

Adam Szpunar

Przyczynienie się do powstania szkody w wypadku komunikacyjnym

Nieco enigmatycznie sformułowany tytuł niniejszego artykułu wymaga kilku uwag wstępnych. Chodzi o zagadnienia związane z wykładnią art. 362 k.c., które stanowią od dawna przedmiot niekończących się kontrowersji w orzecznictwie i doktrynie. Długa historia sporów na ten temat jest znana – przynajmniej w uproszczonej postaci – każdemu prawnikowi. Można powiedzieć, że niemal każde nowe orzeczenie w tej sprawie wymaga pogłębionej analizy oraz weryfikacji poglądów wykształconych w doktrynie. Jak wiadomo, sformułowanie przepisu art. 362 k.c. ma charakter ogólny i jest bardzo lakoniczne. Jeżeli poszkodowany przyczynił się do powstania lub zwiększenia szkody, obowiązek jej naprawienia ulega odpowiedniemu zmniejszeniu stosownie do okoliczności, a zwłaszcza do stopnia winy obu stron. Dosłowne brzmienie art. 362 k.c. nie przesądza wielu kwestii. Żłudne jest przekonanie, jakoby sama wykładnia językowa pozwalała na usunięcie nasuwających się wątpliwości. Należy stwierdzić, że wykładnia art. 362 k.c. jest możliwa w kilku kierunkach. Odpowiedzi na nasuwające się wątpliwości trzeba szukać w wykładni systematycznej i celowościowej.

Problematyka przyczynienia się poszkodowanego jest bardzo rozległa i łączy się z założeniami natury ogólnej. W piśmiennictwie polskim wielokrotnie podkreślano, że art. 362 k.c. nie można należycie zrozumieć w oderwaniu od innych przepisów obowiązującego prawa. Aby przedstawić w możliwie wyczerpujący sposób zagadnienia związane z wykładnią art.

362 k.c., trzeba by napisać obszerną monografię¹. W tym stanie rzeczy cele niniejszego artykułu są z konieczności ograniczone.

W ujęciu uproszczonym, ale nie deformującym istoty rzeczy można powiedzieć, że wyłaniające się przy wykładni art. 362 k.c. wątpliwości dotyczą trzech podstawowych kwestii. Po pierwsze, chodzi o odpowiedź na pytanie, jak należy rozumieć zwrot ustawy mówiący o przyczynieniu się poszkodowanego do powstania lub zwiększenia szkody. W skondensowanej postaci zagadnienia te są znane każdemu prawnikowi. Można powiedzieć, że należą one do żelaznego repertuaru sporów w dziedzinie odpowiedzialności cywilnej. Nie chcąc powtarzać rzeczy znanych, ograniczę się do przedstawienia tylko tych problemów, których wyjaśnienie stanowi mocny punkt oparcia do dalszych rozważań.

Po drugie, istotne trudności przy wykładni art. 362 k.c. wynikają z tego powodu, że w rachubę wchodzi bardzo różnorodny stan faktyczny z zakresu odpowiedzialności cywilnej. Wobec tego wyłania się pytanie, czy mogą być one jednolicie traktowane. Uważam, że nie należy przyjmować apriorycznego założenia, jakoby wykładnia przepisu art. 362 k.c. powinna być jednolita, w szczególności niezależna od tego, na jakiej podstawie prawnej jest oparte roszczenie odszkodowawcze. Przepis art. 362 k.c. ma bardzo szeroki zakres zastosowania i został niejako wysunięty przed nawias zasad rządzących poszczególnymi rodzajami odpowiedzialności cywilnej. Jak wiadomo, w prawie polskim występuje charakterystyczna dwutorowość odpowiedzialności cywilnej (zasada winy bądź ryzyka).

Po trzecie, chodzi o odpowiedź na pytanie, jakie powinny być kryteria zmniejszenia odszkodowania. Wskazane w art. 362 k.c. kryteria nie są jednolicie ujmowane w piśmiennictwie polskim. Powszechnie podkreśla się, że obniżenie takie nie może być rezultatem jakiegóż kalkulacji matematycznej.

Niniejszy artykuł stanowi kontynuację oraz uzupełnienie mych dotychczasowych rozważań na temat przyczynienia się poszkodowanego, zwłaszcza gdy chodzi o odpowiedzialność na zasadzie ryzyka. Tą problematyką

¹ Literatura na temat przyczynienia się poszkodowanego jest bardzo bogata i niepodobna przytaczać wszystkich pozycji z tego zakresu. Por. przykładowo A. Szpunar, *Wina poszkodowanego w prawie cywilnym*, Warszawa 1971. Jest rzeczą zrozumiałą, że wywody zawarte w tej monografii wymagają modyfikacji i uzupełnień.

interesuję się od dawna, uważnie śledząc ewolucję orzecznictwa i doktryny. Zagadnienia te występują wciąż w nowej postaci, skłaniając do weryfikacji przyjętych poglądów. W rozważaniach pomijam kwestie mniej istotne lub nie budzące na ogół wątpliwości.

