

Adam Szpunar

Legitymacja bierna przy odpowiedzialności za wypadki samochodowe

Palestra 7/5(65), 6-15

1963

Artykuł został zdigitalizowany i opracowany do udostępnienia w internecie przez Muzeum Historii Polski w ramach prac podejmowanych na rzecz zapewnienia otwartego, powszechnego i trwałego dostępu do polskiego dorobku naukowego i kulturalnego. Artykuł jest umieszczony w kolekcji cyfrowej bazhum.muzhp.pl, gromadzącej zawartość polskich czasopism humanistycznych i społecznych.

Tekst jest udostępniony do wykorzystania w ramach dozwolonego użytku.

związku, jaki zachodzi pomiędzy popełnionymi przez obwinionego przewinieniami. Jeżeli związek ów jest bliższy (np. czyny jednorodne popełnione w stosunkowo krótkich odstępach czasu), to wymiar kary łącznej powinien w szerszym stopniu uwzględniać zasadę absorpcji, a jeżeli jest on dalszy (np. czyny różnorodne o narastającym ciężarze gatunkowym), to należy uwzględniać zasadę kumulacji.

Niniejszy przyczynek szkicowo tylko ujął niektóre najbardziej aktualne zagadnienia z problematyki orzecznictwa dyscyplinarnego ostatnich lat w zakresie stosowania kar dyscyplinarnych. Jest on, jako wyraz osobistych poglądów autora, na pewno kontrowersyjny i zmierza jedynie do wzbudzenia zainteresowania czytelników poruszonymi tu zagadnieniami w celu ich przedyskutowania i ewentualnie znalezienia właściwych środków zaradczych w ramach naszej własnej korporacji i przez nasze organy korporacyjne.

ADAM SZPUNAR

Legitymacja bierna przy odpowiedzialności za wypadki samochodowe

I.

Zagadnienia związane z odpowiedzialnością cywilną za wypadki samochodowe są dziś niezmiernie aktualne i budzą powszechne zainteresowanie (nie tylko zresztą wśród prawników). Jest to stwierdzenie tak oczywiste, że nie wymaga bliższego uzasadnienia. Dla oceny z punktu widzenia prawnego istotne znaczenie ma okoliczność, czy (i w jakim zakresie) zasady tej odpowiedzialności określa ustawodawca. Podejmując próbę pewnego uogólnienia, możemy powiedzieć, że w nowoczesnych prawodawstwach znajdujemy trzy rozwiązania powyższego problemu:

1) We Francji oraz w krajach anglosaskich system odpowiedzialności za wypadki samochodowe jest dziełem judykatury. Jeśli chodzi o prawo francuskie, sprawa jest dobrze znana czytelnikowi i dlatego nie warto jej szczegółowo omawiać. Biorąc za punkt wyjścia wzmiankę w art. 1384 ust. 1 k. Nap. („odpowiada się także za szkodę zrządzoną przez rzeczy, które się ma pod swoim dozorem”), orzecznictwo w twórczy sposób wypracowało nowe zasady prawne. Osoba mająca dozór nad samochodem (*gardien*) ponosi surową odpowiedzialność. Nie może się od niej zwolnić przez wykazanie braku swej winy. Przyczyny egzoneracyjne są wąsko ujęte. Dlatego też według terminologii większości orzeczeń istnieje tutaj domniemanie odpowiedzialności za wyrządzoną szkodę (*présomption de responsabilité*). Zdaniem niektórych autorów (np. Savatiera) mamy wtedy do czynienia z zastosowaniem teorii ryzyka. Ramy niniejszych rozważań nie pozwalają na przedsta-

wienie poszczególnych etapów rozwoju orzecznictwa czy poglądów nauki — częściowo krytycznych wobec ekspansji nowych zasad.¹

Mniej znane u nas jest stanowisko prawa angielskiego. Teoretycznie, odpowiedzialność za wypadek samochodowy jest uzasadniona wtedy, gdy poszkodowany wykaże niedbałstwo (*negligence*) pozwanego. W praktyce, orzecznictwo stawia tak wysokie wymagania, gdy chodzi o określenie należytej staranności, że niepostrzeżenie przechodzi ono na teren zasady ryzyka. Dlatego niektórzy mówią, że mamy tutaj do czynienia z niedbałstwem bez winy (*negligence without fault*). Wspomnieć należy również o ułatwieniach dowodowych dla poszkodowanego, jeżeli przyczyna wypadku jest nieznaną (paremia: *res ipsa loquitur*).²

2) Jak wiadomo, ustawodawca polski³ zamieścił przepisy o odpowiedzialności za szkody wyrządzone ruchem mechanicznych środków komunikacji w samym kodeksie (art. 152—155 k.z.; zob. także art. 897 i 898 projektu k.c. z 1962 r.). Zbliżone rozwiązanie znajdujemy także w innych prawodawstwach socjalistycznych, jakkolwiek sformułowania odpowiednich przepisów są bardziej ogólne (por.: art. 90 Zasad ustawodawstwa cywilnego ZSRR czy art. 404 dawnego kod. cyw. oraz § 351 kod. cyw. czechosłowackiego i § 345 kod. cyw. węgierskiego). System ten jest reprezentowany również w prawie państw kapitalistycznych (por. np. art. 2054 kod. cyw. włoskiego).

