



**Rzecznik
Finansowy**

www.rf.gov.pl

dr hab. Mariusz Jerzy Golecki



Warszawa, 18.08.2020 r.

WUE.023.164.2020.JB
RF/105/2020

Pani
dr hab. Małgorzata Manowska
Pierwszy Prezes
Sądu Najwyższego
Pl. Krasieńskich 2/4/6
00 – 951 Warszawa 41

Działając na podstawie art. 83 § 2 ustawy z dnia 8 grudnia 2017 r. o Sądzie Najwyższym (Dz. U. z 2019 r., poz. 825 z późn. zm.) przesyłam w załączeniu wnioski o podjęcie przez Sąd Najwyższy uchwały mającej na celu rozstrzygnięcie istniejących w orzecznictwie rozbieżności w wykładni prawa odnoszącej się do zagadnienia zakresu odpowiedzialności ubezpieczyciela z umowy obowiązkowego ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej posiadaczy pojazdów mechanicznych za szkody wyrządzone przez ruch wielofunkcyjnych pojazdów mechanicznych.

RZECZNIK FINANSOWY

dr hab. Mariusz Jerzy Golecki

Załączniki:

- wniosek o podjęcie uchwały.

PAWEŁ WAWSZCZAK

RADCA PRAWNY
WA-13992

Rzecznik Finansowy
Al. Jerozolimskie 87
02 – 001 Warszawa

biuro@rf.gov.pl
www.rf.gov.pl
facebook.com/RzecznikFinansowy

Tel: 22 333 73 26
22 333 73 27
fax: 22 333 73 29





**Rzecznik
Finansowy**

www.rf.gov.pl

dr hab. Mariusz Jerzy Golecki

Warszawa, 18.08.2020r.

WUE.023.164.2020.JB
RF/105/2020

Sąd Najwyższy

Izba Cywilna

Pl. Krasińskich 2/4/6

00-951 Warszawa 41

WNIOSEK

Działając na podstawie art. 83 § 2 ustawy z dnia 8 grudnia 2017 r. o Sądzie Najwyższym (Dz. U. z 2019 r., poz. 825 z późn. zm.) wnoszę o podjęcie uchwały mającej na celu rozstrzygnięcie istniejących w orzecznictwie sądów rozbieżności w wykładni przepisów prawa będących podstawą ich orzekania, zawierającej odpowiedź na pytanie:

Czy w świetle art. 436 k.c. w związku z art. 34 ustawy o ubezpieczeniach obowiązkowych, Ubezpieczeniowym Funduszu Gwarancyjnym i Polskim Biurze Ubezpieczycieli Komunikacyjnych, odpowiedzialność zakładu ubezpieczeń wynikająca z umowy obowiązkowego ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej posiadaczy pojazdów mechanicznych obejmuje szkody wyrządzone przez wielofunkcyjny pojazd mechaniczny, niezależnie od sposobu wykorzystywania tego pojazdu w chwili wyrządzenia szkody ?

UZASADNIENIE

Podstawy prawne rozważań w niniejszej sprawie stanowią przepisy Kodeksu cywilnego regulujące odpowiedzialność posiadacza mechanicznego środka komunikacji (art. 436 § 1 k.c. w zw. z art. 435 § 1 k.c.) i odpowiedzialność ubezpieczyciela z umowy ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej takiego posiadacza (art. 822 k.c.) oraz przepisy ustawy z dnia 22 maja 2003 r. o ubezpieczeniach obowiązkowych, Ubezpieczeniowym Funduszu Gwarancyjnym i Polskim Biurze Ubezpieczycieli Komunikacyjnych (Dz. U. z 2019 r., poz. 2214; dalej jako u.u.o.), które określają zakres odpowiedzialności zakładu ubezpieczeń z umowy obowiązkowego ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej posiadaczy pojazdów mechanicznych (art. 34 u.u.o.). Ustalone okoliczności zdarzenia, z uwzględnieniem jego związku z ruchem pojazdu mechanicznego oraz osób odpowiedzialnych za jego zaistnienie, podlegają subsumpcji do przepisów regulujących odpowiedzialność tych osób oraz ubezpieczyciela.

Zgodnie z art. 822 § 1 k.c. przez umowę ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej ubezpieczyciel zobowiązuje się do zapłacenia określonego w umowie odszkodowania za szkody wyrządzone osobom trzecim, wobec których odpowiedzialność za szkodę ponosi ubezpieczający albo ubezpieczony. Stosownie do art. 9 ustawy u.u.o. umowa ubezpieczenia obowiązkowego odpowiedzialności cywilnej obejmuje odpowiedzialność cywilną podmiotu objętego obowiązkiem ubezpieczenia za szkody wyrządzone czynem niedozwolonym oraz wynikłe z niewykonania lub nienależytego wykonania zobowiązania, o ile nie sprzeciwia się to ustawie lub właściwości (naturze) danego rodzaju stosunków. Z umowy obowiązkowego ubezpieczenia OC posiadaczy pojazdów mechanicznych przysługuje odszkodowanie, jeżeli posiadacz lub kierujący pojazdem mechanicznym są obowiązani 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 (art. 34 ust. 1 u.u.o.). Zgodnie z art. 36 ust. 1 tejże ustawy odszkodowanie ustala się i wypłaca w granicach odpowiedzialności cywilnej posiadacza lub kierującego pojazdem mechanicznym, najwyżej jednak do ustalonej w umowie ubezpieczenia sumy gwarancyjnej. Do rozstrzygnięcia o odpowiedzialności ubezpieczyciela i o odszkodowaniu ubezpieczeniowym w umowie obowiązkowego ubezpieczenia OC posiadaczy pojazdów mechanicznych konieczne jest sięgnięcie do ogólnych reguł kodeksu cywilnego, które odnoszą się do podstawy odpowiedzialności cywilnej posiadacza pojazdu (art. 436 k.c.) i zakresu odszkodowania, w szczególności przepisu art. 361 k.c.

Odpowiedzialność posiadacza pojazdu mechanicznego określona w art. 436 § 1 k.c. w związku z art. 435 § k.c. obejmuje szkody związane z jego ruchem. Podstawowe znaczenie dla

odpowiedzialności, opartej na podstawie art. 436 § 1 k.c., ma ustalenie, że szkoda pozostaje w adekwatnym związku przyczynowym z ruchem mechanicznego środka komunikacji.

Pojęcie „ruchu pojazdu” nie zostało normatywnie zdefiniowane w systemie prawa polskiego, w szczególności w kodeksie cywilnym. W orzecznictwie i doktrynie wskazuje się, że pojęcie to w aspekcie prawnym jest niejednolite. Wyróżnić bowiem należy pojęcie ruchu w rozumieniu przepisów ustawy - Prawo o ruchu drogowym, pojęcie ruchu w Kodeksie cywilnym na potrzeby odpowiedzialności cywilnej za szkodę wyrządzoną przez mechaniczny środek komunikacji wprawiany w ruch za pomocą sił przyrody oraz pojęcie ruchu pojazdu mechanicznego skonstruowane u.u.o. W przywołanych aktach prawnych nie są to pojęcia tożsame. Na gruncie ustawy - Prawo o ruchu drogowym, pojmowanie ruchu oparte jest na kryteriach formalnych. W art. 436 § 1 k.c. określenie ruchu determinuje przesłanka wzmożonego niebezpieczeństwa, jakie związane jest z posługiwaniem się pojazdem wprawionym w ruch za pomocą sił przyrody, zaś w u.u.o. zdefiniowano ruch pojazdu mechanicznego najszerszej, mając na względzie zapewnienie szerokiej ochrony ubezpieczającego i poszkodowanych.

Z analizy orzecznictwa sądów powszechnych oraz postępowań prowadzonych przez Rzecznika Finansowego wynika, że występują daleko idące rozbieżności w sądowej wykładni prawa odnoszącej się do pojęcia „ruch pojazdu” (tak mechanicznego środka komunikacji poruszanego za pomocą sił przyrody w rozumieniu art. 436 § 1 k.c., jak i pojazdu mechanicznego w rozumieniu art. 34 u.u.o., w szczególności ust. 2 tegoż przepisu). Przy wykładni pojęcia „ruch pojazdu” w szczególności pojawiają się wątpliwości interpretacyjne w sytuacji, w której dany pojazd stoi, a główną funkcją pojazdu w danym momencie jest wykorzystanie go w innym celu, niż tylko jako środek transportu, np. pełnienie funkcji transportowo-roboczej albo tylko roboczej (praca koparki, spychacza albo betoniarki, itp.), ale zgodnie z przeznaczeniem, dla którego pojazd został wytworzony.

W przypadku pełnienia funkcji innej niż transportowa czy czysto komunikacyjnej, praca silnika pojazdu w określonym momencie służy zazwyczaj umożliwieniu pracy zamontowanego w pojeździe specjalistycznego urządzenia, np. ruch ramienia koparki, ruch podnośnika dźwigu, albo urządzenia czasowo połączonego z pojazdem, a sam pojazd zwykle pozostaje w bezruchu. Problemem jest ustalenie, czy powstała szkoda wyłącznie w wyniku zamontowanego urządzenia, pełniącego w danym okresie funkcję odmienną, niż transportowa lub komunikacyjna, pozwala na przyjęcie, że pojazd w chwili wyrządzenia szkody znajdował się w ruchu. Jak niejednokrotnie podkreśla się w orzecznictwie, czym innym jest ruch maszyny służący celom prawidłowego prowadzenia określonych prac (robót), czym innym zaś ruch pojazdu służący celom transportowym czy szerzej komunikacyjnym. Pojawia się zatem wątpliwość, czy do przyjęcia odpowiedzialności konieczne jest, aby pojazd wykonywał funkcję związaną z komunikacją w czasie zdarzenia, czy też

wystarczy, że pojazd co do zasady jest przeznaczony m.in. do transportu, zgodnie z treścią art. 436 § 1 k.c.

Z obserwacji Rzecznika Finansowego wynika, że powstające w tym zakresie rozbieżności w linii orzeczniczej, niejednokrotnie doprowadzają do przenoszenia całej odpowiedzialności za skutki wypadku na osoby trzecie, będące wyłącznie ofiarami wypadków spowodowanych ruchem takich wielofunkcyjnych pojazdów lub istotnie wydłużają proces kompensacji szkody poprzez ustalenie podmiotu odpowiedzialnego za jej naprawienie, co wiąże się także ze znacznym nakładem środków finansowych na profesjonalną pomoc prawną.

W doktrynie i orzecznictwie wątpliwości budzi również kwestia, czy dla właściwego rozumienia pojęcia ruchu z art. 436 k.c. konieczne jest poszukiwanie określenia tego pojęcia w innych aktach prawnych, w tym regulujących problematykę ruchu drogowego czy też w u.u.o. W tym zakresie orzecznictwo jest niejednolite.

W ocenie Rzecznika Finansowego w przypadku odpowiedzialności ubezpieczyciela z umowy obowiązkowego ubezpieczenia OC posiadaczy pojazdów mechanicznych dla określenia odpowiedzialności ubezpieczyciela na podstawie art. 34 u.u.o. w związku art. 436 k.c. istotna jest regulacja ust. 2 w art. 34 u.u.o., która w aktualnym brzmieniu wskazuje, że za szkodę powstałą w związku z ruchem pojazdów mechanicznych uważa się również szkodę powstałą podczas i w związku z:

- 1) wsiadaniem do pojazdu mechanicznego lub wysiadaniem z niego;
- 2) bezpośrednim załadowywaniem lub rozładowywaniem pojazdu mechanicznego;
- 3) zatrzymaniem lub postojem pojazdu mechanicznego.

Wskazany przepis nie tyle definiuje pojęcie ruchu, co rozszerza zastosowanie art. 436 k.c. wskazując, iż określone zdarzenia, jako ściśle związane z ruchem pojazdu, także będą rodziły odpowiedzialność uregulowaną w tym przepisie (*podobnie Sąd Okręgowy w Białymostku – Białej w wyroku z dnia 4 lutego 2014 r., II Ca 767/13*). Niemniej, jak podkreśla się w judykaturze, w każdej z rozpoznawanych spraw w sposób indywidualny należy ustalić w oparciu o jakie przepisy będzie definiowane pojęcie „ruch pojazdu”. Norma z art. 34 ust. 2 u.u.o. nie uzależnia odpowiedzialności ubezpieczyciela od dominaty funkcji wykonywanej przez wielofunkcyjny pojazd mechaniczny, podlegający obowiązkowemu ubezpieczeniu, w chwili wyrządzenia szkody.

Pojawiające się w judykaturze problemy z właściwym zdefiniowaniem pojęcia „ruch pojazdu” uwidocznione zostały także w pracach ustawodawcy. Kodeksowa odpowiedzialność za szkodę spowodowaną ruchem pojazdu mechanicznego uległa z biegiem czasu istotnemu poszerzeniu zarówno na skutek wykładni pojęcia „ruch pojazdów” przyjętej w orzecznictwie sądowym i utrwalonej w praktyce sądowej, jak i działalności ustawodawczej w obszarze przepisów ubezpieczeniowych. Potrzebę zmian legislacyjnych wskazywano m.in. w orzecznictwie Sądu

Najwyższego (vide: uzasadnienie wyroku SN z dnia 11 kwietnia 2003 r., III CKN 1522/00, „ (...) Z istoty rzeczy katalog (...) sytuacji uznawanych za objęte pojęciem ruchu pojazdu nie może być traktowany jako wyczerpujący. Powszechność dostępu do środków komunikacyjnych wprawianych w ruch za pomocą sił przyrody, zdominowanie przemieszczania osób i rzeczy przy użyciu tych środków, sposób ich zabezpieczenia i przechowywania - nie wyłączając garażowania - mogą stanowić samoistne przyczyny szkód zarówno na osobie, jak i na mieniu. Zmusza to do poszukiwania nowych rozwiązań legislacyjnych i prób ich uogólnienia celem wyeliminowania zbędnej kazuistyki. Wyrazem dążenia w tym kierunku są przepisy z zakresu obowiązkowego ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej...”) Na skutek powyższego ustawodawca zmodyfikował regulację zawartą w art. 34 ust. 2 u.u.o. poprzez rozszerzenie pojęcia postoju pojazdu, które w obecnym brzmieniu należałoby literalnie interpretować tak, że każdy postój pojazdu bez względu na czas jego trwania jak i to czy miał miejsce na trasie jazdy, czy też po osiągnięciu przez pojazd miejsca przeznaczenia, jest przez ustawodawcę traktowany na potrzeby odpowiedzialności zakładu ubezpieczeń z tytułu obowiązkowego ubezpieczenia OC posiadaczy pojazdów jako ruch pojazdu.

Mając na uwadze powyższe wskazać należy, że do Rzecznika Finansowego w oparciu o art. 17 ust. 1 i 2 ustawy o rozpatrywaniu reklamacji przez podmioty rynku finansowego i o Rzeczniku Finansowym wpływają wnioski klientów, w których wskazywane są pojawiające się w orzecznictwie i w stanowiskach ubezpieczycieli rozbieżności w interpretacji pojęcia „ruch pojazdu” w oparciu o art. 436 k.c. w zw. z art. 34 u.u.o, w szczególności ust. 2 pkt 1 – 3 tego przepisu.

Rozbieżności w pojęciu ruchu pojazdów w świetle art. 436 k.c. w zw. z art. 34 ustawy o ubezpieczeniach obowiązkowych, UFG i PBUK

W celu wykazania wymaganej przez art. 83 § 1 ustawy o Sądzie Najwyższym przesłanki rozbieżności w wykładni prawa ujawnionej w orzecznictwie sądów, poniżej zostaną odrębnie przedstawione orzeczenia, w których zaprezentowano odmienną wykładnię norm prawnych zawierających pojęcie „ruch pojazdu” przy ustalaniu odpowiedzialności cywilnej posiadacza wielofunkcyjnego pojazdu mechanicznego i jego ubezpieczyciela z umowy obowiązkowego ubezpieczenia OC posiadaczy pojazdów mechanicznych.

Pogląd pozytywny

Na wstępie należy podkreślić, że problematyka pojęcia „ruch pojazdu” dla potrzeb wykładni przepisów prawa wspólnotowego poddawana była analizie przez Trybunał Sprawiedliwości Unii Europejskiej. Aktualnie podstawę regulacji unijnej w obszarze umowy obowiązkowego

ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej posiadaczy pojazdów mechanicznych stanowi dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 2009/103 WE z dnia 16 września 2009 r. w sprawie ubezpieczenia od odpowiedzialności cywilnej za szkody powstałe w związku z ruchem pojazdów mechanicznych i egzekwowania obowiązku ubezpieczenia od takiej odpowiedzialności (Dz. U. WE L 263/11). Przepisy zawarte w przywołanej dyrektywie dotyczące obowiązkowego ubezpieczenia nie odsyłają do prawa państw członkowskich w odniesieniu do używanych w nich pojęć, co oznacza, że pojęcie „ruch pojazdów”, o którym mowa art. 3 akapit pierwszy i nast., stanowi autonomiczne pojęcie prawa Unii, podlegające jednolitej wykładni państw członkowskich.

Zgodnie z utrwalonym stanowiskiem Trybunału Sprawiedliwości Unii Europejskiej, zarówno względy jednolitego stosowania prawa Unii, jak i zasady równości wskazują na to, że treści przepisu prawa Unii, który nie zawiera wyraźnego odesłania do prawa państw członkowskich dla określenia jego znaczenia i zakresu, należy nadać w całej Unii autonomiczną i jednolitą wykładnię, którą ustala się uwzględniając kontekst przepisu i cel uregulowania (por. wyrok TSUE z dnia 16 czerwca 2011 r., Omejc, C-536/09, EU:C 2011, 398). Podkreślić również należy, że TSUE w swoich wyrokach podejmuje dialog z sądami krajowymi, przedstawiając im (nie zawsze jasną) interpretację przepisów europejskich oraz wytyczne dotyczące wykładni przepisów krajowych.

Poniżej zaprezentowany zostanie, jeden z kluczowych dla omawianej materii, wyrok Trybunału Sprawiedliwości odnoszący się do problematyki pojęcia „ruch pojazdu”.

