

Wyrok z dnia 5 lutego 2002 r., V CKN 644/00

1. Zderzeniem się mechanicznych środków komunikacji poruszanych za pomocą sił przyrody (art. 436 § 2 k.c.) jest ich zetknięcie się, gdy pozostają wobec siebie w ruchu w rozumieniu przepisów Prawa o ruchu drogowym (ustawa z dnia 1 lutego 1983 r., jedn. tekst: Dz.U. z 1992 r. Nr 11, poz. 41, ze zm. oraz ustawa z dnia 20 czerwca 1997 r., Dz.U. Nr 98, poz. 602 ze zm.).

2. Taksówka osobowa, która dojechawszy do celu została unieruchomiona na poboczu na czas dłuższy niż jedną minutę z przyczyn nie wynikających z warunków lub przepisów ruchu drogowego, nie jest w ruchu – w rozumieniu przepisów Prawa o ruchu drogowym – w stosunku do innych jadących pojazdów mechanicznych.

Sędzia SN Irena Gromska-Szuster (przewodniczący)

Sędzia SN Gerard Bieniek

Sędzia SN Bronisław Czech (sprawozdawca)

Sąd Najwyższy w sprawie z powództwa Emila G. przeciwko Powszechnemu Zakładowi Ubezpieczeń S.A. w W., Inspektoratowi w G. o zapłatę, po rozpoznaniu w Izbie Cywilnej w dniu 22 stycznia 2002 r. na rozprawie kasacji powoda od wyroku Sądu Okręgowego w Katowicach z dnia 30 kwietnia 1999 r.

zmienił zaskarżony wyrok w ten sposób, że oddalił apelację pozwanego i zasądził od pozwanego na rzecz powoda kwotę 1000 zł tytułem zwrotu kosztów postępowania apelacyjnego oraz kwotę 1421 zł tytułem zwrotu kosztów postępowania kasacyjnego.

Uzasadnienie

Sąd Rejonowy w Gliwicach wyrokiem z dnia 30 grudnia 1998 r. zasądził od pozwanego Powszechnego Zakładu Ubezpieczeń S.A. na rzecz powoda kwotę 8382 zł z ustawowymi odsetkami oraz oddalił powództwo w pozostałej części. Sąd ten ustalił, że w dniu 28 grudnia 1997r. samochód powoda uległ uszkodzeniu

wskutek najechania go przez samochód volvo, którego kierowca tuż przed wypadkiem doznał zawału serca i mózgu, w wyniku czego zmarł po przewiezieniu go do szpitala. Bezpośrednio przed zdarzeniem powód swoim samochodem (taksówką) zjechał na pobocze, wyłączył silnik, wyciągnął kluczyk ze stacyjki i rozliczał z klientem należność za kurs, po czym zamierzał wysiąść z samochodu, by wydać klientowi jego bagaż z bagażnika. Sąd Rejonowy przyjął, że ze zderzeniem pojazdów mechanicznych mamy do czynienia wówczas, gdy oba pojazdy znajdują się w ruchu. Ustalone okoliczności sprawy – zdaniem Sądu Rejonowego – świadczą o trwałości postoju i decydują o rzeczywistym wyłączeniu pojazdu z ruchu. Samochód powoda w czasie kolizji nie znajdował się w ruchu, zatem odpowiedzialność za przedmiotową kolizję ukształtowana jest na zasadzie ryzyka (art. 436 § 1 k.c.), a nie na zasadzie winy (art. 436 § 2 k.c.), której zresztą nie można przypisać kierowcy samochodu volvo, co uzasadnia odpowiedzialność pozwanego jako ubezpieczyciela (art. 805 k.c.).

Na skutek apelacji pozwanego Sąd Okręgowy w Katowicach wyrokiem zaskarżonym kasacją zmienił wyrok Sądu Rejonowego i powództwo oddalił.

Sąd Okręgowy przyjął, że "nie można podzielić stanowiska Sądu pierwszej instancji co do trwałości postoju samochodu powoda i oparcia tej oceny głównie na fakcie wyłączenia silnika. Z ustaleń Sądu jednoznacznie wynikało, że zatrzymanie samochodu spowodowane było zakończeniem kursu, a wyłączenie silnika związane było wyłącznie z koniecznością wydania bagażu z zamkniętego bagażnika. Reguły logicznego rozumowania wskazują, że skoro powód – kierowca taksówki wyłączył silnik jedynie po to, by otworzyć bagażnik, to z pewnością po wydaniu bagażu kontynuowałby jazdę. Przyczyna postoju (zakończenie zamówionego przez pasażera kursu) i wyłączenia silnika (wydanie bagażu) wyraźnie wskazują, że postój miał charakter chwilowy, a w związku z tym mimo wyłączenia silnika należało uznać, że pojazd powoda znajdował się w ruchu w rozumieniu art. 436 § 1 k.c. Skoro zatem zderzeniem się pojazdów mechanicznych jest każde – bez względu na przyczynę – zetknięcie się tych pojazdów w ruchu, to zgodnie z art. 436 § 2 do oceny kto odpowiada za skutki kolizji zastosowanie mają zasady ogólne, czyli należało zbadać, kto ponosi winę za spowodowanie wypadku. Nie ulega wątpliwości, że powód nie zawinił kolizji, nie można także przypisać winy (...) drugiemu uczestnikowi zderzenia – kierowcy samochodu volvo. Prowadzi to – zdaniem Sądu Okręgowego – do wniosku, że wobec braku podstaw

