



Sygn. akt II CSK 165/18

WYROK W IMIENIU RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ

Dnia 23 maja 2019 r.

Sąd Najwyższy w składzie:

SSN Joanna Misztal-Konecka (przewodniczący)

SSN Beata Janiszewska (sprawozdawca)

SSN Marcin Krajewski

w sprawie z powództwa S. A.
przeciwko (...) Towarzystwu Ubezpieczeń (...) Spółce Akcyjnej z siedzibą w S.
o zadośćuczynienie, odszkodowanie i rentę,
po rozpoznaniu na posiedzeniu niejawnym
w Izbie Cywilnej w dniu 23 maja 2019 r.,
skargi kasacyjnej strony pozwanej
od wyroku Sądu Apelacyjnego w (...)
z dnia 7 listopada 2017 r., sygn. akt I ACa (...),

oddala skargę kasacyjną.

UZASADNIENIE

Powód S. A. wystąpił przeciwko (...) Towarzystwu Ubezpieczeniowemu (...) SA w S. (dalej jako (...) SA lub pozwany) o zapłatę odszkodowania, zadośćuczynienia i renty w związku z doznaniem szkody na osobie wskutek zdarzenia komunikacyjnego, którego następstwa były objęte ochroną ubezpieczeniową pozwanego.

Wyrokiem wstępnym z 19 stycznia 2017 r. Sąd Okręgowy w S. uznał powództwo za usprawiedliwione co do zasady. Wyrokiem zaskarżonym skargą kasacyjną Sąd Apelacyjny w (...) oddalił apelację pozwanego, podzielając ustalenia faktyczne poczynione przez Sąd I instancji. Stosownie do tych ustaleń powód w dniu 24 kwietnia 2014 r. jechał rowerem po przeznaczonym do tego poboczu drogi krajowej nr K[...], wykonując trening przygotowujący do rajdu rowerowego. Do miejsca wypadku powód dojeżdżał z prędkością ok. 40 km/h. Ostatecznie, mimo podjętego manewru, powód nie zdołał ominąć stojącego na poboczu wzdłuż linii ciągłej samochodu ciężarowego, którego kierujący nie wystawił trójkąta ostrzegawczego. Powód wjechał w tył tego pojazdu, wskutek czego doznał licznych obrażeń ciała, w tym złamania kręgosłupa szyjnego i porażenia czterokończynowego.

Jak ustalił Sąd Okręgowy, postój nie był spowodowany awarią pojazdu bądź warunkami panującymi na drodze. Kierowca po unieruchomieniu pojazdu udał się do salonu samochodowego w celu zapoznania się z ofertą handlową. Powód został wyrokiem nakazowym uznany za winnego popełnienia wykroczenia polegającego na niezachowaniu należytej ostrożności – niezachowaniu bezpiecznego odstępu od omijanego, nieprawidłowo zaparkowanego pojazdu ciężarowego. Natomiast kierujący tym pojazdem został wyrokiem nakazowym uznany za winnego popełnienia wykroczenia polegającego na zaparkowaniu samochodu ciężarowego w miejscu niedozwolonym. W dniu zdarzenia pozwany udzielał ochrony ubezpieczeniowej posiadaczowi pojazdu ciężarowego w zakresie ubezpieczenia OC posiadaczy pojazdów mechanicznych.

Sąd Okręgowy uznał powództwo za usprawiedliwione co do zasady na podstawie art. 436 § 1 k.c. w zw. z art. 435 § 1 k.c. oraz w zw. z art. 34 ust. 1 i 2 ustawy z dnia 22 maja 2003 r. o ubezpieczeniach obowiązkowych, Ubezpieczeniowym Funduszu Gwarancyjnym i Polskim Biurze Ubezpieczycieli Komunikacyjnych (dalej u.u.o.). W ocenie tego Sądu w chwili zdarzenia pojazd znajdował się w ruchu w rozumieniu ww. przepisów. Między ruchem pojazdu a szkodą doznaną przez powoda zaistniał adekwatny związek przyczynowy. Nie wystąpiła natomiast żadna z przesłanek egzoneracyjnych określonych w art. 435 § 1 *in fine* w zw. z art. 436 § 2 k.c., w szczególności do zdarzenia nie

doszło wskutek wyłącznej winy poszkodowanego. Zasadom ruchu drogowego uchybił bowiem zarówno powód, jak i kierujący pojazdem. Zachowanie powoda może być natomiast rozważane w kontekście przyczynienia się poszkodowanego do powstania szkody.

