

# Andrzej Rembieliński

---

## Ruch samochodu jako przesłanka odpowiedzialności cywilnej za wypadek

---

Palestra 7/9(69), 21-28

---

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](http://bazhum.muzhp.pl), gromadzącej zawartość polskich czasopism humanistycznych i społecznych.

Tekst jest udostępniony do wykorzystania w ramach dozwolonego użytku.

o uchylenie uchwały (art. 39 § 1), jak również związkowi, który zawiesił uchwałę i następnie wystąpił o jej uchylenie (art. 39 § 3)<sup>23</sup> Można się spotkać z poglądami, które odmawiają przyznania takiego prawa członkowi spółdzielni.<sup>24</sup> Poglądy te są uzasadniane charakterem administracyjnoprawnym wykonywanego przez centralny związek nadzoru w trybie art. 39 i nieobjęcia nim sporów cywilnoprawnych między członkiem spółdzielni a spółdzielnią, rozstrzyganych w trybie art. 38.

Wywód ten nie wydaje się być przekonujący. Taki lub inny zakres działania art. 39 wyłącza tylko pewne kategorie uchwał spod kontroli związku sprawowanej w tym trybie. Decyduje więc o możliwości uchylenia danej uchwały w tym trybie, nie ma zaś żadnego znaczenia dla oceny praw wnioskodawców w toku toczącego się postępowania. Ustawa, określając, kto może być wnioskodawcą, nie dzieli ich na żadne mniej lub więcej uprzywilejowane grupy. W świetle więc przepisu ustawy członek spółdzielni jest takim samym uczestnikiem postępowania jak i inni wymienieni w ustawie wnioskodawcy. Wypada zresztą podkreślić, że nieprzyznanie członkowi prawa odwołania wyłączyłoby go w istocie rzeczy z uczestniczenia w postępowaniu i tym samym nadało jego uprawnieniom charakter pozorny. A przecież włączenie członka spółdzielni do kręgu wnioskodawców było niechybnie wyrazem uznania jego roli jako współgospodarza spółdzielni i zapewnienia mu warunków do faktycznego jej realizowania.

<sup>23</sup> Takie samo stanowisko zajmuje W. Jastrzębski w cytowanym już artykule (zob. przyp. 20).

<sup>24</sup> Patrz M. Piekarski: Kontrola uchwał walnych zgromadzeń spółdzielni przez centralny związek spółdzielni, „Nowe Prawo” 1962 r., nr 11.

ANDRZEJ REMBIELIŃSKI

## Ruch samochodu jako przesłanka odpowiedzialności cywilnej za wypadek

Kodeks zobowiązań w art. 153 § 1 wiąże odpowiedzialność za wypadek z ruchem mechanicznych środków komunikacji poruszanych za pomocą sił przyrody. Najważniejsze znaczenie ma tu ruch samochodów. Wzrastająca z każdym rokiem liczba wypadków samochodowych świadczy o konieczności dokładnego określenia tej podstawowej przesłanki odpowiedzialności właściciela samochodu na zasadzie ryzyka, jaką jest ruch samochodu. Zagadnienie to jest tym bardziej aktualne, że przesłanka ta nie uległa zmianie w toku prac kodyfikacyjnych. Zawiera ją w szczególności projekt kodeksu cywilnego z roku 1962 (art. 896 § 1) — podobnie zresztą jak i projekty z lat ubiegłych. Wydaje się zatem, że dotychczasowy dorobek orzecnictwa i literatury zachowa w tym zakresie pełny swój walor, a rozważania niniejsze będą mogły być przydatne również na gruncie przyszłego kodeksu cywilnego.

Ruch samochodu należy rozumieć jako element wypadku samochodowego. Wprawdzie kodeks zobowiązań w art. 153 § 1 nie używa terminu „wypadek

samochodowy", jednakże jest to określenie szeroko stosowane tak w przepisach szczególnych<sup>1</sup>, jak i w nauce<sup>2</sup> oraz w orzecznictwie Sądu Najwyższego<sup>3</sup>. Jest poza sporem, że o odpowiedzialności cywilnej właściciela samochodu na zasadzie ryzyka będzie można mówić tylko wtedy, gdy będzie miał miejsce wypadek samochodowy w ścisłym tego słowa znaczeniu. Wypadek taki można określić jako zdarzenie wywołane ruchem samochodu bez względu na miejsce jego spowodowania, w wyniku czego szkodę ponosi osoba inna niż właściciel samochodu (kierowca, pasażer, przechodzień), przy tym wyłącznie lub łącznie z właścicielem i bez względu na to, czy odszkodowania dochodzi sam bezpośrednio biorący udział w wypadku, czy też inne osoby. Przedmiotem dalszych rozważań będzie tylko element pierwszy, to jest ruch samochodu jako mechanicznego środka komunikacji poruszanego za pomocą sił przyrody.