3) W szeregu krajów nastąpiło wyodrębnienie wspomnianej problematyki i unormowanie jej w ustawie szczególnej. Należy tutaj wymienić przykładowo: obowiązującą w NRF ustawę o ruchu ulicznym (*Strassenverkehrsgesetz*) z 19.XI.1952 r., prawo austriackie (nowa ustawa z 21.I.1959 r.), szwajcarskie itd. Mamy wtedy do czynienia z ujęciem kompleksowym: przepisy prawa administracyjnego i cywilnego (częściowo także karnego) są złączone w jedną całość.

Osobiście uważam drugie z podanych wyżej rozwiązań za najwłaściwsze, ale zdaję sobie sprawę z tego, że granice są tu dość płynne. Nie należy więc przeceniać znaczenia powyższej klasyfikacji. Również bowiem ustawodawca polski musiał wydać szereg doniosłych aktów normatywnych regulujących kwestie ruchu na drogach publicznych.⁴ W związku z tym zaciera się ostrość rozróżnienia między drugim a trzecim sposobem unormowania tej materii.

Uznaję wyższość obu tych rozwiązań nad systemem francuskim, ponieważ nie sposób przyjąć, by sprawy o tak wielkiej doniosłości były rozstrzygane wyłącznie na podstawie dyrektyw orzecznictwa.⁵ Doświadczenie wykazuje jednak, że rola judykatury jest niezmiernie doniosła także tam, gdzie ustawodawca zdecydował

¹ Zwięźle przedstawia te kwestie H. Mazeaud w referacie na II Polsko-Francuskie Dni Prawnicze (*La responsabilité délictuelle du fait des choses inanimées dans la jurisprudence française*, 1961). Przypominam, że we Francji odpowiedzialność za wypadki samochodowe jest wycinkiem szerszej problematyki, mianowicie wyrządzenia szkody przez rzeczy (*choses inanimées*).

² Dobrze wprowadzenie do tych zagadnień znajdujemy w artykule N.S. Marsha: *Unerlaubte Handlungen im englischen Recht* (*Zeit. f. ausl. und int. Privatrecht*, 4/1955, s. 643 i nast.)

³ Oczywiście mam na myśli stan prawny po 8.XI.1946 r. (tj. po uchyleniu ustaw szczególnych).

⁴ Por. ustawę z 17.XI.1961 r. o bezpieczeństwie i porządku ruchu na drogach publicznych (Dz. U. Nr 53, poz. 295) oraz rozp. Min. Komunikacji i Spraw Wewn. z 1.X.1962 r. w sprawie ruchu na drogach publicznych (Dz. U. Nr 61, poz. 295), które jest prawdziwym kodeksem drogowym.

⁵ Zob. interesującą dyskusję na ten temat w ramach Polsko-Francuskich Dni Prawniczych 1961 r. (PiP 7—8/1961, s. 405).

się na uregulowanie odpowiedzialności za wypadki samochodowe. Wystarczy przypomnieć spory, jakie budził określenie podstawowych pojęć z tej dziedziny (np. co ustawa rozumie przez ruch środka komunikacji czy winę poszkodowanego). Siłą rzeczy, ich sprecyzowanie należy do zadań orzecznictwa. Samo sformułowanie podstawowych przepisów nie przesądza więc o ewolucji prawa w tej materii.

I tutaj dochodzę do określenia właściwego celu mych rozważań. Wobec zaawansowania prac kodyfikacyjnych, trzeba liczyć się z tym, że wkrótce projekt uzyska sankcję ustawodawczą. W tym stanie rzeczy nasuwają się dwa pytania, ściśle ze sobą związane: 1) czy oznaczałoby to poważną zmianę w stosunku do zasad k.z. w tej materii, oraz 2) czy dotychczasowa judykatura S.N. zachowa — choćby częściowo — swój walor na tle nowego kodeksu?

Zgodnie z tytułem artykułu, zajmę się w nim jednym z najważniejszych wycinków tej problematyki. Chodzi mi mianowicie o zagadnienie legitymacji biernej w procesie wytoczonym na skutek wypadku samochodowego, o wskazanie osoby ponoszącej odpowiedzialność wobec poszkodowanego.

Aby udzielić odpowiedzi na postawione wyżej pytania, trzeba najpierw przedstawić (zob. niżej ustęp II) zasady prawa obowiązującego wynikające z brzmienia art. 153 k.z. lub wypracowane przez ustaloną już judykaturę. Ze zrozumiałych względów rezygnuję z wszelkiej kazuistyki. Omówienie przepisów projektu k.c. (ustępy III—IV) pozwoli na sformułowanie końcowego wniosku, który z konieczności będzie pierwszą, niesmiałą próbą wytyczenia nowych granic w interesującej nas dziedzinie.

