podczas dokonywania podanych czynności samochód przebywał na terenie bazy transportowej, jego silnik był wyłączony, to wypadek nie miał związku z ruchem pojazdu, a zatem pozwana nie ponosi odpowiedzialności za jego następstwa.

Przy rozpoznawaniu apelacji powoda Sąd Apelacyjny w (...) uznał, że wyłoniło się istotne zagadnienie prawne budzące poważne wątpliwości, które zostało sformułowane w pytaniu przedstawionym Sądowi Najwyższemu do rozstrzygnięcia. Dotyczy ono relacji pomiędzy przepisami art. 34 ustawy z dnia

22 maja 2003 r. o ubezpieczeniach obowiązkowych, Ubezpieczeniowym Funduszu Gwarancyjnym i Polskim Biurze Ubezpieczycieli Komunikacyjnych (jedn. tekst: Dz. U z 2016 r., poz. 2060, dalej: „u.ub.ob.”) i art. 436 § 1 w związku z art. 435 § 1 k.c., w odniesieniu do rozumienia zwrotu „szkoda wyrządzona w związku z ruchem tego pojazdu” i zwrotu „ruch”, użytego w art. 435 § 1 k.c. Wyjaśnienia wymaga czy są to tożsame zwroty w tym sensie, że w każdym przypadku skutkują odpowiedzialnością zakładu ubezpieczeń za szkodę opisaną w hipotezach obu tych przepisów, jeżeli odpowiedzialność posiadacza oparta jest na zasadzie ryzyka. Zaznaczył, że w orzecznictwie i piśmiennictwie prawniczym powszechnie jest przyjmowane szerokie znaczenie zwrotu „w związku z ruchem pojazdu”, którego nie można ograniczać do ruchu w sensie fizycznym, czyli przemieszczania się pojazdu. Pojazd, którego silnik jest włączony traktowany jest jako pozostający w ruchu nawet wtedy, gdy nie znajduje się na drodze publicznej, ale poddawany jest badaniu (naprawie) w warsztacie. Szkoda wyrządzona przez ruch bezwładnie toczącego się pojazdu, którego silnik został wyłączony, uznawana jest jako łącząca się z jego ruchem. „Ruchu” pojazdu nie przerywa zatrzymanie się i wyłączenie silnika, wywołane wymaganiami ruchu drogowego, awarią, czy umożliwieniem pasażerom wejścia lub wyjścia oraz załadunku lub wyładunku towarów albo pozostawieniem go na drodze publicznej niezgodnie z przepisami. Natomiast nie dochodzi do odpowiedzialności posiadacza pojazdu przewidzianej w art. 436 § 1 w związku z art. 435 § 1 k.c. w sytuacji, gdy samochód został usytuowany w warsztacie czy w bazie jego stacjonowania po wyłączeniu silnika, niezależnie od tego, czy został osiągnięty cel podróży. Trudno byłoby uznać na gruncie art. 436 § 1 w związku z art. 435 § 1 k.c., że dochodzi do odpowiedzialności za szkodę powstałą podczas postoju pojazdu, którego silnik został wyłączony, poza drogą publiczną, jeżeli nawet w sposób pośredni nie wiąże się ona z „ruchem” poprzedzającym postój. Nierozwiązanym problemem jest odpowiedź na pytanie, czy ubezpieczyciel powinien ponosić odpowiedzialność za szkodę wyrządzoną przez posiadacza pojazdu na zasadach ogólnych (art. 415 k.c.). Sąd Apelacyjny opowiedział się za wykładnią art. 34 ust. 2 u.ub.ob. rozszerzającą przedmiotowo odpowiedzialność ubezpieczyciela także za szkody, które nie mogłyby być dochodzone w stosunku do posiadacza pojazdu na podstawie art. 436 § 1 w związku z art. 435 § 1 k.c.