Jak powszechnie wiadomo, w wypadkach komunikacyjnych (zwłaszcza drogowych) jedną z przyczyn powstania szkody jest – tak czy inaczej określone – zachowanie się samego poszkodowanego (przechodnia, innego uczestnika ruchu)². W wypadku komunikacyjnym zawsze można stwierdzić, że działanie lub zaniechanie poszkodowanego było w jakiś sposób uwikłane w proces przyczynowości. Nasuwa się pytanie, jakie są przesłanki i kryteria odpowiedniego zmniejszenia odszkodowania z tego tytułu. W interesującej nas dziedzinie niezmiernie doniosłe znaczenie mają obowiązkowe ubezpieczenia komunikacyjne, których cele są złożone (ochrona poszkodowanego, gwarancja i przyspieszenie wypłaty odszkodowania itd.). Istotne znaczenie ma także ochrona osoby ponoszącej odpowiedzialność za szkodę wynikłą wskutek wypadku komunikacyjnego. Sprawa jest znana i nie wymaga dodatkowych wyjaśnień (por. w szczególności rozporządzenie Min. Finansów z dnia 20 III 2000 r., Dz.U. Nr 26, poz. 310 ze zm.). W dalszym toku rozważań przyjmuję jednak tradycyjne ujęcie czynu niedozwolonego jako stosunku prawnego istniejącego między dwiema osobami: poszkodowanym oraz zobowiązanym do naprawienia szkody. Dzięki temu wywody ulegają istotnemu uproszczeniu. Panuje zgoda co do tego, że ubezpieczenie OC ma charakter akcesoryjny, ponieważ jest ono zależne od istnienia roszczenia odszkodowawczego, jakie przysługuje poszkodowanemu (por. art. 822 k.c.).

Od tych uwag ogólnych przejdźmy do właściwego przedmiotu naszych rozważań. Ich zadania są z natury rzeczy ograniczone. Poruszam jedynie zagadnienia wiążące się bezpośrednio z wybraną tematyką. Uwagi na temat przesłanek i kryteriów zmniejszenia odszkodowania w razie przyczynienia się poszkodowanego w wypadku komunikacyjnym można ująć w następujący sposób:

² Por. prawo o ruchu drogowym (ustawa z dnia 20 VII 1997 r., Dz.U. Nr 98, poz. 602 ze zm.). W rachubę może wchodzić także zachowanie pasażera pojazdu. Według orzecznictwa, osoba decydująca się na jazdę samochodem z nietrzeźwym kierowcą przyczynia się do szkody powstałej w wyniku wypadku komunikacyjnego (por. orzeczenie SN z dnia 6 sierpnia 1997 r., OSNC 1998, poz. 5).

1. Na kanwie niedawno opublikowanego wyroku SN z dnia 15 kwietnia 1999 r. (OSP 2000, poz. 2 z głosą Z. Banaszczyka) nasuwają się liczne, częściowo krytyczne refleksje na temat przesłanek i kryteriów obniżenia z mocy art. 362 k.c. należnego poszkodowanemu odszkodowania. Wiele przyczyn przemawia za przyjęciem nieco innego porządku rozważań, aniżeli jest to zwyczajowo przyjęte przy opracowaniach tego typu. Samo rozstrzygnięcie Sądu Najwyższego wywołuje zastrzeżenia. Ważniejsze są jednak polemiczne uwagi skierowane przeciw wywiodom glosy, ponieważ stanowisko jej autora budzi sprzeciw ze względów zasadniczych.

Sprawa jest właściwie prosta, ale jednocześnie pouczająca. W orzeczeniu SN z dnia 15 kwietnia 1999 r. chodziło o wypadek komunikacyjny w ruchu wielkomijskim. W tego rodzaju wypadkach doniosłą rolę odgrywają ustalenia faktyczne, które z natury rzeczy usuwają się spod oceny zajmującego się tą problematyką³. Okoliczności sprawy, na której tle zapadł omawiany wyrok SN, były jednak dość proste i możemy odtworzyć sobie w przybliżeniu przebieg wypadku komunikacyjnego, aby na tej podstawie podjąć próbę analizy z prawnego punktu widzenia. Odpowiedzialność pozwanego przedsiębiorstwa tramwajowego za wypadek nie budziła właściwie żadnych wątpliwości. Była ona oparta zarówno na zasadzie ryzyka (art. 435, 436 k.c.), jak i winy podwładnego (art. 415, 430 k.c.). W zachowaniu się motorniczego tramwaju należy się dopatrzeć winy w znacznym stopniu. Poszkodowana przechodziła przez jezdnię w miejscu do tego przeznaczonym. Motorniczy prawdopodobnie lekkomyślnie przypuszczał, że mimo prędkości, z jaką jechał tramwaj, powódka przejdzie bezpiecznie przez tory. Dlatego motorniczy nie ograniczył prędkości pojazdu do tego stopnia, aby wyeliminować powstanie wypadku. Uważam, że w tych okolicznościach obniżenie odszkodowania aż w 50% było nieuzasadnione (tak samo Z. Banaszczyk). Do sprawy tej powrócimy w dalszym toku wywodów, po przedstawieniu wstępnych zagadnień wiążących się określeniem pojęcia przyczynienia się poszkodowanego do powstania szkody.