II

Jak wiadomo, art. 153 § 1 k.z. za szkodę wyrządzoną komukolwiek przez ruch mechanicznego pojazdu czyni odpowiedzialnym jego właściciela. O tym, kto nim jest, rozstrzygają przepisy prawa rzeczowego.⁶ Okoliczność, na czyje nazwisko samochód jest zarejestrowany, nie ma decydującego znaczenia, choć może uzasadniać domniemanie faktyczne (por. art. 241 k.p.c.) co do osoby uprawnionego. Współwłaściciele pojazdu odpowiadają solidarnie za wyrządzoną szkodę (analogia z art. 137 § 1 k.z.). Dotyczy to obu rodzajów współwłasności (łącznej oraz w częściach ułamkowych).⁷

Motywy legislacyjne przemawiające za wprowadzeniem tutaj zaostrzonej odpowiedzialności na zasadzie ryzyka (odpowiedzialności niezależnej od winy właściciela) są bardzo złożone. Wymienić tu należy: szczególne niebezpieczeństwo dla otoczenia związane z ruchem mechanicznym środków komunikacji; dążenie do zapewnienia ochrony osobie poszkodowanej, z reguły ekonomicznie słabszej; konieczność rozłożenia ciężaru szkody na społeczeństwo, między innymi przez system ubezpieczeń, itp. (por. trafne wywody uchwały całej Izby Cywilnej S.N. z dnia 29 października 1960 — OSPiKA 9/1961, s. 527). Nie można także zapominać o funkcji prewencyjno-wychowawczej przepisów k.z. o czynach niedozwolonych.⁸

Od powyższej reguły dwa wyjątki wprowadza § 2 tegoż artykułu. Mianowicie właściciel nie ponosi odpowiedzialności na zasadzie ryzyka, 1) jeżeli oddał samo-

⁶ Por. A. Szpunar: Odpowiedzialność cywilna za wypadki samochodowe, NP 12/1955, s. 8 i nast.

⁷ Co do odpowiedzialności współników por. głosę Szpunara do orzeczenia S.N. z dnia 17 stycznia 1961 r. (OSPiKA nr 12/1961, s. 722).

⁸ Podkreśla ją bardzo mocno W. Warkalito (Odpowiedzialność odszkodowawcza — funkcje, rodzaje, granice, 1962).

chód innej osobie „na jej własny rachunek i niebezpieczeństwo” albo 2) jeżeli „pozbawiony został możliwości rozporządzania nim wskutek cudzego czynu bezprawnego”. W obu wypadkach za wyrządzoną szkodę odpowiada ten, kto „miał władzę rozporządzania środkiem komunikacji”. Wypada obecnie zastanowić się nad tymi wyjątkami.

Ad 1). Oddanie samochodu do użytku innej osobie następuje w drodze porozumienia zawartego przez nią z właścicielem. Judykatura stosuje dość surowe kryteria przy ocenie, czy istotnie zostały spełnione wymagania ustawy. I tak orzeczenie S.N. z dnia 11 sierpnia 1956 r. (OSN 28/1957) słusznie podkreśla, że o oddaniu samochodu innej osobie „na jej własny rachunek i niebezpieczeństwo może być mowa jedynie wówczas, gdy nastąpiło to z jednoczesnym pozbyciem się przez właściciela wszelkiego wpływu na ruchy pojazdu”. Wynika stąd, że użytkujący musi mieć pełną swobodę w zakresie gospodarczej eksploatacji samochodu (dysponowanie nim, osiąganie korzyści, ponoszenie kosztów itp.). Wtedy określenie czasu, miejsca i sposobu użycia zależą wyłącznie od niego.

Wypada zaznaczyć, że sama umowa między stronami kwestii tej nie przesądza i że odmienne jej postanowienia nie mogą zmienić przepisów bezwzględnie obowiązujących (por. art. 155 k.z.). Dla poszkodowanego nie jest bowiem rzeczą obojętną, kto wobec niego będzie ponosił odpowiedzialność.

Jeśli chodzi o najem (lub umowę pokrewną), to panujący pogląd przeprowadza rozróżnienie w zależności od tego, czy samochód został oddany z obsługą. Jeżeli właściciel (np. PKS) wynajmuje pojazd wraz ze swym kierowcą (przy czym wytyczona jest trasa, a zarazem wyłączone jest użycie do innego celu niż określony w umowie), odpowiedzialność z art. 153 k.z. nie przechodzi na najemcę.⁹ Również nie może być mowy o przekazaniu taksówki do wyłącznej dyspozycji korzystającego z niej klienta. Inaczej natomiast wypadnie rozstrzygnięcie, jeżeli mamy do czynienia z najmem (lub dzierżawą) samochodu bez obsługi: wtedy eksploatacja należy do najemcy i tylko on odpowiada z mocy art. 153 k.z.

Obowiązujące przepisy przewidują w pewnych wypadkach oddanie samochodu na cele publiczne (np. na potrzeby lecznictwa; por. uchwałę Rządu z 27.VII.1955 r. — M.P. Nr 75, poz. 824). Orzeczenie S.N. z dnia 27 października 1961 r. (OSPİKA 10/1962, s. 597) stwierdza, że odpowiedzialność z tytułu ryzyka ponosi wtedy czasowy użytkownik, ponieważ do niego należy pełna dyspozycja dostarczonym pojazdem.¹⁰

W świetle dotychczasowych wywodów jest rzeczą zrozumiałą, że art. 153 § 2 k.z. nie będzie mieć zastosowania, jeżeli doszło do skutku użyczenie samochodu pracownikowi — za zwrotem benzyny — w celu załatwienia określonej sprawy (por. cytowane wyżej orzeczenie S.N. z dnia 11 sierpnia 1956 r.). Tym bardziej właściciel nie będzie zwolniony od odpowiedzialności, jeżeli nastąpiło tylko chwilowe

⁹ Por. orzeczenie S.N. z dnia 4 listopada 1954 r. (PiP 7—8/1955, s. 299), z dnia 3 maja 1961 r. (OSPİKA 5/1962, s. 274) oraz z dnia 21 października 1961 r. (OSPİKA 9/1962, s. 559). Tak samo W. Górski: *Problematyka prawna najmu samochodu*, PiP 4—5/1961, s. 693 i n.

