

# Katarzyna Ludwichowska

---

## Glosa do wyroku Sądu Najwyższego z 16 lipca 2004 r.

---

Palestra 51/1-2(577-578), 259-265

---

2006

Artykuł został 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.

## Glosa do wyroku Sądu Najwyższego z 16 lipca 2004 r.

**I CK 44/041<sup>1</sup>**

Teza głosowanego wyroku brzmi:

**Samowolne zawładnięcie przez pracownika pojazdem będącym własnością pracodawcy, noszące cechy posiadania zależnego w rozumieniu art. 436 § 1 zd. 2 k.c., wyłącza odpowiedzialność posiadacza samoistnego (pracodawcy) za szkodę spowodowaną ruchem tego pojazdu (art. 436 § 1 k.c. w zw. z art. 435 k.c.).**

Głosowany wyrok zawiera rozstrzygnięcie kolejnego problemu prawnego, jaki pojawił się w związku ze stosowaniem przepisów kodeksu cywilnego normujących odpowiedzialność za szkodę wyrządzoną przez ruch pojazdu mechanicznego. Już na wstępie należy zaznaczyć, że teza wyroku jest trafna. Celem niniejszej glosy jest natomiast uzupełnienie argumentacji Sądu Najwyższego, użytej dla jej uzasadnienia.

1. Stan faktyczny, będący podstawą wyroku, przedstawiał się następująco: pracownik pozwanego przedsiębiorcy, poruszając się bez wiedzy i zgody pozwanego niezarejestrowanym pojazdem marki Skoda Liaz będącym własnością pozwanego, co do którego pozwany nie zawarł umowy ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej, spowodował wypadek samochodowy, w którym sam poniósł śmierć. Wskutek wypadku doszło ponadto do uszkodzenia autobusu, a kierowca i pasażerowie tego autobusu odnieśli obrażenia ciała. Odszkodowanie za spowodowane wypadkiem szkody w mieniu i na osobie wypłacił, na podstawie art. 51 ust. 1 pkt 2a ustawy z 28 lipca 1990 r. o działalności ubezpieczeniowej (Dz.U. z 1996 r. Nr 11, poz. 62 ze zm.), powód, to jest Ubezpieczeniowy Fundusz Gwarancyjny (dalej: UFG). Następnie powód wystąpił do pozwanego przedsiębiorcy z żądaniem

---

<sup>1</sup> Wyrok niepubl.

zwrotu wypłaconego odszkodowania, powołując się na odpowiedzialność pozwanego za wypadek na podstawie art. 436 § 1 w zw. z art. 435 k.c.

Należy zauważyć, że stan faktyczny, będący przedmiotem oceny SN, zrealizował się w sierpniu 1998 r., a więc pod rządami ustawy z 28 lipca 1990 r. o działalności ubezpieczeniowej. Powód (UFG) dochodził od pozwanego zwrotu wypłaconego odszkodowania w kwocie 55 982,23 zł na podstawie art. 55 ust. 3 w zw. z art. 4 pkt 1 tej ustawy. Obecnie podstawą roszczenia o zwrot byłby art. 110 ust. 1 w zw. z art. 4 pkt 1 ustawy z 22 maja 2003 r. o ubezpieczeniach obowiązkowych, Ubezpieczeniowym Funduszu Gwarancyjnym i Polskim Biurze Ubezpieczycieli Komunikacyjnych (Dz.U. z 2003 r. Nr 124, poz. 1152).

