

Odpowiedzialność cywilnoprawna w obrocie gospodarczym



Redaktor naukowy
Andrzej Śmieja



Wydawnictwo Uniwersytetu Ekonomicznego we Wrocławiu
Wrocław 2011

Recenzent: Leszek Ogiegło

Redaktor Wydawnictwa: Jadwiga Marcinek

Redaktor techniczny: Barbara Łopusiewicz

Korektor: Barbara Cibis

Łamanie: Małgorzata Czupryńska

Projekt okładki: Beata Dębska

Publikacja jest dostępna na stronie www.ibuk.pl

Streszczenia opublikowanych artykułów są dostępne w międzynarodowej bazie danych The Central European Journal of Social Sciences and Humanities <http://cejsh.icm.edu.pl> oraz w The Central and Eastern European Online Library www.ceeol.com

Informacje o naborze artykułów i zasadach recenzowania znajdują się na stronie internetowej Wydawnictwa www.wydawnictwo.ue.wroc.pl

Kopiowanie i powielanie w jakiegokolwiek formie wymaga pisemnej zgody Wydawcy

© Copyright Uniwersytet Ekonomiczny we Wrocławiu
Wrocław 2011

ISSN 1899-3192

ISBN 978-83-7695-170-6

Wersja pierwotna: publikacja drukowana

Druk: Drukarnia TOTEM

Spis treści

Wstęp	7
Dorota Benduch , Obowiązek dochowania tajemnicy przedsiębiorstwa przez członków zarządu a badanie <i>due diligence</i> w procesie łączenia się spółek kapitałowych	9
Piotr Cybula , O ewolucji zasad odpowiedzialności organizatora turystyki z tytułu niewykonania lub nienależytego wykonania umowy o imprezę turystyczną	19
Bogusława Gnela , Odpowiedzialność przedsiębiorców za szkody wyrządzone przez produkt niebezpieczny	39
Jerzy Gospodarek , Zasady i zakres odpowiedzialności cywilnej przedsiębiorcy turystycznego. Próba uogólnień	60
Monika Kalina-Nowaczyk , Solidarna odpowiedzialność wykonawców za niewykonanie lub nienależyte wykonanie zamówienia publicznego	106
Jan Lic , Odpowiedzialność cywilnoprawna przedsiębiorcy – współnika spółki cywilnej	119
Jolanta Loranc-Borkowska , Zakres odpowiedzialności sprzedawcy za niezgodność towaru z umową sprzedaży konsumenckiej	136
Katarzyna Marak , Odpowiedzialność cywilnoprawna hotelarzy	156
Kinga Michałowska , Ukryta reklama i jej skutki na tle przepisów ustawy o zwalczaniu nieuczciwej konkurencji w aspekcie cywilnoprawnej odpowiedzialności przedsiębiorcy	176
Sławomir Pasieka , Przedawnienie roszczeń do ubezpieczyciela wynikających z umowy ubezpieczenia	193
Jerzy Sawilow , Odpowiedzialność za szkodę a odpowiedzialność cywilna w refleksji nad prawem upadłościowym	202
Tomasz M. Szczurowski , Zakres przedmiotowy odpowiedzialności za zapłatę wynagrodzenia podwykonawcy budowlanemu	228
Iwona Szymczak , Odpowiedzialność przedsiębiorcy z tytułu rękojmi za wady fizyczne budynku znajdujące się w części stanowiącej nieruchomości wspólną	241
Andrzej Śmieja , Stosunek odpowiedzialności odszkodowawczej z art. 435 k.c. i art. 436 §2 k.c.	258

Summaries

Dorota Benduch , Obligation of keeping secret of an enterprise by board of directors versus <i>due diligence</i> analysis in the process of capital companies' merger	18
Piotr Cybula , The evolution of principles of organizer liability for non-performance or improper performance of package travel contract.....	38
Bogusława Gnela , Entrepreneurs' liability for damages caused by dangerous products.....	59
Jerzy Gospodarek , Principles and scope of civil liability of tourist entrepreneur. An attempt of generalisations	105
Monika Kalina-Nowaczyk , Joint liability of economic operators with regard to the non performance or improper performance of the contract on public procurement.....	118
Jan Lic , Civil liability of an entrepreneur – partner of a civil partnership	135
Jolanta Loranc-Borkowska , The extent of liability of the seller for the non-conformity of goods with a consumer sales contract	155
Katarzyna Marak , Civil liability of the hoteliers	175
Kinga Michałowska , Hidden advertising and its results against an act of unfair competition in the aspect of civil and legal liability of an entrepreneur	191
Sławomir Pasięka , Limitation of claims against the insurer resulted from insurance contracts.....	201
Jerzy Sawilow , Liability for damages and civil liability in the reflection on bankruptcy law.....	226
Tomasz M. Szczurowski , Scope of liability for remuneration payment to a building subcontractor	240
Iwona Szymczak , Liability of entrepreneur for defects of building construction revealed in a common part of the building under the statutory warranty	257
Andrzej Śmieja , Compensation liability ratio of the article 435 of the civil code and the article 436 §2 of the civil code	274

Andrzej Śmieja

Uniwersytet Wrocławski

STOSUNEK ODPOWIEDZIALNOŚCI ODSZKODOWAWCZEJ Z ART. 435 K.C. I ART. 436 §2 K.C.

Streszczenie: Autor analizuje doniosłe praktycznie zagadnienie w postaci pytania, jaka podstawa odpowiedzialności deliktowej znajduje zastosowanie wówczas, gdy dochodzi do zderzenia się dwóch pojazdów mechanicznych, z których przynajmniej jeden wchodzi w skład przedsiębiorstwa w rozumieniu art. 435 k.c. Autor przedstawia własne stanowisko. Odrzucając koncepcje, w myśl których w razie wyrządzenia szkody przez mechaniczny środek komunikacji stanowiący składnik przedsiębiorstwa zawsze należy stosować art. 435 k.c., a tym samym odpada możliwość oparcia odpowiedzialności na zasadzie winy, opowiada się za stanowiskiem, że również w takim przypadku podstawę wzajemnych roszczeń obu posiadaczy pojazdów uczestniczących w kolizji powinien stanowić art. 436 §2 k.c. Dotyczy to również sytuacji, gdy do wyrządzenia szkody dochodzi z udziałem pojazdu wchodzącego w skład przedsiębiorstwa komunikacyjnego. Autor polemizuje z zapatrywaniem, jakoby w tym ostatnim przypadku za oparciem odpowiedzialności wyłącznie na art. 435 k.c. przemawiało ponadprzeciętne zagrożenie, jakie swą działalnością stwarza dla otoczenia tego typu przedsiębiorstwo (komunikacyjne). W konkluzji autor zdecydowanie opowiada się za poglądem, że w razie zderzenia się dwóch pojazdów dla rozliczenia szkód, jakie w związku z kolizją ponieśli obaj posiadacze, zawsze stosować należy zasadę winy (art. 436 §2 k.c.).

Słowa kluczowe: szkoda, odpowiedzialność, pojazd mechaniczny.

1. Wstęp

W tytule VI księgi III k.c. o czynach niedozwolonych ważną rolę odgrywają dwa przepisy – obydwa statuujące odpowiedzialność odszkodowawczą opartą na zasadzie czystego ryzyka. Pierwszy z nich (art. 435 k.c.) normuje obowiązek naprawienia szkody wyrządzonej przez ruch przedsiębiorstwa, które funkcjonuje, opierając się na wykorzystywaniu przetworzonych sił przyrody. Drugi (art. 436 k.c.) obejmuje odpowiedzialność za szkody będące następstwem ruchu mechanicznych środków komunikacji. W literaturze przedmiotu, a także w orzecznictwie od dawna dyskutuje się nad stosunkiem, w jakim pozostają względem siebie wymienione przepisy. Rozstrzygnięcie tego problemu ma szczególnie duże znaczenie wówczas, gdy uszczerbek zostaje wyrządzony przez ruch takiego mechanicznego środka komunikacji, który jednocześnie stanowi **składnik przedsiębiorstwa** w rozumieniu art. 435 k.c. Powstają wówczas dwie kwestie:

a) czy podmiotem zobowiązanym do naprawienia szkody jest prowadzący przedsiębiorstwo na własny rachunek, czy też posiadacz pojazdu,

b) na jakich zasadach prowadzący przedsiębiorstwo odpowiada w sytuacji, gdy należący do tego przedsiębiorstwa mechaniczny środek komunikacji zderzy się z innym pojazdem mechanicznym, lub gdy ruch owego mechanicznego środka wyrządzi szkodę osobie przewożonej nim z grzeczności (art. 435 czy art. 436 §2 k.c.).