Wyrok TSUE z dnia 4 września 2014 r. (C-162/13)

Trybunał w przywołanym wyroku dostrzegł, że wprawdzie część wersji językowych dyrektyw komunikacyjnych posługuje się pojęciem „ruch pojazdu”, większość jednak mówi o jego „użytkowaniu”. Zaznaczył jednocześnie, że sformułowania te należy rozumieć w świetle celów realizowanych przez dyrektywy, którymi są liberalizacja zasad przepływu osób i towarów, jak również ochrona ofiar wypadków spowodowanych przez pojazdy mechaniczne, gwarantująca ofiarom podobne traktowanie bez względu na to, w którym z państw członkowskich nastąpił wypadek.

W ocenie Trybunału nie można uznać, że prawodawca unijny zamierzał wyłączyć spod ochrony osoby poszkodowane w wyniku wypadków spowodowanych przez pojazdy użytkowane poza kontekstem ruchu drogowego. Dlatego też odpowiedzialność ubezpieczyciela w ramach obowiązkowego ubezpieczenia OC posiadaczy pojazdów mechanicznych odnosi się do każdego użytkownika pojazdu, które jest zgodne z jego normalną funkcją. Nie powinno zatem budzić wątpliwości, że obowiązkowe ubezpieczenie OC obejmuje szkody powstałe zarówno w ruchu drogowym, jak i poza nim, o ile pojazd był użytkowany zgodnie z jego normalną funkcją.

(„Odpowiedzialność ubezpieczeniowa za szkody wyrządzone w związku z ruchem pojazdów wolnobieżnych i specjalnych” – część 2, Monitor Ubezpieczeniowy nr 65 czerwiec 2016).

Z treści wyroku wynika, że obowiązkowym ubezpieczeniem odpowiedzialności cywilnej za szkody powstałe w związku z ruchem pojazdów powinien być objęty każdy wypadek spowodowany podczas użytkowania pojazdu zgodnie z jego normalną funkcją.

Stan faktyczny w omawianej sprawie, kształtował się w następujący sposób. W sierpniu 2007 r., w czasie zbierania siana w belach w pomieszczeniu gospodarczym, traktor ciągnący przyczepę, poruszając się na wstecznym biegu w podwórzu gospodarstwa rolnego w celu umieszczenia przyczepy w tym pomieszczeniu, uderzył w drabinę, na której znajdował się D. V., powodując jego upadek. D. V. wniósł pozew przeciwko Z. T., towarzystwu ubezpieczeniowemu, z którym właściciel traktora zawarł umowę obowiązkowego ubezpieczenia, o zapłatę kwoty 15 944,10 EUR tytułem odszkodowania za szkodę niemajątkową, powiększonej o odsetki za zwłokę. Żądanie to zostało oddalone na tej podstawie, że ubezpieczeniem wynikającym z obowiązkowej polisy z tytułu użytkowania pojazdów mechanicznych objęte są szkody spowodowane wykorzystaniem traktora jako środka transportu, a nie szkody wynikające z wykorzystania traktora jako maszyny roboczej lub maszyny ciągnikowej.

TSUE w swoim orzeczeniu, powołując się na artykuł 3 ust. 1 dyrektywy Rady 72/166/EWG z dnia 24 kwietnia 1972 r. w sprawie zbliżenia ustawodawstw państw członkowskich odnoszących się do ubezpieczenia od odpowiedzialności cywilnej za szkody powstałe w związku z ruchem pojazdów mechanicznych i egzekwowania obowiązku ubezpieczenia od takiej odpowiedzialności, wskazał, że zawarte w nim pojęcie „ruch pojazdów” należy interpretować w ten sposób, że obejmuje każde użytkowanie pojazdu, które jest zgodne z jego normalną funkcją. Tak zinterpretowane pojęcie mogłoby zatem obejmować manewr traktora na podwórzu gospodarstwa rolnego w celu wprowadzenia przyczepy, w którą ów traktor jest wyposażony, jak w postępowaniu głównym, do pomieszczenia gospodarczego, czego zbadanie należy do sądu odsyłającego.

Wyrok Sądu Najwyższego z dnia 19 grudnia 2013 r. (II CSK 157/13)

Niniejszym wyrokiem Sąd Najwyższy uchylił wyrok Sądu Apelacyjnego w Szczecinie z dnia 22 sierpnia 2012 r. (I ACa 693/11), który omówiony zostanie w dalszej części uzasadnienia wniosku (orzeczenia prezentujące pogląd negatywny). Dla wyjaśnienia wskazać tu należy, że Sąd Apelacyjny podzielił stanowisko ubezpieczyciela o braku jego odpowiedzialności na podstawie umowy ubezpieczenia. Uznał, że odpowiedzialność ubezpieczyciela istnieje tylko wówczas, gdy szkoda pozostaje w związku z ruchem mechanicznego środka komunikacji. Funkcja komunikacyjna samochodu, o który chodziło, zakończyła się tymczasem z chwilą jego przyjazdu na plac budowy.

Szkoda została wyrządzona nie przez ruch samochodu, ale była następstwem nieprawidłowego funkcjonowania specjalistycznego sprzętu w postaci pompy do betonu i wysięgnika zamontowanych na pojeździe.

Sąd Najwyższy uchylił zaskarżony wyrok w części oddalającej powództwo skierowane przeciwko ubezpieczycielowi, a wobec pozwanego oddalił skargę kasacyjną. Z uzasadnienia wyroku Sądu Najwyższego wynika, że praca silnika zawsze przesądza o tym, że samochód znajduje się w ruchu, bez względu na to czy samochód jedzie czy stoi. Praca silnika jest jednoznaczna z ruchem samochodu. W okolicznościach niniejszej sprawy nie miały znaczenia rozważania Sądu II instancji dotyczące zakończenia jazdy, osiągnięcia miejsca przeznaczenia, skoro na skutek pracy silnika samochód pozostawał w ruchu, a szkoda wynikła z działania silnika w stojącym samochodzie, a więc z ruchu pojazdu. Ukształtowanie w takiej sytuacji odpowiedzialności na podstawie art. 436 k.c. jest następstwem stwierdzenia, że źródło niebezpieczeństwa tkwi w samym pojeździe (w związku z tym, że jest on wprawiany w ruch za pomocą sił przyrody), a nie w zamontowanych z nim razem innych urządzeniach. Zagrożenie stwarzał tu ruch pojazdu silnikowego, a nie urządzenia złączonego z tym pojazdem. Sąd Najwyższy podkreślił, że tego rodzaju ocena prawna odpowiada ugruntowanemu stanowisku w orzecznictwie SN. (por. wyroki SN: z dnia 13 czerwca 2002 r., V CKN 1051/00, z dnia 10 marca 2004 r., IV CSK 116/03, z dnia 21 maja 2009 r., V CSK 444/08 – nie publ.)

Wyrok Sądu Najwyższego z 21 maja 2009 r. (V CSK 444/08)

W stanie faktycznym, będącym przedmiotem rozstrzygnięcia, uszkodzony był ładowniczek w firmie zajmującej się wywozem nieczystości stałych. W momencie, w którym nastąpiło zablokowanie kontenera podczas wysypywania śmieci do „śmieciarki”, powód wszedł na górę pojazdu i gdy starał się odblokować kontener łomem nastąpił skok automatu zwrotnego. Powód stracił równowagę i spadł na beton. Sądy I i II instancji nie uwzględniły roszczenia powoda o zapłatę odszkodowania i zadośćuczynienia. Motywując swoje stanowisko sądy w toku instancji, w szczególności wskazały, że szeroka koncepcja ruchu i nawet dalej idącego orzecznictwa Sądu Najwyższego, nie oznacza, że każda szkoda „związana z pojazdem mechanicznym” podlega naprawieniu w ramach ubezpieczenia odpowiedzialności posiadaczy pojazdów mechanicznych. Sądy podkreśliły przy tym, że jeżeli na pojeździe zamontowano specjalistyczne urządzenie (dźwig, podnośnik, wysięgnik) i szkoda powstaje wyłącznie w wyniku działania tego urządzenia, to nawet wtedy, gdy jest ono zasilane tym samym silnikiem, nie jest to szkoda spowodowana przez ruch pojazdu mechanicznego.

Od wyroku Sądu II instancji powód wniósł skargę kasacyjną, którą Sąd Najwyższy uwzględnił (uchylił zaskarżony wyrok i przekazał sprawę do ponownego rozpoznania).

W uzasadnieniu wyroku Sąd Najwyższy wskazał, że za szkodę związaną z ruchem pojazdu należy przyjąć również szkodę powstałą bezpośrednio przy jego załadunku i rozładunku. Skoro w chwili zdarzenia „śmieciarka” była w trasie, gdyż zbierała odpady z miejsc wyznaczonych, miała włączony silnik i szkoda powstała w czasie załadunku odpadów, to był to wypadek komunikacyjny.

Sąd Najwyższy w uzasadnieniu wyroku zwrócił uwagę na niesłuszne przyjęcie przez sądy I i II instancji, że szkoda powstała wyłącznie w wyniku działania specjalistycznego urządzenia zamontowanego na pojeździe. Zdaniem Sądu wystąpił tutaj związek przyczynowy wieloczynnikowy, w którym między poszczególnymi ogniwami zachodziła zależność przyczynowa adekwatna - gdyby nie włączony silnik pojazdu, którego moc w tym czasie służyła do załadunku odpadów na trasie pojazdu, to do wypadku nie doszłoby. Podnośnik służący do załadunku stanowił część samochodu działającą tylko przy włączonym silniku, a cel jazdy nie został osiągnięty, gdyż pojazd zatrzymał się na kolejnym punkcie składowania odpadów po to, aby je załadować.

Wyrok Sądu Najwyższego z dnia 20 kwietnia 2018 r. (II CSK 404/17)

W sprawie, będącej przedmiotem rozstrzygnięcia skargą kasacyjną, stan faktyczny związany był z zatruciem tlenkiem węgla kierowcy w kabinie samochodu (ciągnika siodłowego).

Sądy I i II instancji wskazały, że do rozpoczęcia ruchu pojazdu mechanicznego dochodzi z momentem uruchomienia silnika z tym, że nie wyłącza pojazdu z ruchu jego unieruchomienie na trasie przejazdu, np. wskutek awarii. Powstała szkoda powinna pozostawać w związku z tak rozumianym ruchem pojazdu, a źródło niebezpieczeństwa tkwić w samym pojeździe. Sądy w toku instancji uznały za istotną okoliczność, która wyłączała odpowiedzialność ubezpieczyciela, że nieprawidłowo działające urządzenie grzewcze w samochodzie nie stanowiło części składowej i fabrycznego wyposażenia tego pojazdu. W motywach rozstrzygnięcia sądy podkreślały, że wprawdzie szkoda może powstać także w związku z postojem (art. 34 ust. 2 pkt 3 u.u.o.), ale musiałby on mieć funkcjonalny związek z ruchem, o którym świadczyłby włączony silnik, zatrzymanie się w miejscu nie przeznaczonym na postój stwarzające stan zagrożenia.

Skargę kasacyjną od orzeczenia sądu drugiej instancji wniosła powódka (żona zmarłego kierowcy). Sąd Najwyższy uwzględniając skargę kasacyjną wskazał, że konsekwencją nieprawidłowej wykładni art. 34 ust. 2 pkt 3 w zw. z art. 34 ust. 1 u.u.o. w zw. z art. 436 § 1 w zw. z art. 435 § 1 k.c. i błędnego rozumienia zdarzenia, z którym wskazane ustawy łączą odpowiedzialność ubezpieczyciela, było nieprawidłowe zastosowanie przez orzekające wcześniej sądy wskazanych przepisów oraz odmowa zastosowania art. 34 ust. 2 pkt 3 u.u.o. i art. 361 § 1 k.c. Odpowiedzialność na zasadzie ryzyka istnieje niezależnie od winy i oderwana jest od bezprawności. Nie zwalnia od niej nieszczęśliwy splot okoliczności, nieujawnienie wad tkwiących w rzeczy nabytej od osoby trzeciej.

Dla wykazania odpowiedzialności zakładu ubezpieczeń i odpowiednio posiadacza wystarczające będzie potwierdzenie związku kauzalnego pomiędzy postojem, uruchomieniem niesprawnego systemu ogrzewania w nienależycie zabezpieczonej (nieszczelnej) kabinie pojazdu przez kierowcę podczas oczekiwania na załadunek towaru a zatruciem, skutkującym jego zgonem. Nie ma podstaw do łączenia przyczyny sprawczej zaistniałej podczas postoju z przeznaczeniem pojazdu (ruchem jako przemieszczaniem się), posługiwaniem się instalacją grzewczą niebędącą elementem wyposażenia fabrycznego, związaną wprawdzie ze zwykłym użytkowaniem pojazdu, ale uruchamianą po wyłączeniu silnika, wadami pojazdu jako takimi. Chybiony, jako nie znajdujący oparcia w treści normatywnej wskazanych przepisów, był pogląd Sądu drugiej instancji, że postój musi mieć funkcjonalny związek z ruchem pojazdu mechanicznego, który zachodzi, gdy ma on włączony silnik lub zatrzymał się na postój w miejscu do tego nie przeznaczonym, stwarzając tym samym zagrożenie dla innych poruszających się po niej osób czy pojazdów.

Wyrok Sądu Apelacyjnego w Białymstoku z dnia 22 listopada 2012 r. (I ACa 615/12)

W sprawie, będącej przedmiotem rozstrzygnięcia przywołanym wyrokiem, doszło do szkody w związku z ruchem pojazdu pełniącego funkcję mieszaną (roboczo-transportową). Z uzasadnienia wyroku wynika, że w trakcie prac budowlanych nastąpiło samoistne pęknięcie kolanka w pompie do betonu, która była zainstalowana w samochodzie marki M, w następstwie czego została zalana betonem część budynku. W czasie pracy pompy pojazd wsparty był na podporach, a pompa napędzana była silnikiem samochodu.

Zdaniem Sądu I instancji pojazd powoda, choć miał włączony silnik, to nie znajdował się w ruchu. Wskazywało na to zawieszenie go na podporach w czasie pracy pompy, a tym samym Sąd uznał że odpowiedzialność za przedmiotową szkodę ponosi Ubezpieczyciel u którego Powód miał wykupione ubezpieczenie od odpowiedzialności cywilnej związanej z prowadzeniem przedsiębiorstwa, a nie drugi z pozwanych tj. Ubezpieczycieli, gdzie Powód miał wykupione ubezpieczenie odpowiedzialności cywilnej posiadacza pojazdów mechanicznych.

Od powyższego wyroku pozwany wywiódł apelację. Sąd Apelacyjny uwzględnił apelację w całości, a w uzasadnieniu wyroku przedstawił ocenę prawną pojęcia ruchu pojazdu mechanicznego, że to nie tylko przemieszczanie się pojazdu w przestrzeni, ale również jego pozostawanie w spoczynku, jeżeli kierujący pojazdem znajduje się w nim, a silnik pracuje na biegu jałowym. Jedynie opuszczenie pojazdu przez kierowcę i pasażerów oraz wyłączenie silnika skutkują przerwaniem ruchu pojazdu mechanicznego i pod warunkiem, iż dzieje się tak z zamiarem dłuższego parkowania samochodu. Zawieszenie pojazdu na podporach nie przerywa związku przyczynowego pomiędzy ruchem pojazdu a szkodą. Źródłem napędu pojazdu oraz zasilania zamontowanych na nim urządzeń

jest silnik spalinowy. „Gruszka” jest zespolona z samochodem jako jego część składowa, a część składowa rzeczy dzieli swoje losy prawne z rzeczą główną. Zakres ubezpieczenia OC posiadaczy pojazdów mechanicznych obejmuje całą maszynę, a nie tylko mobilny nośnik, na którym zamontowane są specjalistyczne urządzenia.

Wyrok Sądu Apelacyjnego we Wrocławiu z dnia 7 lutego 2012 r. (I ACa 1382/11)

Do podobnych wniosków doszły sądy orzekające w przedmiotowej sprawie. Uznały bowiem, że ciągnik z zespoloną z nim maszyną należy potraktować jako jeden mechaniczny środek komunikacji, wprowadzany w ruch za pomocą sił przyrody. Jak zostało podkreślone zgodnie z ugruntowanym stanowiskiem doktryny i judykatury ciągnik rolniczy należy uznać za środek komunikacji, niezależnie od tego czy służy do transportu, czy do przemieszczania maszyny rolniczej. Za środek komunikacji należy uznać również ciągnik rolniczy i zespoloną z nim maszynę. Sądy I i II instancji zauważyły, że ciągnik ze swej istoty jest przeznaczony do napędzania różnego rodzaju maszyn, z kolei urządzenie do prasowania słomy, z którego udziałem doszło do uszczerbku na zdrowiu powoda, nie posiada własnego napędu i jest wprowadzane w ruch za pomocą silnika ciągnika. Urządzenie to w czasie wypadku powoda było podłączone do ciągnika, który umożliwiał przemieszczanie się maszyny oraz swym silnikiem uruchamiał funkcję prasowania słomy. W ocenie Sądu Apelacyjnego, gdyby prasa nie została wprowadzona w ruch, to nie doszłoby do wypadku. W związku z czym szkoda u powoda została wyrządzona bezpośrednio ruchem prasy, a pośrednio ruchem samego ciągnika (pracą jego silnika), który uruchomił prasę.

Wyrok Sądu Apelacyjnego w Poznaniu z 18 października 2012 r. (I ACa 750/12)

W niniejszej sprawie doszło do szkody w związku z ruchem koparki, która pracując podjeżdżała pod załadowany wagon kolejowy, łyżką nabierała kruszywo, a następnie podjeżdżała pod podstawiony samochód ciężarowy i je wysypywała. W trakcie tej pracy naczynie robocze koparki przygniotło pracownika do ściany wagonu, na skutek czego poniósł on śmierć.

Sąd Okręgowy, orzekający w I instancji, przyjął, iż odpowiedzialność pozwanego ubezpieczyciela wynika z art. 435 § 1 k.c. oraz art. 822 § 1 k.c. Zdaniem Sądu I instancji nie ulegało wątpliwości, że w niniejszej sprawie szkoda nastąpiła podczas ruchu pojazdu, który był wykorzystywany zgodnie z przeznaczeniem. Apelację od wyroku wniósł pozwany ubezpieczyciel.