2. W myśl przepisu art. 436 § 1 k.c. odpowiedzialność za szkodę wyrządzoną przez ruch mechanicznego środka komunikacji poruszanego za pomocą sił przyrody ponosi posiadacz samoistny tego środka komunikacji. Natomiast zdanie drugie tego przepisu stanowi, że w razie oddania środka komunikacji w posiadanie zależne odpowiedzialność ponosi posiadacz zależny. Jak wynika zatem z powołanego przepisu, odpowiedzialność posiadacza samoistnego na zasadzie ryzyka za szkodę wyrządzoną przez ruch mechanicznego środka komunikacji kończy się nie tylko w momencie utraty przez niego posiadania samoistnego, ale także wówczas, gdy oddaje on pojazd w posiadanie zależne. W takiej sytuacji nie przestaje on być posiadaczem (w myśl art. 337 k.c. posiadacz samoistny nie traci posiadania przez to, że oddaje rzecz w posiadanie zależne), a mimo to nie ponosi odpowiedzialności. Nie powinno bowiem budzić wątpliwości, że odpowiedzialność posiadacza zależnego, o której mowa w art. 436 § 1 zd. 2 k.c., jest alternatywna wobec odpowiedzialności posiadacza samoistnego<sup>2</sup>. Uzasadnieniem takiego rozwiązania jest dążenie do związania odpowiedzialności za szkodę wyrządzoną przez ruch mechanicznego środka komunikacji z podmiotem, który ma rzeczywistą możliwość decydowania o czasie, miejscu i sposobie użycia tego środka komunikacji<sup>3</sup>. W razie oddania pojazdu mechanicznego w posiadanie zależne takim podmiotem jest posiadacz zależny. Jego faktyczne władztwo nad pojazdem jest bardziej bezpośrednie niż posiadacza samoistnego i w związku z tym to jego powinno obciążać ryzyko związane z ruchem pojazdu<sup>4</sup>. Omawiane rozwiązanie jest wyrazem występującej w ustawodawstwach państw zachodnioeuropejskich tendencji do uznawania kryteriów materialnych za decydujące o odpowiedzialności cywilnej za szkodę wyrządzoną przez ruch pojazdu<sup>5</sup>.

<sup>2</sup> A. Szpunar, *Wynagrodzenie szkody wynikłej wskutek wypadku samochodowego*, PiP 1966, nr 10, s. 472.

<sup>3</sup> Por. wyrok Sądu Najwyższego z 12 grudnia 1977 r., OSPiKA 1978, poz. 112.

<sup>4</sup> W. Czachórski (w.): *System Prawa Cywilnego*, t. III, cz. I: *Prawo zobowiązań – część ogólna*, Wrocław–Warszawa 1981, s. 631.

<sup>5</sup> Patrz A. Szpunar, *op. cit.*, s. 469; tytułem przykładu, w myśl § 7 niemieckiej ustawy o ruchu drogowym (*Strassenverkehrsgesetz – StVG*) z 19 grudnia 1952 r. podmiotem odpowiedzialnym za szkodę wyrządzoną przez ruch pojazdu mechanicznego jest tzw. *Halter*, to jest osoba, która w chwili wypadku

3. Dotychczasowe orzecznictwo rozstrzygnęło w sposób niebudzący wątpliwości problem odpowiedzialności w przypadku zaboru pojazdu przez nieznanego sprawcę. W związku z tym, że w sytuacji takiej nie można ustalić, jaki cel ma na względzie sprawca przy zaborze pojazdu, ani też jaki charakter ma jego władztwo z punktu widzenia jego zamiarów i woli, należy zastosować domniemanie z art. 339 k.c., że ten, kto rzeczą faktycznie włada, jest posiadaczem samoistnym<sup>6</sup>. Następuje zatem utrata posiadania przez dotychczasowego posiadacza, a za szkody wyrządzone przez ruch pojazdu odpowiada sprawca zaboru jako posiadacz samoistny. Inaczej wygląda przypadek, w którym samowolnego użycia pojazdu dopuszcza się pracownik posiadacza samoistnego, a więc osoba mu znana i ciesząca się jego zaufaniem. W orzecznictwie zwyciężył pogląd, że odpowiedzialności właściciela pojazdu nie wyłącza użycie przez kierowcę dla celów własnych pojazdu powierzonego mu jako pracownikowi. W omawianej sytuacji decydujące znaczenie ma fakt powierzenia samochodu kierowcy. Powierzając pojazd, właściciel nie wyzbywa się przecież całkowicie wpływu na ruch pojazdu i nie pozostawia kierowcy pełnej swobody w dysponowaniu nim. W wyniku powierzenia pojazdu kierowca nie staje się zatem jego posiadaczem, a jedynie dzierżycielem, i to niezależnie od tego, czy używa pojazdu w granicach swoich obowiązków i zgodnie z wyraźną lub dorozumianą wolą właściciela, czy też nie<sup>7</sup>.