Wyprzedzając dalsze ustalenia, już teraz należy zaznaczyć, że pierwsze z zasygnalizowanych zagadnień ma na ogół charakter teoretyczny, drugie zaś zachowuje niemałe znaczenie praktyczne. W zależności bowiem od tego, jaką koncepcję interpretacyjną uznamy za właściwą, doprowadzi to do odmiennych skutków prawnych, a mianowicie oparcia odpowiedzialności odszkodowawczej **przedsiębiorcy władającego pojazdem mechanicznym** albo na zasadzie winy, albo na zasadzie ryzyka. Rzecz jasna, nie jest to obojętne ani dla podmiotu zobowiązanego do zapłaty odszkodowania, ani z punktu widzenia interesów samego poszkodowanego.

Jak wspomniano, zarysowany wyżej problem jest od dawna dostrzegany w doktrynie i orzecznictwie, tyle tylko do tej pory nie osiągnięto pełnej zgodności poglądów, co sprawia, że interesującą nas kwestię nadal wolno uznać za otwartą. W niniejszym opracowaniu podjęto próbę przedstawienia własnej interpretacji zagadnienia. Aby jednak rozważana problematyka i poczynione na jej tle wnioski stały się bardziej czytelne, trzeba zacząć od zwięzłej charakterystyki odpowiedzialności przewidzianej w art. 435 i 436 k.c., z położeniem akcentu na te jej cechy, które mogą mieć znaczenie dla uzyskania w miarę klarownego stanowiska w zakresie interesującej nas problematyki.

2. Odpowiedzialność odszkodowawcza uregulowana w art. 435 k.c.

Zgodnie z art. 435 §1 k.c., ten, kto prowadzi przedsiębiorstwo lub zakład wprawiane w ruch za pomocą sił przyrody, odpowiada za szkodę wyrządzoną komukolwiek przez ruch owego przedsiębiorstwa, chyba że wyniknęła ona z siły wyższej, wyłącznie z winy poszkodowanego lub wyłącznie z winy osoby trzeciej, za którą nie ponosi odpowiedzialności. Na mocy §2 powołanego przepisu odpowiedzialność ta rozciąga się również na szkody spowodowane przez funkcjonowanie przedsiębiorstw wytwarzających materiały wybuchowe lub wykorzystujących je w trakcie swojej działalności. W tym ostatnim przypadku jest już sprawą obojętną, czy dane przedsiębiorstwo może być uznane za napędzane siłami przyrody, czy też wymogu takiego nie spełnia¹.

¹ Co do najważniejszej literatury przedmiotu zob. zwłaszcza zachowującą podstawowe znaczenie pracę B. Lewaszkiewicz-Petrykowskiej, *Odpowiedzialność cywilna prowadzącego na własny rachunek przedsiębiorstwo wprawiane w ruch za pomocą sił przyrody (art. 435 k.c.)*, Warszawa 1967. Z innych opracowań o charakterze monograficznym zob.: W. Szachulowicz, *Odpowiedzialność deliktowa przedsiębiorstw państwowych wprawianych w ruch siłami przyrody*, Warszawa 1968. Co do orzecznictwa zob. zwłaszcza: M. Safjan M., [w:] K. Pietrzykowski (red.), *Kodeks cywilny*, t. I, Warszawa 2008,

Nie ulega wątpliwości, że w art. 435 k.c. idzie o przedsiębiorstwo w znaczeniu przedmiotowym, pod głównymi względami zbliżonym do tego, jakie rozważanemu terminowi nadano w art. 55¹ §1 k.c. (wzbogacone jednak o czynnik ludzki). Zdaniem większości autorów, użycie przez ustawodawcę w przepisie (obok pojęcia „przedsiębiorstwo”) również terminu „zakład” miało na celu wyjaśnienie, że za szkodę wyrządzoną przez ruch owej zorganizowanej całości podmiot wymieniony w przepisie odpowiada na zasadzie ryzyka także wówczas, gdy nie prowadzi działalności **w celach gospodarczych**². Ważne jest zatem nie to, w jakim celu działa przedsiębiorstwo (zakład), ale to, czy jego funkcjonowanie opiera się na wykorzystaniu sił przyrody w rozumieniu art. 435 k.c. (o czym za chwilę).

Osobę, która powinna naprawić szkodę, określono jako **prowadzącego przedsiębiorstwo na własny rachunek**. W pierwszym rzędzie idzie tu o właściciela tej zorganizowanej całości. Poza tym jednak na podstawie art. 435 k.c. odpowiadać może również użytkownik lub dzierżawca przedsiębiorstwa, a nawet działający bez tytułu prawnego posiadacz, wykonujący bezprawne władztwo nad przedsiębiorstwem we własnym interesie i czerpiący z tego władztwa (dla siebie) określone korzyści. Jako przykład można wskazać byłego dzierżawcę (użytkownika) przedsiębiorstwa, który mimo wygaśnięcia stosunku prawnego łączącego go z właścicielem, nie zwrócił mu przedsiębiorstwa. W rachubę mogą również wchodzić osoby, które – mimo zawarcia umowy mającej na celu zbycie przedsiębiorstwa, a następnie wydania kontrahentowi przedmiotu transakcji – nie uzyskały stosownego prawa podmiotowego z uwagi na nieważność czynności prawnej.

Jak wynika z dotychczasowych ustaleń, w istocie rzeczy prowadzącym przedsiębiorstwo zawsze będzie **jego posiadacz**: albo samoistny (reguła), albo przynajmniej zależny, gdyż aby mieć wpływ na funkcjonowanie przedsiębiorstwa oraz czerpać korzyści, jakie ono przynosi, trzeba sprawować we własnym interesie (dla siebie) władztwo **nad materialnymi składnikami** zorganizowanego zespołu elementów, o których mowa w art. 55¹ k.c. Stąd w przypadku, gdy mechaniczny środek komunikacji wchodzi w skład przedsiębiorstwa, zakres **podmiotowy** art. 435 i art. 436 k.c. okaże się **najczęściej** identyczny (występując w roli posiadacza przedsiębiorstwa jako całości, prowadzący przedsiębiorstwo będzie jednocześnie posiadaczem pojazdu wchodzącego w jego skład)³.

s. 1371-1380; oraz W. Dubis, [w:] E. Gniewek (red.), *Kodeks cywilny. Komentarz*, Warszawa 2008, s. 768-773.

² Zob. G. Bieniek i in., *Komentarz do Kodeksu cywilnego. Księga III. Zobowiązania*, t. I, Warszawa 2002, s. 284 i 385; oraz W. Dubis, [w:] E. Gniewek (red.), *Kodeks cywilny. Komentarz*, Warszawa 2006, s. 728 i 729. Zob. także: W. Kuryłowicz, *Kodeks cywilny. Komentarz*, t. II, Warszawa 1972, s. 1070 i 107, oraz Z. Radwański, A. Olejniczak, *Zobowiązania. Część ogólna*, Warszawa 2006, s. 233, którzy jednak nadają terminowi „przedsiębiorstwo” znaczenie właściwie pokrywające się z definicją zawartą w art. 55 k.c., a dla pozostałych jednostek organizacyjnych rezerwują termin „zakład”.

³ Tylko wtedy, gdyby prowadzący przedsiębiorstwo oddał innej osobie pojazd w posiadanie zależne lub gdyby został mu on skradziony, zakres podmiotowy będzie się na gruncie każdego z interesujących nas przepisów przedstawiał odmiennie.

Poza wspomnianymi już przedsiębiorstwami produkującymi środki wybuchowe lub posługującymi się nimi, zakresem przedmiotowym odpowiedzialności z art. 435 k.c. objęte są jedynie przedsiębiorstwa **wykorzystujące siły przyrody**, przy czym ustawodawca do owych sił zalicza np. gaz, elektryczność, parę i paliwa płynne. Gdy spojrzymy na to wyliczenie, to okaże się, że spotykane niekiedy w doktrynie określenie, jakoby chodziło tu o tzw. **elementarne** siły przyrody, jest nieściśle, a nawet mylące. W przepisie idzie bowiem o przedsiębiorstwa wprawiane w ruch przez takie siły przyrody, które zostały **odpowiednio przetworzone**, zwłaszcza przy wykorzystaniu silników i podobnych mechanizmów napędowych⁴.

Dla uznania przedsiębiorstwa za wprawiane w ruch przez siły przyrody nie wystarczy stwierdzenie, że posługuje się ono w swej działalności maszynami i innymi urządzeniami mechanicznymi. Art. 435 k.c. znajduje zastosowanie tylko wtedy, gdy wykorzystanie sił przyrody jawi się dla danego przedsiębiorstwa jako konieczność, tzn. gdy bez ziszczenia się tego warunku nie mogłoby ono prawidłowo realizować swych zadań. Inaczej mówiąc: **cały ustrój przedsiębiorstwa musi się opierać na wspomnianych siłach, ponieważ w innym przypadku nie byłoby ono w stanie osiągnąć swych celów**⁵. Do tak rozumianych przedsiębiorstw należy w pierwszym rzędzie zaliczyć: a) przedsiębiorstwa **produkcyjne sensu stricto**, które dla prawidłowego funkcjonowania wymagają użycia dużych, a przy tym zróżnicowanych mocy elementarnych; b) kopalnie; c) wszelkie przedsiębiorstwa komunikacyjne; d) zespoły przeladunkowe (np. przedsiębiorstwa portowe); e) przedsiębiorstwa przetwarzające na większą skalę jedne rodzaje energii w inne, a więc np. różnego typu elektrownie i ciepłownie, w tym także wodne i wiatrowe (z wyjątkiem atomowych); f) przedsiębiorstwa zajmujące się szeroko pojmowanym transportem paliw i energii (np. przesyłaniem energii elektrycznej czy gazowej).