## I

1. Prawidłowe ustalenie, co należy rozumieć przez ruch samochodu, jest bardzo istotne, ponieważ od niego zależy podstawa prawna odpowiedzialności. Zależność ta idzie w dwóch kierunkach. Po pierwsze, jeżeli wypadek nie nastąpił w ruchu, odpowiedzialność może opierać się tylko na zasadach ogólnych (art. 134 k.z.), i to zarówno wtedy, kiedy samochód nie był w ogóle w ruchu, jak i wtedy, gdy wprawdzie był w ruchu, ale szkoda nie pozostawała z tym ruchem w związku przyczynowym. Po drugie, jeżeli w czasie zderzenia się dwóch samochodów jeden z nich nie znajdował się w ruchu, odpowiedzialność opiera się nie na zasadach ogólnych (art. 154 § 1 k.z.), lecz na zasadzie ryzyka<sup>4</sup>.

2. Ruch samochodu stanowi przesłankę, która w zasadzie w każdym systemie prawnym jest konieczna do stosowania surowej odpowiedzialności za szkodę wynikłą z wypadku. Występuje ona na tle § 7 ust. 1 ustawy niemieckiej z 19.XII.1952 r. (Strassenverkehrsgesetz) obowiązującej w NRF, art. 37 ustawy szwajcarskiej z 15.III.1932 r., jak również w art. 2054 k.c. włoskiego; przyjęta jest także przez orzecznictwo francuskie do art. 1384 ust. 1 k.c. N. O ile jednak w ustawie niemieckiej ruch ten jest przesłanką samodzielną, o tyle orzecznictwo francuskie większą uwagę przypisuje „aktywnej, przyczynowej roli samochodu w spowodowaniu szkody” (*cause génératrice*), określenie zaś to jest szersze od pojęcia ruchu samochodu. Wprawdzie rola samochodu będzie aktywna i przyczynowa najczęściej wtedy, gdy będzie się on znajdował w ruchu, niemniej jednak brak ruchu nie oznacza jego pasywności. Samochód, który nie znajduje się w ruchu, może być aktywną i twórczą przyczyną powstania szkody i pociągać za sobą odpowiedzialność z art. 1384 ust. 1 k.c.N. np. wtedy, gdy został nieprawidłowo usytuowany na drodze publicznej<sup>5</sup>. Natomiast ujęcie ruchu samochodu w nauce

<sup>1</sup> Na przykład § 26 instrukcji dla kierowców pojazdów mechanicznych — zob. załącznik do zarządzenia Ministra Komunikacji z 2.IX.1948 r. (Dz. Tar. i Zarz. Kom. z 17.IX.1948 r. Nr 29, poz. 209).

<sup>2</sup> Por. Garlicki: *Odpowiedzialność cywilna za nieszczęśliwe wypadki*, Warszawa 1959, s. 130.

<sup>3</sup> Por. przykładowo orzeczn. S. N. z 22.VIII.1958 r. I CR 29/58 — OSPiKA 11/1959, poz. 290.

<sup>4</sup> Por. Rembéliński: *Zderzenie się mechanicznych środków komunikacji a odpowiedzialność na zasadzie ryzyka*, NP 12/1960/1584.

<sup>5</sup> Por. Mazeaud, Tunc: *Traité théorique et pratique de la responsabilité civile delictuelle et contractuelle*, Paris 1958, t. II, s. 194—212.

i orzecznictwie niemieckim jest bardziej zbliżone do ujęcia przyjętego na gruncie naszego kodeksu zobowiązań, gdzie ruch samochodu jest również samodzielną przesłanką zaostrzonej odpowiedzialności.