4. Stan faktyczny będący podstawą wyroku różni się zarówno od sytuacji pierwszej (zabór pojazdu przez nieznanego sprawcę), jak i drugiej (użycie przez pracownika powierzonego mu pojazdu dla własnych celów). Doszło tu bowiem do użycia pojazdu przez pracownika, któremu tego pojazdu nie powierzono. Okoliczności sprawy (brak powierzenia samochodu w celu wyjazdu, zlekceważone przez pracownika polecenie jazdy na stację kolejową ciągnikiem) wyraźnie wskazują na to, iż pracownik zawładnął pojazdem w sposób samowolny. Zdecydowanie przekroczył on sferę władztwa nad pojazdem zakreśloną przez pracodawcę, który powierzył mu jedynie oczyszczenie skrzyni ładunkowej samochodu. Fakt ten świadczy – jak podkreślił w uzasadnieniu wyroku Sąd Najwyższy – o zamiarze pracownika władania pojazdem w zakresie na pewno szerszym niż dzierżyciel. Pracownik stał się zatem posiadaczem samochodu, a co za tym idzie nastąpiło zwolnienie pozwanego od odpowiedzialności za szkodę spowodowaną ruchem tego samochodu. Sąd okręgowy przyjął, że w rozpatrywanej sprawie doszło do utraty przez pozwa-

---

używa pojazdu na własny rachunek (*für eigene Rechnung*) i ma możliwość rozporządzania nim w zakresie, jakiego wymaga takie używanie pojazdu (*besitz die Verfügungsgewalt über das Fahrzeug, die ein Gebrauch für eigene Rechnung voraussetzt*) (BGHZ 13,351/354). Możliwość rozporządzania oznacza tu możliwość faktyczną. O tym, czy dana osoba taką możliwość posiada, nie decydują zatem kryteria prawne (por. D. Medicus, *Bürgerliches Recht*, München 2002, s. 427).

<sup>6</sup> Uzasadnienie uchwały SN z 26 listopada 1969 r., OSP 1971, poz. 30, s. 59.

<sup>7</sup> A. Wąsiewicz, *Odpowiedzialność cywilna za wypadki samochodowe na tle obowiązkowego ubezpieczenia*, Warszawa 1969, s. 106 oraz uzasadnienie cytowanej tam uchwały SN z 29 października 1960 r., OSN 1961/III, poz. 61, s. 10.