¹⁰ Por. S. Garlicki: *Odpowiedzialność cywilna za nieszczęśliwe wypadki*, 1959, s. 133. Gdy chodzi o oddanie samochodu na akcję wyborczą, to orzeczenie S.N. z dnia 28 marca 1958 r. (NP 7—8/1958, s. 179) przyjmuje, że następuje ono na koszt i niebezpieczeństwo właściciela samochodu. Mam poważne wątpliwości co do trafności takiego rozstrzygnięcia, bo okólnik Prezesa Rady Ministrów (z dnia 30.I.1950 r. — M.P. Nr A-17, poz. 177) nie może zmienić przepisów ustawy.

oddanie kierownicy innej osobie (np. towarzyszącej podwładnemu; por. stan faktyczny w orzeczeniu S.N. z dnia 2 czerwca 1956 r. — OSN 24/1957).¹¹

Ad 2). W praktyce najwięcej wątpliwości budziło zagadnienie, czy samowolne użycie samochodu przez kierowcę można traktować jako „cudzy czyn bezprawny”, na skutek którego właściciel „pozbawiony został możliwości rozporządzania”. Perypetie związane z wykładnią tej hipotezy art. 153 § 2 k.z. są znane i dlatego mogą ograniczyć się do naszkicowania linii rozwojowej orzecznictwa.

Po początkowych wahaniach (zob. np. orzeczenie S.N. z dnia 30 września 1949 — PiP 3/1950, s. 118 z głosem Domańskiego) uchwała w składzie 7 sędziów z dnia 20 grudnia 1950 r. (ZO 1/1951) przyjęła jako zasadę, że właściciel jest zwolniony od odpowiedzialności określonej w art. 153 § 1 k.z., jeżeli kierowca, po ukończeniu jazdy zleconej mu jako pracownikowi, bezprawnie użył samochodu do celów własnych. Późniejsze orzeczenia wykazywały tendencję do ograniczenia zakresu zastosowania uchwały składu 7 sędziów.¹²

Definitywnie przekreśla ją cytowana już wyżej uchwała Izby Cywilnej z dnia 29 października 1960 r. Uchwała ta stwierdza, że właściciela nie zwalnia użycie samochodu do celów własnych przez kierowcę, któremu pojazd został powierzony. Z obszernego i doskonale umotywowanego uzasadnienia warto zwłaszcza zwrócić uwagę na następujące argumenty: Postępowanie kierowcy nie jest cudzym czynem bezprawnym w rozumieniu powołanego przepisu. Sztuczna jest konstrukcją, jakoby w pewnym momencie następowało przekształcenie się działania pracownika i by od tej chwili stawał się on osobą trzecią w stosunku do właściciela. Dalej — nie można mówić o eksploatacji samochodu przez kierowcę; niepodobna jej utożsamiać z jednorazowym używaniem trwającym parę godzin. Doraźnie odniesione korzyści (z reguły znikome) nie usprawiedliwiają przerzucenia na kierowcę ryzyka odpowiedzialności. Inaczej natomiast wypadnie rozstrzygnięcie, jeżeli właściciel został pozbawiony możliwości rozporządzania samochodem przez czyn przestępny kierowcy, którego może dopuścić się również osoba trzecia (kradzież, bezprawne zawładnięcie pojazdem itp.). Wtedy działanie pracownika świadczyć będzie o zamiarze zapewnienia sobie faktycznego władztwa nad pojazdem oraz zerwania istniejącego do tychczas węzła obligacyjnego.

Powyższa uchwała jest m.zd. całkowicie słuszna. Kładzie ona kres wieloletnim wątpliwościom. Sądzę, że w jej świetle nie może się ostać teza uchwały składu 7 sędziów S.N. z dnia 26 maja 1952 r. (OSN 61/1953), według której odpowiedzialność właściciela będącego osobą prawną zostanie wyłączona także wtedy, gdy dyspozytor (lub inna osoba uprawniona do rozporządzania samochodem) w rażący sposób przekroczył granice udzielonych mu uprawnień. Nie sposób przyjąć, by cudzym czynem bezprawnym było działanie pracownika, za którego właściciel ponosi przecież odpowiedzialność. Poza tym uchwała z 29 października 1960 r. słusznie podkreśla, że wyjątkowy przepis art. 153 § 2 k.z. nie może być interpretowany w sposób rozszerzający.

¹¹ Trudno zrozumieć, dlaczego w tak oczywistej sprawie S.N. uznał, że konieczne jest wyjaśnienie pojęcia normalnego związku przyczynowego (między oddaniem kierownicy innej osobie a wypadkiem). Do tego samego wyniku można było dojść drogą prostszego rozumowania. Przecież do uzasadnienia odpowiedzialności z art. 153 k.z. wymagany jest związek przyczynowy między ruchem pojazdu a powstałą szkodą.

¹² Por. przykładowo orzeczenie S.N. z dnia 8 października 1956 r. (OSN 107/1957) oraz z dnia 11 marca 1957 (OSPİKA 12/1959, s. 686 z głosem Szpunara).