3. Ruch samochodu należy rozumieć przede wszystkim w znaczeniu fizycznym, tzn. jako jego jazdę. Ale pojęcie jazdy jest szerokie, gdyż obejmuje jazdę jako następstwo pracy silnika i jazdę z wyłączonym silnikiem siłą bezwładności, np. na spadzistej drodze. W obu wypadkach do czynienia z ruchem samochodu, ponieważ porusza się on samodzielnie. Należy stąd wnioskować, że jazda niesamodzielną nie może być uznana za ruch w rozumieniu art. 153 § 1 k.z. Nie będzie więc w ruchu samochód nie tylko holowany przez zaprzęg konny czy popychany przez ludzi, ale również holowany przez inny samochód<sup>6</sup> czy przewożony w wagonie kolejowym<sup>7</sup>. Konieczne jest tu jednak, by w samochodzie nie pracował silnik. Z drugiej strony samochód, który stoi w miejscu, może „pozostawać” w ruchu, a zatem sam fakt nieporuszania się w znaczeniu fizycznym nie oznacza jeszcze — jak to przyjmuje się w nauce polskiej — że nie jest on w ruchu.

Z powyższego wynika, że kryterium fizyczne jest za wąskie i niewystarczające, skoro ani jazda samochodu, ani jego postój nie przesądza jeszcze o tym, czy samochód jest, czy też nie jest w ruchu. Jeśli chodzi o samochód stojący, konieczne jest jednak rozróżnienie, czy pracuje w nim, czy nie pracuje silnik, gdyż ruch silnika zawsze przesądza o tym, że samochód znajduje się w ruchu — bez względu na to, czy ten samochód jedzie, czy stoi; praca silnika jest jednoznaczna z ruchem samochodu. Jak trafnie podkreśla Müller<sup>8</sup>, o ruchu można mówić wtedy, gdy albo samochód, albo tylko motor jest w ruchu, tak że wystarcza tu jeden z tych elementów. Z tych względów odpowiedzialność z art. 153 § 1 k.z., jako następstwo ruchu samochodu, będzie miała miejsce w tych wypadkach, w których szkoda wynika z działania silnika w stojącym samochodzie, a więc w razie jego wybuchu, i to bez względu na miejsce, w którym samochód w danym momencie się znajdował.

Natomiast do przyjęcia, że w ruchu znajduje się również samochód stojący z wyłączonym silnikiem, konieczne jest ustalenie dodatkowych okoliczności związanych z charakterem postoju. W zasadzie postój na trasie jazdy należy do ruchu<sup>9</sup>, ponieważ ruchem jest z reguły każde wykorzystanie ulicy bądź drogi publicznej. Do ruchu zatem należeć będzie zarówno sam moment zatrzymania się samochodu, jak i jego postój na trasie jazdy, a nawet zaparkowanie. Chodzi jednak o to, żeby postój nie miał charakteru trwałego, definitywnego, lecz żeby był on tylko przejściowy, krótkotrwały. Chwilowa przerwa w jeździe nie oznacza bowiem, że samochód nie jest w ruchu<sup>10</sup>. Będą to zatem także wypadki, jak zatrzymanie się nawet ze zgaszonym silnikiem przed czerwonym sygnałem na skrzyżowaniu

<sup>6</sup> Inaczej Warkalio: La responsabilité civile des accidents d'automobile en droit polonais, Warszawa—Poznań 1961, s. 4. Należy tu jednak przyjąć, że w ruchu *sensu stricto* znajduje się tylko samochód holujący i za wypadek będzie odpowiadać z art. 153 § 1 k.z. tylko właściciel samochodu holującego.

<sup>7</sup> Tak Garlicki, op. cit., s. 130, a w nauce niemieckiej Müller: Strassenverkehrsrecht, Berlin 1959, s. 135, 217, 228.

<sup>8</sup> Müller, op. cit., s. 135 i nast.

<sup>9</sup> Por. § 4 ust. 1 rozporządzenia Rady Ministrów z 1.XII.1961 r. w sprawie obowiązkowych ubezpieczeń następstw nieszczęśliwych wypadków i odpowiedzialności cywilnej z ruchu pojazdów mechanicznych (Dz. U. z 1961 r. Nr 55, poz. 311).

<sup>10</sup> Por. orzec. S. N. z 4.XII.1958 r. 1 CR 154/56 — OSPiKA 10/1959/539 i zamieszczoną tamże glosę Szpunara.

ulic (zator), zatrzymanie się w celu załatwienia zakupów w sklepie itp.<sup>11</sup> To, czy stojący samochód znajduje się w ruchu, zależy zatem od charakteru postoju.