Od wyroku Sądu Apelacyjnego pozwany wniósł skargę kasacyjną, formułując zarzuty naruszenia prawa materialnego oraz prawa procesowego. W ramach pierwszej podstawy kasacyjnej skarżący wskazał na uchybienie art. 34 ust. 1 i 2 oraz art. 35 u.u.o. w zw. z art. 435 k.c. przez ich błędną wykładnię polegającą na uznaniu, że stojący na poboczu pojazd znajdował się w ruchu, co miałoby uzasadniać odpowiedzialność ubezpieczyciela. Wadliwa wykładnia art. 436 § 1 w zw. z art. 435 k.c. polegała także, zdaniem skarżącego, na przyjęciu, że w sprawie nie zachodziła przesłanka egzoneracyjna w postaci wyłącznej winy powoda. Ponadto, do naruszenia powołanych ostatnio przepisów (w zw. z art. 361 § 1 k.c.) doszło, zdaniem skarżącego, przez uznanie, że „zachodzi adekwatny związek przyczynowy pomiędzy stojącym na poboczu nieruchomym pojazdem, a powstaniem szkody na osobie powoda”, w sytuacji gdy pojazd na czas dłuższy niż 4 minuty został unieruchomiony na poboczu z włączonymi światłami awaryjnymi, „nie stwarzając niebezpieczeństwa dla innych uczestników ruchu na drodze publicznej z uwagi na płynnie przebiegający podczas postoju ruch innych pojazdów, a zatem w sytuacji, gdy postój był okolicznością obojętną dla powstania szkody”.

Z kolei naruszenie przepisów postępowania objęło, zdaniem skarżącego, przepisy art. 227, art. 217 § 1, 2 i 3 oraz art. 235 § 1 k.p.c. – wszystkie w zw. z art. 378 § 1, art. 382 i art. 391 § 1 k.p.c., przez zaniechanie przeprowadzenia przez Sąd II instancji dowodów i uznanie ich za zbędne wobec wydania w sprawie wyroku wstępnego. W ocenie skarżącego nieprzeprowadzenie dowodów miało istotny wpływ na ustalenie przyczyn zdarzenia, „w tym podmiotowej strony co do motywów i charakteru podjętych decyzji w zakresie określonego zachowania się zarówno kierującego rowerem jak i kierującego pojazdem, celu postoju, jego zaplanowania jako przerwy w podróży, czasu trwania podróży”. Drugi z zarzutów uchybienia przepisom postępowania dotyczył naruszenia art. 382 k.p.c. polegającego na oparciu wyroku przez Sąd Apelacyjny na niepełnej ocenie materiału dowodowego ze skutkiem przyjęcia, wbrew opinii biegłego, że pojazd nie

miął włączonych świateł awaryjnych, a ponadto nieuwzględnienia, że powód uderzył w pojazd, gdyż jechał ze spuszczoną głową. Tymczasem po ominięciu ostatniego skrzyżowania powinien był widzieć stojący na poboczu pojazd z włączonymi światłami awaryjnymi – co, w razie uwzględnienia przez Sąd Apelacyjny, miałooby istotne znaczenie dla ustalenia, czy pojazd znajdował się w ruchu i czy spełniona została przesłanka adekwatnego związku przyczynowego.

Podnosząc powyższe zarzuty, pozwany wniósł o uchylenie zaskarżonego wyroku Sądu Apelacyjnego w całości, a także uchylenie poprzedzającego go wyroku Sądu I instancji w całości oraz przekazanie sprawy Sądowi I instancji do ponownego rozpoznania, natomiast ewentualnie - o uchylenie zaskarżonego wyroku i przekazanie sprawy Sądowi Apelacyjnemu do ponownego rozpoznania albo, również ewentualnie, o uchylenie wyroków Sądów I i II instancji oraz merytoryczne rozpoznanie sprawy przez oddalenie powództwa, a ponadto w każdym z tych wariantów – o stosowne rozstrzygnięcie o kosztach postępowania.

Powód wniósł o oddalenie skargi kasacyjnej.

Sąd Najwyższy zważył, co następuje:

Skarga kasacyjna okazała się niezasadna.

Sąd Apelacyjny w sposób wyczerpujący wyjaśnił, dlaczego – wobec wydania wyroku wstępnego – na obecnym etapie postępowania nie zachodziła potrzeba przeprowadzenia wszystkich wnioskowanych dowodów. Argumentacja ta jest szczegółowa i przekonująca, nie podważają jej motywy pierwszego z zarzutów naruszenia przepisów postępowania, częściowo niespójne z przywołanymi przez skarżącego unormowaniami prawa procesowego. Przeprowadzone dowody, w tym badanie nagrań monitoringu, stały się dla Sądu Apelacyjnego wystarczającą podstawą faktyczną do rozstrzygnięcia o przesłankach odpowiedzialności odszkodowawczej, a skarżący nie wykazał, by konieczne było ponadto badanie „przyczyn leżących w sferze motywacyjnej uczestników zdarzenia”, szczegółowo przytoczonych w cytowanym uprzednio fragmencie skargi kasacyjnej.