Sąd Apelacyjny na wstępie wskazał, że przyjęcie przez Sąd I instancji, jako reżimu odpowiedzialności art. 435 § 1 k.c. było błędne, podkreślając że koparka w niniejszej sprawie była mechanicznym środkiem komunikacji. Poruszała się na kołach, a więc miała możliwość przemieszczania się z jednego miejsca do drugiego za pomocą silnika, który uruchamiał również

kielich koparki. Sąd ten stwierdził także, że nie sposób przyjąć, iż w czasie zdarzenia koparka nie była wykorzystywana w celach komunikacyjnych, służyła bowiem przemieszczaniu towaru (kruszywa). Gdyby koparka nie była mechanicznym środkiem komunikacji, to nie podlegałaby obowiązkowemu ubezpieczeniu. Ze swej istoty służy ona celom komunikacyjnym. Bez znaczenia była zaś okoliczność, że w chwili wypadku nie służyła komunikacji. Postój pojazdu, jego garażowanie, rozładowywanie czy też załadowywanie towaru nie pozbawia bowiem pojazdu określonego celu bądź cech, dla których został stworzony. Przepis art. 436 k.c. mówi o ruchu mechanicznego środka komunikacji, a nie o ruchu w czasie komunikacji, a więc pojazd co do zasady musi być przeznaczony do komunikacji, a nie wykonywać funkcje związane z komunikacją w czasie zdarzenia będącego podstawą odpowiedzialności odszkodowawczej.

Wyrok Sądu Apelacyjnego w Warszawie z dnia 26 czerwca 2019 r. (I ACa 227/18)

W przedmiotowej sprawie powód pomagał kierowcy przy czyszczeniu pompo-gruszki, gdyż uległa awarii i trzeba było usunąć beton zalegający w rurach służących do jego przesyłu. W trakcie wykonywania powyższych czynności powód został uderzony w plecy jedną z odpinanych rur.

Sąd Apelacyjny uznał, iż do zdarzenia, w wyniku którego powód doznał uszczerbku na zdrowiu, doszło w związku z rozładunkiem, a więc ruchem pojazdu, wobec czego zakład ubezpieczeń ponosi względem powoda odpowiedzialność na podstawie art. 34 ust. 2 u.u.o. Sąd Apelacyjny po rozpoznaniu apelacji uchylił wyrok i przekazał sprawę do ponownego rozpoznania.

Sąd Okręgowy po ponowny rozpoznaniu sprawy, będąc związany oceną prawną Sądu II instancji, ustalił i ocenił, że pojazd na skutek którego doszło do wypadku znajdował się w ruchu. Ze stanowiskiem tym w dalszym ciągu nie zgadzał się pozwany, argumentując to w ten sposób, że przedmiotowy pojazd nie znajdował się w ruchu i nie był używany jako środek transportu.

Sąd Apelacyjny, po rozpoznaniu kolejnej apelacji w sprawie, nie podzielił stanowiska skarżącego, wskazując, że szkoda powstała podczas i w związku z bezpośrednim załadowywaniem lub rozładowywaniem pompo-gruszki, a to pozwalało na przypisanie odpowiedzialności za zdarzenie pozwanemu ubezpieczycielowi na podstawie art. 34 ust. 2 u.u.o. Zgodnie z tym przepisem za szkodę powstałą w związku z ruchem pojazdu mechanicznego uważa się również szkodę powstałą podczas i w związku z bezpośrednim załadowywaniem lub rozładowywaniem pojazdu mechanicznego. Norma ta w powiązaniu z przepisami art. 436 k.c. i art. 822 k.c., stanowi podstawę odpowiedzialności zakładu ubezpieczeń za szkodę wyrządzoną powodowi podczas rozładunku ubezpieczonego pojazdu mechanicznego.

Wyrok Sądu Okręgowego w Poznaniu z dnia 16 kwietnia 2019 r. (XIV C 81/17)

Niniejszym wyrokiem Sąd Okręgowy w Poznaniu uwzględnił powództwo co do zasady. Przybliżenie motywów rozstrzygnięcia zawartego w tym orzeczeniu nabiera tym większego znaczenia, że orzeczenie to wydane zostało w oparciu o te same okoliczności faktyczne, co w przywołanym w dalszej części uzasadnienia wniosku wyroku Sądu Okręgowego w Koszalinie z dnia 20 marca 2018 r. (I C 35/17), w którym sąd nie uwzględnił roszczenia powódki (vide: orzeczenia prezentujące pogląd negatywny).

W przywołanych sprawach (sygn. akt XIV C 81/17 oraz sygn. akt I C 35/17) wskutek pracy pojazdu połączonego z urządzeniem, tj. betoniarki podłączonej za pomocą wału do ciągnika, śmierć poniosła matka powoda, z kolei, przebywająca w pobliżu synowa doznała licznych obrażeń ciała. Sąd Okręgowy w Poznaniu rozpatrując roszczenie powoda z tytułu zadośćuczynienia w związku ze śmiercią matki uwzględnił powództwo, natomiast Sąd Okręgowy w Koszalinie rozpoznając roszczenie powódki (synowej) w związku z doznanym cierpieniem fizycznym jak i psychicznym oddalił je w całości. Sądy w ramach tego samego stanu faktycznego zaprezentowały odmienną ocenę prawną pojęcia „ruch pojazdu”.

Z uzasadnienia Sądu Okręgowego w Poznaniu wynika bowiem, że do wypadku doprowadził ciąg zdarzeń zapoczątkowany przez uruchomienie silnika ciągnika rolniczego, stąd też gdyby nie napęd ciągnika, to elementy w postaci wału napędowego i betoniarki nie byłyby w ruchu.

Sąd Okręgowy w Koszalinie, powołując się m. in. na orzeczenie TSUE z dnia 28 listopada 2017 r. (C - 514/16), wskazał natomiast, że połączenie ciągnika za pomocą wału napędowego, celem uruchomienia betoniarki, nie może zostać uznane za „ruch pojazdu”, bowiem pojazd ten nie był wykorzystywany zgodnie z przeznaczeniem.

Istotą sporu istniejącego pomiędzy stronami w niniejszych sprawach była kwestia tego, czy szkoda, która powstała wskutek zaistnienia wypadku z dnia 30 listopada 2015 r. związana jest z ruchem pojazdu mechanicznego, jakim w przedmiotowej sprawie był ciągnik (...). Sąd Okręgowy w Poznaniu wskazał, że ruch pojazdu nie może być utożsamiany z ruchem w znaczeniu wyłącznie mechanicznym. W orzecznictwie i literaturze pojęcie ruchu samochodu ma wiele znaczeń. Rozumie go się w znaczeniu fizycznym tzn. jako jazdę, ale też są sytuacje, w których przyjmuje się, że w ruchu pozostaje samochód, mimo że fizycznie nie przemieszcza się, nie jedzie. Kryterium fizyczne w oznaczonych okolicznościach bywa bowiem za wąskie i niewystarczające i powołany przepis, który został wprowadzony dla zapewnienia szerokiej ochrony przed niebezpieczeństwem jakie rodzi korzystanie z sił przyrody, nie pełniłby przypisanej mu funkcji. Stąd też zachodzi konieczność odczytania pojęcia ruchu w znaczeniu prawnym, skoro ani jazda samochodu, ani jego postój nie przesądzają jeszcze o tym, czy samochód jest czy też nie jest w ruchu.

W sytuacji natomiast, w której mamy do czynienia z samochodem stojącym, konieczne jest rozróżnienie, czy pracuje w nim silnik, czy też nie pracuje. Ruch silnika zawsze przesądza o tym, że samochód znajduje się w ruchu, bez względu na to czy samochód jedzie czy stoi. Praca silnika jest jednoznaczna z ruchem samochodu (wyrok SN z dnia 19 grudnia 2013 r. II CSK 157/13). Sąd podkreślił, że w doktrynie ugruntował się pogląd, iż środkiem komunikacji jest pojazd, w którym pracuje silnik, choćby sam pojazd stał nieruchomo i bez względu na to, czy znajdują się w nim jakiegokolwiek osoby (Kodeks cywilny. Tom II. Komentarz. Art. 353-626 2019, wyd. 2, red. Gutowski).

Jak bowiem wynika ze stanu faktycznego sprawy, na terenie budowy w chwili wypadku prowadzone były prace betoniarskie przy użyciu ciągnika sprzężonego z betoniarką za pomocą wału napędowego. Śmierć matki powoda nastąpiła poprzez uciśnięcie narządów szyi elementami urządzenia mechanicznego w wyniku zetknięcia się ubrań lub części ciała z wałem napędowym betoniarki. Do wypadku doprowadził zatem ciąg zdarzeń zapoczątkowany przez uruchomienie silnika ciągnika rolniczego, stąd też gdyby nie napęd ciągnika, to elementy w postaci wału napędowego i betoniarki nie byłyby w ruchu. Sąd uznał, że ciągnik sprzężony z betoniarką za pomocą wału napędowego pozostawał w chwili wypadku pojazdem mechanicznym w rozumieniu art. 436 § 1 k.c. Co więcej, ze względu na to, że w chwili zdarzenia włączony był silnik ciągnika, Sąd wobec orzecznictwa Sądu Najwyższego uznał, że ciągnik w chwili wypadku znajdował się w ruchu.

Wyrok Sądu Okręgowego w Gdańsku z dnia 8 kwietnia 2014 r. (XV C 398/13)

Podobne stanowisko zajął Sąd w sprawie, w której powód uległ wypadkowi, doznając zmiężdżenia kończyny górnej prawej skutkującego amputacją kończyny. Do zdarzenia doszło na skutek ruchu pojazdu – ciągnika rolniczego. Powód na polecenie ojca miał sprawdzić prawidłowości pracy prasy do słomy, która była złączona z ciągnikiem. Jednocześnie nie unieruchomił ciągnika (nie wyłączył pracującego silnika), który znajdował się w ciągłym ruchu. Podczas kontroli sprzętu (sнопowiązki) pracujące rolki prasy pochwyciły prawą rękę powoda miażdżąc całą kończynę wraz z naczyniami pachowymi.

Sąd Okręgowy uznał, że przepis art. 436 § 1 k.c. nie stawia wymagania, aby pojazd był przeznaczony do ruchu na drogach publicznych, nie wyłącza też z zakresu jego obowiązywania żadnych pojazdów ze względu na kryterium celu jakim służą. Powołał się przy tym na ocenę prawną Sądu Najwyższego przedstawioną w uzasadnieniu wyroku z dnia 13 czerwca 2002 r. (V CKN 1051/00). Sąd Okręgowy, dzieląc poglądy orzecznictwa, wskazał, że skoro maszyna do belowania słomy bez działania ciągnika nie mogłaby zostać nie tylko przemieszczona, ale i

uruchomiona, a tym samym bez działania – ruchu ciągnika – nie mogłaby wyrządzić żadnej szkody związanej z jej ruchem.

W stanie faktycznym tej sprawy Sąd Okręgowy stwierdził, iż w momencie wypadku ciągnik pozostawał w ruchu, ponieważ silnik był włączony. Silnik wprawiał w ruch prasę do belowania słomy połączoną z ciągnikiem. Ciągnik rolniczy połączony z prasą do belowania słomy stanowił więc mechaniczny środek komunikacji w rozumieniu art. 436 § 1 k.c. oraz pojazd mechaniczny w rozumieniu u.u.o. W tej sytuacji odpowiedzialność pozwanego ubezpieczyciela obejmowała także szkody wyrządzone przez pracę prasy do belowania słomy podłączonej do ciągnika. Jak już wyżej wskazano bez ruchu ciągnika szkoda nie wystąpiłaby.

Wyrok Sądu Okręgowego w Katowicach z dnia 28 grudnia 2010 r. (II C 666/09)

W podobnym tonie wypowiedział się Sąd Okręgowy w Katowicach. W przedmiotowej sprawie kierujący samochodem zahaczył o kosz samochodu – zwyżki marki Star, w którym prace wykonywał powód. W wyniku tego zdarzenia kosz samochodu oderwał się, a poszkodowany spadł na ulicę z wysokości 4 m. Sąd rozpatrując kwestię odpowiedzialności zakładu ubezpieczeń wyjaśnił, że jego odpowiedzialność oparta jest na treści art. 436 k.c.

Szkodą spowodowaną przez ruchome elementy pojazdu należy traktować jako szkody wyrządzone ruchem środka komunikacji. Za szkodę powstałą w związku z ruchem pojazdu uważa się również szkody powstałe podczas postoju lub zatrzymania pojazdu. W niniejszym przypadku bezsporne było, że sam podnośnik był tubą połączony z pojazdem Star zaś ruch zwyżki był inicjowany za pomocą tego pojazdu. Zwyżka nie była urządzeniem samochodowym zdolnym do samodzielnej pracy. Orzekający w niniejszej sprawie Sąd przyjął zatem, że samochód Star w momencie zdarzenia pozostawał w ruchu.

Sąd Apelacyjny w Katowicach wyrokiem z dnia 11 maja 2011 r. (I ACa 207/11) na skutek apelacji strony pozwanej podtrzymał stanowisko Sądu I instancji, w pełni podzielił prawidłowości wykładni przeprowadzonej przez Sąd I instancji i oddalił apelację w całości.

Wyrok Sądu Okręgowego Radomiu z dnia 20 lutego 2019 r. (I C 1849/17- I C 1850/17, I C 1853/17)

W niniejszej sprawie podczas pracy koparki na dachu, przy zbieraniu nieczystości łyżka koparki przewróciła metalową rurę, która uderzając poszkodowanego, spowodowała jego upadek z wysokości na betonowe podłoże.

Sąd Okręgowy, dokonując wykładni pojęcia „ruch pojazdu”, wskazał, że pojęcie to nie może być rozumiane, tylko w kontekście ruchu drogowego, ale powinno uwzględniać każde użytkowanie

pojazdów, w każdej przestrzeni (publicznej i prywatnej), w której mogą wystąpić ryzyka związane z ich użytkowaniem, niezależnie od tego, czy pojazdy te są w dosłownie rozumianym ruchu (przemieszczają się) i czy w chwili powstania szkody wykorzystywane są lub działają zgodnie ze swoją podstawową funkcją (jako środek komunikacji, maszyna, itp.). Należy uwzględnić przede wszystkim cel uregulowania i wprowadzenia obowiązkowych ubezpieczeń komunikacyjnych, którym jest jak najszersza ochrona ofiar wypadków spowodowanych przez pojazd mechaniczny. Przy uwzględnieniu tego nie sposób przyjąć, że ustawodawca zamierzał wyłączyć spod ochrony poszkodowanych wskutek użytkowania pojazdu, jeżeli nie było one powiązane w chwili powstania szkody z typową, normalną funkcją tego pojazdu tj. komunikacyjną. W konsekwencji, Sąd przyjął, że pojazd z włączonym silnikiem, koparko-ładowarka pracująca zgodnie ze swoim przeznaczeniem, był pojazdem w ruchu i że za powstałą szkodę ubezpieczyciel ponosi odpowiedzialność w ramach ubezpieczenia OC posiadaczy pojazdów mechanicznych.

Wyrok Sądu Okręgowego w Bydgoszczy z dnia 31 grudnia 2018 r. (VIII Ga 193/18)

W niniejszej sprawie na poboczu drogi były prowadzone prace drogowe polegające na koszeniu trawy. Powód chciał wykonać autobusem manewr ominięcia ciągnika, który stał, ale wycinał trawę. Podczas rozpoczęcia manewru omijania ciągnik podniósł ramię, na którym znajdowała się kosa (czy inne podobne urządzenie) i wykonująca strzyżenie. Wówczas podmuch powietrza uderzył w prawy przód pojazdu, na skutek czego została wybita pierwsza szyba za drzwiami kierowcy (powoda). Ciągnik z maszyną nie poruszał się, stał w miejscu, bowiem musiał omijać kosą znak drogowy, który stał na poboczu.

Powód dochodził odszkodowania od zakładu ubezpieczeń, z którym sprawca (kierujący ciągnikiem) miał zawartą umowę ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej posiadaczy pojazdów mechanicznych za szkody spowodowane ruchem pojazdu mechanicznego.

W tak ustalonym stanie faktycznym Sąd Rejonowy uznał, że w przedmiotowej sprawie brak było podstaw do przypisania pozwanemu odpowiedzialności z art. 436 k.c., gdyż szkoda nie powstała w związku z uczestnictwem ciągnika „z kosą” w ruchu drogowym, podczas przemieszczania się przykładowo z jednej miejscowości do drugiej. Ciągnik znajdował się na prawym pasie drogi, nie poruszał się, tylko wykonywał prace polegające na koszeniu trawy i zarośli na poboczu drogi, a więc wykonywał czynności związane z przedmiotem prowadzonej działalności gospodarczej właściciela tego ciągnika. Zgodnie z art. 436 k.c. odpowiedzialność za szkodę „ponosi również samoistny posiadacz mechanicznego środka komunikacji”. Zdaniem Sądu Rejonowego, słowo „komunikacja” należy taktować właśnie jako przemieszczanie się z pkt. A do B. W przypadku typowych pojazdów mechanicznych ich konstrukcja i przeznaczenie są nierozzerwalnie związane z taką komunikacją, ale istnieje też grupa maszyn, które w określonych warunkach mogą poruszać się także jako pojazdy

wolnobieżne po drogach publicznych. Jednakże fakt dopuszczenia takiego pojazdu do ruchu po drodze publicznej nie pozbawia takiego pojazdu jego podstawowej funkcji, dla której został skonstruowany np. koparka, dźwig.

Od powyższego wyroku powód wniósł apelację. Sąd Okręgowy uwzględniając apelację powoda wskazał w szczególności na to, że nie można przypisywać decydującego znaczenia okoliczności, że kierujący pojazdem mechanicznym wyłączył już silnik w celu postoju, skoro od zatrzymania upłynęła bardzo krótka chwila, na przykład kilkanaście sekund. Dla przyjęcia ruchu mają także znaczenie przepisy kształtujące zasady ubezpieczeń obowiązkowych (por. wyrok Sądu Najwyższego z dnia 11 kwietnia 2003 r. III CKN 1522/00 LEX nr 146430). Odwołać się więc należy także do art. 34 ust. 2 u.u.o. , zgodnie z którym za szkodę powstałą w związku z ruchem pojazdu mechanicznego uważa się również szkodę powstałą podczas i w związku z wysiadaniem z pojazdu.