Jak trafnie ustaliła judykatura, w rachubę wchodzi również duże nowoczesne **przedsiębiorstwa budowlane**, skoro nie mogłyby one osiągać swych celów bez

⁴ Trafnie podkreślają to Z. Radwański i A. Olejniczak, wyd. cyt. 2008, s. 237.

⁵ W rozważanej materii pełną aktualność zachowały uwagi B. Lewaszewicz-Petrykowskiej, wyd. cyt., s. 94. Uważa ona, że dla uzyskania jednoznacznego stanowiska co do możliwości zastosowania art. 435 k.c. konieczne staje się udzielenie odpowiedzi na dwa pytania: 1) czy globalny cel pracy przedsiębiorstwa uzależniony jest od użycia sił przyrody, 2) czy korzystanie z sił przyrody stanowi *conditio sine qua non* istnienia przedsiębiorstwa w tym sensie, że jego struktura, system organizacji i pracy dostosowany jest do sił przyrody, jakimi się ono posługuje. Autorka zaznacza przy tym trafnie, że: „szybki wzrost techniki zmusza do stałej weryfikacji poglądów w tym zakresie”. Skoro zaś nie da się raz na zawsze wyliczyć przedsiębiorstw objętych zakresem przedmiotowym art. 435 k.c., niezbędne jest bezustanne dokonywanie przez orzecznictwo i doktrynę swoistej aktualizacji przedsiębiorstw objętych zakresem art. 435 k.c. Pogląd ten jest – z drobnymi modyfikacjami – podzielany również w najnowszej literaturze przedmiotu. W tej mierze zob. także: A. Śmieja, *Czyny niedozwolone*, rozdz. III, [w:] A. Olejniczak (red.), *System prawa prywatnego*, t. VI, *Prawo zobowiązań. Część ogólna*, Warszawa 2009, s. 558 i n.

posługiwania się w większym zakresie przetworzonymi siłami przyrody⁶. To samo wolno chyba obecnie powiedzieć o prowadzonych na dużą skalę i korzystających z urządzeń mechanicznych **gospodarstwach rolnych (farmach)**⁷, **jak również zakładach przetwórstwa rolno-spożywczego**. Trudno już natomiast uznać za przedsiębiorstwo w rozumieniu art. 435 k.c. pojedyncze urządzenia przetwarzające energię wiatru czy płynącej wody dla potrzeb jednego lub kilku gospodarstw domowych. Podobnie zagadnienie to przedstawia się w odniesieniu do pojedynczej kotłowni, choćby obsługiwała obiekt dużych rozmiarów (np. szpital lub szkołę) lub kilka budynków mieszkalnych.

Niestety, między tym, co w oczywisty sposób podlega regulacji z art. 435 k.c., a tym, co bez wątplenia nie jest już objęte zakresem tego przepisu, istnieje duża liczba przypadków wymskających się próbom jednoznacznej klasyfikacji. W pierwszym rzędzie idzie o różnego rodzaju przedsiębiorstwa stworzone z myślą o świadczeniu usług. I tak np. trudno sobie wyobrazić, aby dziś bez korzystania z sił przyrody mogło się obyć duże biuro konstrukcyjne, skoro musi ono w swej działalności korzystać z dziesiątków komputerów, kserokopiarek, skanerów i podobnych urządzeń zasilanych energią elektryczną. A jednak nie sądzę, aby tego typu koncentracja urządzeń (zgrupowanych czasem na stosunkowo niewielkiej przestrzeni) wywoływała u przeciętnego klienta poczucie wzmożonego, realnego zagrożenia szkodą. To samo wolno chyba powiedzieć o nowoczesnej drukarni, wykorzystującej **wyłącznie lub w na ogół** urządzenia sterowane komputerowo. Należy przeto dojść do wniosku, że w rozważanych obecnie stanach faktycznych liczyć się powinna nie tylko ogólna liczba urządzeń, mechanizmów i konstrukcji wprawianych w ruch przez siły przyrody, ale również takie czynniki, jak **rodzaj, moc i różnorodność** wykorzystywanej energii, a także fakt, że niektóre z urządzeń wchodzących w skład przedsiębiorstwa generują ponadprzeciętne ryzyko wyrządzenia szkody.

⁶ Zob. wyrok Sądu Najwyższego (dalej: wyr. SN) z 1 grudnia 1962 r., I CR 460/62, „Orzecznictwo Sądów Polskich i Komisji Arbitrażowych” (dalej: OSPiKA) 1964, poz. 88. Przedstawione stanowisko judykatury jest w nowszej literaturze przedmiotu przyjmowane bez zastrzeżeń.

⁷ Trzeba jednak zaznaczyć, że w ślad za judykaturą Sądu Najwyższego (dalej: SN) w doktrynie nadal przeważa pogląd, że takie gospodarstwa rolne nie są objęte zakresem odpowiedzialności na zasadzie ryzyka; tak przed 20 laty SN w wyr. z 21 sierpnia 1987 r., II CR 222/87, „Orzecznictwo Sądu Najwyższego – Izba Cywilna/Pracy” (dalej: OSNCP) 1989, nr 1, poz. 17. Pogląd ten utrzymuje się do dziś; z nowszych wypowiedzi zob. zwłaszcza: G. Bieniek i in., *Komentarz...*, s. 1373-1374, oraz Z. Radwański, A. Olejniczak, wyd. cyt., s. 233.

Wydaje się, że lepiej byłoby tu unikać schematów. Dlatego na uwagę zasługuje bardziej umiarkowane stanowisko W. Dubisa, powołującego się w tej mierze na zapatrywanie wyrażone w wyr. Sądu Administracyjnego (dalej: SA) w Krakowie z 22 października 1993 r., I ACr 429/93, „Przegląd Sądowy” 1996, nr 2, s. 50, a sprowadzające do twierdzenia, że „gospodarstwo rolne może być uznane za przedsiębiorstwo lub zakład wprawiany w ruch za pomocą sił przyrody wówczas, gdy samo prowadzenie danego rodzaju produkcji wytwórczej [...] oraz uzyskiwanie jej efektów, pozostaje w bezpośrednim związku ze stanem nasycenia i wykorzystania urządzeń poruszanych za pomocą sił przyrody, i to w takiej relacji, że od stopnia wykorzystania tych sił zależy w ogóle funkcjonowanie gospodarstwa w zakresie określonego rodzaju produkcji i uzyskanie jej efektów, a nie tylko ułatwienie ich osiągnięcia”.

Od odpowiedzialności przewidzianej w art. 435 k.c. można się zwolnić jedynie poprzez wykazanie jednej z wymienionych okoliczności zwalniających, nazywanych **przesłankami egzoneracyjnymi**. W myśl przepisu są to: a) spowodowanie szkody przez siłę wyższą, b) powstanie szkody wyłącznie z winy poszkodowanego, c) powstanie szkody wyłącznie z winy osoby trzeciej, za którą prowadzący przedsiębiorstwo nie ponosi odpowiedzialności⁸. Z tego wynika, że podmiot wskazany w art. 435 k.c. jako zobowiązany do zapłaty odszkodowanie nie może się uchylić od obowiązku naprawienia szkody **ani poprzez wykazanie własnej bezwinnosci, ani udowodnienie braku winy po stronie osób, za które odpowiada**.

Rozważając przyczyny oparcia odpowiedzialności prowadzącego przedsiębiorstwo na własny rachunek, w doktrynie wskazuje się zgodnie na dwa podstawowe motywy. Po pierwsze, nie ulega wątpliwości, że napędzane przetworzonymi siłami przyrody przedsiębiorstwo stwarza dla otoczenia ponadprzeciętne niebezpieczeństwo wyrządzenia różnego rodzaju szkód. Po drugie, w większości przypadków za oparciem rozważanej odpowiedzialności na czysto obiektywnych przesłankach przemawia zasada *eius damnum, cuius commodum*⁹.

3. Ogólna charakterystyka odpowiedzialności odszkodowawczej za ruch mechanicznego środka komunikacji

Większość współczesnych ustawodawstw cywilnych zna odrębne podstawy odpowiedzialności za szkody spowodowane przez ruch mechanicznych środków komunikacji, przy czym odpowiedzialność tę na ogół ujmuje się jako **oderwaną od winy** osoby zobowiązanej do naprawienia szkody. W prawie polskim podstawę obowiązku odszkodowawczego w tym zakresie tworzy – wzorowany na art. 153 kodeksu zobowiązań (kz) – **art. 436 k.c.**¹⁰. W §1 przewiduje on odpowiedzialność opartą

⁸ Co do teoretycznego uzasadnienia mechanizmu zwalniającego od odpowiedzialności przewidzianej w art. 435 k.c. utrzymują się (zwłaszcza w doktrynie) różnice zdań. Wydaje się jednak, że najbardziej prawidłowo mechanizm ten tłumaczy koncepcja poszukująca rozwiązania na płaszczyźnie teorii adekwatnego związku przyczynowego. Co do szczegółów zob.: A. Śmieja, wyd. cyt., s. 563-577.