Wiąże się z tym kwestia, co należy rozumieć przez zakończenie ruchu, a w szczególności — kiedy postój samochodu będzie wskazywał na to, iż nie mamy już do czynienia z jego ruchem. Możliwe są tu następujące rozwiązania. Według Szpunara<sup>12</sup> i Czachórskiego<sup>13</sup> samochód nie jest już w ruchu, jeżeli zatrzymał się po osiągnięciu miejsca przeznaczenia i celu jazdy. Natomiast Warkańko<sup>14</sup> uważa, że wystarcza tu zatrzymanie samochodu i motoru. Kryteria te wydają się jednak niewystarczające. Samochód może już nie być w ruchu, mimo że cel jazdy nie został jeszcze osiągnięty. Intencją kierowcy może być bowiem jedynie chwilowe zatrzymanie samochodu na trasie jazdy nawet po zgaszeniu motoru i oddalenie się od pojazdu z zamiarem natychmiastowego powrotu w celu kontynuowania jazdy. Jeżeli wskutek nieprzewidzianych przeszkód (np. zasłabnięcia) postój się przedłużył, to samochód nie będzie już w ruchu, mimo że cel jazdy nie został jeszcze osiągnięty. Podobnie — zatrzymanie samochodu wskutek defektu silnika lub braku benzyny oznacza, że nie jest on już w ruchu, mimo że nie osiągnął jeszcze swego miejsca przeznaczenia. Z tych względów o charakterze postoju decydować może jedynie obiektywny stan faktyczny wynikający z danych okoliczności. Natomiast kryterium przyjęte przez Warkańkę jest zbyt wąskie, bo — jak zaznaczono wyżej — samo zatrzymanie samochodu i motoru nie przesądza jeszcze o tym, że samochód nie jest w ruchu. Bez wątplenia zatrzymanie samochodu i motoru oraz osiągnięcie celu jazdy będą oznaczały zakończenie ruchu, jednakże są to tylko pewne wypadki tego zakończenia, a nie kryteria ogólne, przesadzające w każdej sytuacji o tym, że samochód nie pozostaje już w ruchu. Jako takie kryterium należy przyjąć okoliczność, czy zatrzymanie, ewentualnie postój samochodu ma charakter definitywny. Do zakończenia ruchu konieczne jest zatem, żeby samochód został unieruchomiony na stałe, żeby wszelkie okoliczności tak obiektywne, jak i subiektywne po stronie kierowcy świadczyły o tym, iż dalsza jazda nie zostanie w krótkim czasie przedsięwzięta. W tym rozumieniu nie zawsze jest konieczne do zakończenia ruchu osiągnięcie jazdy i miejsca przeznaczenia, natomiast zawsze musi mieć miejsce zatrzymanie samochodu i motoru.

4. Przy takim ujęciu ruchu samochodu stojącego z zapalonym bądź wyłączonym silnikiem należy uznać za wypadki w ruchu te wszystkie zdarzenia, których źródłem (obok wybuchu silnika) jest sam pojazd lub jego część albo jego zawartość. Skoro raz się przyjmie, że samochód pozostaje w ruchu, to wszelkie wypadki są również wypadkami w ruchu i choćby ich źródłem nie było szczególne niebezpieczeństwo związane z ruchem w znaczeniu fizycznym, odpowiedzialność powinna opierać się na zasadzie ryzyka, a nie winy. Tak więc w ruchu powstaje szkoda, która nastąpiła przy wsiadaniu lub wysiadaniu z samochodu<sup>15</sup>, ctwieraniu drzwi<sup>16</sup> lub wyładowywaniu samochodu<sup>17</sup>, a także w ruchu powstaje szkoda

<sup>11</sup> Por. § 30 ust. 1 rozporządzenia Ministrów Komunikacji i Spraw Wewnętrznych z 1.X. 1962 r. w sprawie ruchu na drogach publicznych (Dz. U. z 1962 r. Nr 61, poz. 395), według którego za zatrzymanie uważa się chwilowe unieruchomienie pojazdu bez opuszczenia go przez kierującego; wszystkie inne zatrzymania uważa się za postój.

<sup>12</sup> Szpunar: Odpowiedzialność cywilna za wypadki samochodowe, NP 12/1955/12.

<sup>13</sup> Czachórski: Zarys prawa zobowiązań, Warszawa — Łódź 1955, s. 130.

<sup>14</sup> Warkańko: La responsabilité... (op. cit.), s. 5

<sup>15</sup> Por. w tym przedmiocie uwagi krytyczne Szpunara (op. cit., s. 3) i Garlickiego (op. cit., s. 130) na tle orzec. S. N. z 31.V.1949 r. C 608/49 — PPD 1949/130.