Ponadto, Sąd Okręgowy wskazał, że w niniejszej sprawie mamy do czynienia z pojęciem „ruch zespołu pojazdów” w rozumieniu u.u.o.. Zgodnie z treścią art. 2 pkt. 49 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. Prawo o ruchu drogowym, przez zespół pojazdów należy rozumieć pojazdy złączone ze sobą w celu poruszania się po drodze jako całość. Omawiany przepis odnosi się do zespołu pojazdów złożonego z pojazdu silnikowego i przyczepy, która jako pojazd bez silnika jest przystosowana do łączenia go z innym pojazdem (silnikowym ciągnącym), zgodnie z art. 2 pkt 50 powołanej ustawy. Trzeba podkreślić, że wymienione pojęcie jest tożsame znaczeniowo z tym, którego użyto w art. 436 § 1 k.c. w zw. z art. 435 k.c., a więc, nie ogranicza się do poruszania się mechanicznego środka komunikacji oraz zagregowanej z nim maszyny w przestrzeni (np. po drogach; por.: uchwała SN z 7 marca 1968 r., III PZP 1/68), lecz obejmuje wszelkie przejawy aktywności, które wywołały napędzające go siły przyrody. Wszystkie te okoliczności przemawiały, w ocenie Sądu Okręgowego, za tym, że skoro w chwili zdarzenia szkodowego ciągnik był złączony z maszyną koszącą, to obie te rzeczy stanowiły zespół pojazdów w znaczeniu art. 37 ust. 1 u.u.o.. Skoro więc ruch pojazdu ciągnącego, który wchodził w jego skład, spowodował wybite szyby w autobusie powoda, a to doprowadziło do szkody, to zaktualizowały się przesłanki odpowiedzialności pozwanego ubezpieczyciela z art. art. 436 § 1 w zw. z art. 435 k.c.

W ocenie Rzecznika Finansowego przeprowadzona analiza zaprezentowanego powyżej orzecznictwa pokazuje, że przy definiowaniu pojęcia „ruch pojazdu” nie jest kwestią decydującą, czy pojazd wykonywał funkcję związaną z komunikacją w czasie zdarzenia będącego podstawą odpowiedzialności odszkodowawczej, czy przy jego pomocy wykonywane były określone prace. Wystarczy bowiem, że pojazd co do zasady będzie przeznaczony do komunikacji, zgodnie z treścią art. 436 § 1 k.c. Przyjmuje się zatem (zgodnie z przywołanym orzecznictwem), że również pojazd pełniący funkcję inną niż transportową, gdzie praca silnika pojazdu w określonym momencie służy

zazwyczaj wyłącznie umożliwieniu pracy zamontowanego do pojazdu specjalistycznego urządzenia (np. ruch ramienia koparki, ruch podnośnika dźwigu), a sam pojazd stoi, należy uznać jako będący w ruchu.

Wskazać również należy, że część przywołanych prawomocnych wyroków sądów powszechnych zostało wydane po orzeczeniu Trybunał Sprawiedliwości Unii Europejskiej z dnia 28 listopada 2017 r. (C - 514/16) w sprawie Rodrigues de Andrade. Przedmiotowe orzeczenie TSUE nie wpłynęło na interpretację sądów powszechnych prawa krajowego, tj. art. 34 u.u.o. i art. 436 k.c. w zakresie odpowiedzialności ubezpieczyciela z umowy obowiązkowego ubezpieczenia OC posiadaczy pojazdów mechanicznych.

Poniżej Rzecznik Finansowy przedstawi orzeczenia, które wskazują na zdecydowanie węższe ujmowanie pojęcia „ruch pojazdu”, w tym te, na które znaczący wpływ wywarło niedawne orzeczenie Trybunał Sprawiedliwości Unii Europejskiej z dnia 28 listopada 2017 r. (C - 514/16) w sprawie Rodrigues de Andrade, a jednocześnie potwierdzające istnienie rozbieżności w wykładni przepisów prawa.

Pogląd negatywny

Orzeczenie TSUE z dnia 28 listopada 2017 r. (C - 514/16)

W omawianej sprawie analizowanej uprzednio przez sąd portugalski, poszkodowana zmarła na skutek urazów wyrządzonych w wyniku zmiżdżenia przez ciągnik rolniczy. Silnik ciągnika był włączony i w czasie zdarzenia był wykorzystywany do utrzymania pompy służącej do rozpryskiwania herbicydu. Na skutek ciężaru ciągnika i drgań jego silnika oraz pompy opryskiwacza, a także padającego deszczu doszło do osunięcia się ziemi spod kół ciągnika rolniczego a następnie jego stoczenia z drogi. Poszkodowanych zostało czworo pracowników pracujących przy wykonywaniu oprysków. W związku ze śmiercią poszkodowanej, jej małżonek wystąpił do sądu z powództwem o zadośćuczynienie za śmierć żony. Pozew skierował przeciwko pracodawcom małżonki, właścicielowi ciągnika rolniczego oraz ubezpieczycielowi, u którego pojazd ten był ubezpieczony w ramach obowiązkowego ubezpieczenia OC. Sąd I instancji do wypłaty zadośćuczynienia zobowiązał pracodawców, natomiast oddalił powództwo w zakresie, w jakim było ono skierowane przeciwko właścicielowi pojazdu oraz ubezpieczycielowi z umowy obowiązkowego ubezpieczenia OC. Od powyższego wyroku została wywiedziona apelacja, na skutek której do TSUE zwrócił się portugalski sąd apelacyjny z zapytaniem prejudycjalnym.

Trybunał zauważył przede wszystkim, że pytanie przedłożone przez sąd portugalski opiera się na przesłance, zgodnie z którą umowa ubezpieczenia zawarta przez właściciela ciągnika ma

obejmować wyłącznie odpowiedzialność cywilną za szkody powstałe w związku z ruchem tego ciągnika. W związku z tym Trybunał zbadał, czy sytuacja, która doprowadziła do śmierci M. A., może bądź nie może być uznana za wypadek związany z ruchem ciągnika w rozumieniu dyrektywy.

Trybunał stwierdził następnie, że pojęcie „ruch pojazdów” nie może być pozostawione ocenie każdego państwa członkowskiego, lecz stanowi autonomiczne pojęcie prawa Unii, które należy interpretować w jednolity sposób. Podkreślił, że zakres pojęcia „ruch pojazdów” w rozumieniu art. 3 ust. 1 dyrektywy Rady 72/166 nie zależy od cech fizycznych i rzeźby terenu, na którym pojazd jest używany, a każde wykorzystanie pojazdu w charakterze środka transportu objęte jest zakresem tego pojęcia. W tym względzie fakt, że pojazd uczestniczący w wypadku był nieruchomy w chwili, w której wypadek nastąpił, nie wyklucza sam w sobie, że używanie tego pojazdu w takiej chwili może być związane z jego wykorzystaniem w charakterze środka transportu i w rezultacie, być objęte zakresem pojęcia „ruch pojazdów” w rozumieniu dyrektywy. Trybunał dodał, że kwestia, czy jego silnik w chwili wypadku był bądź nie był włączony, nie jest w tym zakresie rozstrzygająca. Jednakże zauważył, że w odniesieniu do pojazdów używanych w określonych okolicznościach również jako narzędzie pracy należy ustalić, czy w chwili wypadku, w którym taki pojazd uczestniczył, był on używany głównie jako środek transportu, w którym to przypadku takie użycie może być objęte zakresem pojęcia „ruch pojazdów” w rozumieniu dyrektywy, czy też jako narzędzie pracy, kiedy to nie będzie ono objęte zakresem tegoż pojęcia. Trybunał orzekł, że w okolicznościach tej sprawy wydaje się, że wykorzystanie ciągnika wiązało się głównie z jego funkcją jako narzędzia pracy, to znaczy jako generator siły napędowej koniecznej do uruchomienia pompy opryskiwacza herbicydowego, w którą został wyposażony w celu rozpryskiwania tego herbicydu na winorośli rosnącej w gospodarstwie rolnym, a nie z jego funkcją jako środek transportu. W rezultacie takie wykorzystanie nie jest objęte zakresem pojęcia „ruch pojazdu”.

Podsumowując, TSUE stwierdził, że szkody wyrządzone przez pojazdy, które są wykorzystywane jako narzędzia pracy, nie powinny być objęte obowiązkowym ubezpieczeniem odpowiedzialności cywilnej za szkody powstałe w związku z ruchem pojazdów mechanicznych, chyba że pojazdy te są używane głównie jako środki transportu.

Zauważyć w tym miejscu należy, że po omówionym powyżej orzeczeniu TSUE pojawiły się wyraźne rozbieżności w orzecznictwie sądów powszechnych jak i Sądu Najwyższego.

Wyrok Sądu Najwyższego z dnia 18 września 2019 r. (IV CSK 292/18)

Stan faktyczny w przedmiotowej sprawie wyglądał następująco: pozwany przystępując do demontażu składającej się z betonowych kręgów studzienki podjechał do niej tyłem koparko-ładowarką, rozstawił tylne podpory, opuścił przednią łychę, a tylny wysięgnik z łychą uniósł nad

studzienką w celu przyłączenia do niego linami pierwszego z kręgów betonowych studzienki, po czym wyłączył silnik i opuścił koparkę. Pozwany i powód zamocowali liny do kręgu betonowego, po czym pozwany udał się w kierunku kabiny w celu uniesienia podłączonego kręgu, a powód pozostał przy studziencie. Po odejściu pozwanego samoczynnie, siłą grawitacji, w wyniku spadku ciśnienia w układzie hydraulicznym, opadł tylny wysięgnik koparko-ładowarki, przygniatając powoda. Silnik pozostawał wyłączony.

Sądy I i II instancji uznały, że koparka była w czasie zdarzenia wykorzystywana w celach komunikacyjnych, służyła bowiem do przemieszczania towaru (ziemi); uznały zatem, że koparka w niniejszej sprawie ze swej istoty służyła celom komunikacyjnym.

Od orzeczenia Sądu II instancji Ubezpieczeniowy Fundusz Gwarancyjny wniósł skargę kasacyjną, którą Sąd Najwyższy uwzględnił (uchylił zaskarżony wyrok i przekazał sprawę do ponownego rozpoznania). W uzasadnieniu wyroku Sąd Najwyższy przywołując orzeczenie TSUE z dnia 28 listopada 2017 r. (C-514/16) wskazał że, przy zachowaniu szerokiej definicji „pojazdu w ruchu” - odpowiedzialność posiadacza pojazdu (ubezpieczyciela) zależy od funkcji, jakiej służył pojazd w chwili wypadku i nie powstaje, gdy w takiej chwili pojazd nie był wykorzystywany jako środek transportu, ale jako narzędzie pracy. Sąd uznał, że czynnik ten, a więc funkcja, jaką pełnił pojazd w momencie zdarzenia, nie była dotychczas w orzecznictwie krajowym uznawana za istotną przesłankę odpowiedzialności. Wykładnia pojęcia „pojazdu w ruchu” dokonana przez TSUE w wyroku z dnia 28 listopada 2017 r., (C-514/16) wskazuje na konieczność rozróżnienia sytuacji, w której w chwili wypadku pojazd był wykorzystywany jako środek transportu od sytuacji, w której w chwili wypadku pojazd był wykorzystywany jako narzędzie pracy. Wymaga to badania in casu, czy do wypadku doszło w ramach używania pojazdu jako środka transportu, a zatem oceniając odpowiedzialność cywilną za szkody powstałe w związku z ruchem pojazdu należy każdorazowo ustalać, czy istnieje powiązanie szkody z funkcją komunikacyjną pojazdu. Nie bez znaczenia jest określenie normalnej funkcji pojazdu, a więc, czy chodzi o pojazd, którego zasadniczą funkcją jest komunikacja (służy głównie do transportu), czy o pojazd specjalistyczny, który służy do wykonywania określonych prac, z tym jednak zastrzeżeniem, że ostatecznie decydujące jest konkretne przeznaczenie pojazdu w chwili zdarzenia.

Sąd Najwyższy podkreślił, że mając na względzie, iż badanie funkcji pojazdu ma się odnosić do chwili wypadku, nie można uznać za miarodajne powołanie się na to, że wcześniej w tym dniu koparko-ładowarka „pełniła funkcję przewożenia desek” z zaplecza innej budowy. Stwierdzenie, iż w chwili zdarzenia pozwany „przystąpił do demontażu studzienki, podjechał koparko-ładowarką, aby przyłączyć krąg betonowy studzienki i go przemieścić”, nie opisuje dostatecznie precyzyjnie sytuacji faktycznej w chwili wypadku i nie jest wystarczające do sformułowania wniosku, że koparko-ładowarka w chwili wypadku była wykorzystywana nie jako narzędzie pracy, lecz pełniła funkcję

komunikacyjną. Fakt, iż „ruch wykonał” (bezwładnie opadając) wysięgnik będący trwałym elementem koparko-ladowarki, co według Sądu miałyby oznaczać, iż pojazd był „w ruchu”, nie przesądza o tym, by nastąpiło to w chwili, gdy koparka pełniła funkcję transportową, a nie służyła, jako pojazd specjalistyczny, do wykonywania określonych prac.

Wyrok Sądu Najwyższego z dnia 10 października 2019 r. (I PK 137/18)

W omawianej sprawie Sąd Najwyższy również oparł się o wykładnię przeprowadzoną przez Trybunał w zakresie pojęcia „ruch pojazdów”. Sąd ustalił, że szkoda została wyrządzona przez pojazd, który był wykorzystywany wyłącznie jako narzędzie pracy, a zatem zdarzenie to nie powinno być objęte obowiązkowym ubezpieczeniem odpowiedzialności cywilnej za szkody powstałe w związku z ruchem pojazdów mechanicznych. Stan faktyczny w niniejszej sprawie wyglądał następująco: powód wraz z innym pracownikiem chcąc „usprawnić” sobie pracę postanowili użyć niezabezpieczonej koparki „do podawania cegieł”, korzystając z nieobecności jej operatora. Koparkę tę uruchomił trzeci pracownik (A. K.), który załadował paletę z bloczkami budowlanymi na widły i podjechał pod mur budowanego obiektu. Następnie powód ze współpracownikiem położył deskę na zębach koparki, stanęli po obu stronach palety z bloczkami, którą A. K. zaczął podnosić do góry. Na wysokości 2-2,5 m, jeszcze poniżej poziomu stropu budowanego obiektu, paleta przechyliła się, a powód spadł z wysokości i został przysypany (zawalony) transportowanymi bloczkami, doznając masywnych wielonarządowych urazów. Dopozwany w sprawie Ubezpieczeniowy Fundusz Gwarancyjny wniósł o oddalenie powództwa co do niego. Sądy I i II instancji oddaliły roszczenie wobec Ubezpieczeniowego Funduszu Gwarancyjnego.

Podobnie Sąd Najwyższy nie uwzględnił zarzutu powoda dotyczącego błędnej interpretacji pojęcia „ruchu” i uznania, że koparka w chwili zdarzenia wyrządzającego szkodę nie pozostawała „w ruchu”. W uzasadnieniu wyroku SN wskazał, że autor skargi kasacyjnej bezpodstawnie twierdził, a w każdym razie nie wykazał, ani nie uzasadnił, aby Sąd drugiej instancji rozstrzygnął o kwestii prawnej w postaci „podlegania koparki biorącej udział w zdarzeniu szkodowym obowiązkowi ubezpieczenia od odpowiedzialności cywilnej”. Tymczasem sądy obu instancji nie podzieliły opinii biegłego z zakresu techniki samochodowej i ruchu drogowego, że koparka użyta do transportu bloczków budowlanych nie była wolnobieżnym pojazdem mechanicznym spełniającym warunki dopuszczenia jej do publicznego ruchu drogowego, przeciwnie, uznały, że była pojazdem mechanicznym w rozumieniu Prawa o ruchu drogowym, ale równocześnie nie była środkiem transportu przeznaczonym do poruszania się po drogach publicznych, po których przemieszczana była na lawecie, dlatego była „kwalifikowana jako maszyna do robót ziemnych i fundamentowych”, a zatem wykorzystywana wyłącznie do prac budowlanych i w tym zakresie mogła być objęta dobrowolnym ubezpieczeniem odpowiedzialności cywilnej przedsiębiorcy budowlanego. W

konsekwencji ten sprzęt budowlany nie podlegał obowiązkowym ubezpieczeniom komunikacyjnym i nie było podstaw do ustalenia subsydiarnej odpowiedzialności dopozwanego Ubezpieczeniowego Funduszu Gwarancyjnego z tytułu dochodzonych przez powoda roszczeń.

Wyrok Sądu Apelacyjnego w Warszawie z dnia 26 września 2018 r. (VI ACa 384/17)

W podobnym tonie w zakresie pojęcia „ruch pojazdu” wypowiedział się Sąd w niniejszej sprawie, w której do wyrządzenia szkody na osobie doszło w wyniku czyszczenia urządzenia rolniczego – rozrzutnika obornika. Urządzenie było połączone, poprzez specjalny wałek, z ciągnikiem. Aby wyczyścić rozrzutnik, powód włączył napędzający go ciągnik. W pewnym momencie powód schylił się, aby podnieść szlauch i wtedy jego ręka została wciągnięta przez urządzenie na wałek znajdujący się pomiędzy rozrzutnikiem, a ciągnikiem.