2. Gdy chodzi o odpowiedzialność na zasadzie ryzyka, zarysowały się w piśmiennictwie polskim trzy zasadnicze zapatrywania. Tyle na ten temat

³ Przykładowo można wymienić orzeczenie SN z dnia 24 maja 1963 r. (OSPika 1964, poz. 185 z aprobującą głosą A. S z p u n a r a). Odszkodowanie zostało obniżone o 20%, ponieważ powódka nie zachowała należytej ostrożności przy przechodzeniu jezdni.

napisano, że można poprzestać na skrótowym przedstawieniu tych zapatrywań, nie powtarzając rzeczy powszechnie znanych⁴. Wypowiedzi poszczególnych autorów opierają się na pewnych założeniach ogólnych, nie zawsze wyraźnie uświadomionych. Aby uzyskać większą jasność obrazu, pomijam na razie tezy orzecznictwa, chociaż wpływały one poważnie na przebieg polemiki.

Według pierwszego zapatrywania, omawiane zagadnienie należy rozpatrywać wyłącznie w kategoriach związku przyczynowego⁵. Zapatrywanie to wywodzi się jeszcze od znanej wypowiedzi R. Longchamps'a, ale autorzy wprowadzają nieznaczne modyfikacje, gdy chodzi o określenie przesłanek zmniejszenia odszkodowania. Zdaniem zwolenników ujęcia czysto kauzalnego, podstawę do zmniejszenia odszkodowania stanowi istnienie adekwatnego związku przyczynowego. Samo istnienie normalnego związku przyczynowego między zachowaniem się poszkodowanego a powstałą szkodą stanowi dostateczną podstawę zmniejszenia odszkodowania (*causa concurrrens*). Głównym argumentem ma być okoliczność, że przepis art. 362 k.c. nie zawiera wyraźnej wzmianki o winie poszkodowanego.

Diametralnie odmienne stanowisko zajmują zwolennicy zapatrywania, które występuje zresztą w kilku odmianach. Wspólną ich cechą jest przyjęcie tezy, że przyczynienie się poszkodowanego zachodzi tylko wówczas, gdy została stwierdzona jego wina (*culpa concurrrens*). Wina ta jest zresztą różnie ujmowana.

Także trzecie zapatrywanie występuje w różnych wariantach. Wspólną ich cechą jest przyjęcie tezy, że nie wystarczy istnienie normalnego związku przyczynowego między zachowaniem się poszkodowanego a powstałą szkodą. Przyczynienie się poszkodowanego zachodzi tylko wówczas, gdy można mu uczynić zarzut obiektywnie nieprawidłowego (czy niewłaściwe-

⁴ Niepodobna wymienić wypowiedzi wszystkich autorów (W. Czachórski, T. Dybowski, S. Garlicki, A. Koch, M. Nesterowicz, A. Szpunar, A. Śmieja, A. Wąsiewicz), którzy zajmowali się tą problematyką. Znajdujemy o niej wypowiedzi (krótsze lub dłuższe) w komentarzach i podręcznikach. Por. przykładowo Z. Radwański, *Zobowiązania – Część ogólna*, 3 wyd., Warszawa 2001, s. 91.

⁵ Głównym przedstawicielem tego zapatrywania jest obecnie T. Dybowski, *W sprawie przyczynienia się poszkodowanego do powstania szkody*, N. Prawo 1977, nr 6, s. 820; tenże, [w:] *System prawa cywilnego*, t. III, cz. 1, Wrocław-Warszawa 1981, s. 296.

go) postępowania⁶. Należy zrezygnować ze stosowania jednolitego kryterium we wszystkich wypadkach odpowiedzialności z tytułu czynów niedozwolonych.

Nie przeczę, że w wielu sytuacjach odmienne zapatrywania mogą prowadzić do identycznych rozstrzygnięć. Zbędne jest przytaczanie prostych przykładów, w których nikt nie będzie miał wątpliwości co do tego, że odszkodowanie powinno ulec odpowiedniemu zmniejszeniu. W dziedzinie jednak wypadków komunikacyjnych mamy najczęściej do czynienia z bardziej skomplikowanymi stanami faktycznymi, których ocena może nastroczać istotne trudności.

Najważniejszy zarzut, jaki można wysunąć przeciw ujęciu czysto kauzalnemu, streszcza się w stwierdzeniu, że w razie jego przyjęcia poszkodowany niemal zawsze przyczynił się w pewien sposób do powstania (lub zwiększenia) szkody. Ujęcie kauzalne prowadzi do nadmiernego rozszerzenia możliwości zmniejszenia odszkodowania. Rozważmy najprostsze przykłady. Jeżeli ktoś przechodził przez jezdnię prawidłowo i został potrącony przez nadjeżdżający samochód, to nie ulega wątpliwości, że zachowanie się poszkodowanego pozostaje w adekwatnym związku przyczynowym z powstałą szkodą. Dodajmy, że zachowanie się poszkodowanego zwiększa prawdopodobieństwo pojawienia się danego skutku w ruchu wielkomiejskim, a to oznacza normalność powiązań między tymi elementami. Innym przykładem może być obserwowanie wyścigów samochodowych, w których doszło do wypadku. Niepodobna uznać, że odszkodowanie powinno ulec wówczas zmniejszeniu, gdy poszkodowany zachowywał się prawidłowo.

Aby usunąć te trudności, zwolennicy ujęcia czysto kauzalnego preparują związek przyczynowy odpowiednio do swych potrzeb. Tak więc twierdzą, że za przyczynienie się poszkodowanego należy uważać tylko takie jego zachowanie się, które stanowi odrębny i samodzielny względem przyczyny głównej czynnik kauzalny⁷. W istocie oznacza to przyjęcie jednej z

⁶ Pogląd ten uzasadniłem bliżej w monografii: *Wina poszkodowanego*, jw., s. 116. Do zapatrywania tego przyłączyli się inni autorzy (J. Senkowski, A. Koch, B. Lewaszkiewicz-Petrykowska, A. Wąsiewicz).