III

Pierwsze dwa projekty nie wprowadzały poważniejszych zmian w tym zakresie, obciążając odpowiedzialnością z reguły właściciela samochodu.¹³ Natomiast art. 827 § 1 proj. z 1960 r. czynił odpowiedzialnym samoistnego posiadacza. To rozwiązanie utrzymało się w projekcie z 1961 r. (art. 859 § 1), a obecnie art. 897 § 1 zd. 1 przewiduje, że odpowiedzialność ponosi „samoistny posiadacz mechanicznego środka komunikacji”. Sens zdania drugiego nie jest całkiem jasny. Brzmi ono dosłownie: „Jednakże gdy posiadacz samoistny oddał środek komunikacji w posiadanie niesamoistne, odpowiedzialność ponosi posiadacz niesamoistny”.

Przepis art. 897 § 1 należy rozpatrywać w zestawieniu z ukształtowaniem przez projekt instytucji posiadania. Mianowicie posiadaczem samoistnym jest ten, kto rzeczą włada w zakresie odpowiadającym treści własności. Natomiast posiadaczem niesamoistnym jest ten, kto nią faktycznie włada w zakresie odpowiadającym treści jakiegokolwiek innego prawa, z którym łączy się władza nad rzeczą (art. 316 proj.).¹⁴

W toku prac kodyfikacyjnych wysuwano następujące argumenty, by uzasadnić zmianę w charakterze osoby odpowiedzialnej: Własność — jako pewien stosunek prawny — nie powinna uzasadniać legitymacji biernej przy odpowiedzialności za wyrządzoną szkodę.¹⁵ Dotyczy to także interesującego nas zagadnienia. W nowoczesnych ustawodawstwach kładzie się raczej nacisk na faktyczną władzę nad pojazdem, a coraz mniej na to, kto jest teoretycznie uprawniony do korzystania z niego.¹⁶ Wiąże się to z szeregiem przyczyn. Jedną z nich jest rozwój ubezpieczeń. Dalszą przyczyną jest rozpowszechnienie w obrocie zastrzeżenia prawa własności oraz przewłaszczenia na zabezpieczenie; sprawiają one, że rzeczą dysponuje posiadacz, który nie jest jej właścicielem. Pamiętajmy, że w krajach socjalistycznych przyjmuje się dość powszechnie, iż państwowe osoby prawne nie są właścicielami powierzonego im mienia. Dlatego odpowiedzialność powinien ponosić ten, kto miał możliwość używania, dysponowania oraz sprawowania kontroli nad pojazdem. Jest nim z reguły posiadacz samoistny, skoro faktycznie włada samochodem w zakresie odpowiadającym treści własności.

Zmiana w stosunku do przepisów k.z. nie ma jednak charakteru radykalnego. Posiadaczem samoistnym jest oczywiście z reguły właściciel (lub osoba prawna, której przysługuje prawo zarządu i użytkowania). Wiemy, że art. 153 § 2 k.z. wprowadza dwa wyjątki od ogólnej zasady. Ale terminologia k.z. jest niefortunna

¹³ Art. 747 § 1 proj. z 1954 r. i art. 742 § 1 proj. z 1955 r.

¹⁴ Zmiana terminologii nie powinna nam przesłaniać tego, że rozróżnienie projektu łącznie jest na ogół z art. 296 pr. rzecz. (posiadaniem rzeczy i prawa).

¹⁵ Tendencja ta znalazła wyraz w szeregu przepisów projektu o czynach niedozwolonych. Por. np. art. 892 (co do szkód wyrządzonych przez zwierzęta), art. 894 (zawalenie się budowli), art. 896 (odpowiada prowadzący na własny rachunek przedsiębiorstwo wprawiane w ruch za pomocą sił przyrody).

¹⁶ Jak wiadomo, w prawie francuskim odpowiada osoba mająca dozór (*gardien*). Formuła wyroku Izby Połączonych Sądu Kasacyjnego z 2 grudnia 1941 r. (*l'affaire Franck*) brzmi: „Pour être gardien, il faut avoir l'usage, la direction et le contrôle de la chose” (Sirey 1941; 1.217). Ustawa niemiecka z 1952 r. (§ 7) czyni odpowiedzialnym utrzymującego pojazd (*Halter des Fahrzeuges*). Według określenia orzecznictwa: „Halter ist, wer das Fahrzeug für eigene Rechnung in Gebrauch hat und diejenige Verfügungsmacht darüber besitzt, die solch Gebrauch voraussetzt” (por. Müller: *Strassenverkehrsrecht*, 1959, s. 228). Zob. także ustawę szwajcarską z 15.III.1932 r. lub austriacką z 21.I.1959 r.

i przesłania właściwy sens, skoro przepis mówi o utracie „możności rozporządzania” pojazdem. Natomiast art. 897 § 1 proj. upraszcza to zagadnienie i *expressis verbis* zwalnia dopiero wtedy od odpowiedzialności, gdy nastąpiła utrata posiadania (np. wskutek kradzieży samochodu). Jest rzeczą niesporną, że posiadacz odpowiada w razie samowolnej jazdy kierowcy.