Zaznaczył zarazem, że odpowiedzialność zakładu ubezpieczeń powstaje w granicach zawinionej odpowiedzialności posiadacza pojazdu za szkodę powstałą w czasie postoju. Zwrócił uwagę na stanowisko prezentowane w orzecznictwie i piśmiennictwie prawniczym, że we wszystkich przypadkach objętych art. 34 u.ob.ob. odpowiedzialność ubezpieczyciela związana jest z odpowiedzialnością posiadacza pojazdu na zasadzie wyrażonej w art. 436 § 1 w związku z art. 435 § 1 k.c., co musiałoby wiązać się z założeniem, że jedynie dla ustalenia zakresu odpowiedzialności zakładu ubezpieczeń ustawodawca określił odmiennie podstawy tej odpowiedzialności w stosunku do odpowiedzialności sprawcy szkody.

Sąd Najwyższy zważył, co następuje:

Możliwość przedstawienia Sądowi Najwyższemu przez sąd drugiej instancji zagadnienia prawnego do rozstrzygnięcia, które powstało przy rozpoznawaniu apelacji, przewidziana została w przepisie art. 390 § 1 k.p.c. Ze względu na związanie poglądem prawnym wyrażonym w uchwale Sądu Najwyższego, podjętej na skutek przedstawionego zagadnienia prawnego, instytucja pytań prawnych ma charakter wyjątkowy będący odstępstwem od samodzielnego rozstrzygania sprawy przez sąd właściwy, przemawiający za ścisłą wykładnią przepisu art. 390 § 1 k.p.c. (por. uzasadnienie uchwały składu siedmiu sędziów Sądu Najwyższego z dnia 30 marca 1999 r., III CZP 62/98, OSNC 1999, nr 10, poz. 166). Zgodnie z utrwalonym orzecznictwem, Sąd drugiej instancji powinien wykazać, że rozwiązanie przedstawionego problemu jest niezbędne do rozstrzygnięcia sprawy. Do jego obowiązku należy zatem dokonanie jednoznacznych ustaleń faktycznych, odniesienie się do związanych ze sprawą kwestii materialnoprawnych oraz wstępna ocena podniesionych zarzutów apelacyjnych, ponieważ jest to niezbędne do stwierdzenia istnienia związku przyczynowego pomiędzy podjęciem decyzji co do istoty sprawy a tym zagadnieniem. Poza właściwym sformułowaniem pytania sąd drugiej instancji powinien szczegółowo wyjaśnić, na czym polegają jego wątpliwości w kontekście związku z rozstrzygnięciem sprawy. Podane argumenty podlegają rozważeniu przez Sąd Najwyższy w procesie ustalania, czy zostały spełnione warunki do podjęcia uchwały. Nie należy do zadań Sądu Najwyższego samodzielne dokonywanie ustaleń i ocen prawnych celem zbadania czy przedstawione zagadnienie prawne ma znaczenie dla rozstrzygnięcia sprawy

(por. postanowienia Sądu Najwyższego z dnia 8 marca 2010 r., II PZP 2/10; z dnia 30 marca 2011 r., III CZP 1/11; z dnia 22 listopada 2013 r., III CZP 71/13, niepublikowane). Niewykazanie związku przyczynowego pomiędzy rozstrzygnięciem przedstawionego zagadnienia prawnego a podjęciem decyzji co do istoty sprawy stanowi podstawę do odmowy udzielenia odpowiedzi dotyczącej tego zagadnienia (por. postanowienia Sądu Najwyższego z dnia 24 maja 2002 r., III CZP 30/02; z dnia 14 września 2006 r., III CZP 61/06; z dnia 14 listopada 2006 r., III CZP 84/06; z dnia 17 listopada 2009 r., III CZP 85/09; z dnia 19 października 2017 r., III CZP 47/17 niepublikowane).