Sąd Okręgowy jako sąd I instancji uwzględnił powództwo skierowane przeciwko Ubezpieczycielowi, u którego Powód miał wykupione obowiązkowe ubezpieczenie OC rolników. W uzasadnieniu swoje stanowiska Sąd wskazał, że rozrzutnik obornika jest urządzeniem, które samodzielnie nie działa i nie może być czyszczone bez dodatkowego zasilania. Dlatego też w przypadku pracy rozrzutnikiem niezbędne jest podłączenie go do ciągnika rolniczego, co dopiero wtedy stworzy integralną maszynę rolniczą. Wówczas ciągnik jest używany jako silnik – źródło napędu. Nie jest już samodzielnym pojazdem mechanicznym, a częścią urządzenia rolniczego. Od tego wyroku wniesiona została apelacja przez pozwanego w uzasadnieniu której jako wiodący zarzut podniesiono, że zdarzenie powodujące szkodę powoda pozostawało w związku z ruchem pojazdu mechanicznego, jakim jest ciągnik rolniczy użyty jako napęd czyszczonego przez powoda rozrzutnika obornika, wobec czego w ocenie skarżącego odpowiedzialność za skutki zdarzenia ponosi posiadacz pojazdu mechanicznego zgodnie z art. 34 ust. 1 ustawy o ubezpieczeniach obowiązkowych, a nie z tytułu u ubezpieczeni OC rolników

Sąd Apelacyjny nie uwzględnił apelacji, a w motywach wyroku wskazał, że w niniejszej sprawie, okoliczności zdarzenia nie dały podstaw do uznania, że wypadek pozostawał w związku z ruchem pojazdu mechanicznego. Sąd podkreślił, że przepis art. 436 § 1 k.c. nie stawia wymagania by pojazd mechaniczny był przeznaczony do ruchu na drogach publicznych, nie wyłącza też z zakresu jego obowiązywania żadnych pojazdów, ze względu na kryterium celu jakim służą. W dalszej części uzasadnienia wyroku Sąd wskazał, że należy zauważyć, że głównym elementem zaostrożonej odpowiedzialności opartej na zasadzie ryzyka jest wzmożone niebezpieczeństwo dla otoczenia. W związku z tym w piśmiennictwie przedmiotu wskazuje się, że u podstaw art. 436 k.c. leży założenie, że określone pojazdy mechaniczne sprowadzają dla otoczenia niebezpieczeństwo większe od normalnie istniejącego. Niebezpieczeństwo takie jest typowe dla ciągników i nieodłącznie towarzyszy pracy, przy której są używane. Wiąże się ono z koniecznością poruszania się z pewną

szybkością w trudnych, nietypowych warunkach terenowych, jak też ze znacznymi gabarytami i ciężarem maszyn zagregowanych z ciągnikiem, co w istotny sposób utrudnia wykonywanie manewrów prowadzonym zespołem.

Sąd podkreślił, że w orzecznictwie utrwalona jest wykładnia art. 436 k.c., zgodnie z którą ciągnik rolniczy dokonujący wraz z zagregowaną z nim maszyną rolniczą uprawy gruntu jest mechanicznym środkiem komunikacji w rozumieniu tego przepisu (wyrok Sądu Najwyższego z dnia 13 czerwca 2002 r. V CKN 1051/00). W ocenie Sądu przedmiotowe zdarzenie będące podstawą odpowiedzialności pozwanego nie miało jednak związku z ruchem ciągnika jako pojazdu i nie nastąpiło przy użyciu ciągnika jako środka komunikacji. Ciągnik był jedynie źródłem napędu służącego uruchomieniu maszyny rolniczej, nie pozostając w ruchu. W ocenie Sądu Apelacyjnego nie było zatem podstaw, aby uznać, że przedmiotowe zdarzenie pozostało w związku z ruchem ciągnika jako pojazdu mechanicznego w rozumieniu art. 436 k.c. Argumentację swoją Sąd podparł orzeczeniem Trybunału Sprawiedliwości UE z dnia 28 listopada 2018 r. C-514/16.

Wyrok Sądu Okręgowego w Koszalinie z dnia 20 marca 2018 r. (I C 35/17)

W niniejszej sprawie Sąd doszedł do wniosków zbieżnych z wnioskami SN i sądów powszechnych prezentowanymi powyżej podkreślając, że w chwili wystąpienia wypadku główna funkcja przedmiotowego pojazdu (ciągnika) nie polegała na wykorzystaniu go w charakterze środka transportu. Przywołanie niniejszego wyroku wydaje się o tyle istotne, że orzeczenie wydane zostało w oparciu o tożsame okoliczności, co w zaprezentowanym powyżej orzeczeniu Sądu Okręgowego w Poznaniu z dnia 16 kwietnia 2019 r. (XIV C 81/17) (pogląd pozytywny), w którym Sąd uwzględnił roszczenia powoda.

W przedmiotowym stanie faktycznym strony postępowania wymieniały argumentację w zakresie ustalenia czy pojazd objęty ubezpieczeniem przez pozwanego – ciągnik Ursus był w ruchu, biorąc pod uwagę wykorzystanie go jako napęd do uruchomienia innego urządzenia - betoniarki.

W niniejszej sprawie Sąd przyznał rację pozwanemu (ubezpieczycielowi), wskazując że nie każde uruchomienie pojazdu, mając też na względzie charakterystykę i przeznaczenie danego pojazdu, będzie wypełniało przesłanki pojęcia „ruch pojazdu”, zawartego w art. 436 § 1 k.c. Sąd przywołując orzecznictwo poruszające się w zakresie pojęcia „ruch pojazdów” wskazał na wątpliwości jakie powstają w sytuacji, gdy pojazd stoi w miejscu i jest użyty jako siła napędowa. Odwołał się również do stanowiska ETS zaprezentowanego w wyroku z dnia 28 listopada 2017 r. w sprawie sygn. akt C-514/16.

W omawianej sprawie Sąd stwierdził, że połączenie ciągnika za pomocą wału napędowego, celem uruchomienia betoniarki, nie może zostać uznane za „ruch pojazdu” i z tych względów, uznał,

że brak było podstaw do przypisania pozwanemu odpowiedzialności za skutki wypadku z 30 listopada 2015 r., w którym powódka doznała obrażeń ciała. Pojazd Ursus C360 nie był bowiem wykorzystywany zgodnie z przeznaczeniem.

Należy jednak zauważyć, że wcześniej (tj. przed wydaniem orzeczenia TSUE z dnia 28 listopada 2017 r. w sprawie sygn. akt C-514/16) również pojawiały się stanowiska sądów powszechnych zbieżne ze stanowiskiem Trybunału. Sądy wskazywały bowiem, podobnie jak w orzeczeniu TSUE, że w przypadku pojazdów specjalistycznych (m.in. dźwig, podnośnik, wysięgnik) konieczne jest rozdzielenie momentu, w którym doszło do zdarzenia szkodzącego. Szkada, która powstała wyłącznie w wyniku działania zamontowanego urządzenia, nawet wtedy, gdy było ono zasilane tym samym silnikiem, co pojazd, który nie znajdował się w ruchu, nie była uznawana jako szkoda spowodowana ruchem pojazdu mechanicznego.

Wyrok Sądu Apelacyjnego w Szczecinie z dnia 22 sierpnia 2012 r. (I ACa 693/11)

(uchylony wyrokiem Sąd Najwyższy wyrokiem z dnia 19 grudnia 2013 r. (sygn. akt II CSK 157/13))

W pierwszej kolejności podkreślić należy, że niniejszy wyrok na skutek skargi kasacyjnej strony powodowej został uchylony przez Sąd Najwyższy wyrokiem z dnia 19 grudnia 2013 r. (sygn. akt II CSK 157/13). Wnioskodawca – Rzecznik Finansowy jest świadomy, że rozbieżność w toku instancji nie może być przedmiotem rozbieżności, o której mowa w art. 83 ustawy o SN. Niemniej, celem ukazania różnych kierunków linii judykatury, elementów procesu wykładni, warto przywołać najważniejsze motywy zawarte w uzasadnieniu niniejszego wyroku, w którym Sąd Apelacyjny uznał, że ruch silnika nie zawsze przesądza o tym, iż pojazd mechaniczny znajduje się w ruchu, bez względu na to, czy samochód jedzie, czy stoi.

Z ustaleń Sądu I instancji wynikało, że do szkody doszło podczas prac budowlanych polegających na wylewaniu betonu przy pomocy pompy znajdującej się w tylnej części auta. Pompa połączona była rurociągiem z podstawą wysięgnika, a beton pobierany z innego samochodu typu betonowóz. Po przyjeździe auta z pompą oraz drugiego auta (betonowozu) rozpoczęto pompowanie betonu. W czasie pompowania betonu doszło do pęknięcia wysięgnika przy jego podstawie i upadku ruchomej części wysięgnika (jego trzeciego ramienia) na plac budowy. Upadająca na plac budowy część wysięgnika przygniotła powoda.

W ocenie Sądu I instancji, między zaistniałą szkodą, a ruchem tego mechanicznego środka komunikacji zachodził normalny związek przyczynowy. Fakt, że w chwili oderwania wysięgnika pojazd ten nie pełnił akurat funkcji czysto komunikacyjnych nie podważa trafności tego stwierdzenia. W ocenie Sądu, wystarczającym dla przypisania odpowiedzialności z art. 436 § 1 k.c. jest uznanie

danego środka za mechaniczny środek komunikacji, czego nie eliminuje czasowe, nawet częste, wykorzystywanie go w innych celach oraz wywołanie szkody jego ruchem, niekoniecznie związanym z realizacją funkcji komunikacyjnych. Z powyższych przyczyn Sąd I instancji przyjął, że pozwany ubezpieczyciel ponosi odpowiedzialność za szkodę powstałą na osobie powoda.

Od wyroku została wniesiona apelacja. Sąd Apelacyjny zauważył, że skoro w chwili zdarzenia pojazd nie był w trasie, gdyż osiągnął wyznaczone miejsce przeznaczenia wykonania usługi przepompowania betonu, a szkoda powstała w wyniku złamania ramienia wysięgnika specjalistycznego urządzenia, to w żaden sposób nie można uznać, że był to wypadek komunikacyjny w istotnym dla sprawy znaczeniu. W ocenie Sądu należało zgodzić się ze skarżącym, że czym innym jest ruch maszyny budowlanej służący celom prawidłowego prowadzenia procesu budowlanego, czym innym zaś ruch pojazdu mechanicznego służący celom komunikacyjnym. Niewątpliwie również specjalistyczna maszyna budowlana nie stanowi mechanicznego środka komunikacji. Definicji mechanicznego środka komunikacyjnego nie spełniają urządzenia niesłużące do celów komunikacyjnych, nawet wówczas, jeżeli są zdolne do samodzielnego przemieszczania się (np. koparki, spychacze, kombajny rolnicze i inne maszyny samobieżne). Bez znaczenia jest przy tym trwałość lub tymczasowość połączenia maszyny z pojazdem, gdyż dla odpowiedzialności cywilnej konieczny jest ruch pojazdu mechanicznego.

W świetle powyższych rozważań, Sąd Apelacyjny uznał, że w okolicznościach niniejszej sprawy, nie zachodzi odpowiedzialność ubezpieczyciela oparta na podstawie art. 34 u.u.o., gdyż szkoda jakiej doznał powód, nie pozostawała w związku z ruchem pojazdu mechanicznego. Z tych względów skierowanie powództwa przeciwko pozwanemu zakładowi ubezpieczeń należało uznać za bezzasadne.

Wyrok Sądu Okręgowego w Nowym Sączu z dnia 15 lutego 2017 r. (I C 1298/14)

W niniejszej sprawie zasadnicze znaczenie miało rozstrzygnięcie, czy ciągnik siodłowy z naczepą regulowaną przez powoda był w ruchu.

Sąd po przeprowadzeniu analizy zgromadzonego materiału dowodowego doszedł do przekonania, że pomimo iż ciągnik siodłowy z przymocowaną naczepą, miał uruchomiony silnik, szkoda powoda nie wynikła z przemieszczenia się pojazdu na skutek uruchomienia silnika. Sąd tym samym stwierdził, iż w przedmiotowej sprawie nie było ruchu pojazdu ubezpieczonego u pozwanego ubezpieczyciela. Ruch naczepy spowodowany był bowiem osunięciem z prowizorycznego podniesienia, a nie wynikał z pracy silnika ciągnika. Zdaniem Sądu między ruchem ciągnika i naczepy łączonego z włączeniem silnika a szkodą powoda nie było związku przyczynowego. To bowiem nie włączony silnik samochodu doprowadził do szkody powoda, a niewłaściwie podniesiona naczepa, która upadła na powoda. Zdaniem Sądu, cyt. „*umieszczanie naczepy ciągnika na*

podniesieniu celem regulacji hamulców w momencie wystąpienia szkody powoda zestawione ze sprawnością mechaniczną hamulców naczepy, które były regulowane zrywają związek przyczynowy między szkodą, a przedmiotowym zdarzeniem”.

Wyrok Sądu Okręgowego w Poznaniu z dnia 8 maja 2014 r. (X Ga 188/14)

Wyrokiem Sądu Rejonowego w Lesznie uwzględniono żądanie pozwu w zakresie wypłaty odszkodowania. Podstawę orzeczenia stanowiły następujące ustalenia faktycznie i rozważania prawne. W trakcie czyszczenia rowu koparką został wyciągnięty kabel telekomunikacyjny, który wskutek tego przerwał się. Uszkodzenie kabla nastąpiło w momencie kiedy operator koparki wycofywał koparkę, by odłożyć ziemię wybraną z rowu. Sąd I instancji w oparciu o zgromadzony materiał dowodowy stwierdził, że istnieje adekwatny związek przyczynowy pomiędzy ruchem koparko-ładowarki jako pojazdu mechanicznego a uszkodzeniem kabla i uwzględnił powództwo.

Sąd Okręgowy w Poznaniu na skutek apelacji pozwanego zmienił wyrok i oddalił powództwo. W pierwszej kolejności Sąd przyjął, iż obowiązkowemu ubezpieczeniu OC pojazdów mechanicznych podlega pojazd w ruchu w rozumieniu u.u.o., a zatem pojazd mechaniczny wprowadzony na drogę. Drogę tę należy rozumieć zgodnie z jej definicją zawartą w art. 2 pkt 1 – Prawo o ruchu drogowym. Od tego momentu, tj. od wprowadzenia pojazdu na taką drogę działa chroniące innych użytkowników takiego ruchu obowiązkowe ubezpieczenie OC regulowane omawianą ustawą o ubezpieczeniach obowiązkowych. Powyższe potwierdza także regulacja rozdziału 2 tejże ustawy pt. „Ubezpieczenie OC posiadaczy pojazdów mechanicznych”, a w szczególności art. 23 ustawy, stanowiący, że posiadacz pojazdu mechanicznego jest obowiązany zawrzeć umowę obowiązkowego ubezpieczenia OC posiadaczy pojazdów mechanicznych za szkody powstałe w związku z ruchem posiadanego przez niego pojazdu. Regulacja art. 29 ust. 1 u.u.o. pozwala ustalić, odnosząc się do ruchu pojazdu, kiedy posiadacz pojazdu jest obowiązany zawrzeć umowę ubezpieczenia OC posiadaczy pojazdów mechanicznych.

W przypadku pojazdów wolnobieżnych, do których należy zaliczyć koparkę powoda (w oparciu o przepisy art. 2 pkt 10 lit. a i bu.u.o.) winno to nastąpić przed wprowadzeniem do ruchu pojazdu, oczywiście w powyżej przedstawionym rozumieniu. Zgodnie natomiast z art. 2 ust.1 ustawy Prawo o ruchu drogowym, droga oznacza wydzielony pas terenu składający się z jezdni, pobocza, chodnika, drogi dla pieszych lub drogi dla rowerów, łącznie z torowiskiem pojazdów szynowych znajdującym się w obrębie tego pasa, przeznaczony do ruchu lub postoju pojazdów, ruchu pieszych, jazdy wierzchem lub pędzenia zwierząt.

Sąd stwierdził, że skoro od wprowadzenia pojazdu do ruchu na drogę, w znaczeniu jak zaprezentowane powyżej, rozpoczyna się ochrona ubezpieczeniowa z OC obowiązkowego posiadacza pojazdu mechanicznego, to tylko za szkody spowodowane ruchem tamże posiadacze

pojazdu podlegają owej ochronie. Z załączonych do akt sprawy dokumentów nie wynikało, aby szkoda wyrządzona została na drodze w rozumieniu ustawy Prawo o ruchu drogowym - a zatem nie było podstaw do poszukiwania odszkodowania z umowy obowiązkowego ubezpieczenia OC posiadaczy pojazdów mechanicznych .

Wyrok Sądu Rejonowego w Sokółce z dnia 18 grudnia 2014 r. (I C 311/14) (uchylony wyrokiem Sądu Okręgowego w Białymstoku z dnia 9 kwietnia 2015 r. - II Ca 155/15)

Pomimo, że przedmiotowy wyrok został uchylony przez Sąd Okręgowy w Białymstoku wyrokiem z dnia 9 kwietnia 2015 r. (II Ca 155/15), warto również przyjrzeć się stanowisku prezentowanemu przez Sąd Rejonowy w Sokółce w zakresie pojęcia „ruch pojazdów”. Aktualne pozostaje przy tym uzasadnienie jego przywołania jak w przypadku wyroku Sądu Apelacyjnego w Szczecinie z dnia 22 sierpnia 2012 r. (I ACa 693/11).

Orzeczenie jest zbliżone do stanowiska zaprezentowanego w powyżej przedstawionym wyroku Sądu Okręgowego w Poznaniu. W sprawie ustalono, że podczas wykonywania przyłącza sanitarnego do domu mieszkalnego położonego w S. przy ul. (...) operator koparki C. kopiąc rów, uszkodził linię kablową niskiego napięcia.

Sąd I instancji oddalając powództwo również odniósł się do przepisów o ruchu drogowym i wskazał, że w sprawie ruch koparki nie tylko nie odbywał się na drodze, lecz na terenie posesji prywatnej. Ponadto nie było zamiaru wprowadzenia pojazdu na drogę, a praca pojazdu związana była wyłącznie z wykonywaniem prac ziemnych. Tym samym nie zaistniała przesłanka odpowiedzialności ubezpieczyciela w ramach obowiązkowego ubezpieczenia OC posiadaczy pojazdów pojazdu wskazana w art. 34 ustawy o ubezpieczeniach obowiązkowych, bowiem pojazd nie został wprowadzony do ruchu w rozumieniu art. 2 ust. 1 pkt 14a ustawy o ubezpieczeniach obowiązkowych.