Trafnie również Sąd Apelacyjny stwierdził, że ocena istnienia związku przyczynowego nie należy do biegłego, gdyż jest kwestią jurydyczną zarezerwowaną dla sądu rozstrzygającego sprawę. Biegły nie był uprawniony do

tego, aby przy okazji sporządzenia opinii snuć rozważania o powiązaniach kauzalnych między określonymi faktami. W konsekwencji natomiast Sąd Apelacyjny nie był, wbrew oczekiwaniom skarżącego, zobligowany do uzasadnienia, „z jakich przyczyn uznaje stanowisko biegłego co do braku związku przyczynowego za nielogiczne lub sprzeczne z zasadami doświadczenia życiowego i wiedzy powszechnej”.

Jako nieskuteczny należy także ocenić drugi z zarzutów uchybienia przepisom postępowania (art. 382 k.p.c.), odnoszący się do wadliwego pominięcia materiału, z którego wynikało, że pojazd miał włączone światła awaryjne. Sąd Apelacyjny uznał za niesporne ustalenie, że kierujący nie włączył świateł awaryjnych. Nawet jednak gdyby doszło do naruszenia art. 382 k.p.c. ze skutkiem błędności tego ustalenia, to nie sposób uznać, że takie uchybienie wpłynęło na wynik sprawy. Fakt niewłączenia sygnalizacji został bowiem przywołany jako dodatkowy element zasadniczego stwierdzenia Sądu Apelacyjnego, zgodnie z którym kierowca „nawet nie próbował stworzyć sytuacji wskazującej na awarię samochodu”, lecz „po prostu dla własnej wygody zaparkował samochód w miejscu skąd było mu najbliżej do salonu samochodowego”. Na tle całokształtu zebranego materiału włączenie (lub nie) sygnalizacji awaryjnej ostatecznie nie miało zatem znaczenia rozstrzygającego o spełnieniu przesłanek odpowiedzialności odszkodowawczej. Natomiast odrębną kwestią pozostaje doniosłość tego ustalenia z perspektywy zakresu kompensacji szkody, w związku z zarzutem niedostatecznie uważnej obserwacji drogi przez poszkodowanego, mimo – jak twierdzi skarżący - włączenia sygnalizacji awaryjnej. Zagadnienie to może być przedmiotem dalszych czynności w toku rozpoznania sprawy przez Sądy powszechne.

Pozostałe zarzuty skargi kasacyjnej mające wskazywać na uchybienie art. 382 k.p.c. przybrały postać polemiki z poczynionymi przez Sąd Apelacyjny ustaleniami faktów i oceną dowodów. Niewątpliwie, jak wskazał skarżący, Sąd II instancji ma obowiązek poczynić własne ustalenia i dokonać ich subsumpcji, jednakże, wbrew kierunkowi polemicznych uwag zawartych w skardze kasacyjnej, nie muszą to być ustalenia oczekiwane przez skarżącego. Tymczasem część wywodów skargi adekwatnych do omawianych obecnie zarzutów, w tym dotyczących przyczyn powstania szkody, mimo że formalnie odnosi się do

naruszenia art. 382 k.p.c., w istocie stanowi przejaw dokonania przez skarżącego samodzielnych ustaleń i ich alternatywnej subsumpcji pod normę prawa. Przyjęty w skardze kasacyjnej kierunek argumentacji rzekomych naruszeń w sposób oczywisty nie może być skuteczny w postępowaniu kasacyjnym.

Oczekiwanego przez skarżącego rezultatu nie odniosły również zarzuty naruszenia przepisów prawa materialnego koncentrujące się na trzech kwestiach: rozumienia pojęcia „ruch pojazdu”, badania adekwatnego związku przyczynowego oraz wystąpienia przesłanki egzoneracyjnej w postaci nastąpienia szkody wyłącznie z winy poszkodowanego.

Powód wywodził odpowiedzialność pozwanego z faktu zawarcia przez ubezpieczyciela ze spółką jawną (pracodawcą kierującego) umowy ubezpieczenia OC posiadaczy pojazdów mechanicznych. Podstawę odpowiedzialności ubezpieczyciela stanowi w takich przypadkach art. 34 ust. 1 u.u.o., zgodnie z którym z ubezpieczenia OC posiadaczy pojazdów mechanicznych przysługuje odszkodowanie, jeżeli posiadacz lub kierujący pojazdem mechanicznym są obowiązani do odszkodowania za wyrządzoną w związku z ruchem tego pojazdu szkodę, będącą następstwem śmierci, uszkodzenia ciała, rozstroju zdrowia bądź też utraty, zniszczenia lub uszkodzenia mienia. Co się tyczy kierującego, stosownie do art. 35 u.u.o. ubezpieczeniem OC jest objęta odpowiedzialność cywilna każdej osoby, która, kierując pojazdem mechanicznym w okresie trwania odpowiedzialności ubezpieczeniowej, wyrządziła szkodę w związku z ruchem tego pojazdu.