⁷ Por. Z. R a d w a Ń s k i, *Zobowiązania – Część ogólna*, jw., s. 91. Oznacza to w istocie przyjęcie zapatrywania, że tylko *causa proxima* uzasadnia zmniejszenie odszkodowania.

rozlicznych teorii indywidualizujących, które przeprowadzają rozróżnienie między przyczyną główną (*causa proxima*) i uboczną. Zwolennicy zwalczanego tu zapatrywania rozumieją przez przyczynę główną szczególnie kwalifikowany („decydujący”) warunek danego zdarzenia.

Rozważmy te zagadnienia na przykładzie zaczerpniętym z orzecznictwa. Orzeczenie SN z dnia 16 sierpnia 1956 r. (N. Prawo 1956, nr 11-12, s. 181) zostało wydane na tle następującego stanu faktycznego. Rowerzysta jechał zgodnie z przepisami o ruchu drogowym prawą stroną jezdni. Nagle znalazł się przed nim nieprawidłowo jadący samochód. Rowerzysta stracił panowanie nad sobą i w odruchu strachu zboczył w lewo, co przyczyniło się do zderzenia, w którym poniósł śmierć na miejscu. Z powodztwem wystąpili najbliżsi członkowie rodziny zmarłego. Sąd Najwyższy słusznie uznał, że brak jest podstaw do zmniejszenia odszkodowania, ponieważ „wytworzyła się bez jakiegokolwiek winy denata zagrażająca bezpośrednio jego życiu sytuacja, w której każdy przeciętny człowiek traci panowanie nad sobą”. Wówczas działają tylko odruchy nieprzemysłane, kierowane panicznym strachem.

Spróbujmy wysnuć wnioski z dotychczasowych rozważań. Nie należy wprowadzać momentów oceniających do samej analizy związku przyczynowego. Związek przyczynowy (art. 361 § 1 k.c.) stanowi kategorię obiektywną w łańcuchu przyczyn i skutków. Z tego punktu widzenia jest rzeczą obojętną, czy działanie poszkodowanego było prawidłowe, czy też sprzeczne z zasadami ruchu drogowego. W konkluzji należy uznać, że do zmniejszenia odszkodowania nie wystarczy przyczyna współistniejąca (*causa concurrrens*). W podanym przykładzie zachodził adekwatny związek przyczynowy, ale odszkodowanie nie uległo zmniejszeniu, ponieważ chodziło o działanie pod wpływem odruchu strachu, w jakim poszkodowany znalazł się z winy samego sprawcy.

3. Przed przystąpieniem do omówienia stanowiska Z. Banaszczyka w przytoczonej glosie, należy dokonać kilku ustaleń wstępnych. Kiedy mówimy o przyczynieniu się poszkodowanego do powstania lub zwiększenia szkody, nie oznacza to wcale, że naruszył on obowiązki ciężące na nim w stosunku do innych członków społeczeństwa. Wystarczy ustalenie, że nie okazał on należytej troski o swe własne interesy⁸. Czynimy mu zarzut,

⁸ Por. A. Szpunar, *Wina poszkodowanego*, jw., s. 8.

ponieważ nie dołożył uwagi i staranności, jaką człowiek rozważny powinien przejawiać w konkretnej sytuacji. Rozważmy prosty przykład z ruchu wielkomiejskiego. Każdy przechodzień powinien zachować szczególną ostrożność także przy przechodzeniu w dozwolonych miejscach przez jezdnię, która jest przeznaczona w zasadzie do szybkiego ruchu pojazdów. Jeżeli przechodzień nie zachował tej powinności, musi ponieść częściowo konsekwencję wyrządzonej mu szkody⁹. Konieczne jest zatem właściwe wyważenie interesów dwóch osób: poszkodowanego oraz zobowiązanego do naprawienia szkody.

Tych zagadnień Z. Banaszczyk chyba nie dostrzega. Punktem wyjścia rozważań glosatora jest stwierdzenie, że samo istnienie normalnego związku przyczynowego między zachowaniem się poszkodowanego a powstałą szkodą stanowi właściwą podstawę do „podjęcia procesu badania zasadności zmniejszenia należnego odszkodowania”. Pogląd taki należy rzekomo uznać za dominujący w orzecznictwie. Uważam, że niejednolitość orzecznictwa dotyczącego stosowania art. 362 k.c. jest niemal przysłowiowa. Chwiejność judykatury w sprawie wykładni art. 362 k.c. jest dobrze znana. Uważam, że sądy nie powinny zbyt pochopnie stosować przepisu o przyczynieniu się poszkodowanego, ułatwiając sobie w ten sposób zadanie w dziedzinie wymiaru sprawiedliwości. Jeżeli sprawa odpowiedzialności za wyrządzoną szkodę budzi wątpliwości, występuje pokusa, żeby dokonać odpowiedniego zmniejszenia odszkodowania i w ten sposób uzyskać rozwiązanie połowiczne¹⁰. Można powiedzieć, że przepis art. 362 k.c. jest niekiedy nadużywany w praktyce sądowej.