odpowiedzialności ubezpieczonego w zakresie odpowiedzialności cywilnej, ubezpieczyciel, którym jest pozwany, nie ma obowiązku naprawienia szkody w pojeździe powoda (§ 10 rozporządzenia Ministra Finansów z dnia 9 grudnia 1992 r. w sprawie ogólnych warunków obowiązkowego ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej posiadaczy pojazdów mechanicznych za szkody powstałe w związku z ruchem tych pojazdów, Dz.U. Nr 96, poz. 475).”

Powód w kasacji zarzucił naruszenie art. 436 § 1 i 2 k.c. przez „błędną wykładnię polegającą na przyjęciu, że samochód powoda znajdował się w ruchu” oraz wniósł o zmianę wyroku Sądu Okręgowego przez oddalenie apelacji.

Sąd Najwyższy zważył, co następuje:

Wypadek zdarzył się dnia 28 grudnia 1997 r. Obowiązywała wówczas ustawa z dnia 1 lutego 1983 r. – Prawo o ruchu drogowym (jedn. tekst: Dz.U. z 1992 r. Nr 11, poz. 41 ze zm. – dalej "Pr.r.d. z 1983 r.") oraz rozporządzenie Ministra Finansów z dnia 9 grudnia 1992 r. w sprawie ogólnych warunków obowiązkowego ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej posiadaczy pojazdów mechanicznych za szkody powstałe w związku z ruchem tych pojazdów (Dz.U. Nr 96, poz. 475 ze zm. – dalej "rozporządzenie"). W związku z tym nietrafne jest powoływanie się przez skarżącego – w uzasadnieniu kasacji – na przepisy ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym (Dz.U. Nr 98, poz. 602, ze zm. – dalej "Pr.r.d. z 1997 r."), albowiem weszła ona w życie, w swej zasadniczej części, dopiero z dniem 1 stycznia 1998 r. Merytorycznie nie ma to jednak znaczenia, ponieważ przepisy powołane przez skarżącego mają swoje odpowiedniki w poprzednio obowiązującym akcie normatywnym.

Skarżący jako podstawę kasacyjną powołał tylko naruszenie prawa materialnego. Oceny zasadności takiej podstawy dokonuje Sąd Najwyższy przy uwzględnieniu stanu faktycznego, na którym oparto zaskarżone orzeczenie (art. 393¹⁵ k.p.c.; zob. również wyroki Sądu Najwyższego z dnia 7 marca 1997 r., II CKN 18/97, OSNC 1997, nr 8, poz. 112 i z dnia 26 marca 1997 r., II CKN 60/97, OSNC 1997, nr 9, poz. 128).

Podstawę odpowiedzialności pozwanego za szkodę powoda stanowi ubezpieczenie odpowiedzialności cywilnej posiadacza samochodu volvo, który uderzył w samochód powoda. Rozporządzenie stanowi, że z ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej przysługuje odszkodowanie, jeżeli posiadacz lub kierowca pojazdu mechanicznego są zobowiązani – na podstawie prawa – do

odszkodowania za wyrządzoną w związku z ruchem tego pojazdu szkodę, której następstwem jest śmierć, uszkodzenie ciała, rozstrój zdrowia bądź też utrata, zniszczenie lub uszkodzenie mienia (§ 10 ust. 1), oraz, że za szkodę powstałą w związku z ruchem pojazdu uważa się również powstałą przy wsiadaniu i wysiadaniu z pojazdu, bezpośrednio przy załadunku i rozładunku pojazdu, podczas postoju lub naprawy pojazdu na trasie jazdy lub podczas garażowania (§ 10 ust. 2).