<sup>16</sup> Por. Szpunar jw., s. 12.

będąca wynikiem spadnięcia bagażu z dachu autobusu lub wynikiem złego stanu podłogi.

Wątpliwości Warkały (*La responsabilité...*, s. 4—5), czy w takich wypadkach szkoda powstaje w ruchu samochodu, należy uznać za nieuzasadnione, ponieważ ich źródłem jest niewłaściwa interpretacja pojęcia ruchu samochodu (art. 153 k.z.) i ruchu przedsiębiorstwa (art. 152 k.z.). Zarówno bowiem w art. 152 k.z., jak i w art. 153 k.z. chodzi nie o związek między szkodą a działaniem sił przyrody lub niebezpieczeństwem wynikającym z prowadzenia danego rodzaju działalności, lecz o związek między szkodą a ruchem przedsiębiorstwa lub samochodu, choćby ten ruch nie był następstwem działania sił przyrody lub niebezpieczeństwa. Ruch samochodowy w przedstawionym wyżej ujęciu nie może być bowiem traktowany, jak to sugeruje Warkały, tak jak ruch wyłącznie w znaczeniu fizycznym lub mechanicznym<sup>17</sup>, bo byłby on ograniczony tylko do takich sytuacji, kiedy samochód jedzie.

Ponadto wykładnia proponowana przez Warkałę doprowadziłaby do różnej interpretacji pojęcia „ruch” na gruncie tylko art. 152 § 1 k.z., który jest podstawą odpowiedzialności takich przedsiębiorstw komunikacyjnych jak np. PKS. Odpowiedzialność przedmiotowa dotyczyłaby tu bowiem tylko wypadków związanych z ruchem pojazdu w wąskim fizycznym znaczeniu, a za pozostałe szkody Przedsiębiorstwo odpowiadałoby tylko na zasadzie winy. Wydaje się jednak, że o tym, czy właściciel samochodu będzie odpowiadał na zasadzie ryzyka czy winy, decydować może to, czy wypadek nastąpił w ruchu w jego szerokim ujęciu, a nie to, czy dany samochód jest własnością przedsiębiorstwa komunikacyjnego, czy też jest indywidualnym środkiem komunikacji.

5. Niezmiernie ważną rzeczą jest określenie tego, w jakim momencie ruch samochodu się rozpoczyna, z tą chwilą bowiem rozpoczyna się również zastrzona odpowiedzialność. Określenie przez Szpunara (NP 12/1955/13) owego momentu jako tej chwili, w której samochód jest gotowy do drogi, wydaje się zbyt ogólne. Samochód może być już gotowy do drogi po dokonaniu czynności przygotowawczych (takich jak np. popychanie go, nalewanie benzyny, regulowanie hamulców itp., które nie wchodzą w zakres ruchu<sup>18</sup>), zanim jednak nie zostanie uruchomiony silnik, nie można przyjąć, że samochód jest w ruchu. Decyduje zatem chwila uruchomienia silnika, i to bez względu na to, czy po tym uruchomieniu samochód w dalszym ciągu stoi, oraz bez względu na cel tego uruchomienia. Samochód będzie w ruchu nawet wtedy, gdy silnik pracuje jedynie w celach próbnych lub remontowych.

## II

1. Tak określony ruch samochodu należy odróżnić od ruchu przedsiębiorstwa wprawianego w ruch za pomocą sił przyrody (art. 152 k.z.). Przez ruch tego ostatniego należy bowiem rozumieć „ogół tych wszystkich środków, których zastosowanie potrzebne jest do osiągnięcia celu, jakiemu przedsiębiorstwo lub zakład słu-

<sup>17</sup> W tym względzie podzielam pogląd Garlickiego (j.w., s. 130).

<sup>18</sup> Warkały (op. cit., s. 4—5) uważa za pozostający w ruchu tylko taki samochód stojący, w którym pracuje silnik. Uważa on ponadto, że pojęcie „ruch” należy ocenić inaczej z punktu widzenia art. 152 i 153 k.z.

<sup>19</sup> Na takim stanowisku stoi Müller (op. cit., s. 217 i 220).