Podając — nieuchronnie w tych warunkach — ryzyko dokonania na własną rękę wykładni art. 897 § 1 proj., pragnę podkreślić co następuje:

1) Okoliczność, na czyje nazwisko pojazd jest zarejestrowany, nie przesądza sprawy (por. wyżej ust. II). O tym, kto jest posiadaczem, rozstrzygają przepisy prawa rzeczowego. Wspomniałem, że jest nim np. nabywca samochodu przy zastrzeżeniu własności na rzecz sprzedawcy do czasu zapłacenia ceny kupna. Decyduje więc pewien stan faktyczny (określony przez art. 316 proj.) — bez względu na to, czy danej osobie przysługuje prawo o charakterze definitywnym. Tak samo należy ocenić kwestię współposiadania (art. 328 proj.). Znane wątpliwości co do określenia tego pojęcia nie utrudniają nam rozstrzygnięcia, gdyż kilku współposiadaczy ponosi odpowiedzialność solidarną za wyrządzoną szkodę (zob. art. 902 proj.).

Bliższa analiza instytucji posiadania przekraczałaby, oczywiście, ramy niniejszych rozważań. Jak wiadomo, w nauce polskiej (Zoll, S. Wróblewski) przeważa pogląd, w myśl którego charakter władztwa nad rzeczą należy oceniać z punktu widzenia obiektywnego. Z konkretnej sytuacji faktycznej wynika, że tego rodzaju władza istnieje dla danej osoby (a nie innej) i że jest wykonywana w określonym (węższym lub szerszym) zakresie.¹⁷ Podkreślić należy, że dopóki otoczenie zachowuje się poprawnie wobec tego stanu rzeczy, posiadanie trwa nadal. I tak osoba A nie przestaje być posiadaczem samochodu, jakkolwiek stoi on przez dłuższy czas na otwartym placu lub drodze publicznej. Ale opinia otoczenia nie ma samostannego znaczenia. Jeżeli np. A nie jest w rzeczywistości posiadaczem, mylne przekonanie innych osób niczego w tym zakresie nie zmienia.

W związku z powyższym określeniem, warto zwrócić uwagę na najbardziej typowe sytuacje:

W celu naprawy lub remontu posiadacz może oddać samochód zakładowi, który trudni się zawodowo tymi czynnościami. Jeżeli wypadek nastąpił w czasie próbnej jazdy, to pod rządem przepisów k.z. panujący pogląd zwalnia właściciela od odpowiedzialności.¹⁸ Zapatrywania tego nie da się obronić na tle art. 897 § 1 proj., ponieważ w tej sytuacji posiadacz nie traci swej władzy nad rzeczą. Tak samo wypadnie rozstrzygnięcie, jeżeli wypadek zdarzył się w czasie nauki jazdy czy wypróbowywania samochodu przez osobę reflektującą na nabywie: za wyrządzoną szkodę odpowiada instytucja organizująca szkolenie albo sprzedawca.

Wspomniałem, że w razie kradzieży samochodu następuje utrata jego posiadania. Odpowiedzialność na zasadzie ryzyka ponosi złodziej. Trzeba pamiętać, że prawo cywilne przyjmuje nieco inne kryteria niż kodeks karny. Dla cywilisty obojętne jest kwestia dobrej czy złej wiary przy zawładnięciu cudzą rzeczą. Usprawiedliwiony błąd sprawcy nie zmienia więc naszej oceny.

¹⁷ Por. W. Czachórski: Pojęcie i treść posiadania według obowiązującego prawa rzeczowego, NP 5/1957, s. 40.

¹⁸ Por. przykładowo orzeczenie S.N. z dnia 7 czerwca 1951 r. (ZO 27/1952) oraz S. Galićki, op. cit., s. 134.

W praktyce mamy coraz częściej do czynienia z sytuacjami, które tradycyjnie określa się jako kradzież użytkownika (*furtum usus*). Trzeba oczywiście pamiętać, że istnieje tutaj cała gama subtelnych rozróżnień, trudno nieraz uchwytnych. Sprawca może być zdecydowany od początku, że zwróci samochód; zamiar jego przybierze konkretny kształt dopiero później, a w czasie jazdy oscyluje między myślą o zwrocie a myślą o sprzedaży; okres bezprawnego użytkowania jest bardzo różny (od godziny do kilku dni); po zakończeniu wycieczki sprawca pozostawia nieraz samochód na szosie lub porzuca go itd. Zagadnienia te sprawiają wiele kłopotu nauce prawa karnego (m. i. wobec niskiej sankcji z art. 57 pr. o wykry.).¹⁹ Cywilista może przejść do porządku dziennego nad tymi subtelnościami. Panuje zgoda co do tego, że posiadanie gaśnie, gdy jego wykonywanie nie da się urzeczywistnić wskutek oporu otoczenia.²⁰ Dlatego uważam, że we wszystkich wypadkach, w których osoba trzecia zawiadnęła samochodem wbrew woli i wiedzy posiadacza, ustaje jego odpowiedzialność z tytułu ryzyka. To, że istnieje możliwość odzyskania pojazdu, niczego nie zmienia przy ocenie z punktu widzenia interesujących nas przepisów. Jest rzeczą obojętną, w jaki sposób nastąpiło zawiadnięcie samochodu (bezprawne otwarcie wozu, wprowadzenie w błąd szofera itp.).