Sądy obydwu instancji i skarżący wywiedli – różniąc się przyjmowanymi poglądami i przedstawiając niewystarczającą argumentację – że na tle art. 436 k.c. i § 10 rozporządzenia, kluczowe znaczenie dla istnienia odpowiedzialności pozwanego ma rozstrzygnięcie kwestii, czy samochód powoda w momencie przedmiotowej kolizji znajdował się w ruchu. Gdy się bowiem przyjmie, że nie znajdował się w ruchu (byłoby to „najechanie”), to do odpowiedzialności posiadacza samochodu, który „najechał” ma zastosowanie zasada ryzyka (art. 436 § 1 k.c.) i wówczas pozwany odpowiada z tytułu ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej, w razie zaś uznania, że samochód powoda był w ruchu (byłoby to „zderzenie”), to wówczas naprawienie szkód pomiędzy posiadaczami obydwu pojazdów następuje „tylko na zasadach ogólnych” (art. 436 § 2 k.c.), czyli na zasadzie winy, a ponieważ – co jest w sprawie niesporne – posiadaczowi samochodu volvo nie można przypisać winy (przyczyną kolizji samochodów był zawał serca i mózgu tego posiadacza), to odpada także odpowiedzialność pozwanego ubezpieczyciela (§ 10 ust. 1 rozporządzenia). Schemat tego rozumowania jest poprawny, ale stanowisko nieklarowne, albowiem nie jest jasne, jakie znaczenie nadawane jest pojęciu „ruch”.

Potrzeba wzmożonej ochrony przed licznymi niebezpieczeństwami stwarzanymi przez mechaniczne środki komunikacji poruszane za pomocą sił przyrody (art. 436 k.c.) skłoniła judykaturę i ustawodawcę (zob. § 10 ust. 2 rozporządzenia) do przyjęcia, że określone zdarzenia związane z tym pojazdem i wywołujące szkodę, są wynikiem jego „ruchu”, aczkolwiek pojazd nie pozostawał w stanie ruchu rzeczywistego (nie „jechał”). Umożliwia to przyjęcie (rozszerzenie) odpowiedzialności, bądź na zasadzie ryzyka, bądź na zasadzie winy, gdy pojazd „stał”.

W wyroku z dnia 4 marca 1958 r., 1 CR 154/56 (OSN 1960, nr 1, poz. 8) Sąd Najwyższy przyjął, że zderzenie się środków mechanicznych ma miejsce wówczas, gdy pojazdy znajdują się w ruchu. Dla przyjęcia, że pociąg zderzył się z ciągnikiem, pozostaje bez znaczenia okoliczność, że w chwili wypadku motor ciągnika skutkiem

swej wadliwości przestał działać. W sensie przepisu art. 152 k.z. (obecnie art. 435 k.c.) ciągnik był bowiem w ruchu w każdym razie od chwili uruchomienia motoru do momentu, kiedy jazda, wskutek osiągnięcia miejsca przeznaczenia lub planowej przerwy drogi, zostałaby zakończona. Przyjęcie, że wyrządzenie szkody nastąpiło wskutek zderzenia się, powoduje te konsekwencje, że odpowiedzialność Dyrekcji Kolei może być rozważana tylko na zasadach ogólnych. Z uzasadnienia tego wyroku wynika, że odpowiedzialność „na zasadach ogólnych” Sąd Najwyższy wiązał z art. 154 § 1 k.z. (obecnie art. 436 § 2 k.c.), a więc ze zderzeniem się pojazdów.

W uchwale z dnia 7 marca 1968 r., III PZP 1/68 (OSNC 1968, nr 8-9, poz. 136) Sąd Najwyższy uznał, że samoistny posiadacz ciągnika, przeznaczonego do prac w gospodarstwie rolnym bez prawa poruszania się po drogach publicznych, ponosi odpowiedzialność za szkodę na osobie (lub mieniu), wyrządzoną przez ruch tego ciągnika, na zasadach ryzyka przewidzianych w art. 436 § 1 w związku z art. 435 § 1 k.c. W stanie faktycznym tej sprawy ustalono, że powód obsługiwał ciągnik stanowiący własność pozwanego. W pewnym momencie silnik zgasł i powód przystąpił, zgodnie z instrukcją, do jego uruchomienia za pomocą koła sterowego. W czasie tych czynności silnik nagle „zaskoczył” i koło sterowe kierowcy urwało powodowi kciuk lewej ręki. Wypadek nastąpił więc wtedy, gdy ciągnik nie znajdował się w ruchu rzeczywistym.