⁹ Słusznie zaznacza się zresztą w piśmiennictwie, że „nie tyle jeden motyw, ile ich zespół decyduje o oderwaniu się od winy jako podstawy odpowiedzialności”. Tak trafnie B. Lewaszkiewicz-Petrykowska, wyd. cyt., s. 63; podobnie W. Czachórski (red.), *System prawa cywilnego*, t. III, cz. 1, Warszawa 1980, s. 607. Stanowisko to uznać można za bezsporne.

¹⁰ Podstawowa literatura dotycząca odpowiedzialności obciążającej odszkodowawczej posiada cza mechanicznego środka komunikacji zob. zwłaszcza (w ujęciu chronologicznym): A. Rembieliński, *Odpowiedzialność cywilna właściciela samochodu w stosunku do pasażera przewożonego z grzeczności*, „Zeszyty Naukowe Uniwersytetu Łódzkiego” 1964, seria I, nr 35; tenże, *Ruch samochodu jako przesłanka odpowiedzialności cywilnej za wypadek*, „Palestra” 1963, nr 9; tenże, *Wina osoby trzeciej jako okoliczność wyłączająca odpowiedzialność właściciela samochodu*, „Nowe Prawo” 1964, nr 4; J. Wąsiewicz, *Odpowiedzialność cywilna za wypadki samochodowe na tle obowiązkowego ubezpieczenia*, Warszawa 1969; A. Szpunar, *Wynagrodzenie szkody w razie zderzenia pojazdów mechanicznych*, „Palestra” 1986, nr 3; tenże, *Wynagrodzenie szkody wynikłej wskutek wypadku komunikacyjnego*

na zasadzie ryzyka (i to w jej czystej postaci), obciążając obowiązkiem odszkodowawczym **posiadacza pojazdu**. Na ogół może się on uchylić od obowiązku naprawienia szkody wyłącznie przez wykazanie, że szkoda stanowi następstwo okoliczności egzoneracyjnych, a więc powstała wskutek siły wyższej, wyłącznie z winy poszkodowanego lub też wyłącznie z winy osoby trzeciej, za którą posiadacz ten nie odpowiada.

Od reguły tej wprowadzono (art. 436 §2 k.c.) **dwa wyjątki**, dotyczące szkód:

a) powstałych w wyniku zderzenia się dwóch mechanicznych środków komunikacji,

b) wyrządzonych osobie przewożonej z grzeczności.

W obu wymienionych sytuacjach odpowiedzialność posiadacza została złagodzona, gdyż ustawodawca odwołuje się tu do zasad ogólnych, a więc do **zasady winy** (art. 415 k.c.). Ponieważ jednak kolizje pojazdów mechanicznych są na porządku dziennym, a spowodowane przez nie szkody przybierają na ogół znaczne rozmiary, sytuacje traktowane w przepisie jako wyjątkowe w praktyce zachowują dużą doniosłość. Oceny tej nie jest nawet w stanie zmienić okoliczność, że w razie zderzenia się pojazdów mechanicznych **zasada winy znajduje zastosowanie wyłącznie w stosunkach między posiadaczami pojazdów i nie obejmuje szkód doznanych przez osoby trzecie, w tym także przewożone w pojazdach, które się zderzyły**¹¹.

Odmienne niż w ujęciu przewidzianym w art. 153 k.z., który czynił odpowiedzialnym właściciela, odpowiedzialność z art. 436 §1 k.c. ponosi **jego samoistny posiadacz**, a gdy pojazd został **oddany** w posiadanie zależne (np. wynajęty lub użyczony) – **posiadacz zależny**. Nie jest przy tym istotne, czy w konkretnym przypadku idzie o posiadanie oparte na odpowiednim tytule prawnym, czy wykonywane bez takiego tytułu (np. przez złodzieja czy byłego najemcę, który mimo ustania stosunku najmu nie zwrócił pojazdu wynajmującemu). Nie odpowiada już natomiast (na zasadzie ryzyka) ten, kto jest tylko **dzierżycielem** mechanicznego środka komunikacji; tym bardziej nie wchodzi tu w rachubę oparta na zasadach obiektywnych odpowiedzialność tzw. **prekarysty**, tzn. osoby, która włada pojazdem wyłącznie na zasadach grzecznościowych.

go, Warszawa 1976; A. Grzybek, *Ruch mechanicznego środka komunikacji poruszanego za pomocą sił przyrody jako element odpowiedzialności cywilnej*, „Prace Prawnicze Uniwersytetu Śląskiego”, t. III, Katowice 1972; G. Bieniek, *Odpowiedzialność cywilna za wypadki drogowe*, Warszawa 2006, oraz P. Bucoń, *Odpowiedzialność cywilna uczestników wypadku komunikacyjnego*, Warszawa 2008. Co do bogatego orzecznictwa sądowego na temat wykładni i stosowania art. 436 k.c. zob. w pierwszym rzędzie judykaturę powołaną przez M. Safjana, wyd. cyt., s. 1381-1389.

¹¹ Trzeba bowiem pamiętać, że zniszczenie lub uszkodzenie pojazdu na ogół wiąże się ze szkodą majątkową znacznych rozmiarów. Ponadto poszkodowanymi w wyniku kolizji są najczęściej właśnie sami posiadacze samochodów, które się z sobą zderzyły.

Z użyczego w art. 436 k.c. określenia „mechaniczny środek komunikacji” wolno wyprowadzić wniosek, że odpowiedzialność na zasadzie ryzyka obejmuje szkody wyrządzone przez ruch urządzenia:

a) **mechanicznego**, a więc stworzonego w sztuczny sposób przez człowieka, co pozwala wyłączyć z zakresu art. 436 k.c. ludzi oraz zwierzęta wierzchowe i juczne,

b) **służącego komunikacji**, co z kolei świadczy o tym, że wspomniany przepis nie dotyczy – z pewnymi wyjątkami – różnego rodzaju samobieżnych maszyn, które nie służą do przemieszczania się ludzi i rzeczy,

c) **napędzanego za pomocą elementarnych sił przyrody**, co nie pozwala objąć zasięgiem art. 436 k.c. różnego rodzaju urządzeń i pojazdów wprawdzie spełniających dwa poprzednie kryteria, lecz poruszających się **wyłącznie** przy wykorzystaniu mięśni ludzkich, wiatru, wody i innych, podobnych sił przyrody, nie zaliczanych już do sił elementarnych.

Ponadto z kontekstu art. 436 k.c. wynika jeszcze jedno, i to ważne kryterium, a mianowicie wymóg, by danego rodzaju urządzenie **było zdolne** (w zasadzie jako całość) **do ruchu**, a więc do przemieszczania się w przestrzeni (wyłącza to z zakresu przedmiotowego art. 436 rozmaite osadzone na trwale maszyny i podobne konstrukcje). W związku z tym w teorii prawa zobowiązań, a także w orzecznictwie zdecydowanie dominuje stanowisko, zgodnie z którym mechanicznymi środkami komunikacji w rozumieniu art. 436 k.c. są wyłącznie urządzenia i mechanizmy wyposażone we **własny środek napędu** (z reguły będzie nim **silnik**)¹².

Wszystkie ustalone do tej pory kryteria pozwalają dość precyzyjnie wyznaczyć zakres przedmiotowy rozważanego przepisu. Do środków komunikacji, których ruch generuje (potencjalnie) odpowiedzialność opartą na zasadzie ryzyka, należy zaliczyć przede wszystkim: wszelkiego rodzaju samochody (osobowe, ciężarowe i pojazdy wyspecjalizowane), pojazdy torowe (np. pociągi, tramwaje, poruszane silnikiem drezyny), samoloty i inne statki powietrzne wyposażone w silnik (np. śmigłowce, sterowce, motoszybowce i motolotnie), napędzane przez elementarne siły przyrody statki **rzeczne** (w tym także wyposażone w silnik żaglowce i żagłówki, choćby silnik ten miał dla ich ruchu tylko znaczenie pomocnicze), pojazdy i statki wykorzystywane do przewozu ludzi i wyposażenia przez siły powołane dla zapewnienia bezpieczeństwa i obronności (np. transportery).