Odszkodowanie od ubezpieczyciela przysługuje zatem jedynie wówczas, gdy odpowiedzialny za szkodę okaże się posiadacz lub kierujący pojazdem. Inaczej rzecz ujmując, aby roszczenie mogło być skutecznie skierowane do ubezpieczyciela, z przepisów prawa cywilnego musi wynikać, że odpowiedzialny jest któryś z podmiotów wymienionych w przytoczonym wyżej art. 34 ust. 1 u.u.o. Podstawy odpowiedzialności posiadacza lub kierującego są określone przepisami Kodeksu cywilnego, np. art. 415, art. 430, art. 435 w zw. z art. 436 § 1 k.c. Spośród tych podstaw niewątpliwie największe znaczenie praktyczne mają art. 435 w zw. z art. 436 § 1 k.c., stosowane wówczas, gdy poszkodowany zdoła wykazać, że do

wyrządzenia szkody doszło „przez ruch” mechanicznego środka komunikacji poruszanego za pomocą sił przyrody.

Pojęcie ruchu powołane we wskazanych ostatnio przepisach stanowi pojęcie prawne, toteż jego treść jest ustalana zgodnie z regułami interpretacji przepisów i nie musi być wyczerpywana przypadkami „ruchu” traktowanego jako zjawisko przemieszczania się w przestrzeni. Na tle wykładni art. 435 w zw. z art. 436 § 1 k.c. nie budzi wątpliwości uznanie za „ruch” samoistnego poruszania się pojazdu dzięki mocy układu zasilania (silnika), a nawet bez jego udziału, wskutek np. staczania się samochodu, który nie został zabezpieczony za pomocą systemu hamowania. Z drugiej strony samochód pozostaje w ruchu, nawet jeśli nie przemieszcza się, lecz ma włączony silnik i wraz z kierującym lub pasażerami stoi przed zamkniętym przejazdem kolejowym czy w korku ulicznym.

W pewnych sytuacjach, w których nie zostaje spełnione ani kryterium samoistnego przemieszczania się pojazdu, ani kryterium działania silnika, rozstrzygnięcie, czy do wyrządzenia szkody doszło „przez ruch” pojazdu, może okazać się wysoce kontrowersyjne. Niektóre z trudności w kwalifikacji takich przypadków zostają złagodzone dzięki stosowaniu art. 34 ust. 2 u.u.o., który stanowi, że za szkodę powstałą w związku z ruchem pojazdu mechanicznego uważa się również szkodę powstałą podczas i w związku z: 1) wsiadaniem do pojazdu mechanicznego lub wysiadaniem z niego; 2) bezpośrednim załadowywaniem lub rozładowywaniem pojazdu mechanicznego; 3) zatrzymaniem lub postojem pojazdu mechanicznego. Dla określenia treści pojęć zatrzymania i postoju celowe jest odwołanie się do przepisów art. 2 pkt 29 i pkt 30 ustawy z 20 czerwca 1997 r. Prawo o ruchu drogowym (t.j. Dz.U. z 2018 r. poz. 1990 ze zm.). Pierwszy z nich stanowi, że zatrzymanie pojazdu to unieruchomienie pojazdu niewynikające z warunków lub przepisów ruchu drogowego, trwające nie dłużej niż 1 minutę, oraz każde unieruchomienie pojazdu wynikające z tych warunków lub przepisów. Z kolei postój pojazdu to unieruchomienie pojazdu niewynikające z warunków lub przepisów ruchu drogowego, trwające dłużej niż 1 minutę.

Tym samym sytuacje wymienione w art. 34 ust. 2 u.u.o., również związane z postojem pojazdu, zostają objęte zakresem działania art. 34 ust. 1 u.o.o.

Oznacza to, że poszkodowanemu może wówczas przysługiwać odszkodowanie od ubezpieczyciela, mimo że szkoda nie została spowodowana przez ruch rozumiany jako przemieszczanie się pojazdu w przestrzeni. Również jednak w ww. przypadkach przypisanie ubezpieczycielowi obowiązku zapłaty odszkodowania wymaga uprzedniego stwierdzenia, że do odszkodowania jest obowiązany posiadacz lub kierujący pojazdem (art. 34 ust. 1 u.u.o.). Z perspektywy poszkodowanego najbardziej dogodne jest opieranie takiej odpowiedzialności na zasadzie ryzyka i stosowaniu art. 435 w zw. z art. 436 § 1 k.c. Wymaga ono jednak udowodnienia, że do wyrządzenia szkody doszło przez ruch pojazdu, co może być wątpliwe, gdy szkoda powstaje w czasie, w którym samochód nie przemieszczał się lub wręcz, jak w okolicznościach niniejszej sprawy, trwał postój pojazdu.