Z kolei w wyroku z dnia 30 grudnia 1967 r., I CR 684/67 (OSNC 1968, nr 8-9, poz. 150) przyjęto, że zgodnie z § 4 ust. 1 rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 1 grudnia 1961 r. w sprawie obowiązkowych ubezpieczeń następstw nieszczęśliwych wypadków i odpowiedzialności cywilnej z ruchu pojazdów mechanicznych (Dz.U. Nr 55, poz. 311) dla odpowiedzialności zakładu ubezpieczeń za wypadki z postoju pojazdów mechanicznych na trasie jazdy istotne jest to, czy postój miał miejsce na trasie jazdy, tj. na drodze dla ruchu pojazdów przeznaczonej. Treść przepisu powołanego w tym wyroku była następująca: „Zakład ubezpieczeń odpowiada tylko za wypadki, które wydarzą się na obszarze Polskiej Rzeczypospolitej Ludowej bezpośrednio w ruchu pojazdów mechanicznych. Do ruchu zalicza się również postój na trasie jazdy.”

W końcu w wyroku z dnia 14 kwietnia 1975 r., II CR 114/75 (OSNC 1976, nr 2, poz. 37) Sąd Najwyższy uznał, że w samoistny posiadacz mechanicznego środka komunikacji poruszanego za pomocą sił przyrody odpowiada za następstwa

wypadku, jakiego doznał pasażer w czasie wsiadania do pojazdu stojącego w gotowości do odjazdu z nie uruchomionym jeszcze silnikiem, a w wyroku z dnia 13 lipca 1976 r., IV CR 241/76 (nie publ.) stwierdził, że samochód jest w ruchu od chwili włączenia silnika aż do zakończenia jazdy, przy czym szkoda może być wyrządzona także w czasie dobrowolnego czy też przymusowego postoju samochodu. Zakończenie jazdy wcale nie musi nastąpić w miejscu z góry zaplanowanym jednak z reguły nie nastąpi ono dopóki samochód pozostaje na drodze publicznej. Jeżeli więc nastąpił defekt samochodu, czyniący go niezdatnym do dalszej podróży, to ruch samochodu ustanie dopiero po odholowaniu go do bazy remontowej. Samochód pozostawiony na szosie stwarza bowiem niebezpieczeństwo dla innych użytkowników i dlatego musi być uważany za będący w ruchu tak w świetle art. 436 § 1 k.c. jak i przepisów o obowiązkowych ubezpieczeniach komunikacyjnych.

Kwestia, czy samochód powoda był czy nie był w „ruchu”, jest kwestią poznania rzeczywistości, jaką – w tym przypadku – stanowi ten samochód wraz z jego otoczeniem (do którego należą także inne samochody znajdujące się w tym otoczeniu). Wszelkie poznanie jest zaś aspektowe, tzn. że ta sama rzeczywistość może być ujmowana w poznaniu z różnych aspektów (punktów widzenia) może być poddana interpretacji z różnych stron. Jest przy tym i tak, że ta sama rzeczywistość, w tym samym czasie, może być różnie ujmowana w zależności od rodzaju owego aspektu.

Pojęcie „ruch” jest wieloznaczne nie tylko w tym sensie, że występuje w różnych płaszczyznach poznania i rzeczywistości (np. filozoficznej, fizycznej, biologicznej, psychologicznej czy prawnej), ale również z tej przyczyny, że w każdej z nich nie jest jednoznaczne. W szczególności zaś – mając na względzie realia niniejszej sprawy – można mówić o „ruchu” w aspekcie rzeczowym (ujmować relację zachodzącą między rzeczami) i aspekcie prawnym (nadawać rzeczy, zjawisku znaczenie mające na celu ochronę określonych wartości).

Wieloznaczność pojęcia „ruch” oraz nieprecyzyjność przepisów prawa prowadzi do rozlicznych trudności w określeniu sensu wyrażen: „ruch mechanicznego środka komunikacji poruszanego za pomocą sił przyrody i „zderzenie się mechanicznych środków komunikacji” (art. 436 k.c.) oraz „z ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej przysługuje odszkodowanie, jeżeli posiadacz lub kierowca pojazdu mechanicznego są zobowiązani – na podstawie

prawa – do odszkodowania za wyrządzoną w związku z ruchem tego pojazdu szkodę” (§ 10 ust. 1 rozporządzenia) i „za szkodę powstałą w związku z ruchem pojazdu uważa się również powstałą podczas postoju lub naprawy pojazdu na trasie jazdy” (§ 10 ust. 2, pkt 3 rozporządzenia).

Dokonując wykładni tych wyrażeń na płaszczyźnie prawnej nie można oderwać się od znaczenia pojęcia „ruch”, jakie nadawane jest mu w innych płaszczyznach. Trzeba jednocześnie zachować poczucie zdrowego rozsądku, widzieć potrzeby życia i społeczny cel, któremu ma służyć unormowanie zawierające te wyrażenia, oprzeć się na kryteriach obiektywnych oraz uwzględnić przepisy prawa regulujące ruch określonych typów pojazdów mechanicznych poruszanych za pomocą sił przyrody. (...)