ży”<sup>20</sup>. Chodzi tu więc o działalność związaną z ruchem nie tylko poszczególnego środka komunikacji, który jest jedynie elementem tej działalności, ale za wszelkimi czynnościami, nawet takimi, które z ruchem pojazdu w ogóle się nie wiążą. Dotyczy to w szczególności przedsiębiorstw komunikacyjnych, takich jak koleje, tramwaje czy przedsiębiorstwa komunikacji autobusowej<sup>21</sup>. Natomiast na gruncie art. 153 § 1 k.z. należy również stosować wykształconą w orzecznictwie i przyjętą w nauce na tle art. 152 k.z. zasadę, że szkoda nie musi być następstwem działania sił przyrody, lecz wystarczy związek przyczynowy między szkodą a ruchem przedsiębiorstwa, choćby ten ruch nie był wynikiem działania sił przyrody<sup>22</sup>.

Przyjęcie tej zasady do ruchu samochodu tłumaczy w dostateczny sposób odpowiedzialność z art. 153 § 1 k.z. za szkody, które powstały, gdy samochód stał z wyłączonym motorem (np. przy wsiadaniu i wysiadaniu), gdzie wypadek nie miał związku ani z działaniem sił przyrody, ani ze szczególnym niebezpieczeństwem, jakie z reguły stwarza ruch samochodu. Jest to jednocześnie wyrazem tendencji do obciążenia właściciela samochodu zaostrzoną odpowiedzialnością za wszelkie szkody wynikające z faktu posługiwania się samochodem jako mechanicznym środkiem komunikacji<sup>23</sup>.

2. Między ruchem samochodu a szkodą powinien istnieć związek przyczynowy adekwatny w rozumieniu art. 157 § 2 k.z.<sup>24</sup>. W braku tego związku odpowiedzialność może opierać się tylko na art. 134 k.z.

Do powstania tego związku nie jest konieczna bezpośrednia styczność fizyczna poszkodowanego z samochodem albo przez to, że jedzie on wewnątrz pojazdu, albo też przez to, że zostanie potrącony przez pojazd na ulicy<sup>25</sup>. Wystarcza tutaj (pomijając wypadek styczności z częścią samochodu, np. z urwanym kołem)<sup>26</sup> wpływ psychiczny, jaki wywiera na poszkodowanego ruch samochodu. Orzecznictwo niemieckie i francuskie przyjmuje, że pozostaje w związku przyczynowym z ruchem samochodu szkoda poniesiona przez rowerzystę, gdy wprawdzie nie

<sup>20</sup> Tak orzeczc. S. N. z 24.V.1961 r. 3 CR 962/60 — OSPIKA 4/1962, poz. 111. Por. też orzeczc. S. N. z 8.VI.1960 r. 4 CR 332/60 — OSPIKA 7—8/1961, poz. 209.

<sup>21</sup> Por. Garlicki, op. cit., s. 129, Szpunar: Odpowiedzialność cywilna za wypadki kolejowe, NP 11/1960/1446, a w nauce niemieckiej Müller, op. cit., s. 217 i Böhm er: Das Sachschadenhaftpflichtgesetz, Berlin 1954, s. 10.

<sup>22</sup> Por. orzeczc. S. N. z 25.I.1961 r. 4 CR 360/60 — OSPIKA 6/1962, poz. 151, orzeczc. S. N. z 9.IV.1952 r. C 952/51 (ZO 1954, zesz. I, poz. 2 i wiele innych. W nauce pogląd ten reprezentują m. in. Szpunar, Garlicki, Czachórski, Longchamps (Zobowiązania, Poznań 1948, s. 277). Na odmiennym stanowisku stoi Domański (Instytucje kodeksu zobowiązań, Warszawa 1936, s. 674) i Dybowski (W sprawie wykładni art. 152 § 1 k.z., NP 7—8/1958, s. 98 i nast.). Stanowisko Dybowskiego spotkało się ze słuszną krytyką Szpunara (NP 12/1955/13).

<sup>23</sup> W pracach kodyfikacyjnych związanych z nowym kodeksem cywilnym zwyciężyła ostatecznie — co należy przyjąć z zadowoleniem — koncepcja dotychczasowa, która nie wymaga tego, by zachodził związek między szkodą a działaniem sił przyrody. Tak więc projekt z r. 1962 w art. 896 § 1 (tak samo również dawniejszy projekt z r. 1961 w art. 858 § 1) wiąże odpowiedzialność z ruchem przedsiębiorstwa i samochodu — podobnie jak projekt z r. 1954 i 1955. Jedynie projekt z r. 1960 wymagał w art. 826 § 1 związku z ruchem urządzeń wprawianych w ruch za pomocą sił przyrody, co w tym zakresie poważnie zwiężało odpowiedzialność na zasadzie ryzyka. Stanowisko projektu z r. 1960 spotkało się z aprobatą Garlickiego (PIP 4—5/1960, NP 5/1960), natomiast słusznej krytyce poddał je Szpunar (PiZ 9/1960) i Modliński (PIP 7/1960).