Tej kwestii dotyczy pierwsze z zagadnień poruszonych w skardze kasacyjnej, sprowadzające się do problemu relacji przypadków wyrządzenia szkody „przez ruch” mechanicznego środka komunikacji poruszanego za pomocą sił przyrody (art. 435 w zw. z art. 436 § 1 k.c.) oraz powstania szkody „podczas i w związku z postojem pojazdu mechanicznego” (art. 34 ust. 2 u.u.o.). Ujmując rzecz w pewnym uproszczeniu, zagadnienie to można zamknąć w pytaniu, czy stwierdzenie, że miał miejsce postój pojazdu w rozumieniu art. 34 ust. 2 u.u.o., wyklucza przypisanie odpowiedzialności na podstawie art. 435 w zw. z art. 436 § 1 k.c., dotyczących wyrządzenia szkody „przez ruch” pojazdu.

Problem relacji art. 435 w zw. z art. 436 § 1 k.c. oraz art. 34 ust. 2 u.u.o. można rozstrzygnąć na trzy sposoby.

Po pierwsze, w rachubę wchodzi zajęcie stanowiska, że każdy przypadek postoju powinien być wyłączony z pojęcia „ruchu” w rozumieniu art. 435 w zw. z art. 436 § 1 k.c. W konsekwencji przypisanie posiadaczowi lub kierującemu pojazdem odpowiedzialności na podstawie powołanych ostatnio przepisów byłoby niemożliwe, gdyż „postój pojazdu nie jest ruchem pojazdu”. W rachubę wchodziłoby natomiast dalsze badanie, czy kierujący lub posiadacz są odpowiedzialni za szkodę np. w związku z wyrządzeniem jej czynem własnym zawinionym (art. 415 k.c.) lub w ramach odpowiedzialności za szkodowe skutki zawinionego zachowania swego podwładnego (art. 430 k.c.).

Wsparciem dla tego poglądu może być argument, że skoro w samym art. 34 ust. 2 u.u.o. mowa jedynie o „uważaniu” szkody powstałej „podczas i w związku z postojem” za szkodę wyrządzoną w związku z ruchem pojazdu, to należy mniemać, że sam ustawodawca stanów wymienionych w tym przepisie nie uznaje za szkodę wyrządzoną „przez ruch” takiego pojazdu. Odpowiedzialność posiadacza lub kierującego, wywodzona w takich przypadkach z innych podstaw, w szczególności z art. 415 k.c. lub art. 430 k.c., byłaby zatem uzależniona od wykazania winy kierującego: w ramach odpowiedzialności sprawczej (art. 415 k.c.) albo odpowiedzialności zwierzchnika za zawinione zachowanie podwładnego (art. 430 k.c.).

Po drugie, można twierdzić, że wszystkie sytuacje wymienione w art. 34 ust. 2 u.u.o. stanowią jednocześnie (a co najmniej „uważane są” za) „ruch” pojazdu w rozumieniu art. 435 w zw. z art. 436 § 1 k.c. W omawianym wariantcie interpretacyjnym za cel art. 34 ust. 2 u.u.o. byłoby uznane rozszerzenie odpowiedzialności na zasadzie ryzyka również na wymienione w tym przepisie przypadki szkody wyrządzonej podczas i w związku m.in. z wysiadaniem, wsiadaniem, zatrzymaniem i postojem pojazdu. Czynnikiem ograniczającym zakres sytuacji rodzących odpowiedzialność posiadacza lub kierującego (a wobec tego - także ubezpieczyciela) byłoby wymaganie ścisłego powiązania tych czynności - wyłącznie „podczas i w związku” - z powstaniem szkody.

Takie zapatrywanie stanowiło, jak można wnosić, podstawę zaskarżonego wyroku. Zostało również wyrażone w orzecznictwie SN, w którym stwierdzono, że zrównanie zdarzenia sprawczego zaistniałego „podczas postoju” z powstałym „w związku z ruchem” oraz odwołanie do reguł odpowiedzialności kodeksowej nakazuje przyjąć, że odpowiedzialność cywilna posiadacza pojazdu w obu wypadkach ukształtowana została, odpowiednio do treści art. 436 k.c., na zasadzie ryzyka (§ 1) (zob. wyrok SN z 20 kwietnia 2018 r., II CSK 404/17).

Po trzecie, możliwe jest wyrażenie poglądu, że z treści art. 34 ust. 2 u.u.o. wynika jedynie, iż zakresem obciążającego ubezpieczyciela obowiązku zapłaty odszkodowania objęte są także sytuacje powstania szkody podczas i w związku z wymienionymi tam sytuacjami, w tym z postojem pojazdu. Skutkiem stosowania

tego przepisu jest zatem rozszerzenie palety przypadków, w których ubezpieczyciel może na podstawie art. 34 ust. 1 u.u.o. ponosić odpowiedzialność z tytułu OC posiadaczy pojazdów mechanicznych. Natomiast art. 34 ust. 2 u.u.o., tak samo jak art. 34 ust. 1 u.u.o., nie przesądza, jaka jest podstawa odpowiedzialności posiadacza lub kierującego pojazdem, która uzasadniała powstanie obowiązku odszkodowawczego po stronie ubezpieczyciela.