W aspekcie rzeczowym, w języku polskim, „ruch” to „zmiana położenia punktu materialnego (ciała) w stosunku do innych punktów dokonująca się w czasie; przesuwanie się, przesuwanie w pewnym kierunku” (Słownik języka polskiego, red. M. Szymczak, Warszawa 1999, t. 3, s. 133).

W sprawie idzie o relację zachodzącą między dwoma samochodami. Można ją ujmować w aspekcie rzeczowym i w aspekcie prawnym.

W aspekcie rzeczowym samochody te mogą znajdować się w dwóch różnych sytuacjach w stosunku do siebie, które należy rozpatrywać oddzielnie: jeden samochód „jedzie”, a więc przesuwa się (zmienia w czasie miejsce położenia) w stosunku do otaczającej go rzeczywistości materialnej, jest zatem – jak określa to piśmiennictwo – w ruchu rzeczywistym (fizycznym), drugi samochód zaś „stoi”, tzn. stanowi jeden z elementów rzeczywistości pozostającej w bezruchu w relacji do „jadącego” innego samochodu, albo obydwa samochody „jadą”, tzn. są w ruchu rzeczywistym zarówno wobec otoczenia pozostającego w stosunku do nich w bezruchu, jak i wobec siebie.

Aspekt prawny relacji dwóch samochodów w stosunku do siebie określa obowiązujące prawo, używając pojęć: „ruch” (art. 436 k.c., Prawo o ruchu drogowym – wielokrotnie i niejednoznacznie), „jazda” (Prawo o ruchu drogowym – wielokrotnie), „zderzenie” (art. 436 § 2 k.c. i art. 17 ust. 2 pkt 3 Pr.r.d. z 1983 r. i art. 19 ust. 2 pkt 3 Pr.r.d. z 1997 r.) oraz „włączanie się do ruchu” (art. 15 ust. 1 Pr.r.d. z 1983 r. i art. 17 ust. 1 Pr.r.d. z 1997 r.). Sens terminu „zderzenie” jest związany z pojęciem „ruch” i dlatego najpierw trzeba wyjaśnić znaczenie tego pojęcia.

Brakuje legalnej (normatywnej) definicji pojęcia „ruch” występującego w wyrażeniu „ruch mechanicznego środka komunikacji poruszanego za pomocą sił przyrody” (art. 436 § 1 k.c.) i odszkodowanie za wyrządzona szkodę „w związku z ruchem” pojazdu mechanicznego (§ 10 ust 1 rozporządzenia). (...)

W art. 436 § 2 k.c. występuje zwrot „w razie zderzenia się mechanicznych środków komunikacji”, a w art. 17 ust 2 pkt 3 Pr.r.d. z 1983 r. sformułowanie, że kierujący pojazdem jest obowiązany: „utrzymywać odstęp niezbędny do uniknięcia zderzenia w razie hamowania lub zatrzymania poprzedzającego pojazdu.” (analogicznie – art. 19 ust. 2 pkt 3 Pr.r.d. z 1997 r.). Pojęcie „zderzenie się” nie ma jednak definicji legalnej w powołanych aktach normatywnych; jego znaczenie należy ustalić w drodze wykładni językowej i systemowej.

Znaczenie pojęcia „ruch” samochodu w znaczeniu rzeczowym przedstawione zostało wyżej, zaś analiza znaczeń w języku polskim pojęć „zderzenie” i „zderzyć” prowadzi do wniosku, że zderzenie dwóch obiektów materialnych występuje wówczas, gdy obydwa z nich znajdują się w ruchu fizycznym (rzeczywistym) wobec siebie i wobec otoczenia, a z „najechaniem” wówczas, gdy jeden z tych obiektów wobec drugiego nie jest w ruchu fizycznym, lecz stanowi element rzeczywistości znajdującej się w bezruchu wobec poruszającego się obiektu (zob. np. Słownik języka polskiego, red. M. Szymczak, Warszawa 1999, t. 2, s. 248 i t. 3, s. 929).

Wyjaśniając prawny sens pojęcia „zderzenie się” samochodów (art. 436 § 2 k.c.), należy odwołać się nie tylko do znaczenia rzeczowego tego pojęcia, lecz również do znaczenia pojęcia „ruch” samochodu w przepisach Prawa o ruchu drogowym. W Prawie tym nie ma wprawdzie legalnego określenia pojęcia ruchu pojazdu mechanicznego, lecz jego znaczenie można wyprowadzić z analizy przede wszystkim pojęć: „zatrzymanie pojazdu”, „postój pojazdu”, „włączanie się do ruchu” i „trasa”, mających znaczenia legalnie określone oraz przez odwołanie się do wyrażenia „zderzenie” użytego w art. 17 ust. 2 pkt 3 Pr.r.d. z 1983 r. i w art. 19 ust. 2 pkt 3 Pr.r.d. z 1997 r.