Ale idźmy dalej śladem rozumowania glosatora. Zupełnym zaskoczeniem jest twierdzenie autora, jakoby samo ustalenie przyczynienia się poszkodowanego wcale nie zobowiązywało sądu do odpowiedniego obni-

⁹ Dominujący pogląd w piśmiennictwie niemieckim przyjmuje, że poszkodowany narusza powinność (*Obliegenheit*) i dlatego nie może uzyskać pełnego odszkodowania. Por. W. G r u n s k y, [w:] *Münchener Kommentar zum bürgerlichen Recht, Schuldrecht – Allgemeiner Teil*, 2 wyd., München 1985, s. 432. Stanowisko prawa porównawczego w tej sprawie przedstawia A. H o n o r é, [w:] *International Encyclopedia of comparative law*, t. XI (*Torts*), rozdział 7, Tübingen 1969, s. 94.

¹⁰ Przykładem może być orzeczenie SN z dnia 17 kwietnia 1987 r. (OSNCP 1988, poz. 176). Głosa krytyczna W. J. K a t n e r a została ogłoszona w PiP 1989, nr 10, s. 146. Chodziło o dochodzenie odszkodowania przez pszczelarzy za szkody powstałe wskutek emisji zakładów przemysłowych.

żenia odszkodowania. Sąd może, ale nie musi dokonać redukcji. Innymi słowy, operacja taka jest możliwa, ale niekonieczna. Tymczasem w piśmiennictwie polskim panuje całkowita zgodność poglądów co do tego, że przepis art. 362 k.c. zawiera nakaz zmniejszenia odszkodowania w każdym przypadku przyczynienia się poszkodowanego do powstania lub zwiększenia szkody. Jak należy rozumieć wywody autora kwestionującego to stanowisko?

Jak się wydaje, autor przyjął mylnie założenie, jakoby przepis art. 362 k.c. stanowił klauzulę szczególną, umożliwiającą miarkowanie wysokości odszkodowania przez sąd¹¹. Przyczynienie się poszkodowanego, aby mogło być uwzględnione przez sąd, musi odpowiadać zasadzie adekwatności. Poza tym sąd zachowuje jednak daleko idącą swobodę przy określaniu wysokości należnego odszkodowania. Przepis art. 362 k.c. „jest wyrazem sędziowskiego wymiaru sprawiedliwości, który w granicach w nim wyznaczonych daje sędziemu możliwość uwzględnienia wszystkich okoliczności sprawy, także w płaszczyźnie niezastosowania odstępstw od zasady pełnego odszkodowania”. Czy nie ma tu nieporozumienia? Przesłanki zmniejszenia odszkodowania nie zależą przecież od uznania sądu. Miarkowanie odszkodowania może być aktualne, jeżeli zostało ono już ustalone.

W przepisie art. 362 k.c. zasada pełnego odszkodowania nie zostaje naruszona. Nie chodzi tu o tak czy inaczej rozumiane *ius moderandi* (inaczej art. 440 k.c.). Należy przeprowadzić rozgraniczenie między dwoma zespołami zagadnień. Po pierwsze, chodzi o określenie przesłanek przyczynienia się poszkodowanego do powstania lub zwiększenia szkody. Przyczynienie się poszkodowanego nie stanowi jednej z okoliczności, którą sąd może uwzględnić przy określaniu wysokości odszkodowania. Ustalone orzecznictwo przyjmuje słusznie, że na przykład przepis art. 362 k.c. nie wejdzie w zastosowanie, jeżeli działanie poszkodowanego było podjęte w celu ratowania cudzego życia i zdrowia¹². Orzecznictwo dokonuje więc wartościowania okoliczności, które doprowadziły do powstania szkody, kierując się ogólnie przyjętymi założeniami.

¹¹ Pogląd ten prezentuje zwłaszcza T. D y b o w s k i, [w:] *System prawa cywilnego*, jw., s. 301. Jest to reminiscencja z dawnego prawa (art. 158 k.z.). Obecnie nie można traktować przyczynienia się poszkodowanego jako jednej z okoliczności, którą sąd powinien uwzględnić przy ustaleniu odszkodowania.

¹² Jednym z pierwszych było orzeczenie SN z dnia 11 lipca 1957 r. (Zb. O. 1958, poz. 78).

Po drugie, innym zagadnieniem jest sprawa kryteriów zmniejszenia odszkodowania. Ma ono nastąpić stosownie do okoliczności, a zwłaszcza do stopnia winy obu stron. Do sprawy kryteriów zmniejszenia odszkodowania powrócimy w dalszym toku rozważań. Obecnie można poprzestać na stwierdzeniu, że szczególne nasilenie winy poszkodowanego uzasadnia daleko idącą redukcję obowiązku naprawienia szkody¹³.

Sceptyk mógłby powiedzieć, że zawile wywody autora prowadzą do niezamierzonego przez niego wyniku. Okazuje się, że ujęcie czysto kauzalne często zawodzi. Nie prowadzi niejako automatycznie do zmniejszenia odszkodowania. Do sądziego ma należeć decyzja, czy zmniejszenie odszkodowania powinno w ogóle nastąpić. Pewnym zaskoczeniem jest twierdzenie autora, że zawinione przyczynienie się poszkodowanego do powstania lub zwiększenia szkody będzie prowadzić do „konieczności obniżenia należnego odszkodowania”. Nie kwestionuję tego zapatrywania, ale trudno go pogodzić z zasadniczą tezą autora. Przy lekturze tego fragmentu wywodów odnosi się zresztą wrażenie pewnego pomieszania terminów.