W myśl tego stanowiska, w każdym przypadku, także postoju czy zatrzymania, konieczne byłoby dalsze badanie, czy do szkody doszło „przez ruch” aktualizujący stosowanie art. 435 w zw. z art. 436 § 1 k.c., czy też inna będzie podstawa odpowiedzialności kierującego lub posiadacza samochodu (art. 415, art. 430 k.c.), a w konsekwencji także ubezpieczyciela z tytułu ubezpieczenia OC posiadaczy pojazdów mechanicznych. Za powyższym stanowiskiem przemawia w pierwszym rzędzie brzmienie art. 34 ust. 2 u.u.o. Wymienione w tym przepisie czynności wsiadania do pojazdu mechanicznego lub wysiadania z niego, bezpośredniego załadowywania lub rozładowywania pojazdu mechanicznego mogą być wykonywane, gdy silnik pojazdu pozostaje włączony, a nawet, w pewnych przypadkach, gdy pojazd przemieszcza się w przestrzeni, co oznacza, że jest w ruchu w znaczeniu przyjmowanym w wykładni art. 435 w zw. z art. 436 § 1 k.c. W takich przypadkach możliwy jest związek przyczynowy między ruchem pojazdu a zdarzeniem szkodzącym/powstałą szkodą.

Zastrzeżenia wzbudzają dwa pierwsze, skrajne stanowiska. Wypada uznać, że wprowadzeniu art. 34 ust. 2 u.u.o. towarzyszyły jednolite założenia, wobec czego ta sama koncepcja interpretacyjna musiałaby pozostać aktualna w odniesieniu do reguł odpowiedzialności w przypadku wsiadania, bezpośredniego załadunku, zatrzymania, postoju itd. Jeśli zatem uwzględnić przytoczone wyżej pojęcia zatrzymania i postoju, to trzeba byłoby stwierdzić, że, w świetle pierwszej koncepcji, odpowiedzialność na podstawie art. 435 w zw. z art. 436 § 1 k.c. byłaby wykluczona np. w każdej sytuacji zatrzymania pojazdu, czyli trwającego nie dłużej niż 1 minutę unieruchomienia samochodu niewynikającego z warunków lub przepisów ruchu drogowego, oraz każdego unieruchomienia pojazdu wynikającego z tych warunków lub przepisów (art. 2 pkt 29 p.r.d.). Z kolei w świetle zapatrywania wymienionego jako drugie ubezpieczyciel odpowiadałby na zasadzie ryzyka, za

ruch pojazdu, nawet w razie kilkudniowego postoju pojazdu, czyli trwającego dłużej niż 1 minutę unieruchomienia niewynikającego z warunków lub przepisów ruchu drogowego (art. 2 pkt 29 p.r.d.).

Za bardziej przekonujące wypada uznać trzecie zapatrywanie, zgodnie z którym art. 34 ust. 2 u.u.o. nie rozstrzyga sam w sobie o podstawie odpowiedzialności posiadacza lub kierującego, a ma na celu jedynie przedmiotowe określenie przypadków, w których w rachubę wchodzi odpowiedzialność ubezpieczyciela z tytułu ubezpieczenia OC. To, czy będzie ona miała miejsce, i na podstawie których przepisów (art. 415 i nast. k.c.), wymaga rozstrzygnięcia po zbadaniu uwarunkowań danego przypadku, przy czym nie można *a priori* wykluczyć, że pojazd w trakcie postoju, tak samo jak zatrzymania, będzie oceniony jako pozostający w ruchu w rozumieniu art. 435 w zw. z art. 436 § 1 k.c. Takie wnioski co do relacji pojęcia postoju i ruchu pojazdu wynikają również z analizy dotychczasowego dorobku orzecznictwa wypracowanego na tle ww. przepisów.

Rozważania powyższe należy odnieść do okoliczności niniejszej sprawy. Skarżący trafnie wskazuje, że nie każdy postój pojazdu może być utożsamiany z ruchem mechanicznego środka komunikacji poruszanego za pomocą sił przyrody w rozumieniu art. 435 § 1 w zw. z art. 436 § 1 k.c. W wykładni tych przepisów nadmiernie szerokie rozumienie pojęcia ruchu mogłoby prowadzić do wyznaczenia niepożądanych lub wręcz zaskakujących granic odpowiedzialności na zasadzie ryzyka. Nie oznacza to jednak automatycznie aprobaty dla sformułowanego przez pozwanego twierdzenia, że w badanym przypadku doszło do zakończenia ruchu pojazdu. Postój pojazdu w razie pozostawienia samochodu na drodze publicznej nie musi być tożsamy z zakończeniem ruchu.