<sup>24</sup> Co do związku przyczynowego por. w szczególności Dybowski: Przyczynowość jako przesłanka odpowiedzialności, NP 1/1962/27, Adekwatny czy konieczny związek przyczynowy, „Palestra” 6 i 7/1962; Garlicki, op. cit., s. 61 i nast.

<sup>25</sup> Tak orzeczc. S. N. z 25.IV.1961 r. 4 CR 627/60 — OSPIKA 7—8/1962, poz. 200.

<sup>26</sup> Przykład przytoczony przez Longchamps a (op. cit., s. 281).

został on uderzony przez samochód, ale upadek jego spowodowało nagłe zatrzymanie się samochodu kilka metrów przed nim lub mijanie się z samochodem. Podobnie, jeśli w obawie przed zderzeniem się z samochodem motocyklista wjeżdża nagle na chodnik i tam wyrządza szkodę przechodniowi, to szkoda pozostaje w związku z ruchem nie tylko motocykla, ale i samochodu, choć ten ostatni bezpośrednio przechodnia nie uderzył.<sup>27</sup>

Należy również przyjąć, że w pewnych wypadkach (choć nie zawsze) szkoda wyrządzona przez spłoszenie się konia pozostaje w związku przyczynowym z ruchem samochodu<sup>28</sup>. Natomiast nie pozostaje w związku przyczynowym z ruchem samochodu szkoda wyrządzona jednemu pasażerowi przez drugiego<sup>29</sup>.

Co do szkód poniesionych przez osoby nie biorące bezpośrednio udziału w wypadku należy przyjąć (tak jak to czyni orzecznictwo niemieckie) istnienie związku przyczynowego np. między wstrząsem nerwowym dziecka na widok śmiertelnego wypadku ojca a ruchem samochodu.

### III

Jak już wspomniano na wstępie, okoliczność, czy samochód znajduje się w ruchu, ma poważne znaczenie dla prawidłowego zastosowania art. 154 § 1 k.z., a w szczególności: dla ustalenia, czy powstało zderzenie w rozumieniu tego przepisu.

Zderzenie ma miejsce wówczas, gdy oba pojazdy znajdują się w ruchu<sup>30</sup>, tzn. poruszają się po jezdni choćby z wyłączonym motorem, lub gdy jeden z nich stoi, ale przerwa w jeździe miała charakter chwilowy i nie oznaczała zakończenia jazdy<sup>31</sup>. Należy tu przypomnieć, że samochód może już nie być w ruchu, choć jazda nie została jeszcze zakończona, jeżeli np. zatrzyma się na trasie wskutek defektu lub braku benzyny, z drugiej zaś strony — samochód może być jeszcze w ruchu, choć stoi z wyłączonym motorem, jeżeli przerwa w jeździe jest chwilowa. We wszystkich wypadkach zderzenia się samochodów pozostających w ruchu wzajemna odpowiedzialność ich właścicieli może się opierać tylko na zasadzie winy.

Od zderzenia w rozumieniu art. 154 § 1 k.z. należy odróżnić tzw. najechanie, to jest taką sytuację, gdy jeden z pojazdów jest unieruchomiony na stałe, a drugi w niego uderza. Ponieważ tylko jeden z pojazdów znajduje się w ruchu, przeto nie można mówić o zderzeniu w rozumieniu art. 154 § 1 k.z. W wypadku takim wyłączone jest stosowanie tego przepisu, zastosowanie zaś ma odpowiedzialność na zasadzie ryzyka<sup>32</sup>.

Jak z tego wynika, rozróżnienie powyższe jest bardzo istotne, choć nie zawsze występuje w praktyce z pełną wyrazistością. I tak np. w orzeczeniu z 11.VI.1955 roku<sup>33</sup> Sąd Najwyższy przyjął odpowiedzialność właściciela samochodu na za-

<sup>27</sup> Por. Mazeaud, Tunc: op. cit., s. 196; Planiol, Ripert: *Traité élémentaire de droit civil*, Paris 1949, t. II, s. 370 oraz Müller, op. cit., s. 223.