Prawo o ruchu drogowym z 1983 r. przyjmuje następujące znaczenia wymienionych pojęć:

„Zatrzymanie pojazdu”, to „unieruchomienie pojazdu nie wynikające z warunków lub przepisów ruchu drogowego trwające nie dłużej niż jedną minutę oraz każde unieruchomienie pojazdu wynikające z tych warunków lub przepisów” (art. 4 ust. 1 pkt 39). Z definicji tej wynika, że mamy do czynienia z dwoma formami

zatrzymania. Zatrzymanie nie wynikające z warunków ruchu na czas nie dłuższy niż jedną minutę jest następstwem woli kierującego, przy czym wola ta nie jest związana z zaistniałą sytuacją na drodze, natomiast każde unieruchomienie pojazdu wynikające z tych warunków i (lub) przepisów jest niezależne od woli kierującego i stanowi konsekwencję, np. czerwonego sygnału świetlnego, korka na drodze, opuszczonych zapór przed przejazdem kolejowym, konieczności ułatwienia przejazdu pojazdowi uprzywilejowanemu będącemu w akcji lub zbliżenia się do przystanku tramwajowego nie wyposażonego w wysepkę, kiedy do przystanku dojeżdża lub stoi tramwaj.

„Postój pojazdu”, to unieruchomienie pojazdu nie wynikające z warunków lub przepisów ruchu drogowego trwające dłużej niż jedną minutę (art. 4 ust. 1 pkt 40). Postojem pojazdu jest zatem unieruchomienie pojazdu, które wynika wyłącznie z woli kierującego.

Włączanie się do ruchu następuje przy rozpoczęciu jazdy po zatrzymaniu się lub postoju nie wynikającym z warunków lub przepisów ruchu drogowego, jak również przy wjeżdżaniu na drogę z nieruchomości, z obiektu przydrożnego lub dojazdu do takiego obiektu, z drogi nie będącej drogą publiczną oraz ze strefy zamieszkania, z pola na drogę oraz z drogi gruntowej na drogę twardą, z pobocza, z pasa ruchu dla pojazdów powolnych lub z drogi dla rowerów na jezdnię lub pojazdem szynowym z zajezdni na drogę lub z pętli na jezdnię (art. 15 ust. 1). Identyczne określenia znajdują się w Prawie o ruchu drogowym z 1997 r. (zob. art. 2 pkt 29 i 30 i art. 17).

Wyrażenie „trasa” występuje w Prawie o ruchu drogowym z 1983 r. tylko jeden raz (art. 51 ust. 8 pkt 2) i z kontekstu wynika, że oznacza ono wyznaczoną przez właściwy organ państwowy drogę, po której samochód – określonego typu i z przewidzianym ładunkiem – ma się poruszać oraz odległość, którą ma przejechać. Takie samo znaczenie określenia „trasa” występuje w obecnie obowiązującym Prawie o ruchu drogowym z 1997 r. (art. 64 ust. 2 pkt 3, ust. 4, ust. 5 pkt 2 oraz art. 65 ust. 5 pkt 2). Jest to zgodne ze znaczeniem tego pojęcia w języku polskim.

Z przepisów tych wynika, że pojęcie „ruch” stosowane jest do dwóch różnych sytuacji: do ruchu pojazdu oraz do ruchu jako zjawiska istniejącego na drodze publicznej, nawet gdyby nie było na nim żadnego pojazdu lub uczestnika ruchu (w tym drugim znaczeniu o ruchu traktuje w szczególności cały dział I Prawa o ruchu

drogowym z 1983 r. zatytułowany „Ruch drogowy” i cały dział II Prawa o ruchu drogowym z 1997 r. tak samo zatytułowany).

W sensie prawnym, w rozumieniu wymienionych przepisów Prawa o ruchu drogowym, samochód jest w ruchu wtedy, gdy znajduje się w ruchu fizycznym („jedzie”), albo gdy nie znajduje się wprawdzie w ruchu fizycznym, ale jest unieruchomiony na trasie jazdy na czas nie dłuższy niż jedna minuta z przyczyn nie wynikających z warunków lub przepisów ruchu drogowego, bądź jest unieruchomiony przez czas dłuższy niż jedna minuta z przyczyn wynikających z tych warunków lub przepisów (ma bowiem „jechać” dalej). Samochód nie jest natomiast w ruchu, gdy został unieruchomiony na czas dłuższy niż jedna minuta z przyczyn nie wynikających z warunków lub przepisów Prawa o ruchu drogowym.