nego na rzecz pracownika posiadania samoistnego. Sąd Najwyższy natomiast trafnie uznał, że pracownik pozwany stał się posiadaczem zależnym. Dla określenia pojęcia posiadania w rozumieniu art. 436 k.c. decydujące znaczenie ma art. 336 k.c. Posiadaczem samoistnym mechanicznego środka komunikacji jest zatem ten, kto nim faktycznie włada jak właściciel, posiadaczem zależnym zaś ten, kto nim faktycznie włada jak użytkownik, najemca, dzierżawca lub mający inne prawo, z którym łączy się określone władztwo nad rzeczą. Posiadanie samoistne jest podstawową postacią władztwa nad rzeczą. Jest to taki stosunek władztwa nad nią, który wyraża się w samodzielnym, rzeczywistym, bezpośrednim lub pośrednim władaniu rzeczą we własnym imieniu i z reguły we własnym interesie. Posiadaczem samoistnym jest ten, kto w swym władztwie nie jest podporządkowany dyspozycjom innej osoby<sup>8</sup>. Natomiast posiadanie zależne to taki stosunek władztwa nad rzeczą, który wyraża się w rzeczywistym, bezpośrednim lub pośrednim, lecz **podporządkowanym** posiadaczowi samoistnemu, władaniu rzeczą we własnym imieniu i własnym interesie<sup>9</sup>. Posiadanie zależne powstaje na ogół, ale nie zawsze, w wyniku wydania rzeczy na podstawie umowy o czasowe z niej korzystanie. Posiadaczem zależnym samochodu jest zatem z reguły ten, komu władztwo faktyczne nad pojazdem zostało przekazane w umowie, ale jest nim także osoba, która faktycznie włada samochodem tak, jakby taką umowę zawarła. Posiadanie zależne samochodu ma miejsce, gdy kierowca ma swobodę w dysponowaniu pojazdem co do sposobu, czasu i miejsca jego użycia w pewnym określonym bądź nieokreślonym czasie, przy czym musi być to czas pozwalający na przyjęcie, że ze strony posiadacza samoistnego nastąpiła utrata określonego atrybutu władztwa<sup>10</sup>. Istotnym elementem jest tu pozbawienie posiadacza samoistnego wpływu na ruch pojazdu. W doktrynie trafnie podkreśla się, że samoistny posiadacz nie jest zwolniony od odpowiedzialności, jeżeli zachował przynajmniej część uprawnień wiążących się z możliwością używania pojazdu, dysponowania nim i kontroli<sup>11</sup>. W sytuacji będącej podstawą wyroku mamy do czynienia z tzw. „kradzieżą użytkownika” (*furtum usus*). Jak podaje się w literaturze, nazwa ta jest właściwa dla szeregu różnorodnych stanów faktycznych, dla których nie sposób przyjąć jednolitej kwalifikacji prawnej. Sprawca może być zdecydowany od początku, że zwróci samochód, lub też może podjąć decyzję o zwrocie dopiero później; może on używać pojazdu przez kilka godzin lub kilka dni, może pojazd zwrócić lub pozostawić go na drodze<sup>12</sup>. Zawładnięcie pojazdem przez pracownika pozwany nosi – jak przyjął Sąd Najwyższy – znamiona zaboru

<sup>8</sup> Por. A. Kunicki (w:) *System prawa cywilnego*, t. II, *Prawo rzeczowe*, Wrocław–Warszawa 1977, s. 831–832.

<sup>9</sup> *Ibidem*, s. 835.

<sup>10</sup> S. Rudnicki (w:) *Komentarz do kodeksu cywilnego. Księga druga: Własność i inne prawa rzeczowe* (red. S. Rudnicki), Warszawa 2002, s. 479.

<sup>11</sup> G. Bieniek, *Cywilnoprawna problematyka ubezpieczenia OC posiadaczy pojazdów mechanicznych na tle nowych uregulowań*, PS nr 5/2004, s. 40.

<sup>12</sup> A. Szpunar, *op. cit.*, s. 471.

pojazdu w celu krótkotrwałego użycia w rozumieniu art. 289 k.k. Pracownik miał w pewnym określonym czasie swobodę decydowania o miejscu, czasie i sposobie użycia pojazdu. Jego działanie doprowadziło do utraty przez pozwanego wszelkiego wpływu na ruch pojazdu i wszelkiej nad nim kontroli; jednocześnie pracownik był, jak na to wskazują okoliczności faktyczne, zdecydowany, że po załatwieniu swoich spraw pojazd zwróci. Nie miał on zamiaru trwałego pozbawienia posiadacza samoistnego faktycznego władztwa nad pojazdem. We władztwie pracownika nad samochodem widoczny jest zatem element podporządkowania, charakterystyczny dla posiadania zależnego.

5. Powyższe rozważania prowadzą do wniosków zgodnych z tezą wyroku Sądu Najwyższego. Tezę tę należałoby jednak doprecyzować. Kategorie jej rozumienie mogłoby bowiem doprowadzić do błędnego wniosku, że w razie samowolnego i bezprawnego użycia pojazdu, noszącego cechy posiadania zależnego, następuje bezwarunkowe wyłączenie odpowiedzialności posiadacza samoistnego za szkodę spowodowaną ruchem tego pojazdu. Tymczasem wyłączenie odpowiedzialności posiadacza samoistnego na podstawie art. 436, a zatem na zasadzie ryzyka, nie wyklucza jego odpowiedzialności na zasadach ogólnych (art. 415 k.c.), jeżeli udowodni mu się winę, na przykład polegającą na niezabezpieczeniu pojazdu, umożliwiającym jego zabór<sup>13</sup>. W takiej sytuacji pozwany w omawianej sprawie odpowiadałby za szkodę spowodowaną ruchem pojazdu solidarnie ze sprawcą wypadku (art. 441 § 1 k.c.), a co za tym idzie Ubezpieczeniowy Fundusz Gwarancyjny mógłby od niego dochodzić zwrotu wypłaconego odszkodowania.