Wyrok Sądu Rejonowego w Tychach z dnia 26 kwietnia 2016 r. (VI GC 949/14) (uchylony wyrokiem Sądu Okręgowego w Katowicach z dnia 8 czerwca 2017 r. XIX Ga 946/16))

Niniejszy wyrok również został uchylony przez Sąd II instancji, niemniej warto poznać argumentację zaprezentowaną przez sąd I instancji w zakresie definiowania pojęcia ruchu pojazdów. Sąd Rejonowy w Tychach uznał, że w rozpatrywanej sprawie ruch silnika był jedynie elementem ruchu maszyny, a szkoda nie powstała w związku z komunikacyjną funkcją pojazdu mechanicznego, lecz była następstwem działań operatora koparki, który podczas pracy nie zachował należytych środków ostrożności i uderzył elementem koparki w przejeżdżający pojazd powoda.

W niniejszej sprawie zdarzenie polegało na tym, iż operator koparki podczas pracy nie zachował należytych środków ostrożności i uderzył elementem koparki w przejeżdżający pojazd powoda. Spór pomiędzy stronami powstał w zakresie ustalenia czy ruch koparki był związany z wykonywaniem funkcji komunikacyjnej lub transportowej oraz czy ruch koparki w trakcie zdarzenia pozostawał w normalnym związku przyczynowo-skutkowym z działaniem pojazdu jako środka komunikacji.

Sąd wskazał, że w orzecznictwie przyjmuje się, że jeżeli na pojeździe zamontowano specjalistyczne urządzenie (dźwig, podnośnik, wysięgnik) i szkoda powstaje wyłącznie w wyniku działania tego urządzenia, to nawet wtedy, gdy jest ono zasilane tym samym silnikiem, nie jest to szkoda spowodowana przez ruch pojazdu mechanicznego. Z treści analizowanego orzeczenia wynika również, że 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). Sąd dokonując analizy zgromadzonego materiału dowodowego w szczególności fakt, że koparka nie jechała, lecz obracała się w miejscu uznał, że szkoda doznana przez powoda nie pozostawała w związku z ruchem pojazdu sprawczego tj. koparki.

W ocenie Rzecznika Finansowego przeprowadzona analiza przywołanego powyżej orzecznictwa pokazuje, że kwestia działania silnika w chwili wypadku nie jest rozstrzygająca przy ustalaniu odpowiedzialności za szkodę. Odpowiedzialność nie zachodzi w sytuacji, gdy pojazd był wykorzystywany w chwili wypadku jako narzędzie pracy, a nie jako środek transportu oraz gdy nie został wprowadzony do ruchu w rozumieniu przepisów prawa ruchu drogowego.

Wydaje się, że zaprezentowane powyżej stanowiska sądów stanowią pośrednio odzwierciedlenie wykładni przeprowadzonej przez Trybunał Sprawiedliwości Unii Europejskiej w orzeczeniu z dnia 28 listopada 2017 r. (C - 514/16). Jak zostało wcześniej podkreślone już przed wydaniem orzeczenia przez TSUE w orzecznictwie sądów polskich także można było spotkać się ze stanowiskiem zbieżnym z tym, które zaprezentował w przywołanym orzeczeniu Trybunał.

Problem definicji „ruchu pojazdu” rozpatrywany w doktrynie.

W odniesieniu do kwestii zakresu odpowiedzialności za szkody związane z „ruchem pojazdów” wypowiedziano się również w piśmiennictwie prawniczym. Poniżej zostanie pokrótce przedstawionych kilka kluczowych dla sprawy poglądów prezentowanych w nauce prawa.

W ocenie G. Bieńka pojazd jest uznawany za będącym w ruchu również wtedy, gdy znajduje się w ruchu fizycznym albo gdy nie znajduje się wprawdzie w ruchu fizycznym, ale jest unieruchomiony na czas dłuższy niż jedna minuta z przyczyn wynikających z tych warunków lub przepisów. (G. Bieńek, *Cywilnoprawna problematyka ubezpieczenia OC posiadaczy pojazdów mechanicznych na tle nowych uregulowań.*). Autor wskazuje dodatkowo, że pojazd mechaniczny nie pozostaje w ruchu w czasie dokonywania tzw. czynności przygotowawczych do jazdy lub gdy jest holowany (pojazd porusza się za pomocą sił motorycznych niewytworzonych pracą jego silnika). (G. Bieńek (red.), *Komentarz do Kodeksu cywilnego. Księga trzecia. Zobowiązania. Tom I-II, wyd. X.*

W. Robaczyński w artykule „*Kontrowersje wokół pojęcia ruchu pojazdu*” przywołuje różne stanowiska wyrażone w doktrynie dotyczące pojęcia „ruchu”. Wskazuje m. in. na pogląd A. Szpunara, który zgadza się z poglądem zaprezentowanym już w dawnym orzecznictwie, że pojazd mechaniczny jest w ruchu „od chwili uruchomienia motoru do momentu, kiedy jazda, wskutek osiągnięcia miejsca przeznaczenia lub planowej przerwy drogi, zostałaby zakończona”. Według A. Wąsiewicza pojazd jest w ruchu, gdy porusza się „pod wpływem sił motorycznych wytwarzanych pracą własnego silnika, albo też gdy mimo wyłączzonego silnika: a) porusza się on nadal na skutek uprzedniego działania tych sił, b) porusza się on siłą bezwładności, np. po drodze o stromym spadku”. Ponadto, zdaniem powołanego autora, „zawsze jest w ruchu samochód, którego silnik jest włączony, choćby sam pojazd stał w miejscu”. Podobne jak A. Szpunar stanowisko dotyczące pojęcia ruchu pojazdów definiuje A. Grzybek, który stwierdza, że „za będący w ruchu trzeba uznać taki środek komunikacyjny, w którym pracuje silnik – a ściślej mówiąc – urządzenie, służące do poruszania pojazdu za pomocą sił przyrody”. W każdym razie, zdaniem A. Grzybka, praca silnika zawsze decyduje o tym, że mechaniczny środek komunikacji znajduje się w ruchu (W. Robaczyński, *Kontrowersje wokół pojęcia ruchu pojazdu, Palestra, maj-czerwiec 5-6/2007*).

M. Fras zauważa, że zatrzymanie pojazdu na krótkotrwały postój nie zmienia oceny w tym zakresie (może zatem chodzić o przerwę w podróży w miejscu postoju; wyrządzenie szkody np. podczas ponownego wsiadania do pojazdu będzie opierało się na konstrukcji ruchu pojazdu mechanicznego). Z ruchem nie będziemy mieć natomiast do czynienia, gdy pojazd – po ukończeniu podróży (np. dojechaniu na miejsce campingu) – zostanie zaparkowany w miejscu do tego przeznaczonym. Autor podkreśla, że ustalenie pojęcia ruchu nie wymaga odwoływania się do pojęć stosowanych w innych aktach prawnych (np. prawie o ruchu drogowym). Zakończenie ruchu miałyby zatem miejsce, gdyby postój miał charakter definitywny (M. Fras (red.), M. Habdas (red.), *Kodeks cywilny. Komentarz. Tom III. Zobowiązania. Część ogólna, art. 353-534*).

K. Osajda prezentuje z kolei szerokie znaczenie nadawane przesłance „*ruchu*”, które doprowadziło do objęcia odpowiedzialnością na podstawie komentowanych przepisów szkód wyrządzonych nie przez samo przemieszczanie się pojazdu, lecz np. przez urządzenie znajdujące się

na pojeździe. Powołał się na wyrok SN z dnia 21 maja 2009 r. (V CSK 444/08). Sąd Najwyższy w wyroku tym wskazał, iż: „wyrażenie *„ruch”* jest wieloznaczne nie tylko dlatego, że występuje on w różnych płaszczyznach poznania i rzeczywistości (filozoficznej, fizycznej, biologicznej czy prawnej), ale również z tej przyczyny, że w każdej z nich może mieć różną postać. W szczególności można mówić o ruchu w aspekcie rzeczowym (w wypadku analizy zachodzącej pomiędzy rzeczami) i w aspekcie prawnym, to jest nadawać temu zjawisku znaczenie z punktu widzenia funkcjonujących w systemie norm prawnych”. Inne ujęcie wiąże się z uruchomieniem silnika i założeniem, że źródło niebezpieczeństwa tkwi w samym pojeździe. W swoich rozważaniach przywołał również wyrok Sądu Apelacyjnego w Warszawie z 27 listopada 2014 r. (VI ACa 259/14). Dodatkowo autor wskazuje, że ruch pojazdu w rozumieniu art. 436 k.c. może się łączyć z wykorzystaniem (w pewnym zakresie) siły ludzkiej lub zwierzęcej. Tak w szczególności wyrok Sądu Najwyższego z dnia 30 maja 1974 r. (I PR 173/74), zgodnie z którym „z chwilą gdy pojazd drogowy składający się z samochodu ciężarowego i przyczepy zostaje wprowadzony do ruchu na drogach publicznych, stwarza on wzmożone niebezpieczeństwo dla osób trzecich. Niebezpieczeństwo to trwa dopóty, dopóki obsługa pojazdu wykonuje zlecane jej zadania przewozowe. Przez czas wykonywania tych zadań pojazd pozostaje w ruchu w rozumieniu art. 436 § 1 k.c. w zw. z art. 435 k.c.; czynności manewrowania przedsiębrane w celu połączenia z samochodem ciężarowym odłączonej od niego na czas załadunku przyczepy, stanowiącej część pojazdu drogowego, dotyczą ruchu tego pojazdu także wówczas, gdy przyczepa popychana jest siłą mięśni ludzkich”. (*Komentarz do Kodeksu Cywilnego, Zobowiązania, Część Ogólna. Osajda 2017 wyd. 1 / Morek*).

M. Serwach wskazuje z kolei na definicję ruchu pojazdów w oparciu o art. 34 ust 2 u.u.o. W jej ocenie o ruchu pojazdu nie przesądza fakt jego poruszania się w znaczeniu fizycznym. Mechaniczne rozumienie ruchu odrzuca również judykatura. Przyjmuje się, że pojazd mechaniczny zawsze jest w ruchu, gdy zmienia swoje położenie względem innych ciał dzięki pracy własnego silnika lub mimo wyłączzonego silnika, na skutek uprzedniego działania sił motorycznych lub siły bezwładności (po drodze o stromym spadku). Wskazuje również, że zawsze jest w ruchu pojazd z włączonym silnikiem, nawet gdy stoi w miejscu. O ruchu świadczy napęd i/lub praca silnika. Nie jest natomiast w ruchu samochód z wyłączonym silnikiem ciągnięty przez ludzi, zwierzęta lub inny pojazd (pojazd holujący). W ostatniej z wymienionych sytuacji w ruchu jest jedynie pojazd holujący i jego posiadacz odpowiada za szkody spowodowane przez cały „zestaw holowniczy”, czyli również przez pojazd holowany. Bez wątplenia pojazd tak długo jest w ruchu, jak długo pracuje silnik bądź pojazd się porusza np. siłą bezwładności (*M. Serwach (red.), Komentarz do ustawy o ubezpieczeniach obowiązkowych, Ubezpieczeniowym Funduszu Gwarancyjnym i Polskim Biurze Ubezpieczycieli Komunikacyjnych*).

Dla kompleksowego przedstawienia poglądów doktrynalnych przywołać należy również stanowiska prezentowane przez przedstawicieli doktryny komentujących orzeczenie TSUE z dnia 28 listopada 2017 r. (C-514/16).

M. Wałachowska i M.P. Ziemiak w glosie do wyroku TSUE wskazują, że przedmiotowe orzeczenie prowadzi *de facto* do zerwania z omówionym wcześniej stanowiskiem polskiej doktryny i judykatury na rzecz konieczności badania *in casu*, czy w chwili zdarzenia pojazd – mimo uruchomionego silnika – wykorzystywany jest jako środek transportu, czy jako narzędzie pracy. Jak zauważyli autorzy w związku z tym już na pierwszy rzut oka rysują się wątpliwości, czy nowe podejście nie okaże się zbyt kazuistyczne i czy wnioski z niego płynące – wobec bardzo specyficznego stanu faktycznego – powinny mieć uniwersalne zastosowanie. Autorzy podkreślili, że w istocie każdy pojazd może być wykorzystywany jako narzędzie pracy, począwszy od zwykłego samochodu osobowego (np. jako taksówka), przez furgon (np. popularne obecnie food trucki), a skończywszy na ciągniku rolniczym. Z tych względów - w ocenie autorów - należałoby zachować daleko idącą wstrzeźliwość w powoływaniu się na omawiane orzeczenie wobec pojazdów, których zasadniczą funkcją jest komunikacja. Autorzy podali jako przykład taksówkę, która stanowi narzędzie pracy. Z punktu widzenia pasażerów służy komunikacji, więc absurdalne byłoby twierdzenie, że pasażerowie nie mogą korzystać z dobrodziejstw art. 436 k.c. Stąd racjonalnie trzeba przyjąć, że chodzi tu o pojazdy wykorzystywane jako narzędzie pracy, jeżeli w danym przypadku nie są wykorzystywane także jako środek komunikacji. Chodzi więc o pojazdy specjalistyczne, które służą do wykonywania określonych prac.

Jak wskazali autorzy nie bez znaczenia w podobnych sprawach wydaje się miejsce, w którym doszło do wypadku. W analizowanym wyroku była to winnica, o charakterystycznym układzie terenu. Zdaniem autorów, jeżeli do zdarzenia dojdzie na drodze publicznej (np. kiedy koparka wykonująca prace ziemne przy remoncie drogi uszkodzi przejeżdżający obok pojazd), po raz kolejny trudno będzie racjonalnie uzasadnić brak odpowiedzialności posiadacza lub jego ubezpieczyciela OC. Dochodziłoby bowiem do niebezpiecznego, z punktu widzenia ochrony poszkodowanych, rozróżnienia odpowiedzialności posiadaczy wprawianych w ruch a pomocą sił przyrody (*ETS w wyroku z dnia 4 września 2018 r. C-80/17, Fundo de Garantia Automóvel przeciwko Alinie Antónii Destapado Pao Mole Julianie i Cristianie Micaeli Caetano Julianie, EU:C:2018”661, raz jeszcze podkreślił, że nadrzędnym celem dyrektywy komunikacyjnych jest ochrona osób poszkodowanych w wypadkach spowodowanych przez pojazdy mechaniczne*). Posiadacz koparki poruszającej się po drodze odpowiadałby na zasadzie ryzyka, tymczasem posiadacz koparki pracującej na poboczu z takiej odpowiedzialności byłby zwolniony. Z punktu widzenia przepisów ustawy o ubezpieczeniach obowiązkowych obowiązek zawarcia umowy obowiązkowego ubezpieczenia OC

posiadaczy pojazdów mechanicznych powstaje przed wprowadzeniem pojazdu do ruchu na drogę w rozumieniu art. 2 pkt 1 Prawa o ruchu drogowym. Oznaczałoby to, że pojazd wykorzystywany jako narzędzie pracy po wprowadzeniu go na drogę, choć objęty ubezpieczeniem, *de facto* z niego nie korzysta, gdyż nie znajduje się w ruchu, a więc nie są spełnione przesłanki odpowiedzialności z art. 34 ust. 1 u.u.o. (M. Wałachowska, M.P. Ziemiak., *Zakres odpowiedzialności za szkody związane z ruchem pojazdów. Glosa do wyroku TS z dnia 28 listopada r., C-514/16, EPS 2019/2/39-43*).

Kolejno wskazać należy na stanowisko zaprezentowane przez J. Oleszczaka w kontekście ewentualnych zmian w rozumieniu pojęcia ruchu pojazdu na gruncie polskiego prawa krajowego pod wpływem orzeczenia TSUE w sprawie C-514/16 Rodrigues de Andrade. Jak autor wskazuje w swoim artykule w ocenie niektórych sądów polskich i w dwóch wyrokach kasacyjnych Sądu Najwyższego, wyrok TSUE w sprawie Rodrigues de Andrade spowodował interpretacyjne zawężenie pojęcia „ruch pojazdu” wyłącznie do sytuacji, gdy wykonuje on funkcję komunikacyjną. Podobne stanowisko jest prezentowane przez niektórych przedstawicieli piśmiennictwa komentujących orzeczenie TSUE. W doktrynie wskazuje się, że wymaga tego zasada *pro unijnej* wykładni prawa, zgodnie z którą przy interpretacji przepisów krajowych powinno uwzględniać się treść prawa Unii i orzecznictwo TSUE. Skoro bowiem TSUE dokonał wykładni pojęcia ruchu, wskazując jego zakres, to pojęcie „ruchu pojazdu” na gruncie prawa polskiego należy interpretować zgodnie z przedmiotowym wyrokiem TSUE. Ruch pojazdu nie obejmowałby zatem wykorzystania pojazdu jako narzędzia pracy na przykład w trakcie prac rolnych lub robót budowlanych. Odpowiedzialność ubezpieczyciela z tytułu obowiązkowego ubezpieczenia OC posiadaczy pojazdów mechanicznych za takie wypadki byłaby wyłączona.

W ocenie autora z tak zaprezentowanym stanowiskiem doktryny i orzecznictwa nie można jednak się zgodzić. Polskie sądy bowiem nie muszą odstępować od dotychczasowej linii orzeczniczej w związku z wyrokiem TSUE w sprawie Rodrigues de Andrade.

Uzasadniając wyrażony pogląd, autor wskazuje, że TSUE orzekał na podstawie przepisów pierwszej dyrektywy komunikacyjnej. Oceniając zatem wpływ tego wyroku na polskie orzecznictwo, należy odwołać się do charakteru prawnego i funkcji dyrektyw w unijnym systemie prawnym. Dyrektywa wyznacza jedynie cel, jaki należy osiągnąć, pozostawiając państwowym członkowskim swobodę w doborze środków do realizacji tego celu. Podstawowy cel pierwszej dyrektywy komunikacyjnej został wyrażony w art. 3 tego aktu, zgodnie z którym państwo członkowskie ma podjąć wszelkie stosowne środki, aby zapewnić, że odpowiedzialność cywilna odnosząca się do ruchu pojazdów normalnie przebywających na jego terytorium jest objęta ubezpieczeniem. Zadaniem państwa członkowskiego jest zatem co najmniej zapewnienie, aby obowiązkowe ubezpieczenie OC obejmowało szkody związane z ruchem pojazdów, który jest rozumiany jako ruch pojazdów

wykorzystywanych w charakterze środków transportu, a nie narzędzi pracy. Autor podkreślił zatem, że Polska poprawnie implementowała przedmiotową dyrektywę. Nie ulega bowiem wątpliwości, że w świetle polskich przepisów i orzecznictwa szkody wyrządzone przez ruch pojazdów używanych jako środki transportu objęte są obowiązkowym ubezpieczeniem OC posiadaczy pojazdów mechanicznych. Fakt, że zgodnie z dotychczasową linią orzecniczą sądów polskich zakresem ruchu pojazdu mechanicznego objęte może być także korzystanie z pojazdu jako narzędzia pracy, nie stoi w sprzeczności z omawianym wyrokiem TSUE. Przepisy pierwszej dyrektywy komunikacyjnej oraz ich wykładnia dokonana przez TSUE wyznaczają bowiem tylko pewien minimalny standard ochrony ubezpieczeniowej. Przywołana dyrektywa nie stanowi jednak przeszkód dla określenia w prawie krajowym szerszego zakresu obowiązkowego ubezpieczenia komunikacyjnego OC.