<sup>28</sup> Tak Szpunar, NP 11/1955/13; odmiennie jednak Longchamps, op. cit., s. 281.

<sup>29</sup> Tak Müller, op. cit., s. 223, a co do ruchu kolei Szpunar: *Odpowiedzialność cywilna za wypadki kolejowe*, s. 1455.

<sup>30</sup> Por. orzec. S. N. z 4.III.1958 r. 1 CR 54/56 — OSPiKA 10/1959/539 z glosą Szpunara; Czachórski: *Zarys prawa zobowiązań*. Warszawa 1962, s. 326.

<sup>31</sup> Por. glosę Szpunara do orzec. S. N. z 8. VI.1959 r. 4 CR 904/58 — PiP 6/1960/1045—1053, orzec. S. N. z 15.XII. 1959 r. 2 CR 419/59 — OGP 12/1960/32.

<sup>32</sup> Por. Rembieliński, op. cit., s. 1584.

<sup>33</sup> Orzec. S. N. CR 116/55 — OSPiKA 1/1957/10.



sadzie ryzyka, choć ze stanu faktycznego tam przedstawionego nie wynika zupełnie jasno, czy mamy tam do czynienia z najechaniem w takim rozumieniu, jak to przedstawiono wyżej, czy też ze zderzeniem. Z treści uzasadnienia wynika jednak, że Sąd Najwyższy nie ma wątpliwości co do zastosowania zasady ryzyka, można więc przyjąć, że miało miejsce najechanie w ścisłym tego słowa znaczeniu, co wyłącza zastosowanie zasad ogólnych wynikających z art. 154 § 1 w związku z art. 134 k.z.

KRYSTYNA DASZKIEWICZ

## Refleksje na temat podżegania w projekcie kodeksu karnego

1. Przepisy o podżeganiu zawarte w rozdziale IV projektu kodeksu karnego nie należą do tych norm, które zostały przejęte przez projekt bez zmian lub z drobnymi tylko zmianami, nie wpływającymi na charakter tego przestępstwa. Projekt przekształca podżeganie w sposób zasadniczy, czyniąc z niego przestępstwo celowe i materialne. Stanowi on w art. 33 § 2, że podżeganie zachodzi wówczas, „(...) gdy ktoś chcąc, aby inna osoba dokonała czynu zabronionego przez ustawę karną, doprowadza ją do tego jakimkolwiek oddziaływaniem na jej wolę”.

Celową zmianą, usuwającą trudności interpretacyjne związane z art. 26 obowiązującego kodeksu karnego, jest niewątpliwie zastąpienie „przestępstwa”, o którym mówi ten przepis, określeniem „czynu zabronionego przez ustawę karną”. Przy takim sformułowaniu nie będziemy już mieli wątpliwości przy przestryganiu kwestii, czy nakłaniający do czynu zagrożonego karą osobę np. niepoczytalną lub nieletnią jest podżegaczem, czy też sprawcą pośrednim. Ujęcie takie pozwala też przyjąć, że dla istoty podżegania jest obojętną rzeczą, o jakie przestępstwo chodzi i z jaką postacią winy działa jego sprawca. Podżegacz chce, aby inna osoba dokonała czynu zabronionego pod groźbą kary, a więc w stosunku do tego czynu działa tylko z zamiarem bezpośrednim. Natomiast podżegany może działać zarówno z zamiarem bezpośrednim, jak i z zamiarem ewentualnym, z lekkomyślnością albo z niedbalstwem.

Teza ta rozwiązuje kontrowersje, jakie powstawały na ten temat na tle obowiązującego kodeksu karnego, i wiąże się konsekwentnie ze stanowiskiem odrzucającym sprawstwo pośrednie. Skoro podżegaczem jest nawet ta osoba, która do czynu zabronionego pod groźbą kary doprowadziła np. niepoczytalnego, a więc osobę, której w ogóle nie można przypisać winy, to byłoby niezrozumiałe, dla czego nie mógłby być podżegaczem ten, kto doprowadził do przestępstwa osobę działającą np. z winą nieumyślną.

Rozważanie czynów, do których doprowadza podżegacz w powiązaniu z art. 12 projektu, wskazuje na nie zamierzone zapewne konsekwencje przyjęcia odmiennego kryterium podziału czynów na zbrodnie i występki. W ujęciu kodeksu karnego podżeganie do zbrodni jest zawsze zbrodnią, a podżeganie do występku zawsze występkiem. Ponieważ projekt uzależnia podział czynów na zbrodnie i występki