Przytoczone w uzasadnieniu wyroku informacje o stanie faktycznym sprawy nie są wystarczająco obszerne, by pozwolić na jednoznaczne stwierdzenie, czy pozwanemu pracodawcy można przypisać winę. Ich analiza może jednak wywołać wątpliwości co do tego, czy pozwany należycie zabezpieczył pojazd przed nieuprawnionym użyciem. Jak bowiem inaczej niż niedbalstwem pracodawcy wytłumaczyć fakt, że pracownik, któremu powierzono jedynie oczyszczenie skrzyni ładunkowej pojazdu, bez problemu wyjechał tym pojazdem poza teren warsztatu? Jeśli był on w stanie uruchomić pojazd, to najprawdopodobniej dysponował kluczami do stacyjki. Powstaje pytanie, czy uzasadnione było powierzenie tych kluczyków pracownikowi, któremu potrzebny był jedynie dostęp do skrzyni ładunkowej. Jak poza tym wytłumaczyć fakt, że pracownikowi udało się opuścić teren warsztatu pojazdem, o którym wszyscy pracownicy przedsiębiorstwa wiedzieli, że znajdował się w stanie remontu i nie był przeznaczony do poruszania się po drogach publicznych? Czyżby oznaczało to brak odpowiedniej kontroli pojazdów wyjeżdżających z terenu przedsiębiorstwa?

Wydaje się, że pracodawcy można również przypisać winę polegającą na niezastosowaniu wystarczających środków w celu skłonienia pracownika do przerwania

<sup>13</sup> M. Nesterowicz (w:) *Kodeks cywilny z komentarzem* (red. J. Winiarz), Warszawa 1989, s. 431–432.

jazdy. Podkreślenia wymaga fakt, że miał on możliwość podjęcia takich działań, udało mu się bowiem nawiązać z kierowcą Liaza kontakt przez innego pracownika. Pozwany musiał zdawać sobie sprawę z faktu, że poruszanie się po drogach publicznych pojazdem, w stosunku do którego nie zawarto umowy ubezpieczenia OC, w dodatku takim, którego remontu jeszcze nie ukończono, wiąże się z dużym ryzykiem. Nie wydaje się, aby reakcją adekwatną do sytuacji było przekazane przez drugiego pracownika ustne polecenie, w dodatku takie, w którym pozwany nie zawarł wyraźnego żądania przerwania jazdy pojazdem Liaz, a jedynie powtórzył wydany wcześniej nakaz jazdy na stację kolejową ciągnikiem. Brak bardziej zdecydowanej reakcji pozwanego (można się nawet zastanawiać, czy z uwagi na szczególne, wspomniane wyżej okoliczności sprawy pozwany nie powinien był zareagować na wiadomość o zaborze zawiadomieniem policji) można uznać za niedbalstwo, uzasadniające jego odpowiedzialność na podstawie art. 415 k.c.

Powyższe uwagi nie mają charakteru uwag krytycznych, a jedynie uzupełniających tezę wyroku Sądu Najwyższego. Związany granicami kasacji (art. 393<sup>11</sup> § 1 k.p.c.) SN nie bada bowiem z urzędu naruszenia przepisu prawa materialnego, którego strona wnosząca kasację nie zarzuciła<sup>14</sup>. UFG podniósł w kasacji zarzut naruszenia przepisu art. 436 k.c. w związku z art. 435 przez ich błędną wykładnię i brak zastosowania, i tym samym ograniczył pole rozważań SN do tych przepisów. Sąd Najwyższy był przy tym związany ustaleniami faktycznymi, stanowiącymi podstawę zaskarżonego orzeczenia (art. 393<sup>11</sup> § 2 k.p.c.).