Autor zwrócił również uwagę, że omawiany wyrok TSUE został wydany w odpowiedzi na pytanie prejudycjalne zadane przez sąd portugalski. Omawiając zatem konsekwencje przedmiotowego orzeczenia TSUE, trzeba odnieść się do prawa portugalskiego i tamtejszej praktyki orzeczniczej. Jak wcześniej wskazano, w sprawie Rodrigues de Andrade sąd pierwszej instancji w Portugalii uznał, że ubezpieczyciel nie jest odpowiedzialny z tytułu obowiązkowego ubezpieczenia OC posiadaczy pojazdów mechanicznych, gdy ruch pojazdu nie obejmuje wykorzystania pojazdu jako narzędzia pracy. Takie stanowisko, jak stwierdził sąd drugiej instancji, który zadał pytanie prejudycjalne, jest zgodne z orzeczeniem wydanym przez Supremo Tribunal de Justicia. W Portugalii zatem pojęcie ruchu pojazdu zawężone było do wykonywania funkcji transportowej. W takiej sytuacji portugalski sąd drugiej instancji zwrócił się z pytaniem prejudycjalnym. Wprost wskazał, że jego wątpliwość dotyczy tego, czy w świetle przyjętego w przepisach unijnych dotyczących obowiązkowego ubezpieczenia celu w postaci ochrony ofiar wypadków, jak i konieczności zapewnienia jednolitego stosowania prawa Unii uzasadnione jest wyłączenie z zakresu zastosowania pojęcia „ruch pojazdów” przypadku pojazdu na postoju, wykorzystywanego w jego normalnej funkcji urządzenia generującego siłę napędową przeznaczoną do wykonania innej pracy. Innymi słowy, sąd portugalski powziął wątpliwość, czy pojęcie ruchu pojazdu w prawie portugalskim nie jest ujmowane zbyt wąsko w porównaniu z prawem unijnym. W odpowiedzi TSUE orzekł zaś że ruch pojazdu w rozumieniu pierwszej dyrektywy komunikacyjnej nie obejmuje wykorzystania pojazdu jako narzędzia pracy. Linia orzecnicza przyjęta w Portugalii nie jest zatem sprzeczna z unijną dyrektywą. Oznacza to także że pozostałe państwa członkowskie, których prawo lub praktyka orzecznicza ograniczają pojęcie ruchu pojazdu tylko do funkcji transportowej, prawidłowo implementowały unijną dyrektywę. Trybunał jednak w żadnej mierze nie wskazał, że szersze rozumienie ruchu pojazdu w prawie krajowym jest sprzeczne z prawem Unii.

Biorąc pod uwagę powyższe argumenty autor stwierdził, że wbrew ocenom - wyrażanym dotychczas w doktrynie - wyrok TSUE w sprawie Rodrigues de Andrade nie zmusza polskich sądów

do zmiany dotychczasowej linii orzeczniczej. Prawo unijne nie stoi na przeszkodzie uznania, że ruch pojazdu w rozumieniu art. 34 u.u.o. obejmuje także korzystanie z pojazdu jako narzędzia pracy. Z przedmiotowego wyroku TSUE bowiem nie wynika zakaz szerszej wykładni pojęcia ruchu pojazdu mechanicznego. Należy więc uznać, że polskie prawo ujmuje ruch pojazdu szerzej niż prawo unijne. Jest to możliwe, ponieważ dyrektywa określa jedynie minimalny poziom wymagań, stawiany ustawodawstwom krajowym. W związku z tym fakt, że w Polsce przyjęto szerszy zakres ochrony ubezpieczeniowej w ramach obowiązkowego ubezpieczenia komunikacyjnego, nie sprawia to, że polskie regulacje są sprzeczne z prawodawstwem unijnym.

W ocenie autora szerokie ujęcie ruchu pojazdu wynikające z orzecznictwa sądów polskich, a wykraczające poza zakres określony przez TSUE, należy ocenić pozytywnie. Autor zauważa, że normalna funkcja pewnych pojazdów mechanicznych, takich jak ciągniki czy maszyny wolnobieżne, nie ogranicza się wyłącznie do transportu. W związku z tym także pojęcie ruchu takich pojazdów nie powinno być zredukowane wyłącznie do sytuacji, w których pojazd był używany głównie jako środek komunikacji. Rozgraniczenie bowiem funkcji transportowej i narzędzia pracy w przypadku niektórych pojazdów może wywoływać liczne kontrowersje. Natomiast ubezpieczyciele, zdając sobie sprawę z zastosowania takich pojazdów, mogą kalkulować składkę ubezpieczeniową, uwzględniając te dodatkowe ryzyka.

Prezentowana w polskim orzecznictwie wykładnia pojęcia „ruch pojazdu” jest także uzasadniona funkcją, jaką pełni obowiązkowe ubezpieczenie OC posiadaczy pojazdów. Ubezpieczenia obowiązkowe OC bowiem służą dwóm zasadniczym celom. Z jednej strony chronią ubezpieczonego. Szkody, za jakie może być odpowiedzialny choćby posiadacz pojazdu mechanicznego, mogą być tak poważne, że zapłacenie odszkodowania doprowadziłoby zobowiązanego do ruiny finansowej. Jednak dzięki pokryciu szkód przez zakład ubezpieczeń z tytułu obowiązkowego ubezpieczenia OC ubezpieczony jest chroniony przed grożącą mu niewypłacalnością. Z drugiej strony wprowadzenie obowiązkowych ubezpieczeń OC służy potencjalnym poszkodowanym. Jeśli bowiem dojdzie do wyrządzenia szkody, to mają oni gwarancję, że otrzymają odszkodowanie. Ponadto, przynajmniej w założeniu, taka kompensacja powinna odbywać się szybciej i sprawniej niż w przypadku dochodzenia odszkodowania od sprawcy szkody. Z tego względu szeroka interpretacja pojęcia ruchu pojazdu, poszerzająca zakres ochrony ubezpieczeniowej, jest korzystna zarówno dla ubezpieczonych, jak i dla poszkodowanych.

Podobnie funkcje obowiązkowego ubezpieczenia ujmuje TSUE, który podkreśla, że celem unijnej regulacji w zakresie obowiązkowych ubezpieczeń komunikacyjnych OC jest ochrona poszkodowanych w wypadkach spowodowanych przez pojazdy. Autor podkreślił, że tym bardziej nie można więc uznać, że szerokie ujęcie ruchu, jakie dominuje w polskim orzecznictwie, miałyby być sprzeczne z prawem unijnym.

W ocenie autora wyrok TSUE w sprawie Rodrigues de Andrade nie powinien wpłynąć na zawężenie pojęcia ruchu pojazdu mechanicznego. Dzięki szerokiemu ujęciu ruchu w polskim orzecznictwie interesy ubezpieczonych i poszkodowanych w wypadkach drogowych są chronione w jeszcze w większym stopniu, niż wymaga tego prawo Unii Europejskiej. (*J. Oleszczak, Zmiany w rozumieniu pojęcia ruchu pojazdu pod wpływem orzeczenia TSUE w sprawie C-514/16 Rodriguesa de Andrade, Prawo asekuracyjne nr 2/2020*).

Odmienne stanowisko w sprawie wpływu orzeczenia TSUE z dnia 28 listopada 2017 r. (C - 514/16) przedstawia M. Sieradzka. Wskazuje, że Trybunał przyjął, że istotne staje się sprecyzowanie, czy w chwili wypadku pojazd był używany w charakterze środka transportu. Jeżeli użycie było mieszane (jako środka transportu oraz w innym charakterze), konieczne staje się ustalenie, czy w chwili wypadku był on używany głównie jako środek transportu. Jeżeli pojazd był w chwili wypadku używany głównie jako środek transportu, to użycie to jest objęte zakresem dyrektywy 72/166. Jeżeli pojazd – tak jak w stanie faktycznym sprawy – był wykorzystywany jako narzędzie pracy, to odpowiedzialność z OC pojawia się jedynie wówczas, gdy pojazd był wykorzystywany głównie jako środek transportu. Autorka wskazuje, że obecnie w sądownictwie polskim przyjmuje się, że ruch silnika zawsze przesądza o tym, iż samochód znajduje się w ruchu, bez względu na to, czy samochód jedzie, czy stoi. Praca silnika jest jednoznaczna z ruchem samochodu. Natomiast Trybunał w głosowanym wyroku przyjął, że kwestia, czy silnik pojazdu w chwili wypadku był, czy też nie był włączony, nie jest rozstrzygająca w tym zakresie (pkt 39 wyroku). Odpowiedzialność bowiem za szkody związane z ruchem pojazdów nie obejmuje sytuacji, gdy pojazd był wykorzystywany w chwili wypadku jako narzędzie pracy, a nie jako środek transportu. Tym samym po orzeczeniu Trybunału, ustalając odpowiedzialność cywilną za szkody powstałe w związku z ruchem pojazdu, należy powiązać szkodę z funkcją komunikacyjną pojazdu. Jeżeli wykorzystanie pojazdu nie jest związane z jego funkcją jako środka transportu, to nie mieści się w pojęciu ruchu pojazdów (*M.Sieradzka, Szkoda związana z ruchem pojazdu jako przesłanka odpowiedzialności z tytułu ubezpieczenia komunikacyjnego*).

Podsumowanie

Zdaniem Rzecznika rozbieżności w orzecznictwie powstają przede wszystkim na tle konstruowania normy prawnej w oparciu o łączną wykładnię art. 34 u.u.o. oraz art. 436 k.c. oraz stopnia uwzględnienia przy tej wykładni celów dla których przepis art. 436 k.c. został ustanowiony tj. ochrony przed wzmożonym niebezpieczeństwem dla otoczenia ze strony pojazdów oraz istoty odpowiedzialności opartej na zasadzie ryzyka. Powyższe zagadnienie wiąże się także z określeniem, na ile powinno się uwzględniać cel i istotę art 436 k.c. (a także innych przepisów k.c. dotyczących

odpowiedzialności deliktowej) dla tych elementów sprawstwa, które wskazane są w art. 34 ust. 2 u.u.o i stanowią samodzielną podstawę odpowiedzialności odszkodowawczej zakładu ubezpieczeń, w szczególności podczas rozładunku i załadunku. W tym kontekście istotne jest również uwzględnienie celów dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2009/103WE, w tym także określenie, na ile te cele mogą być do pogodzenia z istotą i celem reguł odpowiedzialności deliktowej określonych w Kodeksie cywilnym, w tym z utrwaloną wieloletnią praktyką ich stosowania. Ostatnim elementem wywołującym rozbieżności w orzecznictwie jest określenie, na ile wykładnia pojęć istotnych z punktu widzenia konstruowania przedmiotowej normy prawnej, takich jak „ruch pojazdu” czy „droga” wymaga posłużenia się przepisami innych ustaw, w szczególności zaś prawa o ruchu drogowym, i to niezależnie czy przyjęta jest koncepcja uwzględniająca w istotnym stopniu cel i znaczenie przepisów Kodeksu cywilnego, czy też bardziej autonomiczna ograniczającą zakres wykładni przede wszystkim do przepisów u.u.o.

W ocenie Rzecznika, jak wynika z przeprowadzonej powyżej analizy i kwerendy orzecznictwa przy określaniu odpowiedzialności zakładu ubezpieczeń z umowy obowiązkowego ubezpieczenia OC posiadaczy pojazdów mechanicznych za szkodę wyrządzoną w związku z ruchem pojazdu mechanicznego zastosowanie powinien mieć art. 436 § 1 k.c. oraz art. 34 u.u.o., według których dla przyjęcia odpowiedzialności ubezpieczyciela konieczne było ustalenie charakteru ubezpieczonego pojazdu i jego funkcji, jak i że szkoda została wyrządzona w związku z jego ruchem. Zakres sprawstwa według art. 34 i nast. u.u.o., został określony szerzej, niż w art. 436 § 1 k.c. w zw. z art. 435 k.c., gdyż obejmuje nie tylko posiadacza, ale i każdą osobę kierującą pojazdem w chwili wypadku ubezpieczeniowego oraz wykracza poza zdarzenia uznawane za „ruch pojazdu”. Przepis art. 436 k.c. nie obejmuje bowiem swoim zakresem rozładunku i załadunku. Przepis art. 34 ust. 2 pkt 2 u.u.o. rozszerza odpowiedzialność za szkodę związaną z ruchem pojazdu mechanicznego, także na szkody powstałe podczas i w związku z bezpośrednim załadowywaniem lub rozładowywaniem pojazdu mechanicznego (...). W przepisie art. 34 ust. 2 u.u.o. dla celów ubezpieczenia ustawodawca rozszerzył granice pojęcia ruchu pojazdu mechanicznego, przyjmując szerokie rozumienie tego pojęcia, obejmujące także takie zdarzenia, które zgodnie z brzmieniem gramatycznym tego słowa, nie stanowią ruchu pojazdu mechanicznego (*tak np. w wyroku Sądu Apelacyjnego w Gdańsku z dnia 26 września 2012 roku, V ACa 625/12*). Norma z art. 34 ust. 2 u.u.o. nie uzależnia odpowiedzialności ubezpieczyciela od dominaty funkcji wykonywanej przez wielofunkcyjny pojazd mechaniczny, podlegający obowiązkowemu ubezpieczeniu, w chwili wyrządzenia szkody.

Przytoczone w przedmiotowym wniosku orzecznictwo obrazuje, że definicja ruchu pojazdu uregulowana w art. 436 k.c. w zw. z art. 34 u.u.o. nie jest interpretowana przez polskie sądownictwo w sposób jednolity. Daleko idące odmienności w ocenie pojęcia „ruch pojazdów” uwidoczniły się po

wydanym niedawno orzeczeniu Trybunału Sprawiedliwości Unii Europejskiej (TSUE) z dnia 28 listopada 2017 r. (C-514/16) w sprawie Rodrigues de Andrade, w którym została przeprowadzona interpretacja ruchu pojazdu w kontekście prawa unijnego. Uwidocznione rozbieżności w zakresie pojęcia ruchu pojazdu sprowadzają się w szczególności do przypadków, kiedy główną funkcją pojazdu jest wykorzystanie go w danym momencie w innym celu, niż jako zwykły środek transportu, tj. pojazd pełniący m.in. funkcję transportowo–roboczą, czy komunikacyjno-roboczą.

Tak przyjęta interpretacja analizowanego pojęcia ruchu pojazdu prowadzi w konsekwencji do zerwania przywołanego stanowiska polskiej doktryny i judykatury na rzecz konieczności badania, czy w chwili zdarzenia pojazd – mimo uruchomionego silnika – wykorzystywany jest jako środek transportu, czy jako narzędzie pracy. Budzić może istotne wątpliwości, czy nowe podejście nie okaże się zbyt kazuistyczne. Zauważyć bowiem należy, że przy takiej interpretacji pojawiają się problemy przy ocenie, czy zamontowane w pojeździe elementy, pełniące w danym okresie funkcję odmienną, niż komunikacyjna pozwalają na przyjęcie, że pojazd znajduje się w ruchu.

Podkreślić należy, że z prezentowanego stanowiska sądów płynie wniosek, że dokonując wykładni pojęcia „ruch” na płaszczyźnie prawnej, nie można oderwać się od znaczenia, jakie temu pojęciu nadawane jest na innych płaszczyznach, w szczególności należy uwzględnić przepisy prawa regulujące ruch określonych typów pojazdów mechanicznych poruszanych za pomocą sił przyrody. Zawarte one są poza kodeksem cywilnym m. in. w przepisach prawa o ruchu drogowym.

Odnosząc się do stanowiska dotyczącego stosowania regulacji zawartych w przepisach prawa ruchu drogowego, w ocenie Rzecznika warto przywołać zapatrywanie W. Robaczyńskiego, który wskazał, że może budzić pewne wątpliwości przyjęcie apriorycznego założenia, że wykładnia pojęcia ruchu na gruncie art. 436 k.c. wymaga posłużenia się przepisami innych ustaw, w szczególności zaś prawa o ruchu drogowym. Dążenie do zachowania jednolitości wykładni określonych pojęć jest co do zasady godne poparcia, jednak nie może ono prowadzić do mechanicznego przenoszenia rozważań na płaszczyźnie administracyjnoprawnej na grunt kodeksu cywilnego. Celem ustawodawcy założonym na gruncie prawa o ruchu drogowym było uregulowanie zagadnień natury administracyjnej, związanej z ruchem drogowym jako pewnym zjawiskiem społecznym, nie zaś definiowanie ruchu dla potrzeb kodeksu cywilnego. Byłoby to, jak się wydaje, całkowicie zbędne, biorąc pod uwagę ustaloną w orzecznictwie i doktrynie wykładnię art. 436 k.c. i pojęcia „ruch pojazdu” w znaczeniu tego przepisu. Charakterystyczna jest wspomniana wyżej tendencja do szerokiego ujmowania omawianego pojęcia (*W. Robaczyński, Kontrowersje wokół pojęcia ruchu pojazdu, Palestra, maj-czerwiec 5-6/2007*). Zauważyć również należy, że TSUE w orzeczeniu w sprawie Rodrigues de Andrade stwierdził, iż dla pojęcia ruchu pojazdu nie jest istotny rodzaj dróg czy terenów, na których używany był pojazd. Żaden z przepisów dyrektyw dotyczących obowiązkowego ubezpieczenia nie ogranicza bowiem zakresu obowiązku ubezpieczenia i ochrony

wynikającej z niego względem poszkodowanych w wypadkach spowodowanych przez pojazdy mechaniczne do przypadków używania tych pojazdów, na określonych rodzajach terenów lub na określonych rodzajach dróg.