Podkreślałem już, że samowolna jazda kierowcy nie zwalnia posiadacza od odpowiedzialności. Kwestia ma praktyczne znaczenie przede wszystkim wtedy, gdy samochód został powierzony nadzorowi i pieczy pracownika (najczęściej przedsiębiorstwa lub instytucji państwowej). W zasadzie jest rzeczą obojętną, w jakich okolicznościach nastąpiło wykorzystanie do własnych celów (samowolne uruchomienie lub jazda po zakończeniu polecenia służbowego). W obu wypadkach kierowca chce osiągnąć własną korzyść, ale nie dąży do zawiadnięcia pojazdem, do wyzucia pracodawcy z faktycznej władzy nad nim. Zgodzić się należy z uchwałą Izby Cywilnej z dnia 29 października 1960 r., że konkretna sytuacja może kształtować się inaczej. Zajdzie to w wypadku kradzieży samochodu przez kierowcę, któremu nie oddano pieczy nad nim, bądź też w razie zawiadnięcia powierzonym pojazdem w celu przywłaszczenia go (bez zamiaru zwrotu lub z myślą o używaniu go przez dłuższy czas). Wtedy jednak — zgodnie z tym, co powiedziałem wyżej — następuje utrata posiadania przez pracodawcę. Tego rodzaju czynu przestępnego może dopuścić się także osoba trzecia nie będąca pracownikiem.

2) Wykładnia powołanego powyżej art. 879 § 1 zd. 2 proj. jest zadaniem niełatwym. Przypuśćmy, że A jest posiadaczem samoistnym. Oddaje on samochód osobie B. w posiadanie niesamoistne; w czasie jazdy zostaje potrącony przechodzień. Możliwe są tu następujące ujęcia:

a) Jest rzeczą niesporną, że B ponosi odpowiedzialność. Ale przepis nie zaznacza, że ma ona charakter wyłączny. Wobec tego można twierdzić, że mamy do czynienia z odpowiedzialnością kumulatywną: poszkodowanemu przysługują roszczenia przeciw obu tym osobom (A i B). Dodatkowym oparciem dla takiej wykładni jest przepis art. 317 proj., który brzmi dosłownie: „Posiadacz samoistny nie traci posiadania przez to, że oddaje drugiemu rzecz w posiadanie miesamoistne”.

Jednakże przeciw przyjęciu takiego zapatrywania przemawiają poważne kontrargumenty. Odpowiedzialność obu tych osób (chyba solidarną) musiałby wprowadzić wyraźny przepis ustawy — tymczasem projekt go nie zawiera. Poza tym trudno

¹⁹ Zob. co do tych kwestii I. Andrejew: O kradzieży samochodu, NP 3/1962, s. 362.

²⁰ Domniemanie ciągłości posiadania (art. 320 proj.) służy innym celom i niczego w naszej sprawie nie przesądza.

zrozumieć, dlaczego poszkodowany ma mieć także drugiego dłużnika. Brak jakichkolwiek przesłanek przemawiających za tego rodzaju uprzywilejowaniem.

b) Wobec tego nasuwa się wniosek, że w art. 879 § 1 proj. mamy do czynienia z odpowiedzialnością alternatywną. Poszkodowany może domagać się wynagrodzenia szkody tylko od jednego dłużnika. Normalnie więc odpowiedzialność ponosi osoba A, ale gdy oddała ona samochód w posiadanie niesamoistne, to jest z niej zwolniona. Wtedy tylko osoba B odpowiada za wyrządzoną szkodę.

Przyjęcie powyższej tezy w całej rozciągłości prowadzi jednak do wyników dość nieoczekiwanych. Przecież posiadanie niesamoistne polega na wykonywaniu jakiegokolwiek prawa, z którym łączy się władza nad rzeczą. Wobec tego najemcy, biorący w użyczenie itp. są posiadaczami niesamoistnymi. W razie zawarcia umowy najmu czy użyczenia posiadacz samoistny byłby wolny od odpowiedzialności z tytułu ryzyka. Przypuśćmy, że przedsiębiorstwo państwowe wynajęło samochód na jeden dzień albo użyczyło go swemu pracownikowi. Czy jest rzeczą słuszną, by zobowiązany do odszkodowania był tylko najemca lub biorący w użyczenie? Mniejsza o to, że w ten sposób zostałaby przekreślona dotychczasowa judykatura S.N. w tej materii. Wspomniałem już, że dla poszkodowanego nie jest rzeczą obojętną, kto wobec niego będzie ponosił odpowiedzialność. Kwestia wypłacalności osoby zobowiązanej do odszkodowania ma przecież dla wierzyciela pierwszorzędne znaczenie.