Przyjęte tu znaczenie pojęcia „ruchu” samochodu w rozumieniu przepisów Prawa o ruchu drogowym nie uchybia poglądom Sądu Najwyższego wyrażonym w przedstawionych orzeczeniach, albowiem poglądy te odnoszą się do odpowiedzialności na zasadzie ryzyka z art. 346 § 1 k.c., związanej z ruchem m.in. samochodu jako mechanicznego środka komunikacji poruszanego za pomoc sił przyrody. Ruch taki nie koniecznie musi być ruchem w sensie przepisów Prawa o ruchu drogowym, albowiem zwiększone niebezpieczeństwo stwarza już np. sam pracujący silnik samochodu nawet wówczas, gdy samochód nie jest w ruchu w rozumieniu tego Prawa.

Powyższe znaczenie pojęcia ruchu samochodu w rozumieniu przepisów Prawa o ruchu drogowym upoważnia do wniosku, że kolizja dwóch samochodów, które znajdują się w ruchu rozumianym w ten sposób, jest „zderzeniem”, zaś „najechaniem” będzie wówczas, gdy jeden z tych samochodów nie był w ruchu.

Odpowiada to także przepisowi art. 17 ust 2 pkt 3 Pr.r.d. z 1983 r., który stanowi, że kierujący pojazdem jest obowiązany utrzymywać odstęp niezbędny do uniknięcia zderzenia w razie hamowania lub zatrzymania poprzedzającego pojazdu. Zatem zderzenie występuje nie tylko wtedy, gdy poprzedzający pojazd hamował (a więc był jeszcze w ruchu fizycznym), ale również wówczas, gdy był w stanie „zatrzymania”.

Jest to szersze rozumienie pojęcia „zderzenie się pojazdów mechanicznych” niż przyjął to Sąd Najwyższy w uchwale z dnia 2 stycznia 1976 r., III CZP 79/75 (OSNCP 1976, nr 7-8, poz. 155), stwierdzając, że zderzeniem pojazdów mechanicznych w rozumieniu art. 436 § 2 k.c. jest każde – bez względu na jego

przyczynę – zetknięcie się tych pojazdów w ruchu. Z uzasadnienia tej uchwały wynika bowiem, że Sąd Najwyższy użył pojęcia „w ruchu” w sensie „w ruchu fizycznym” (w czasie wyprzedzania samochodu przez motocykl doszło między nimi do kolizji).

Powyższe pozwala przyjąć, że „zderzeniem się” samochodów (art. 436 § 2 k.c.) jest każde zetknięcie się ich, gdy pozostają wobec siebie w ruchu, w rozumieniu przepisów Prawa o ruchu drogowym.

Przyjęte w niniejszym wyroku znaczenie pojęcia „ruchu samochodu” w rozumieniu przepisów Prawa o ruchu drogowym (obejmujące nie tylko ruch fizyczny) należy zastosować także do wykładni – występującego w § 10 ust. 1 rozporządzenia – pojęcia „ruch pojazdu mechanicznego”. Trzeba jednak zauważyć, że wówczas występuje pewna antynomia pomiędzy ustępem 1, a ustępem 2 pkt 1 i 2 tego paragrafu, albowiem wsiadanie i wysiadanie z pojazdu, a także załadowywanie i rozładowywanie pojazdu może się zdarzyć także wtedy, gdy pojazd jest „zatrzymany” w rozumieniu art. 4 ust. 1 pkt 39 Pr.r.d. z 1983 r. (a więc jest w ruchu w rozumieniu Prawa o ruchu drogowym) i wówczas byłoby zbędne utożsamianie szkody powstałej z przyczyn wymienionych w tych punktach, ze szkodą powstałą w związku z „ruchem pojazdu”. Nie podważa to jednak trafności przyjętej wykładni pojęcia „ruch” samochodu w rozumieniu Prawa o ruchu drogowym, albowiem wymienione rozporządzenie jest aktem prawnym wykonawczym w stosunku do ustawy o działalności ubezpieczeniowej, a nie do ustawy – Prawo o ruchu drogowym.

Nie budzi wątpliwości, że samochód powoda w czasie, gdy wioził pasażera, znajdował się w „ruchu”. Podstawowe znaczenie dla sposobu rozstrzygnięcia sprawy ma natomiast odpowiedź na pytanie, jaki był to ruch oraz czy i kiedy się zakończył.