Niezwykle sporne pozostaje zagadnienie, jak – na gruncie art. 436 k.c. – należy pojmować określenie „**ruch mechanicznego środka komunikacji**”. Na dokładniejsze zreferowanie wyrażanych w tej mierze poglądów brak miejsca; zresztą nie jest to dla niniejszego opracowania kwestia istotna. Wystarczy zatem ograniczenie się do stwierdzenia, że najczęściej kłopotów następuje ustalenie, kiedy wolno uznać ruch pojazdu **za zakończony**. Jest poza sporem, że decydujące nie jest jedynie wyłączenie silnika. To, czego jeszcze należy wymagać, jest już jednak kwestią dyskusyjną. Część autorów jest zdania, że interesujący nas „ruch” kończy się dopiero wtedy, gdy

¹² Por. przykładowo M. Safjan, wyd. cyt., s. 1381, oraz W. Dubis, wyd. cyt., s. 774.

pojazd znalazł się w **docelowym (zaplanowanym) miejscu podróży**, a jadące nim osoby już go opuściły. Ostatnio jednak coraz więcej zwolenników zdobywa pogląd, że o zakończeniu ruchu wolno mówić wtedy, gdy mechaniczny środek komunikacji **został prawidłowo zaparkowany poza pasem jezdni**¹³. Jednakże podejście to, z pewnością bardziej liberalne, a przy tym pozbawione elementów subiektywnych, nie zawsze prowadzi do zadowalających rezultatów¹⁴, więc problem ten nadal trudno uznać za ostatecznie wyjaśniony.

W doktrynie wskazuje się najczęściej na trzy motywy, które zadecydowały o ukształtowaniu interesującej nas odpowiedzialności jako oderwanej od winy. Zalicza się do nich:

a) wzmożone niebezpieczeństwo, jakie dla otoczenia stwarza ruch mechanicznego środka komunikacji,

b) zasadę *eius damnum cuius commodum* (skoro posiadacz odnosi z faktu władania pojazdem korzyści, powinien także ponosić ryzyko wynikające z faktu używania pojazdu),

c) okoliczność, że wskutek ruchu mechanicznego środka komunikacji stosunkowo często powstają szkody, których nikt nie zawinił, a nawet szkody, których nie można było przewidzieć i którym posiadacz nie był w stanie zapobiec nawet przy zachowaniu wymaganej staranności (wobec czego odwołanie się do zasady winy jest tu niewystarczające).

Na ogół w doktrynie na czoło wysuwa się motyw wymieniony wyżej na pierwszym miejscu¹⁵.

¹³ W tej mierze należy odesłać przede wszystkim do przeglądu stanowisk i analizy dokonanej przez A. Rembielińskiego w opracowaniu *Ruch samochodu ...*; co zaś się tyczy nowszej literatury i orzecznictwa zob.: A. Śmieja, wyd. cyt., s. 595-599.

¹⁴ I tak zawodzi ono w przypadku dużych miast, w których spora część posiadaczy samochodów z konieczności parkuje (również w nocy) swe pojazdy pod domem, na ulicy, a więc właśnie w **ob-rębie pasa jezdni**. Czy zatem pojazdy te należy uważać za znajdujące się nadal w ruchu? Myślę, że udzielenie na to pytanie odpowiedzi twierdzącej oznaczałoby całkowite abstrahowanie od realiów dnia codziennego. Dlatego uważam, że w tego typu przypadkach mamy do czynienia z samochodami, które zakończyły już swój ruch, z wyjątkiem może tych, które zostały zaparkowane w miejscach niedozwolonych.

¹⁵ Odmienne stanowisko wyraża A. Wąsiewicz, wyd. cyt., s. 24 i 25; twierdzi on, że gdyby o oparciu odpowiedzialności posiadacza pojazdu na obostrzonych zasadach miało decydować tylko wzmożone niebezpieczeństwo, jakie stwarza ruch pojazdu, wystarczyłoby wprowadzenie domniemania winy tego posiadacza. Dlatego głównej przyczyny zastosowania w rozważanym zakresie zasady ryzyka upatruje on w okoliczności, że w sporej części tzw. wypadków samochodowych nikomu nie można przypisać winy, a niekiedy brak nawet możliwości uniknięcia zdarzenia przewidzianego w art. 436 §1 k.c. Można by na to odpowiedzieć, że dziś – gdy surowa odpowiedzialność posiadacza mechanicznego środka komunikacji nie jest już przez nikogo kwestionowana – problem, który z opisanych wyżej motywów należy uznać za główny, stracił na znaczeniu. A jednak zagadnienie wciąż wymaga dyskusji, ponieważ rozstrzygnięcie przedstawionego dylematu nie pozostaje bez wpływu na wykładnię art. 436 k.c. tam, gdzie zastosowanie tego przepisu budzi poważniejsze wątpliwości. Osobiście podzielam pogląd większości (preferowany zresztą również przez orzecznictwo) o decydującym znaczeniu wzmożonego,

Dodajmy, że nie bez znaczenia pozostaje również dążenie do **wzmocnienia pozycji poszkodowanego**, a w konsekwencji umożliwienie mu w miarę szybkiego uzyskania odszkodowania. Trzeba bowiem pamiętać, że większość szkód doznanych w wypadkach komunikacyjnych to **szkody na osobie**, tu zaś uzyskanie szybkiej i w miarę pewnej kompensaty ma szczególnie duże znaczenie.

Z brzmienia art. 436 §1 k.c. wynika, że aby powołać się na odpowiedzialność uregulowaną w tym przepisie, **poszkodowany musi jedynie wykazać występowanie związku przyczynowego między ruchem pojazdu mechanicznego a doznaną przez siebie szkodą**. Jeżeli dowód taki zostanie przeprowadzony, posiadacz będzie mógł się uchylić od odpowiedzialności wyłącznie poprzez udowodnienie, że wystąpiła **jedna z trzech okoliczności zwalniających** (art. 436 §1 w związku z art. 435 k.c.), a mianowicie, że do powstania szkody doszło: a) wskutek siły wyższej, b) wyłącznie z winy poszkodowanego, c) wyłącznie z winy osoby trzeciej, za którą posiadacz nie ponosi odpowiedzialności. **Nie zwolni go natomiast dowód braku winy własnej oraz winy osób, za których poczynania ponosi odpowiedzialność**. W konsekwencji będzie także odpowiadać za szkodę, do której powstania doszło w wyniku tzw. nieszczęśliwego splotu okoliczności (wypadku losowego) lub niedającej się przewidzieć awarii należącej do utrzymania pojazdu.

4. Wzajemny stosunek art. 435 i 436 §2 k.c. w orzecznictwie sądowym i teorii prawa cywilnego

Dalsze rozważania ograniczać się już będą jedynie do kwestii wzajemnego stosunku, w jakim pozostają względem siebie art. 436 i 435 k.c., co ma szczególne znaczenie wobec dominującego stanowiska, w myśl którego zakresy obu przepisów **nie krzyżują się z sobą**¹⁶. Problem powstaje wówczas, gdy właściciel lub dzierżawca (użytkownik) przedsiębiorstwa wprawianego w ruch siłami przyrody (wytwarzają-

ponadprzeciętne zagrożenia, jakie niesie z sobą ruch mechanicznego środka komunikacji. I niczego tu nie zmienia podnoszony przez Wąsiewicza zarzut, jakoby współcześnie, gdy posługiwanie się samochodami stało się powszechne, obciążanie tak olbrzymiej grupy podmiotów, jaką tworzą posiadacze tych pojazdów, odpowiedzialnością opartą na ryzyku tylko z uwagi na motyw niebezpieczeństwa, było bezsensowne. Jak sądzę, jest odwrotnie – właśnie z uwagi na lawinowy wzrost liczby samochodów poruszających się po naszych drogach niebezpieczeństwo to bezustannie narasta, o czym wymownie świadczą tragiczne statystyki dotyczące tzw. wypadków komunikacyjnych.

¹⁶ Istotną rolę w wyznaczeniu dalszej linii orzeczniczej odegrał tu zwłaszcza wyr. SN z 19 września 1967 r., I PR 288/67, OSPiKA 1968, nr 9, poz. 201 z glosą aprobującą A. Rembielińskiego. W doktrynie stanowiska tego broni przede wszystkim A. Szpunar, *Wynagrodzenie szkody wynikłej wskutek wypadku samochodowego...*, s. 467; tenże, *Wynagrodzenie szkody wynikłej wskutek wypadku komunikacyjnego...*, s. 110. Zob. także A. Wąsiewicz, wyd. cyt., s. 83 i 84, oraz G. Bieniek i in., wyd. cyt., s. 379. Ostrożniej wypowiadają się w tej kwestii W. Czachórski, wyd. cyt., s. 629 i 630, oraz – jak się wydaje – Z. Radwański, A. Olejniczak, wyd. cyt., s. 235. Natomiast odmiennego poglądu, w nowszej literaturze już niespotykanego, bronił S. Garlicki, *Odpowiedzialność cywilna za nieszczęśliwe wypadki*, Warszawa 1971, s. 187 i n., a w literaturze przedwojennej R. Longchamps de Brier, *Zobowiązania*,