c) Dlatego uważam, że pogląd o alternatywnej odpowiedzialności powinien ulec pewnej modyfikacji. Pierwsza z nich łączy się z wykładnią słów projektu: „posiadacz samoistny oddał środek komunikacji”. Otóż sądzę, że — w tym kontekście — przez oddanie należy rozumieć coś więcej niż proste przeniesienie posiadania (art. 332 proj.). Chodzi tutaj o wyzbycie się przez samoistnego posiadacza wszelkiego wpływu na ruch pojazdu (a więc o utratę możliwości używania, dysponowania i kontroli). Nie zostanie więc zwolniony od odpowiedzialności, jeżeli zachował przynajmniej część tych uprawnień. Druga modyfikacja dotyczy samego pojęcia posiadania. Potrzebna jest tutaj pewna trwałość, wykonywanie prawa przez czas dłuższy.²¹ O posiadaniu nie może być mowy, jeżeli dany stosunek ma charakter chwilowy czy dorywczy (w terminologii niemieckiej: *Kurzbesitz*).²² Szkołnym na to przykładem jest zajęcie wyznaczonego miejsca w czasie przedstawienia teatralnego. Nikt chyba nie powie, że widz jest niesamoistnym posiadaczem krzesła. Sądzę, że podobne będzie rozstrzygnięcie przy krótkotrwałym użyczeniu samochodu czy wynajęciu go celem dokonania jednorazowego przewozu. Przypuśćmy, że A użyczył samochód osobie B na kilka godzin. Wtedy B nie ponosi odpowiedzialności za wyrządzoną szkodę. Rozstrzygnięcie natomiast wypadnie inaczej, gdy użyczenie nastąpiło na dłuższy czas i wyłącznie do osoby B należała decyzja co do dysponowania pojazdem. Granice są tu oczywiście płynne i wszystko zależy od konkretnych okoliczności sprawy.

Dochodzimy do wniosku, że dotychczasowe orzecznictwo S.N. może stanowić dla nas pomoc przy wykładni art. 879 § 1 proj., ponieważ słusznie kładzie nacisk na momenty faktyczne (kto wydawał instrukcje i polecenia) oraz gospodarcze (do kogo należała eksploatacja samochodu, a więc osiąganie korzyści i ponoszenie kosztów). Duże znaczenie ma również okoliczność, czy samochód był używany za wiedzą i zgodnie z wolą posiadacza samoistnego.

²¹ Por. orzeczenie S.N. z dnia 1 września 1958 r. (OSP i KA 7—8/1959, s. 205 z głosem Góreckiego).

²² Por. Kommentar von Reichsgerichtsräten, 11 wyd., III t. cz. 1, s. 4.

Przekroczenie granic zezwolenia nie pociąga za sobą przejścia odpowiedzialności na używającego. Była już o tym mowa przy analizie samowolnej jazdy kierowcy. Dotyczy to także osoby, która nie jest pracownikiem. Przypuśćmy, że B uzyskała pozwolenie na powrót samochodem osoby A w sobotę do domu i zatrzymał go na całodzienną wycieczkę w niedzielę. Osoba A odpowiada wobec poszkodowanego za wypadek w czasie jazdy niedzielnej.

IV

Czy sformułowanie projektu oznacza, że odpowiedzialność właściciela samochodu nie będzie nigdy aktualna? Wniosek taki byłby przedwczesny. Obok zaostrej odpowiedzialności z tytułu ryzyka obowiązują przecież przepisy ogólne (art. 876 proj. recypuje formułę art. 134 k.z.). Na zasadzie winy odpowiadać będzie właściciel w sytuacjach, dobrze znanych z dotychczasowego orzecznictwa, a więc: jeżeli kradzież była możliwa wskutek nienależytego zabezpieczenia wozu; w wypadku powierzenia samochodu nieuprawnionemu kierowcy; w razie braku jakiejkolwiek kontroli nad pracownikami; jeżeli pojazd był w złym stanie technicznym; gdy przedsiębiorstwo komunikacyjne nie ostrzegło swego personelu o przeszkodach na drodze itp. Sprawa jest zbyt dobrze znana, by warto było omawiać ją szczegółowo.

Pragnę tylko zwrócić uwagę na następującą okoliczność. Wobec rozbudowania przepisów kodeksu drogowego zanika częściowo ostrość przeciwstawienia między zasadą winy i ryzyka w omawianej materii. Obecnie poszkodowany może udowodnić winę kierowcy (który nie zastosował się do przepisów o ruchu na drogach publicznych) znacznie łatwiej aniżeli przed kilkunastu laty. Za powstałą szkodę będzie ponosić odpowiedzialność właściciel — z mocy art. 876 lub 891 proj. (odpowiednik art. 145 k.z.). Obiektywizacja pojęcia niedbalstwa zmierza w tym samym kierunku.

W dotychczasowych rozważaniach nie zajmowałem się zagadnieniem obowiązkowego ubezpieczenia od nieszczęśliwych wypadków i odpowiedzialności cywilnej (por. przede wszystkim rozp. Rady Ministrów z 1.XI.1961 r. — Dz. U. z 1961 r. Nr 55, poz. 311). Uczyniłem to świadomie, aby nie komplikować wywodów. Jest także za wcześnie, by można ocenić wpływ ubezpieczenia na ewolucję zasad odpowiedzialności cywilnej. Osobiście nie podzielam optymizmu niektórych autorów (np. W. Górskiego)²³ w tej sprawie. Dodać należy, że znaczenie przepisów o obowiązkowym ubezpieczeniu zmniejszają w praktyce wyłączenia lub ograniczenia (zawarte w § 1, 7, 16 rozp.).

W konkluzji uważam, że art. 879 § 1 proj. nie oznacza radykalnej zmiany w stosunku do obowiązującego prawa. Kontury odpowiedzialności za wypadki samochodowe staną się bardziej wyraźne w miarę rozwoju pogądów orzecznictwa i doktryny. Mam nadzieję, że będą one korzystać w poważnym zakresie z dotychczasowego dorobku judykatury.

²³ PiP 4/1962, s. 658 i nast.