Po tej dygresji wróćmy do głównego nurtu rozważań. Znanе są obowiązki wszystkich pieszych przy poruszaniu się w ruchu wielkomiejskim na jezdni w miejscach oznaczonych odpowiednimi znakami drogowymi, sygnałami świetlnymi itd. Można powiedzieć, że zasada ograniczonego zaufania ma znaczenie także w relacji: pieszy – kierowca każdego pojazdu.

Z uzasadnienia wyroku wynika, że poszkodowana przechodziła przez tory tramwajowe w miejscu do tego przeznaczonym, ale z powodu podeszłego wieku lub ograniczonej sprawności fizycznej miała trudności ze zlokalizowaniem zejścia z jezdni. Zaniechała możliwości wykorzystania bezpośredniej obecności innych przechodzących z nią osób, aby upewnić się co do szansy bezpiecznego przejścia przez tory tramwajowe. Nie zwróciła się do innych osób z odpowiednim zapytaniem czy prośbą o pomoc. Krótko mówiąc, miała nadmierne zaufanie do samodzielnego działania przy przechodzeniu przez znane jej skrzyżowanie. Wskutek tego została potrącona przez nadjeżdżający tramwaj.

¹³ Przykładem może być orzeczenie SN z dnia 20 sierpnia 1964 r. (OSP i KA 1966, poz. 33 z glosami J. Winiarza i T. Leśki).

Wymienione okoliczności przemawiają za tym, że powódce można było uczynić zarzut niezachowania należytej ostrożności. Każda decyzja o obniżeniu odszkodowania ma charakter przybliżony, bardzo daleki od ścisłości. Uważam, że ze względu na szczególne okoliczności wypadku komunikacyjnego, obniżenie odszkodowania powinno być nieznaczne (na przykład o 20%). Obniżenie odszkodowania jest niemal zawsze podyktowane względami zdrowego rozsądku i słuszności.

4. I tutaj dochodzimy do zasygnalizowanej już sprawy obniżenia odszkodowania aż w 50%, jakiej dokonał Sąd Najwyższy, oddalając wniesioną przez powódkę kasację. W szczegółach wywodów Sądu Najwyższego na ten temat łatwo można się zgubić. Dlatego ograniczam się do przytoczenia głównych argumentów Sądu Najwyższego, mających wspierać to rozstrzygnięcie.

Po pierwsze, niezupełnie mógłbym się zgodzić ze stwierdzeniem Sądu Najwyższego, że w razie przyczynienia się poszkodowanego obowiązek naprawienia szkody ulega zmniejszeniu przede wszystkim stosownie do towarzyszących okoliczności. Ustawa wysuwa na pierwszy plan obowiązek porównania stopnia winy obu stron. Przyznaję, że kryterium to ma decydujące znaczenie tylko przy odpowiedzialności na zasadzie winy. Wiemy jednak, że strona pozwana odpowiadała także na zasadzie winy (art. 415, 430 k.c.). Dlatego trudno się zgodzić ze stwierdzeniem Sądu Najwyższego, jakoby istotnego znaczenia w konkretnym przypadku nie miało porównanie stopnia winy obu stron. Wszystko przemawia za tym, że wina motorniczego była poważna. Nie ograniczył on szybkości pojazdu do tego stopnia, żeby wyeliminować potrącenie przechodnia. Motorniczy ma niewątpliwie obowiązek zachowania szczególnej ostrożności i baczного obserwowania toru jazdy.

Po drugie, zawile sformułowana teza Sądu Najwyższego wymaga rozszyfrowania. Z przepisu art. 362 k.c. wynika w sposób niewątpliwy, że tylko wówczas, gdy porównanie stopnia winy obu stron zawodzi, należy brać pod uwagę inne okoliczności sprawy. Tymczasem teza orzeczenia głosi, że stopień winy obu stron „może mieścić się w zespole tych okoliczności” jedynie wówczas, gdy sprawca szkody ponosi odpowiedzialność na zasadzie winy. Takie ujęcie kryterium zmniejszenia odszkodowania wywołuje

zastrzeżenia. Jest bowiem rzeczą znaną, że w konkretnym przypadku mogły wchodzić w rachubę obie podstawy odpowiedzialności (wina i ryzyko).

Po trzecie, Sąd Najwyższy nie uwzględnił wcale faktu, że strona pozwana odpowiadała przede wszystkim na zasadzie ryzyka (art. 435 k.c.). Zagadnienie stosowania kryteriów obniżenia odszkodowania przy odpowiedzialności na zasadzie ryzyka było przedmiotem wielu orzeczeń. Wszechstronne przedstawienie tego materiału jest z natury rzeczy niemożliwe, a ustawiczne powracanie do tych samych orzeczeń miałyby się z celem niniejszych wywodów. Na szczególną uwagę zasługuje orzeczenie SN z dnia 27 kwietnia 1963 r. (OSP i KA 1964, poz. 194), które zachowało nadal pełną aktualność. W omawianych obecnie sytuacjach należy dokonać „porównania niebezpieczeństwa, z jakim dla ogółu łączy się korzystanie z ruchu przedsiębiorstwa” z rozmiarem i wagą uchybień po stronie poszkodowanego. W wyniku takiego porównania powinno nastąpić odpowiednie zmniejszenie odszkodowania.