cego środki wybuchowe) wykorzystuje w ramach swej działalności mechaniczny środek komunikacji, a ruch pojazdu doprowadzi do powstania szkody. Na pierwszy rzut oka mogłoby się wydawać, że zagadnienie ma charakter sporu akademickiego, skoro obydwaj przepisy kształtują odpowiedzialność odszkodowawczą na podstawie bardzo zbliżonych zasad (identycznie sformułowane przesłanki egzoneracyjne), a ich zakres podmiotowy (o czym już wspomniano) najczęściej będzie identyczny. W rzeczywistości byłby to jednak wniosek uprawniony tylko w przypadku doznania szkody przez osobę trzecią. Praktyczna waga problemu ujawnia się z całą wyrazistością wtedy, gdy dojdzie **do zderzenia się pojazdu pozostającego we władaniu przedsiębiorcy** (prowadzącego swą działalność na bazie przedsiębiorstwa, o którym mowa w art. 435 k.c.) z innym środkiem komunikacji (w tym również pojazdem znajdującym się we władaniu innego przedsiębiorcy) lub gdy szkodę poniesie **osoba przewożona tym pojazdem z grzeczności**. Jeżeli w takiej sytuacji przyjmiemy, że odpowiedzialność właściciela (dzierżawcy, użytkownika) przedsiębiorstwa wykorzystującego siły przyrody znajduje **zawsze** podstawę w art. 435 k.c.¹⁷, podmiot ten będzie w rozważanych stanach faktycznych nadal odpowiadał na zasadzie ryzyka, gdyż wymieniony przepis nie zawiera odpowiednika art. 436 §2 k.c. i tym samym nie zna furtki umożliwiającej przejście na zasadę winy. Gdyby natomiast uznać za dopuszczalne stosowanie w rozważanych przypadkach art. 436, wówczas oparcie odpowiedzialności przedsiębiorcy na zasadzie winy nie nasuwałoby większych zastrzeżeń.

W ujęciu teoretycznym możliwe są aż trzy różne kierunki rozstrzygnięcia przedstawionego dylematu. Według pierwszego wariantu, w sytuacji gdy ruch pojazdu **stanowiącego składnik przedsiębiorstwa** wyrządza szkodę, **zawsze** należy stosować **art. 435 k.c.**, co sprawi, że przedsiębiorca będzie odpowiadał na zasadzie ryzyka również w przypadku zderzenia się tego pojazdu z innym oraz w razie powstania uszczerbku po stronie osoby przewożonej z grzeczności. Warto pamiętać, że na gruncie art. 435 k.c. ruch przedsiębiorstwa jest pojmowany niezwykle szeroko, bo utożsamia się go z działalnością (funkcjonowaniem) tego przedsiębiorstwa. W konsekwencji można by przy pewnej dozie wyobraźni znaleźć także takie przypadki, gdy prowadzący przedsiębiorstwo odpowie na podstawie tego przepisu (art. 435) za szkodę pozostającą w związku przyczynowym z faktem posiadania przez niego pojazdu mechanicznego, **mimo że pojazd ten nie znajduje się w ruchu w rozumieniu art. 436 k.c.**¹⁸ Jeśli zaś tak, to tym bardziej przedsiębiorca winien odpowiadać

Łódź 1948, s. 280; obaj autorzy uważali, że przepisy dotyczące odpowiedzialności za ruch przedsiębiorstwa i za ruch mechanicznego środka komunikacji nie wyłączają się.

¹⁷ Ruch **pojazdu** stanowiącego materialny składnik zorganizowanej całości w rozumieniu art. 55 (1) k.c. zawsze będzie traktowany jako przejaw ruchu samego **przedsiębiorstwa**, choćby nawet do powstania szkody doszło w znacznej odległości od siedziby tego przedsiębiorstwa.

¹⁸ Na przykład gdy osoba trzecia doznała szkody, gdyż nieprawidłowo zaparkowane na terenie przedsiębiorstwa samochody zablokowały dostęp do budynku wozom bojowym straży pożarnej, co uniemożliwiło sprawną ewakuację zagrożonych ludzi. Trzeba bowiem pamiętać, że szeroko pojmowany ruch przedsiębiorstwa, utożsamiany z jego działalnością (funkcjonowaniem), obejmuje nawet

na zasadach obiektywnych za wszelkie szkody spowodowane **przez ruch** należących do niego pojazdów, w tym również za szkody powstałe w wyniku zderzenia się z innym pojazdem oraz wyrządzone osobom przewożonym z grzeczności.

Ponadto niektórzy autorzy reprezentują pogląd, że pewne kategorie pojazdów (zwłaszcza takich jak pociąg czy tramwaj, a więc torowych) nie mogą być w ogóle traktowane jako mechaniczne środki komunikacji w rozumieniu art. 436 k.c., lecz stanowią – w sensie prawnym – jedynie składniki przedsiębiorstwa wprawianego w ruch z pomocą odpowiednio przetworzonych sił przyrody¹⁹. Oczywiście, gdyby zaaprobować takie podejście, przedsiębiorca **zawsze** odpowiadałby za szkody wyrządzone przez ruch pojazdu wchodzącego w skład przedsiębiorstwa wyłącznie na podstawie art. 435 k.c. I to nie dlatego, że przemawiałby za tym wzajemny stosunek interesujących nas przepisów, ale dlatego, że w razie akceptacji tego stanowiska w ogóle nie dochodziłoby do zbiegu norm wynikających z art. 435 i 436 k.c. Rzecz tylko w tym (o czym dalej), że nie wydaje się, aby przedstawiona koncepcja była poprawna i nadawała się do przyjęcia.

Druga propozycja nawiązuje do motywów odpowiedzialności za ruch mechanicznych środków komunikacji, a ściślej mówiąc – do motywów odstąpienia od zasady ryzyka w art. 436 §2 k.c. Złagodzenie odpowiedzialności posiadacza w przypadku zderzenia się pojazdów tłumaczone jest przez zwolenników tego poglądu głównie faktem, że **obydwa uczestniczące w kolizji mechaniczne środki komunikacji stanowią źródło istotnego zagrożenia dla otoczenia**. Dlatego w stosunkach między ich posiadaczami stwarzane przez nie ryzyko powinno się **wzajemnie znosić**, co uzasadnia powrót do zasady winy. Ze złagodzenia zasad odpowiedzialności winien korzystać również posiadacz będący przedsiębiorcą²⁰.

tego typu sytuacje, gdy do powstania szkody doszło wskutek beczynności osób, za które prowadzący przedsiębiorstwo ponosi odpowiedzialność.

¹⁹ I tak np. M. Nesterowicz, ([w:] J. Winiarz (red.), *Kodeks cywilny z komentarzem*, t. I, Warszawa 1989, s. 430) uważa, że nie są mechanicznymi środkami komunikacji w rozumieniu art. 436 k.c. pojazdy „biegnące po szynach”. Z kolei P. Bucoń (wyd. cyt., s. 82) przy okazji rozważań na temat art. 436 §2 k.c. stwierdza m.in., że „pociąg poruszający się po szynach nie jest przecież mechanicznym środkiem komunikacji i wchodzi w skład przedsiębiorstwa wprawianego w ruch za pomocą sił przyrody”. Zapewne z tych samych przyczyn również A. Wąsiewicz (wyd. cyt., s. 62), wyliczając np. mechaniczne środki komunikacji, wymienia wyłącznie pojazdy drogowe, uzupełniając je jedynie o motorówki. Co może być zgoła zaskakujące, ten ostatni autor nie zalicza również do mechanicznych środków komunikacji w rozumieniu art. 436 k.c. trolejbusów, a to dlatego, że – jego zdaniem – nie są one wyposażone we własne źródło napędu. Nie jest to zgodne z rzeczywistością, gdyż podobnie jak tramwaje również trolejbusy wykorzystują silnik elektryczny pobierający energię z sieci trakcyjnej.

²⁰ Tak zwolennicy stanowiska, że art. 435 i 436 k.c. mają wspólne zakresy, zatem krzyżują się; zob. zwłaszcza S. Garlicki, wyd. cyt., s. 187 i n., a w literaturze przedwojennej R. Longchamps de Bérier, wyd. cyt., s. 280; obaj autorzy uważali, że przepisy dotyczące odpowiedzialności za ruch przedsiębiorstwa i za ruch mechanicznego środka komunikacji nie wyłączają się. Sądzę, że do tej grupy wypada również zaliczyć autorów, którzy wprawdzie nie wypowiadają się wprost na temat stosunku art. 435 i 436 k.c., ale uważają, że w razie zderzenia się mechanicznego środka komunikacji wchodzącego w skład przedsiębiorstwa z innym pojazdem należy stosować reguły przewidziane w art. 436 §2

Ponieważ każda z tych skrajnych interpretacji wywoływała pewne wątpliwości, trwały poszukiwania rozwiązania, które można by określić jako kompromisowe. Pojawiła się zatem **trzecia koncepcja**, w myśl której art. 435 k.c. stanowi **wyłączną** podstawę odpowiedzialności za szkodę wyrządzoną przez ruch pojazdu, gdy pojazd ten wchodzi w skład szeroko pojmowanego **przedsiębiorstwa komunikacyjnego**, a więc przedsiębiorstwa, którego **główny cel sprowadza się do korzystania w swej działalności z mechanicznych środków komunikacji** dla przewożenia nimi osób lub rzeczy²¹. Natomiast gdy posługiwanie się przez przedsiębiorcę pojazdami mechanicznymi stanowi jedynie środek komplementarny wobec głównego przedmiotu jego działalności (np. gdy wykorzystuje on własne czy też leasingowane samochody w celach zaopatrzeniowych lub do przewozu swoich pracowników), odpowiedzialność za zderzenie się należącego do owego przedsiębiorcy środka komunikacji z innym pojazdem należy rozpatrywać na gruncie art. 435 §2 k.c., co oznacza przejście na zasadę winy²².