Ostatecznie jednak w stanie faktycznym niniejszej sprawy nie było konieczne rozstrzygnięcie, że samochód ciężarowy zaparkowany na poboczu w związku z przerwą w podróży był jednocześnie w ruchu (art. 435 w zw. z art. 436 § 1 k.c.), ponieważ także rozumienie „ruchu” w sposób węższy niż przyjął Sąd Apelacyjny, prowadziłyby do tożsamego rozstrzygnięcia o uznaniu roszczenia powoda za usprawiedliwione co do zasady (art. 318 k.p.c.). Odpowiedzialność ubezpieczyciela była bowiem uzależniona od spełnienia następujących przesłanek wynikających

z art. 34 ust. 1 i 2 u.u.o.: że do powstania wymienionych w art. 34 ust. 1 u.u.o. uszczerbków na osobie lub mieniu doszło „podczas i w związku” z takim postojem, a jednocześnie – że posiadacz lub kierujący pojazdem mechanicznym są obowiązani do odszkodowania za wyrządzoną szkodę.

W ocenianych w sprawie okolicznościach obie te przesłanki zostały spełnione. Zaistniała bowiem temporalna i funkcjonalna zależność między powstaniem szkody i postojem samochodu ciężarowego. Niekwestionowane było powstanie szkody „podczas postoju” pojazdu. Na tle dogłębnych i przekonujących wyjaśnień Sądu Apelacyjnego za wykazany należy również uznać czynnik „związku z postojem”. Nie przekonuje odmienne twierdzenie skarżącego, że postój pojazdu „był okolicznością obojętną dla powstania szkody”, „nie stworzył zagrożenia dla powoda” oraz „niebezpieczeństwa dla innych uczestników ruchu na drodze publicznej z uwagi na płynnie przebiegający podczas postoju ruch innych pojazdów”. Tej tezie przeczą ustalenia faktyczne sprawy. Kierujący na miejsce postoju wybrał pobocze drogi krajowej, sytuując pojazd ciężarowy wzdłuż linii ciągłej i tym samym zajmując całe pobocze. Płynny, bezkolizyjny ruch samochodów odbywał się po jezdni za linią ciągłą. Natomiast dla powoda poruszającego się poboczem postój pojazdu stanowił przeszkodę i w opisanych uwarunkowaniach miał niewątpliwie związek z powstaniem szkody, potwierdzony przebiegiem zdarzeń ocenianych w niniejszym postępowaniu, a polegających na najechaniu rowerzysty na tył samochodu ciężarowego.

Spełniona została także druga z przesłanek zastosowania art. 34 ust. 1 u.u.o., czyli powstanie obowiązku odszkodowawczego po stronie posiadacza lub kierującego pojazdem mechanicznym. Nawet jeśli obowiązek ten nie wynikałby z art. 435 w zw. z art. 436 § 1 k.c., jego źródłem była odpowiedzialność kierującego za czyn własny zawiniony (art. 415 k.c.). Sąd Apelacyjny trafnie zauważył, że w sprawie nie podnoszono zarzutu umyślności zachowania kierującego, który dopuścił się naruszenia zasad bezpieczeństwa w ruchu drogowym. Zachodziły jednak podstawy do przypisania mu wyrządzenia szkody z winy nieumyślnej. Wyrokiem nakazowym kierujący został uznany za winnego popełnienia wykroczenia polegającego na zaparkowaniu samochodu ciężarowego w miejscu niedozwolonym. Wyrok taki nie ma mocy wiążącej w postępowaniu cywilnym,

toteż kwestia podstaw ukarania była przedmiotem postępowania dowodowego w niniejszej sprawie i została potwierdzona wynikami dowodu z opinii biegłego sądowego z zakresu techniki samochodowej, ruchu drogowego i rekonstrukcji wypadków drogowych.

Ustalenie na tej podstawie winy kierującego oznacza, że uzasadnione staje się także przypisanie odpowiedzialności pozwanemu ubezpieczycielowi. Powód doznał bowiem szkody na osobie powstałej podczas i w związku z postojem pojazdu mechanicznego (art. 34 ust. 2 u.u.o.), a pozwany był odpowiedzialny z tytułu ubezpieczenia OC posiadaczy pojazdów mechanicznych, wobec powstania po stronie posiadacza pojazdu obowiązku odszkodowania za szkodę wyrządzoną w związku z ruchem tego pojazdu (art. 34 ust. 1 i 2 w zw. z art. 35 u.u.o.).