Przejdźmy do wywodów Z. Banaszczyka na ten temat, zawartych w częściowo krytycznej glosie do omawianego orzeczenia¹⁴. Nasuwa się uwaga, że autor niepotrzebnie utrudnił sobie zadanie. Przyjął bowiem wstępne założenie, że za wyrządzoną szkodę odpowiadają dwa podmioty: bezpośredni sprawca (na podstawie art. 415 k.c.) oraz przedsiębiorstwo tramwajowe (art. 435 k.c.). Odpowiedzialność tych podmiotów miałaby charakter solidarny (art. 441 k.c.).

W tym stanie rzeczy dodatkową komplikację miałyby stanowić przepis art. 120 k.p., który wyłącza odpowiedzialność pracownika za szkodę wyrządzoną osobie trzeciej przy wykonywaniu obowiązków pracowniczych. Autor zastanawia się nad znaczeniem przepisu art. 120 k.p. w interesującej nas sprawie. Wywody na ten temat są zbyt zawile i budzą liczne zastrzeżenia, ale sprawa jest właściwie bardzo prosta. Przepis art. 120 k.p. nie był

¹⁴ Por. także Z. B a n a s z c z y k, [w:] *Kodeks cywilny. Komentarz*, t. I, wyd. 2, Warszawa 1999, s. 803. Autor pisze, że elastyczna formuła art. 362 k.c. „pozwala sędziemu na pewną swobodę w zakresie kształtowania obowiązku odszkodowawczego”. Autor wymienia takie okoliczności, jak „stopień przyczynienia się rozpatrywany wyłącznie kauzalnie”, porównanie winy obu stron oraz ciężaru i roli naruszenia przez nich obowiązujących reguł postępowania, wreszcie motywów ich działania. Nasuwa się refleksja krytyczna, że oznacza to w praktyce dowolność sędziego.

w ogóle aktualny na tle interesującego nas stanu faktycznego, skoro nie chodziło wcale o odpowiedzialność pracownika wobec osoby trzeciej. Do właściwego rezultatu można było dojść drogą prostszego rozumowania. Poszkodowana wniosła powództwo przeciw przedsiębiorstwu tramwajowemu (i jego zakładowi ubezpieczeń). Stosunek zobowiązaniowy zachodził między tymi stronami. Zgodnie z przepisem art. 430 k.c. przedsiębiorstwo tramwajowe ponosiło odpowiedzialność za szkodę wyrządzoną przez pracownika (podwładnego) przy wykonywaniu powierzonej mu czynności. Osobista odpowiedzialność pracownika nie wchodziła w rachubę.

Pomińmy skomplikowane wywody glosatora, dotyczące wykładni przewidzianej w art. 435 k.c. przyczyny egzoneracyjnej. Sprawa nie była aktualna na tle konkretnego stanu faktycznego. Ostateczny wniosek nie wywołuje jednak żadnych zastrzeżeń. Fakt ponoszenia przez przedsiębiorstwo odpowiedzialności za sprawcę szkody powinien być uznany „za prawnie znaczący” także „w płaszczyźnie rozmiaru jego obowiązku odszkodowawczego”. Wobec istnienia po stronie pozwanego przedsiębiorstwa winy, proporcje wpływu zachowania się sprawcy i poszkodowanego powinny się kształtować inaczej, aniżeli to ustaliły sądy orzekające merytorycznie.

Glosator uważa, że motorniczemu można postawić zarzut „lekkomyślności albo co najmniej rażącego niedbalstwa”. Natomiast poszkodowana ponosiła winę „w stopniu znikomym”. Dlatego stanowisko Sądu Najwyższego, jakoby poszkodowana przyczyniła się do powstania szkody aż w 50% może być uznane za nieuzasadnione.

Sądę, że w dokonanej przez glosatora ocenie postępowania stron tkwi nieco przesady, ale nie ma to istotnego znaczenia. Podkreśliłem już, że zapatrywanie glosatora w sprawie obniżenia odszkodowania uważam za zasadniczo za słuszne. Inna rzecz, że do ostatecznego wniosku doszedł autor krętymi ścieżkami wykładni przepisów prawnych. Okazuje się, że mimo błędnej racji następstwo może być poprawne.

5. Z dotychczasowych wywodów wynika, że przepis art. 362 k.c. wejdzie w zastosowanie, jeżeli jest kilka przyczyn pozostających w adekwatnym związku przyczynowym, a jedną z nich było niezachowanie należytej ostrożności przez poszkodowanego w wypadku komunikacyjnym. Aby uprościć rozważania, zakładamy w nich, że poszkodowanym był pieszy lub inny uczestnik ruchu. Ale na tym prowizorycznym określeniu nie można

poprzestać. Bodaj najwięcej wątpliwości budzi ocena zachowania się poszkodowanego, któremu nie można przypisać winy z powodu wieku albo stanu psychicznego lub cielesnego. Kwestia ta stanowi prawdziwy probierz (*crux interpretationis*) dla każdego, kto zajmuje się problematyką przyznania się poszkodowanego.