Spróbujmy teraz ustosunkować się do przedstawionych koncepcji, rozpoczynając dalsze rozważania od niewątpliwie najdalej idącego stanowiska, zgodnie z którym ilekroć pojazdy (zwłaszcza torowe) wchodzi w skład **przedsiębiorstwa komunikacyjnego**, tracą status prawny mechanicznych środków komunikacji w rozumieniu art. 436 k.c. Pogląd ten należy odrzucić, gdyż nie znajduje on żadnych podstaw prawnych i opiera się na dowolnych założeniach. Nie ulega wątpliwości, że gdy pociąg lub tramwaj należą do wspomnianego przedsiębiorstwa (a trudno wyobrazić sobie odmienną sytuację), to wcale nie przestają być pojazdami mechanicznymi, i to takimi, których ruch generuje (potencjalnie) odpowiedzialność posiadacza pojazdu opartą na zasadzie ryzyka. Spełniają one bowiem wszystkie wymogi stawiane mechanicznym środkom komunikacji: wyposażone są w silnik służący przetwarzaniu sił przyrody (najczęściej elektryczny), są zdolne do ruchu jako odrębna całość oraz realizują zadania komunikacyjne, tj. służą przemieszczaniu ludzi lub rzeczy na odległość. Sprawa przedstawia się tu zatem podobnie jak w przypadku innych materialnych składników przedsiębiorstwa, które wskutek przynależności do niego

k.c.; zob. zwłaszcza: W. Czachórski (red.), wyd. cyt., s. 630; M. Safjan, wyd. cyt., s. 1381; W. Dubis, wyd. cyt. (2008), s. 779.

²¹ Idzie tu zatem zwłaszcza o różnego rodzaju przewoźników i spedytorów, i to – oczywiście – nie tylko posługujących się taborem samochodowym, lecz także kolejowym i lotniczym. Odmienne przedstawia się sprawa w przypadku przewoźników morskich, gdyż w tym zakresie zastosowanie znajdują odrębne reguły przewidziane w kodeksie morskim, prognozujące zazwyczaj odpowiedzialność odszkodowawczą opartą na zasadzie winy; w tej mierze zob. zwłaszcza art. 258 i 259 ustawy z dnia 18 września 2001 r. Kodeks morski, Dz. U. nr 138, poz. 1545 z późn. zm.

²² Tak np. G. Bieniek, *Komentarz...*, s. 379; tenże, *Odpowiedzialność cywilna...*, s. 12; Z. Radwański, A. Olejniczak, wyd. cyt., s. 235. W podobny sposób ujmuje się zagadnienie w orzecznictwie SN; por. wyr. SN z 19 września 1967 r., I PR 288/67, OSPiKA 1968, nr 9, poz. 201 (judykatura nie jest jednak jednolita). Trzeba również zaznaczyć, że niektórzy autorzy w ogóle nie rozważają interesującego nas zagadnienia, co mogłoby sugerować, że traktują art. 436 k.c. jako jedyną podstawę odpowiedzialności za szkodę wyrządzoną przez ruch mechanicznego środka komunikacji.

nie tracą przecież cech odrębnych przedmiotów. W tej sytuacji kwestia wyboru odpowiedniej podstawy odpowiedzialności odszkodowawczej nie traci na aktualności, a stanowisko, jakoby zakresy art. 435 i 436 k.c. nigdy się nie krzyżowały, trudno uznać za oparte na solidnych podstawach.

Nie do przyjęcia jest również koncepcja zakładająca, że skoro przedsiębiorstwo (według niektórych jedynie przedsiębiorstwo komunikacyjne) stwarza jako całość większe zagrożenie dla otoczenia niż pojedynczy pojazd, to powinno zawsze (zatem również w razie zderzenia się mechanicznych środków komunikacji lub wyrządzenia szkody osobie przewożonej z grzeczności) odpowiadać na zasadzie ryzyka. Argument ten – na pozór przekonujący – przy bliższym oglądzie traci wyrazistość. Przede wszystkim w ogromnej większości sytuacji do wypadków komunikacyjnych dochodzi poza siedzibą przedsiębiorstwa komunikacyjnego, często dziesiątki, a nawet setki kilometrów od niej. I choć szkody wyrządzone w trakcie takich wypadków mogą być nadal uznawane za normalne następstwo **ruchu przedsiębiorstwa**, o którym mowa w art. 435 k.c., to przecież w tego typu stanach faktycznych trzeba brać pod uwagę nie zagrożenie, jakie stwarza dla otoczenia **całe przedsiębiorstwo**, lecz niebezpieczeństwo generowane **przez pojedynczy pojazd** – ten, który uczestniczy w kolizji lub staje się źródłem szkody doznawanej przez osobę przewożoną z grzeczności. Gdy więc tramwaj zderzy się z dużą ciężarówką, nie należy na jednej szali kłaść niebezpieczeństwa generowanego przez całe MPK i przeciwstawiać go singularnemu zagrożeniu stwarzanemu przez wywrotkę czy też wielki ciągnik z naczepą (tzw. TIR), lecz brać pod uwagę ryzyko szkody związanej z ruchem każdego z tych pojazdów – ruchem rozważanym w oderwaniu od ruchu całego przedsiębiorstwa. Nawet wówczas gdy na niestrzeżonym przejeździe na samochód wpada pociąg, trudno mówić, że zagrożenie osiągnęło taką skalę, jaka wiąże się z ruchem kolei jako całości, mimo że oczywiście zagrożenie stwarzane przez rozpędzony pociąg jest (ze względu na jego wielką masę, a co za tym idzie również siłę niszczącą) ogromne.

Ponadto trzeba pamiętać, że termin „przedsiębiorstwo komunikacyjne” jest bardzo pojemny. Obok wielkich przewoźników, dysponujących setkami czy tysiącami mechanicznych środków komunikacyjnych, będziemy tu mieli do czynienia także z przedsiębiorcami dysponującymi zaledwie kilkoma samochodami (np. obsługującymi lokalne połączenia osobowe z pomocą kilku furgonetek). W takich sytuacjach nawet ruch przedsiębiorstwa komunikacyjnego traktowanego jako całość trudno uznać za stwarzający jakieś ponadprzeciętne zagrożenie. Nie bardzo zatem wiadomo, dlaczego właściciel tych paru niewielkich samochodów, w sytuacji gdy jeden z nich zderzył się z wielką ciężarówką (np. przewożącą urobek z kopalni), miałby odpowiadać wobec posiadacza drugiego pojazdu na zasadzie ryzyka, ten ostatni zaś w stosunku do niego na zasadzie winy.

Do dotychczasowych spostrzeżeń należy jeszcze dodać jeden niebagatelny argument. Gdy dochodzi do kolizji dwóch mechanicznych środków komunikacji

i w związku z tym występuje potrzeba rozważenia odpowiedzialności odszkodowawczej obu ich posiadaczy za szkody wyrządzone sobie nawzajem, oparcie dokonanych rozliczeń na zasadzie winy ma tę podstawową zaletę, że nakazuje rozważyć, która z osób prowadzących te pojazdy naruszyła szeroko pojmowane zasady obowiązujące w ruchu pojazdów (np. złamała reguły przewidziane prawem o ruchu drogowym), a także ustalić, z jakich względów to naruszenie nastąpiło. Innymi słowy, zawsze trzeba dążyć do ustalenia, jak przedstawia się kwestia bezprawności zachowania oraz kwestia winy po stronie osób, które prowadziły mechaniczne środki komunikacji. Nie ulega wątpliwości, że właśnie takie podejście do tego zagadnienia doprowadzi do bardziej sprawiedliwych rozstrzygnięć niż kierowanie się dosyć sztywnymi zasadami obowiązującymi na gruncie odpowiedzialności obiektywnej. Słuszne jest bowiem, aby – przykładowo – za całość uszczerbku odpowiadał tylko ten z poszkodowanych, który wjechał na skrzyżowanie przy czerwonym świetle lub z podporządkowanej ulicy, a osoba, która prowadziła pojazd zgodnie z zasadami obowiązującymi w ruchu drogowym, była wolna od odpowiedzialności (w stosunku do drugiego z uczestników kolizji). Trudno też dostrzec jakiegokolwiek poważniejsze argumenty, które miałyby przemawiać za oparciem odpowiedzialności przedsiębiorcy komunikacyjnego wobec osób przewożonych z grzeczności na zasadzie ryzyka, a odpowiedzialności podmiotu nie mającego statusu przedsiębiorcy – na zasadzie winy. Zresztą zagadnienie to o tyle nie ma większego znaczenia praktycznego, że (o czym niżej) tzw. pasażer „na gapę” słusznie **nie jest** zaliczany do osób przewożonych z grzeczności.