W świetle analizowanej obecnie podstawy odpowiedzialności bezprzedmiotowy stał się trzeci z zarzutów naruszenia prawa materialnego dotyczący nieuwzględnienia przez Sąd Apelacyjny, że zachodziła przesłanka egzoneracyjna w postaci wyłącznej winy powoda jako poszkodowanego. Badanie przesłanek egzoneracyjnych wchodzi bowiem w rachubę jedynie w przypadku odpowiedzialności na zasadzie ryzyka, a nie na zasadzie winy. Zarzut ten należałoby jednak ocenić jako niezasadny także w razie stwierdzenia, że w sprawie znajdują zastosowanie przepisy art. 435 w zw. z art. 436 § 1 k.c. Ustalenie zawinionego zachowania się kierującego jako jednej z przyczyn szkody oznacza, że powstania uszczerbku nie można wiązać „wyłącznie z winą” poszkodowanego. Samo ujęcie tego zarzutu wypada zresztą uznać za nieściśle, ponieważ, wbrew jego treści, przesłanką egzoneracyjną nie jest nastąpienie szkody wskutek „wyłącznej winy”, lecz „wyłącznie z winy” poszkodowanego. Oznacza to, że przyczyną powstania szkody musi być wyłącznie zawinione zachowanie poszkodowanego, a nie także inne czynniki. Tymczasem w okolicznościach sprawy nastąpienie szkody pozostaje również w związku z zawinionym zachowaniem kierującego.

Nie poddaje się kontroli kasacyjnej zarzut wskazujący na uchybienie art. 436 § 1 w zw. z art. 435 w zw. z art. 361 § 1 k.c. Skarżący nie sprecyzował, czy przejawem naruszenia była w tym przypadku błędna wykładnia czy niewłaściwe zastosowanie ww. przepisów przez Sąd Apelacyjny. Wobec wysokich wymagań

formalnych stawianych skardze kasacyjnej wykluczone jest natomiast takie formułowanie zarzutu, które zmuszałoby Sąd Najwyższy do samodzielnego kwalifikowania naruszenia na podstawie treści zarzutu oraz jego uzasadnienia, zwłaszcza gdy, jak w analizowanym przypadku, wydają się one niespójne. Niezależnie od powyższej uwagi wypada podkreślić, że adekwatny związek przyczynowy nie jest badany „pomiędzy stojącym na poboczu nieruchomym pojazdem” lub „biernym obiektem”, a powstaniem szkody na osobie powoda, lecz między zdarzeniem szkodzącym i naruszeniem dóbr lub interesów prawnie chronionych. Naruszenie to polegało na doznaniu przez powoda uszkodzenia ciała i wywołania rozstroju zdrowia. Ponadto, wbrew wywodom skargi kasacyjnej, ustalenie istnienia tego związku nie sprowadza się do weryfikacji „typowych” następstw zdarzenia szkodzącego, a polega na określeniu następstw normalnych, o czym wprost stanowi art. 361 § 1 k.c.

Opisowa argumentacja skarżącego, wspierająca wskazany wyżej zarzut, także nie może zostać zaaprobowana. Badanie adekwatnego związku przyczynowego jako przesłanki odpowiedzialności jest przeprowadzane trzyetapowo. Pierwszy etap obejmuje tzw. test *conditio sine qua non*, który pozwala rozstrzygnąć, czy do naruszenia dóbr i interesów poszkodowanego doszłoby także wówczas, gdyby nie miało miejsca zdarzenie uznawane za przyczynę powstania uszczerbku. Wynik tego testu jest w niniejszej sprawie oczywisty: gdyby samochód ciężarowy nie był zaparkowany na poboczu drogi, powód nie najechałby na tył tego samochodu i nie doznał szkody na osobie. Takie rozstrzygnięcie pierwszego etapu badania uzasadnia przejście do etapu tzw. generalizacji, polegającego na skonstruowaniu „uogólnionej przyczyny, zbliżonej do zdarzenia uznawanego za źródło uszczerbku” (M. Kaliński, O wadliwej obiektywizacji szkody, *Studia Iuridica* 2007, t. XLVII, s. 99). Natomiast trzecim etapem jest ocena, czy każdorazowe zaistnienie takiej przyczyny zwiększa w sposób zauważalny prawdopodobieństwo wystąpienia skutku szkodowego – w porównaniu z przypadkami, w których ta przyczyna nie miałaby miejsca. Również ocena tej kwestii przemawia za uznaniem, że zajęcie całego pobocza przez pojazd ciężarowy w sposób zauważalny zwiększa opisane wyżej prawdopodobieństwo.

Te zasady badania adekwatnego związku przyczynowego zostały pominięte we wnioskowaniu skarżącego, który ograniczył się do przedstawienia stanowiska, że powód powinien z odległości 200 metrów dostrzec zaparkowany nieprawidłowo pojazd, dzięki czemu nie doszłoby do wypadku. Skoro więc takie zdarzenie nastąpiło, to, zdaniem skarżącego, za jego wyłączną przyczynę należy uznać zachowanie powoda, który nieprawidłowo obserwował drogę. Nietrafność tego wnioskowania, jak i nieskuteczność pozostałych zarzutów poddanych analizie we wcześniejszych wywodach niniejszego uzasadnienia, przemawiała za oddaleniem skargi kasacyjnej.

Z uwagi na powyższe Sąd Najwyższy na podstawie art. 398¹⁴ k.p.c. orzekł, jak w sentencji wyroku.

aj