Przedstawione przez Sąd Apelacyjny zagadnienie prawne dotyczy zakresu odpowiedzialności zakładu ubezpieczeń, którego łączy z posiadaczem pojazdu mechanicznego umowa ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej za szkodę związaną z ruchem tego pojazdu. Do zdarzenia, z którym powód łączy zgłoszone roszczenie doszło w dniu 10 czerwca 2014 r., a zatem podstawę prawną rozważań stanowią przepisy przewidujące odpowiedzialność posiadacza mechanicznego środka komunikacji - art. 436 § 1 w związku z art. 435 § 1 k.c., przepisy regulujące odpowiedzialność ubezpieczyciela odpowiedzialności cywilnej takiego posiadacza - art. 822 k.c. oraz ustawy z dnia 22 maja 2003 r. o ubezpieczeniach obowiązkowych, Ubezpieczeniowym Funduszu Gwarancyjnym i Polskim Biurze Ubezpieczycieli Komunikacyjnych w brzmieniu ustalonym jednolitym tekstem opublikowanym w Dz. U. z 2016 r., poz. 2060. Ustalone okoliczności zdarzenia, z uwzględnieniem jego związku z ruchem pojazdu mechanicznego oraz osób odpowiedzialnych za jego zaistnienie, podlegają subsumpcji do przepisów regulujących odpowiedzialność tych osób oraz ubezpieczyciela. Z art. 822 § 1 k.c. i art. 34 ust. 1 u.ob.ob. wynika, że zobowiązanie ubezpieczyciela dotyczy zapłaty odszkodowania za szkody wyrządzone osobom trzecim, wobec których odpowiedzialność za szkodę ponosi ubezpieczający - posiadacz lub kierujący pojazdem mechanicznym, która została przewidziana w prawie cywilnym. Odpowiedzialność posiadacza pojazdu mechanicznego określona w art. 435 § 1 w związku z art. 436 § 1 k.c. obejmuje szkody związane jego ruchem. Pojęciu ruchu pojazdu mechanicznego w orzecznictwie, jak też piśmiennictwie prawniczym, nadano szerokie rozumienie, przy uwzględnieniu konkretnych okoliczności. Obejmuje ono zarówno poruszanie

się pojazdu przy włączonym silniku, zgodnie z zaplanowanym przejazdem, czy przy przypadkowym wybuchu lub zaskoczeniu silnika albo bezwładnym staczaniu się (por. uchwałę Sądu Najwyższego z dnia 7 marca 1968 r., III CZP 1/68; wyroki z dnia 13 czerwca 2002 r., V CKN 1051/00; z dnia 10 marca 2004 r., IV CSK 116/03; z dnia 21 maja 2009 r., V CSK 444/08, niepublikowane). Za ruch uznawane jest podejmowanie czynności przewozowych, polegających na połączeniu samochodu z przyczepą (por. wyrok Sądu Najwyższego z dnia 30 maja 1974 r., I PR 173/74), krótki postój pojazdu z włączonym silnikiem, także w czasie wsiadania lub wysiadania pasażera oraz podczas załadunku lub wyładunku (wyrok Sądu Najwyższego z dnia 14 kwietnia 1975 r., II CR 114/75 ; z dnia 27 października 2004 r., IV CSK 133/04). Praca silnika przesądza zawsze o tym, że pojazd znajduje się w ruchu i to on stwarza niebezpieczeństwo, nawet gdy ma to miejsce na terenie warsztatu naprawczego, bo oddanie samochodu do naprawy lub przeglądu jest korzystaniem z niego w zwykły sposób (por. wyrok Sądu Najwyższego z dnia 26 lutego 2015 r., III CSK 187/14, niepubl.). W sytuacji, gdy szkodę wyrządziło urządzenie zamontowane na pojeździe, który był w ruchu, odpowiedzialność ponosi posiadacz pojazdu, ponieważ praca silnika jest jednoznaczna z ruchem (por. wyrok Sądu Najwyższego z dnia 19 grudnia 2013 r., II CSK 157/13, niepubl.). Postój pojazdu na drodze z wyłączonym silnikiem traktowany jest jako pozostawanie w ruchu, ponieważ stwarza on niebezpieczeństwo. Podobnie zatrzymanie się poza drogą celem drobnej naprawy (por. wyrok Sądu Najwyższego z dnia 7 kwietnia 2005 r., II CK 572/04, niepubl.). W orzecnictwie Trybunału Sprawiedliwości Unii Europejskiej zwrot „ruch pojazdów” traktowany jest autonomicznie na gruncie dyrektywy 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 ubezpieczenia od takiej odpowiedzialności (Dz. Urz. 1972, L103, strona 1). Zwrot ten powinien być interpretowany jako każde wykorzystanie pojazdu w charakterze środka transportu. Nie jest on ograniczony do kontekstu ruchu na drodze publicznej. Nie ma znaczenia, że w czasie wypadku samochód był unieruchomiony, nie ma także rozstrzygającej doniosłości włączenie lub wyłączenie silnika pojazdu. W dyrektywie Parlamentu

Europejskiego i Rady 2009/103/WE z dnia 16 września 2009 r. w sprawie ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej za szkody powstałe w związku z ruchem pojazdów mechanicznych i egzekwowania obowiązku ubezpieczenia od takiej odpowiedzialności (Dz. U. 2009, L 263, s. 11), która zastąpiła poprzednio obowiązującą, nie wprowadzono zmiany w tej kwestii (por. wyrok TSUE z dnia 8 listopada 2017 r., C-514/16).