W sumie opowiadam się zdecydowanie za **stosowaniem w rozważanych stanach faktycznych art. 436 §2 k.c.** i to również w sytuacji, gdy jeden z uczestniczących w kolizji pojazdów wchodzi w skład przedsiębiorstwa, którego głównym celem jest przemieszczanie na odległość ludzi i rzeczy. Powtórzmy raz jeszcze: w konkretnym wypadku drogowym uczestniczy nie ogół pojazdów wchodzących w skład przedsiębiorstwa komunikacyjnego, lecz tylko jeden z nich (konkretny autobus, tramwaj etc.), wtedy zaś mamy już do czynienia z niebezpieczeństwem generowanym przez pojedynczy (uczestniczący w kolizji) mechaniczny środek komunikacji, a nie z zagrożeniem stwarzanym przez przedsiębiorstwo jako całość. Nie wiadomo zatem dlaczego pojedynczy pojazd miałby (tylko z tej racji, że jest składnikiem przedsiębiorstwa komunikacyjnego) stwarzać dla uczestników ruchu drogowego większe zagrożenie niż pojazd, z którym się zderzył (np. gdy w kolizji uczestniczyła wielka ciężarówka należąca do kopalni).

Trudno również znaleźć inne argumenty przemawiające za potrzebą surowszego traktowania przedsiębiorcy komunikacyjnego. Interesy przewożonych przez niego pasażerów nie są tu zagrożone, gdyż jeżeli w wyniku zderzenia poniosą szkody, zawsze będą mogli się powołać na zasadę ryzyka (art. 436 §2 k.c. takich szkód nie dotyczy). Odnosi się to także do osób „jadących na gapę”, skoro **nie mogą być one uważane za osoby przewożone z grzeczności**. Trzeba również pamiętać, że mały lub nawet średniej wielkości przedsiębiorca komunikacyjny na ogół dysponuje

mniejszą liczbą pojazdów niż przedsiębiorca działający wprawdzie w innej branży niż transportowa, ale za to na wielką skalę (np. wielki przedsiębiorca budowlany, dysponującym setkami pojazdów).

Z przedstawionych wyżej powodów należy przyjąć, że niezależnie od tego, do kogo należy uczestniczący w kolizji pojazd, w razie zderzenia się dwóch mechanicznych środków komunikacji zawsze **należy sięgać po zasadę winy**. Jak bowiem słusznie zauważył W. Czachórski, „**nie ma żadnej rozsądnej przyczyny** (podkreśl. A.Ś.), by nie stosować normy wynikającej z art. 436 §2 kodeksu” tylko z tego względu, że jeden z uczestniczących w kolizji pojazdów znajduje się w posiadaniu podmiotu prowadzącego przedsiębiorstwo wprawiane w ruch siłami przyrody²³. Na szczęście, to rozsądne stanowisko zaczyna zdobywać sobie w nowszej literaturze przedmiotu coraz szersze grono zwolenników²⁴.

Literatura

- Bieniek G., *Odpowiedzialność cywilna za wypadki drogowe*, Warszawa 2006.
- Bieniek G., [w:] G. Bieniek (red.), *Komentarz do Kodeksu cywilnego. Księga III. Zobowiązania*, t. I, Warszawa 2002.
- Bieniek G., Ciepła H., Dmowski S., Gudowski J., Kołakowski K., Zychowicz M., Wiśniewski T., Żuławska C., *Komentarz do Kodeksu cywilnego. Księga trzecia. Zobowiązania*, t. I, Warszawa 2005.
- Bucoń P., *Odpowiedzialność cywilna uczestników wypadku komunikacyjnego*, Warszawa 2008.
- Czachórski W. (red.), *System prawa cywilnego*, t. III cz. 1, Ossolineum 1980.
- Dubis W., [w:] E. Gniewek (red.), *Kodeks cywilny. Komentarz*, Warszawa 2006.
- Dubis W., [w:] E. Gniewek (red.), *Kodeks cywilny. Komentarz*, Warszawa 2008.
- Garlicki S., *Odpowiedzialność cywilna za nieszczęśliwe wypadki*, Warszawa 1971.
- Gniewek E. (red.), *Komentarz cywilny. Komentarz*, Warszawa 2006.
- Gniewek E. (red.), *Kodeks cywilny. Komentarz*, Warszawa 2008.
- Grzybek A., *Ruch mechanicznego środka komunikacji poruszanego za pomocą sił przyrody jako element odpowiedzialności cywilnej*, „Prace Prawnicze Uniwersytetu Śląskiego”, t. III, Katowice 1972.
- Kuryłowicz W., *Kodeks cywilny. Komentarz*, t. II, Warszawa 1972.
- Lewaszkiwicz-Petrykowska B., *Odpowiedzialność cywilna prowadzącego na własny rachunek przedsiębiorstwo wprawiane w ruch za pomocą sił przyrody (art. 435 k.c.)*, Warszawa 1967.
- Longchamps de Bériér R., *Zobowiązania*, Łódź 1948.
- Olejniczak A. (red.), *System prawa prywatnego*, t. VI, *Prawo zobowiązań. Część ogólna*, Warszawa 2009.
- Pietrzykowski K. (red.), *Kodeks cywilny. Komentarz*, t. II, Warszawa 2005.
- Radwański Z., Olejniczak A., *Zobowiązania. Część ogólna*, Warszawa 2006, 2008.

²³ Zob. W. Czachórski (red.), wyd. cyt., s. 630. Podobnego stanowiska od lat bronił A. Szpunar (zob. A. Szpunar, *Wynagrodzenie szkody w razie zderzenia...*, s. 4).

²⁴ Por. przykładowo G. Bieniek, *Odpowiedzialność cywilna...*, s. 34, oraz A. Bucóń, wyd. cyt., s. 82.

- Rembieliński A., *Odpowiedzialność cywilna właściciela samochodu w stosunku do pasażera przewożonego z grzeczności*, „Zeszyty Naukowe Uniwersytetu Łódzkiego” 1964, seria I, nr 35.
- Rembieliński A., *Ruch samochodu jako przesłanka odpowiedzialności cywilnej za wypadek*, „Palestra” 1963, nr 9.
- Rembieliński A., *Wina osoby trzeciej jako okoliczność wyłączająca odpowiedzialność właściciela samochodu*, „Nowe Prawo” 1964, nr 4.
- Safjan M., [w:] K. Przybyłowski (red.), *Kodeks cywilny*, t. I, Warszawa 2008.
- Szachulowicz W., *Odpowiedzialność deliktowa przedsiębiorstw państwowych wprawianych w ruch silami przyrody*, Warszawa 1968.
- Szpunar A., *Wynagrodzenie szkody w razie zderzenia pojazdów mechanicznych*, „Palestra” 1986, nr 3.
- Szpunar A., *Wynagrodzenie szkody wynikłej wskutek wypadku komunikacyjnego*, Warszawa 1976.
- Szpunar A., *Wynagrodzenie szkody wynikłej wskutek wypadku samochodowego*, „Państwo i Prawo” 1966, nr 10.
- Śmieja A., *Czyny niedozwolone*, rozdz. III, [w:] A. Olejniczak (red.), *System prawa prywatnego*, t. VI, *Prawo zobowiązań. Część ogólna*, Warszawa 2009.
- Wąsiewicz J., *Odpowiedzialność cywilna za wypadki samochodowe na tle obowiązkowego ubezpieczenia*, Warszawa 1969.
- Winiarz J. (red.), *Kodeks cywilny z komentarzem*, t. I, Warszawa 1989.

COMPENSATION LIABILITY RATIO OF THE ARTICLE 435 OF THE CIVIL CODE AND THE ARTICLE 436 §2 OF THE CIVIL CODE

Summary: In his paper the Author examines the important practical problem in the form of question, what kind of basis for liability in tort is to be applied, when it comes to a collision of two motor vehicles, of which at least one is the part of enterprise, within the meaning of the Article 435 of the Civil Code. The author presents his own opinion. Rejecting the concept, under which in the case of damage caused by a mechanical mean of communication, which is the part of an enterprise, one should always apply the Article 435 of the Civil Code, and thereby eliminate the opportunity to build fault-based liability, the Author supports the idea that also in this case, the basis of mutual claims of holders of both vehicles involved in the collision should be the Article 436 §2 of the Civil Code. The solution is to be applied also to situations where it comes to a damage with a participation of a vehicle forming a part of a communication enterprise. Author argues with the view, as if in the last case, in favor of taking as the basis of liability solely the Article 435 of the Civil Code might speak the above average threat that the activity of this type of company (communication) generates to the environment. In conclusion of his arguments, the Author strongly supports the view that in the case of a collision of two vehicles for the settlement of damages suffered by both holders in connection with the collision, one must always apply the principle of guilt (the Article 436 §2 of the Civil Code).

Key words: damage, liability, motor vehicle.