Trasa dla taksówki jest wyznaczona przez pasażera od miejsca wejścia do samochodu do miejsca zaplanowanego dowiezienia. Z reguły pasażer określa jedynie te dwa miejsca, zaś drogę między nimi wybiera kierowca, mając na względzie np. jej przebieg lub życzenie pasażera. Przybycie taksówki do wybranego miejsca, unieruchomienie jej z przyczyn nie wynikających z warunków lub przepisów ruchu drogowego na czas dłuższy niż jedną minutę (a więc postój) kończy – w rozumieniu przepisów Prawa o ruchu drogowym – ruch samochodu na trasie, w relacji do innych pojazdów. Z okoliczności sprawy wynika zaś, że

unieruchomienie samochodu powoda trwało dłużej niż jedną minutę. Samochód powoda nie był zatem w ruchu w rozumieniu tego Prawa. W momencie kolizji innego „jadącego” samochodu z tak „stojącym” samochodem mamy do czynienia z „najechaniem”, a nie ze „zderzeniem”. Posiadacz najeżdżającego samochodu volvo odpowiada zatem na zasadzie ryzyka (art. 436 § 1 k.c.) wobec powoda za szkodę wynikającą z najechania jego samochodu. W konsekwencji powodowi przysługuje odszkodowanie z ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej posiadacza samochodu volvo, które powinien zapłacić pozwany ubezpieczyciel (art. 805 k.c. i § 10 ust. 1 rozporządzenia). Rozliczanie się kierowcy z pasażerem w tak „stojącej” taksówce jest bez znaczenia dla oceny relacji obu samochodów w stosunku do siebie.

Sąd Okręgowy przyjął, że samochód powoda w momencie kolizji był w ruchu także wobec samochodu volvo, albowiem jego postój i wyłączenie silnika były chwilowe, a powód – po wydaniu bagażu pasażerowi – byłby jechał dalej. Pogląd ten, nawiązując do treści § 10 ust. 2 pkt 3 rozporządzenia, jest błędny i wynika z nieporozumienia. Przepis § 10 ust. 2 rozporządzenia nie daje podstaw do takiej jego wykładni i oceny sytuacji obu samochodów wobec siebie, ustanawia on bowiem fikcję prawną istnienia „ruchu” samochodu dla potrzeb przyznania odszkodowania z tytułu ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej, jeżeli samochód nie znajdował się w ruchu w rozumieniu § 10 ust. 1. Inaczej mówiąc, zrównuje odpowiedzialność za szkodę wynikającą z okoliczności wymienionych punktach 1-4, z odpowiedzialnością, jaka istniałaby, gdyby samochód znajdował się w „ruchu”, jeżeli jednocześnie spełniona jest przesłanka odpowiedzialności z § 10 ust. 1 rozporządzenia. Tymczasem w sprawie niniejszej mamy do czynienia z problemem odpowiedzialności za szkodę wyrządzoną powodowi przez posiadacza samochodu volvo, a nie z problemem odpowiedzialności powoda za szkodę wywołaną „ruchem” jego samochodu, który Sąd Okręgowy rozumie szeroko.

Przypisywanie samochodowi powoda pozostawania w „ruchu” szeroko rozumianym, mogłoby wchodzić w grę i mieć jakieś znaczenie jedynie w relacji do pasażera tego samochodu lub innych osób, które doznały szkody w okolicznościach wymienionych w § 10 ust. 2 rozporządzenia, związanej z samochodem powoda, a nie w relacji powoda do posiadacza samochodu volvo. Ponadto, skoro samochód powoda – jak ustalono w sprawie – zatrzymał się na poboczu, na czas dłuższy niż jedna minuta, w miejscu, do którego miał być dowieziony pasażer, powód wyłączył

silnik i wyciągnął kluczyk ze stacyjki, to samochód przestał być „na trasie jazdy” w rozumieniu § 10 ust. 2 pkt 3 rozporządzenia w relacji do innych samochodów. Oczywiście, można by rozważać podstawy odpowiedzialności ubezpieczyciela odnośnie do szkody pasażera taksówki lub innej osoby, przy zaistnieniu okoliczności wymienionych w punktach 1-4, ale takiej sytuacji nie dotyczy sprawa niniejsza.

Skarżący starał się zwalczyć pogląd Sądu Okręgowego, że samochód powoda był w „ruchu”, odwołując się m.in. do przepisów Prawa o ruchu drogowym, dotyczących włączania się samochodu do ruchu. Nie jest to trafne, albowiem – w myśl przepisów tego Prawa – samochodem włączającym się do ruchu może być zarówno ten samochód, który stał jak i ten, który jechał przed momentem włączenia się.

Skoro Sąd Okręgowy dokonał błędnej wykładni art. 436 § 2 k.c. oraz niewłaściwie zastosował § 10 ust. 2 pkt 3 rozporządzenia Sąd Najwyższy orzekł, jak w sentencji (art. 393¹⁵ k.p.c. oraz art. 98 i 108 § 1 k.p.c. w związku z art. 393¹⁹ i 391 § 1 k.p.c.).