Orzecznictwo na ten temat było początkowo chwiejne. Wątpliwości przecięła uchwała składu 7 sędziów SN z dnia 20 września 1975 r. (OSNCP 1976, poz. 151), której zasada prawna brzmi: „Zachowanie się małoletniego poszkodowanego, któremu z powodu wieku winy przypisać nie można (art. 426 k.c.), może stosownie do art. 362 k.c. uzasadniać zmniejszenie odszkodowania należnego od osoby odpowiedzialnej za szkodę na podstawie art. 436 k.c.”. Bogactwo problemów poruszonych w uzasadnieniu uchwały sprawia, że trzeba się ograniczyć do omówienia najważniejszych punktów.

Uprzedzając z góry wynik dociekań, chciałbym podkreślić, że sama zasada prawna nie wywołuje poważniejszych zastrzeżeń. Podobne rozstrzygnięcie będzie uzasadnione, jeżeli poszkodowanemu nie można przypisać winy ze względu na jego stan psychiczny lub fizyczny. Natomiast między poszczególnymi elementami uzasadnienia uchwały zachodzą pewne sprzeczności. Uwaga ta dotyczy przede wszystkim wywodów na temat związku przyczynowego, będącego wciąż niewralgicznym punktem odpowiedzialności cywilnej. Twierdzenie to wymaga dość długiego komentarza.

Na wstępie Sąd Najwyższy podkreśla, że pytanie prawne dotyczy ustalonego już stanu faktycznego, w którym osobą dochodzącą naprawienia szkody było trzyletnie dziecko. Oznacza to, że poza zasięgiem rozważań pozostaje ocena zachowania się małoletniego, któremu można przypisać winę¹⁵. Inna rzecz, że wywody Sądu Najwyższego stanowią w istocie próbę syntetycznej wykładni art. 362 k.c., przesądzającej wiele zagadnień nad wyraz kontrowersyjnych.

¹⁵ Por. też wyrok SN z dnia 1 marca 1985 r. (OSP/KA 1989, poz. 115 z aprobowaną glosą A. Szpunara). Teza ma następujące brzmienie: „Zachowanie małoletniego poniżej lat trzynastu wyrządzające mu szkodę może, stosowanie do art. 362 k.c., uzasadniać zmniejszenie odszkodowania od osoby odpowiedzialnej na zasadzie winy, gdy wina ta jest nieumyślna, a poszkodowany zdawał sobie sprawę z tego, że takie jego zachowanie jest niewłaściwe i może szkodę spowodować”.

W uchwale czytamy, że poza kręgiem omawianych zagadnień pozostaje kwestia, „czy i w jakich stanach faktycznych wina poszkodowanego mogłaby stanowić niezbędną przesłankę zmniejszenia odszkodowania”. Oznacza to, że Sąd Najwyższy zajął się wyłącznie odpowiedzialnością na zasadzie ryzyka. Dokonał szczegółowej analizy tej surowej odpowiedzialności. Dlatego uznał, że posiadacz pojazdu (art. 436 k.c.) nie powinien ponosić w całości skutków niezawinionego zachowania się poszkodowanego. Przy określaniu przyczynienia się należy stosować wobec poszkodowanego podobne wymagania, co względem osoby ponoszącej odpowiedzialność. Wina poszkodowanego nie stanowi koniecznej przesłanki zmniejszenia odszkodowania w omawianych obecnie sytuacjach. Można pominąć dalsze wywody uzasadnienia uchwały, w których Sąd Najwyższy starał się bliżej wyjaśnić zajęte w tej sprawie stanowisko.

Przyjęte w uchwale ujęcie czysto kauzalne zostało jednak istotnie złagodzone. Mianowicie Sąd Najwyższy stwierdził, że niezawinione zachowanie się poszkodowanego, którego normalnym następstwem jest szkoda, „musi być dotknięte jakąś obiektywną nieprawidłowością czy niezgodnością z powszechnie przyjętymi wzorami postępowania”. Jak z tego widać, Sąd Najwyższy przyjął tutaj umiarkowaną wersję ujęcia kauzalnego, bronionego przez kilku autorów¹⁶. Łatwo zauważyć, że w rzeczywistości zostały wprowadzone tutaj pozakauzalne kryteria oceny. Nietrudno wykazać, że optymistyczny pogląd Sądu Najwyższego nie znajduje odbicia w rzeczywistości. Ileż to razy normalnym następstwem prawidłowego działania jest poniesienie szkody! Krótko mówiąc, próba rozszerzenia pojęcia adekwatnego związku przyczynowego jest skazana na niepowodzenie.

Ilustracją tego stwierdzenia może być wyrok SN z dnia 25 listopada 1961 r. (OSP i KA 1962, poz. 254). W czasie jazdy samochodem ciężarowym powódka usiłowała zamknąć drzwi, które z winy kierowcy otwarły się w drodze. Została ona wyrzucona pędem powietrza i przejechana przez samochód. Wobec ustalenia tych okoliczności Sąd Najwyższy słusznie przyznał powódce pełne odszkodowanie. Podkreślił, że nie każde zachowanie się poszkodowanego może być poczytane za jego przyczynienie się do wypadku.

¹⁶ Por. zwłaszcza S. G a r l i c k i, *Odpowiedzialność cywilna za nieszczęśliwe wypadki*, Warszawa 1971, s. 399.