6. W omawianej sprawie warto na marginesie zwrócić uwagę na jeszcze jedną kwestię. Chodzi mianowicie o uregulowanie art. 55 ust. 3 ustawy o działalności ubezpieczeniowej z 28 lipca 1990 r. Otóż w myśl tego przepisu „po wypłacie odszkodowania Fundusz dochodzi zwrotu wypłaconych kwot od sprawcy **i osoby, która nie dopełniła obowiązku zawarcia umowy ubezpieczenia**”<sup>15</sup>. Ustawa przyznaje zatem UFG roszczenie regresowe nie tylko do sprawcy wypadku, ale także do osoby, która nie dopełniła obowiązku zawarcia umowy ubezpieczenia OC. Z przedstawionego stanu faktycznego wynika, że przepis ten nie ma zastosowania w omawianej sprawie. Obowiązek zawarcia umowy ubezpieczenia OC powstaje bowiem co do zasady w dniu rejestracji pojazdu mechanicznego, a z uzasadnienia wyroku SN wynika, że pojazd Skoda Liaz nie był zarejestrowany. Pewne wątpliwości może budzić wzmianka o zamiarze pracodawcy „przerejestrowania” pojazdu, co mogłoby sugerować, że był on zarejestrowany, jednak w obliczu zawartego w uzasadnieniu wyraźnego stwierdzenia o braku rejestracji należy chyba uznać, że jest to po prostu niezręczność językowa.

Podsumowując niniejsze rozważania, należy jeszcze raz podkreślić, że rozwią-

<sup>14</sup> Patrz wyrok SN z 7 sierpnia 1997 r. (OSNC 1998, z. 1, poz. 13).

<sup>15</sup> Ustawa z 22 maja 2003 r. o ubezpieczeniach obowiązkowych, Ubezpieczeniowym Funduszu Gwarancyjnym i Polskim Biurze Ubezpieczycieli Komunikacyjnych wprowadza takie samo rozwiązanie w art. 110 ust. 1.



zanie przyjęte przez Sąd Najwyższy zasługuje na aprobatę. Jest ono, jak wskazano, konsekwencją powszechnie przyjętego stanowiska, że odpowiedzialność cywilną za szkodę wyrządzoną przez ruch pojazdu mechanicznego powinna ponosić osoba, która ma faktyczną możliwość dysponowania tym pojazdem w momencie wyrządzenia szkody. Kryteria formalne nie mają tu znaczenia. Byłoby zbyt daleko idące obciążanie odpowiedzialnością za ruch pojazdu osoby, która wprowadziła ma uprawnienia do dysponowania pojazdem, ale została pozbawiona władztwa faktycznego nad nim. Takie obciążenie jest natomiast uzasadnione w wypadku, w którym powierzyła ona pojazd innej osobie, co oznacza, że obdarza tę osobę zaufaniem i że wykonuje władztwo nad pojazdem za jej pośrednictwem<sup>16</sup>. W sytuacji, gdy pracownikowi pojazdu nie powierzono, stosunek pracy łączący go z właścicielem pojazdu jest bez znaczenia dla jego odpowiedzialności za szkodę wyrządzoną przez ruch pojazdu. Gdyby taki pracownik dokonał kradzieży pojazdu, odpowiadałby jako posiadacz samoistny, natomiast w przypadku, gdy dopuścił się zaboru pojazdu w celu krótkotrwałego użycia, stał się posiadaczem zależnym samochodu, który w myśl art. 436 § 1 k.c. odpowiada zamiast posiadacza samoistnego. W omawianej sprawie może natomiast, jak wskazano wyżej, wchodzić w grę przyjęcie odpowiedzialności pozwanego za wypadek na podstawie art. 415 k.c., a zatem na zasadzie winy.

*Katarzyna Ludwichowska*

---

<sup>16</sup> Uzasadnienie uchwały SN z 29 października 1960 r., OSN 1961/III, poz. 61, s. 10.