Określenie szkody podlegającej wyrównaniu przez ubezpieczyciela na podstawie umowy zawartej z posiadaczem pojazdu, stosownie do art. 822 § 1 k.c., którą posiadacz pojazdu jest obowiązany zawrzeć z ubezpieczycielem, zgodnie z art. 23 ust. 1 u.ob.ob., dokonane zostało w art. 34 ust. 1 in fine u.ob.ob. Należą do niej także następstwa uszkodzenia ciała lub rozstroju zdrowia. Ponadto art. 34 ust. 2 u.ob.ob. przewiduje, że za szkodę powstałą w związku z ruchem pojazdu mechanicznego uważa się również szkodę powstałą podczas i w związku z: wsiadaniem do pojazdu mechanicznego lub wysiadaniem z niego; bezpośrednim załadowywaniem lub rozładowywaniem pojazdu mechanicznego, a także zatrzymaniem lub postojem pojazdu mechanicznego. Oznacza to, że pojęcie szkody związanej z ruchem pojazdu mechanicznego zostało szeroko określone, co odpowiada równie szerokiej wykładni zwrotu „ruch”.

Dla przyjęcia odpowiedzialności posiadacza pojazdu mechanicznego za szkodę konieczne było wykazanie, że przyczyna niebezpieczeństwa, a następnie zdarzenia odnosiła się (tkwiła) do pojazdu. Z ustalonych przez Sąd Apelacyjny okoliczności faktycznych wynika, że pojazd z wyłączonym silnikiem był usytuowany na terenie bazy samochodowej, a koło, z którego opony uchodziło powietrze, zostało odłączone i przeniesione do warsztatu celem ustalenia uszkodzenia i jego naprawy. Źródło niebezpieczeństwa było związane z naprawą opony koła. Brak w podstawie faktycznej sprawy okoliczności prowadzących do wniosku, że istnieje „bezpośredni związek przyczynowy” pomiędzy szkodą na osobie powoda a uszkodzeniem pojazdu w zakresie opony, wynikającym z eksploatacji, czyli naturalnego zużycia. Pojazd mechaniczny nie był w ruchu i nie stwarzał niebezpieczeństwa. Nie zostały ustalone przyczyny rozerwania opony. Przedstawione w formie pytania zagadnienie prawne zostało oparte na błędnym założeniu, że zakład ubezpieczeń, w którym posiadacz pojazdu był ubezpieczony

od odpowiedzialności cywilnej ponosi odpowiedzialność na zasadzie ryzyka (art. 436 § 1 w związku z art. 435 § 1 k.c.), czy też na zasadzie ogólnej (art. 415 k.c.). Umowna odpowiedzialność ubezpieczyciela za szkody dotyczy zakresu, w jakim odpowiedzialność za ich wyrządzenie ponosi ubezpieczony. Wskazane w pytaniu podstawy odpowiedzialności dotyczą ubezpieczonego posiadacza pojazdu.

Sąd Najwyższy uznał, że poza nieprawidłowo sformułowanym pytaniem, niedostatecznie ustalonym stanem faktycznym sprawy, na przeszkodzie podjęciu uchwały stało także niewykazanie, że zachodzi związek przyczynowy pomiędzy rozstrzygnięciem zagadnienia prawnego a podjęciem decyzji co do istoty sprawy.

Z tych względów orzeczono jak w sentencji na podstawie art. 390 § 1 k.p.c. w związku z art. 61 § 1 ustawy z dnia 23 listopada 2002 r. o Sądzie Najwyższym (jedn. tekst: Dz. U. z 2016 r., poz. 1254).

jw

r.g.