Powyższe stanowisko jest praktykowane także przez polskie sądy, gdzie również można spotkać się z rozumieniem pojęcia ruchu w sposób szerszy, bez odnoszenia się do przepisów prawa ruchu drogowego. Jak wynika m.in. z wyroku *Sądu Okręgowego w Radomiu z dnia 20 lutego 2019 r. (I C 1849/17- I C 1850/17, I C 1853/17 – niepublikowany)* ruch powinien być rozumiany także jako każde użytkowanie pojazdów, w każdej przestrzeni (publicznej i prywatnej), gdzie mogą wystąpić ryzyka związane z ich użytkowaniem.

Kluczową kwestią w kontekście analizy poruszonego pojęcia jest odniesienie się do dokonanej przez TSUE w sprawie *Rodrigues de Andrade* zawężającej wykładni pojęcia „ruch pojazdów”, a do wykładni której coraz częściej sięgają polskie sądy. Zauważyć należy, że dotychczas szerokie ujmowanie pojęcia „ruch pojazdu” opierało się na założeniu, że odpowiedzialność zakładów ubezpieczeń na podstawie art. 436 k.c. w zw. z art. 34 u.u.o. występuje w przypadku stwierdzenia, że źródło niebezpieczeństwa tkwi w samym pojeździe, a nie w zmontowanych z nim razem innych urządzeniach. To nie urządzenia złączone z pojazdem stanowią zagrożenia, a sam ruch pojazdu silnikowego jako całości. Podobnie, w szerokiej wykładni pojęcia „ruchu pojazdu” bez znaczenia pozostawała dominanta funkcji pojazdu wielofunkcyjnego (specjalistycznego) w chwili wyrządzenia szkody (komunikacyjna, czy komunikacyjno-robocza, czy też tylko robocza). Podkreślało się również, że w świetle art. 436 k.c. mowa jest o ruchu mechanicznego środka komunikacji, a nie o ruchu w czasie komunikacji. Oznacza to, że pojazd co do zasady musi być przeznaczony do komunikacji, a nie wykonywać funkcję związaną z komunikacją w czasie zdarzenia będącego podstawą odpowiedzialności odszkodowawczej. Przyjęte zostało również, że ruch silnika zawsze przesądza o tym, że samochód znajduje się w ruchu, bez względu na to czy samochód jedzie czy stoi.

Analizowane pojęcie „ruch pojazdów” obejmuje także każde użytkowanie pojazdu, które jest zgodne z normalną funkcją tego pojazdu. Ruch pojazdu mechanicznego w ujęciu wynikającym z art. 34 ust. 1 ustawy u.u.o. to nie tylko przemieszczanie się w przestrzeni, ale również pozostawanie w spoczynku (przyjmując, że ogólnie pojazd używany jest zgodnie z jego funkcją przeznaczenia czyli jako środek transportu). Do powyższych wniosków prowadzi również interpretacja przyjęta przez TSUE w wyroku z dnia 20 czerwca 2019 r. (sygn. akt C-100/18). Trybunał w sygnalizowanym orzeczeniu uznał, że redakcja przepisu, będącego odpowiednikiem polskiego art. 34 ust. 2 u.u.o., daje podstawy do przyjęcia, że każdy postój pojazdu bez względu na czas jego trwania jak i to czy miał miejsce na trasie jazdy czy też po osiągnięciu przez pojazd miejsca przeznaczenia, jest przez

ustawodawcę traktowany, na potrzeby odpowiedzialności zakładu ubezpieczeń z tytułu obowiązkowego ubezpieczenia OC posiadaczy pojazdów, jako ruch pojazdu.

W ocenie Rzecznika Finansowego przeprowadzona w orzeczeniu Trybunału z dnia 28 listopada 2017 r. (C - 514/16) wykładnia „ruch pojazdów” nie wymaga, aby polskie sądy musiały odstępować od dotychczasowej linii orzeczniczej w związku z przywołanym wyrokiem.

Przechodząc do argumentacji powyższego stanowiska, w pierwszej kolejności należy zwrócić uwagę na potrzebę odgraniczenia kwestii odpowiedzialności cywilnoprawnej od odpowiedzialności zakładu ubezpieczeń. Zauważyć bowiem należy, że odpowiedzialność zakładu ubezpieczeń z tytułu posiadanego ubezpieczenia ma charakter wtórny wobec odpowiedzialności cywilnej posiadacza lub kierującego pojazdem. W celu przypisania odpowiedzialności ubezpieczycielowi należy najpierw ustalić odpowiedzialność podmiotów ubezpieczonych. Wskazać należy, że Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 2009/103/WE z dnia 16 września 2009 r. dotyczy ustanowienia systemów obowiązkowego ubezpieczenia OC posiadaczy pojazdów mechanicznych w państwach członkowskich i minimalnych standardów ochrony oraz stworzenia systemu odpowiedzialności gwarancyjnej w przypadku szkód wyrządzonych przez niezidentyfikowany lub nieubezpieczony pojazd mechaniczny, a także ułatwienia dochodzenia roszczeń transgranicznych. Ma ona za zadanie zbliżenie ustawodawstw państw Unii Europejskiej jedynie w zakresie obowiązkowego ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej posiadaczy pojazdów mechanicznych. Powyższe potwierdza chociażby stanowisko TSUE wyrażone w wyroku z dnia 17 marca 2011 r. (C – 484/09), w którym wskazuje się, że *obowiązek objęcia ubezpieczeniem odpowiedzialności cywilnej szkód poniesionych w związku ruchem pojazdów mechanicznych przez osoby trzecie jest rzeczą odrębną od zakresu odszkodowań wypłacanych im z tytułu odpowiedzialności cywilnej ubezpieczonego. Pierwsza kwestia jest mianowicie objęta gwarancją prawa wspólnotowego i w nim zdefiniowana, druga natomiast – jest co do zasady regulowana przez prawo krajowe.*

Uwzględniając powyższe podkreślić należy, że orzeczenie Trybunału wydane w sprawie Rodrigues de Andrade odnosi się wyłącznie do pojęcia ruchu pojazdu mechanicznego w rozumieniu minimalnych warunków systemu ubezpieczeń obowiązkowych w państwach członkowskich i nie ma wpływu na podstawę i zakres odpowiedzialności cywilnej posiadacza mechanicznego środka komunikacji wprawianego w ruch za pomocą sił przyrody, tj. art. 436 § 1 k.c. oraz interpretację tego przepisu. Skoro zatem orzeczenie TSUE nie może ingerować w wykładnię przepisów kodeksu cywilnego (art. 436 k.c.), a ustawodawca w art. 34 i nast. u.u.o. przewidział odpowiedzialność ubezpieczyciela w granicach odpowiedzialności cywilnej sprawcy szkody i jednocześnie w art. 34 ust. 2 u.u.o. wyraźnie rozszerzył pojęcie ruchu pojazdu, w tym nie wiążąc ją z rzeczywistą funkcją pojazdu, wykonywaną w chwili wyrządzenia szkody, to nie wydają się, aby wyrok TSUE powinien w praktyce orzeczniczej polskich sądów krajowych zawęzić

odpowiedzialność ubezpieczyciela, opartą na podstawie art. 34 u.u.o. w zw. z art. 436 k.c. tylko do tych przypadków, w których pojazd wielofunkcyjny w chwili wyrządzenia szkody w przeważającej części wykonywał funkcję komunikacyjną. Innymi słowy, okoliczność, że pojazd wielofunkcyjny wykonywał inne funkcje, niż komunikacyjna, ale do których został wytworzony, nie powinna stanowić ograniczenia lub wyłączenia odpowiedzialności ubezpieczyciela z umowy obowiązkowego ubezpieczenia OC posiadaczy pojazdów mechanicznych.

W kontekście powyższego należy wskazać, że zgodnie z art. 3 dyrektywy na podstawie której zapadło przedmiotowe orzeczenie przyjmuje się, że państwo członkowskie podejmie wszelkie potrzebne środki pozwalające zapewnić, aby odpowiedzialność cywilna za szkody powstałe w związku z ruchem pojazdów, co do zasady używanych na jego terytorium była objęta obowiązkowym ubezpieczeniem. Z powyższego przepisu wynika, że rolą państwa jest zapewnienie obowiązkowego ubezpieczenia OC obejmującego szkody związane co najmniej z ruchem pojazdów, rozumianym jako ruch pojazdów wykorzystywanych w charakterze środków transportu, a nie narzędzi pracy. Nie ulega wątpliwości, że w świetle obowiązujących w Polsce przepisów oraz wypracowanej dotychczas przez sądy polskie linii orzeczniczej w zakresie szkód powstałych przez ruch pojazdów, Polska prawidłowo implementowała przedmiotową dyrektywę. Sam fakt przeprowadzenia przez sądy polskie szerszej interpretacji i uznanie, że ruchu pojazdu mechanicznego objęty może być także w zakresie korzystania z pojazdu jako narzędzie pracy, nie stoi w sprzeczności z omawianym wyrokiem TSUE. Zauważyć bowiem należy, że regulacje dyrektyw mają wyłącznie charakter minimalny. Poszczególne państwa członkowskie mogą ustanawiać środki idące dalej w kierunku ochrony praw jednostek i zapewnienia im równego traktowania z innymi, niż środki przewidziane w dyrektywach. Dla potwierdzenia, w świetle art. 28 ust. 1 Dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2009/103/WE z dnia 16 września 2009 r. w sprawie ubezpieczenia od odpowiedzialności cywilnej za szkody powstałe w związku z ruchem pojazdów mechanicznych i egzekwowania obowiązku ubezpieczenia od takiej odpowiedzialności, zastępującej dotychczasowe dyrektywy komunikacyjne, Państwa członkowskie mogą zgodnie z Traktatem utrzymać lub wprowadzić w życie przepisy, które są korzystniejsze dla strony poszkodowanej od przepisów niezbędnych do wykonania niniejszej dyrektywy. Postępowanie takie należy uznać za nie tylko dopuszczalne ale wręcz pożądane. Jak pokazuje dotychczasowa praktyka implementacyjna wiele państw członkowskich wprowadziło już dalej idące standardy niż wynikające z przepisów zawartych w dyrektywach. W ocenie Rzecznika Finansowego, cele polskiego ustawodawcy które legły u podstaw art. 34 ust. 2 u.u.o. są potwierdzeniem tej oceny.

Zwrócić należy również uwagę, że zawarta w orzeczeniu TSUE wykładnia pojęcia ruchu pojazdów w rozumieniu pierwszej dyrektywy komunikacyjnej, wydana została w odpowiedzi na pytanie prejudycjalne zadane przez sąd portugalski w oparciu o obowiązujące przepisy prawa oraz

wypracowaną przez sądy portugalskie linię orzecniczą. Rozumienie ruchu pojazdów w świetle orzecznictwa sądów portugalskich było węższe niż przyjęta wykładnia tego pojęcia przez sądy polskie na podstawie art. 436 k.c. w zw. z art. 34 u.u.o.. Praktyką bowiem było przyjmowanie przez sądy portugalskie, że ruchu pojazdów sprowadza się wyłącznie do wykonywania funkcji transportowej. Sąd portugalski poddając pod wątpliwość, czy pojęcie ruchu pojazdu w prawie krajowym nie jest ujmowane zbyt wąsko w porównaniu z prawem Unii, zwrócił się pytaniem prejudycjalnym do TSUE w zakresie rozstrzygnięcia tej kwestii. W odpowiedzi TSUE w uzasadnieniu orzeczenia wyjaśnił, że sprowadzenie rozumienia ruchu pojazdów w świetle przywołanej dyrektywy do wykorzystywania pojazdu do roli transportowej jest prawidłowe w świetle zapisów pierwszej dyrektywy ubezpieczeniowej. Linia orzecnicza przyjęta w Portugalii nie jest zatem sprzeczna z unijną dyrektywą.

W ocenie Rzecznika Finansowego przyjęta w wyroku TSUE w sprawie Rodrigues de Andrade wykładnia pojęcia „ruchu pojazdu” nie zmusza polskich sądów do zmiany dotychczasowej linii orzeczniczej i węższego interpretowania pojęcia ruch pojazdów, tj. ograniczając go wyłącznie do funkcji transportowej. Prawo unijne nie stoi na przeszkodzie uznania, że ruch pojazdu w rozumieniu art. 34 u.u.o. obejmuje także korzystanie z pojazdu jako narzędzia pracy. Wręcz przeciwnie należy stwierdzić, że regulacje dyrektyw mają wyłącznie charakter minimalny, a zatem wyjście ponad standardy minimalne wyznaczone w dyrektywie komunikacyjnej należy uznać nie tylko za dopuszczalne, a wręcz pożądane.

Należy mieć również na uwadze, że wąskie podejście do wykładni pojęcia „ruch pojazdów” może powodować znaczące trudności z właściwym kwalifikowaniem czy pojazd w danej chwili pełnił funkcję wyłącznie komunikacyjną czy też roboczą. Wydaje się, że nie powinna sprawiać większych problemów ocena ruchu pojazdu w przypadku kiedy pojazd wykorzystywany jest wyłącznie jako narzędzie pracy i nie pełni funkcji transportowej. Niemniej w takim przypadku, jak uwidocznili to przywołane orzecznictwo, konieczne wydaje się wyznaczenie jasnych granic kiedy możemy mówić, że dany pojazd nie jest traktowany jako środek transportu. Czy dla jego określenia należy przyjąć, że pojazd pełni funkcję transportową wyłącznie wtedy kiedy porusza się po drodze w rozumieniu w art. 2 pkt 1 prawo o ruchu drogowym? Czy też przemieszczanie się pojazdu w każdej innej przestrzeni (publicznej i prywatnej), gdzie mogą wystąpić ryzyka związane z ich użytkowaniem, również będzie stanowić podstawę do uznania, że taki pojazd jest środkiem transportu?

Powyższe wątpliwości należy odnieść do orzeczenia TSUE z dnia 4 września 2014 r. (C-162/13), w którym sąd stwierdził, że „ruch pojazdów” obejmuje każde użytkowanie pojazdu, które jest zgodne z normalną funkcją tego pojazdu. Rzeczne pojęcie mogłoby zatem obejmować manewr traktora w podwórzu gospodarstwa rolnego w celu wprowadzenia przyczepy (...)”. Z przywołanego

fragmentu orzeczenia płynnie wyraźny wniosek, że celem przypisania pojazdowi funkcji transportowej nie jest konieczne ustalenie, czy pojazd taki był środkiem transportu przeznaczonym do poruszania się po drogach publicznych (w rozumieniu przepisów prawa ruchu drogowego). Nie powinno budzić wątpliwości, że obowiązkowe ubezpieczenie OC obejmuje szkody powstałe zarówno w ruchu drogowym, jak i poza nim, o ile pojazd był użytkowany zgodnie z jego normalną funkcją. („*Odpowiedzialność ubezpieczeniowa za szkody wyrządzone w związku z ruchem pojazdów wolnobieżnych i specjalnych*” – część 2, *Monitor Ubezpieczeniowy nr 65 czerwiec 2016*).

Zupełnie inaczej sytuacja będzie się kształtowała kiedy dojdziemy do przekonania, że pojazd pełni funkcję mieszaną (np. transportowo – roboczą). Pojazd taki będzie zazwyczaj wykorzystywany w chwili wypadku jako narzędzie pracy, a zarazem jako środek transportu. W takim przypadku najczęściej będziemy mieli styczność z urządzeniem zespolonym z pojazdem mechanicznym, które traktowane jest jako część składowa pojazdu, a tym samym powinna dzielić losy prawne z rzeczą główną. Zasadne wydaje się zatem stwierdzenie, że ubezpieczenie odpowiedzialności cywilnej pojazdu mechanicznego powinno obejmować również całą maszynę, a nie tylko mobilny nośnik, na którym zamontowane jest specjalistyczne urządzenie.

Trudne także może okazać się oddzielenie ruchu elementów zamontowanych na pojeździe od ruchu mechanicznego środka komunikacji. Pojazd taki, jako całość jest mechanicznym środkiem komunikacji, co potwierdza podleganie obowiązkowemu ubezpieczeniu odpowiedzialności OC pojazdów mechanicznych. Gdyby nie był to mechaniczny środek komunikacji nie podlegałby obowiązkowemu ubezpieczeniu OC. Ponadto podkreślić należy, że gdyby w większości przypadków nie wystąpił związek przyczynowy wieloczynnikowy, w którym między poszczególnymi ogniwami zachodziła adekwatna zależność przyczynowa: np. gdyby nie włączony silnik pojazdu, którego moc w tym czasie służyła do uruchomienia elementów zamontowanych na pojeździe (np. dźwigu) w celu np. załadunku albo przemieszczanie się z punktu A do punktu B, do wypadku by nie doszło. Pojazd w takich sytuacjach jest użytkowany zgodnie z jego normalną funkcją, która ma charakter mieszany.

Podobnie sytuacja będzie wyglądała w odniesieniu do koparki, która również pełni funkcję mieszaną. Najczęściej do powstania szkody w przypadku takiego pojazdu będzie dochodziło podczas pracy koparki, przy włączonym silniku, z przemieszczaniem się koparki co jakiś czas np. celem kontynuowania wykopów, przewiezienia bloczków betonowych, itp. Zgodnie z przeprowadzoną interpretacją przez TSUE wątpliwości może budzić ustalenie elementu ruchu pojazdu. Czy można uznać, że ma on miejsce w trakcie przemieszczania się koparki pomiędzy miejscami wykonywanego wykopu? Czy ma znaczenie teren po jakim porusza się koparka (czy musi to być droga w rozumieniu przepisów o ruchu drogowym)? Czy mając na uwadze, że konstrukcja pojazdu koparki umożliwia oprócz przemieszczania się także wykonywanie prac specjalistycznych, wyłącza pojazd z ruchu w sytuacji wykonywania czynności specjalistycznych przez operatora?

Zauważyć również należy, że przyjęta w polskim orzecznictwie szersza wykładnia pojęcia „ruch pojazdu” jest także uzasadniona funkcją, jaką pełni obowiązkowe ubezpieczenie OC posiadaczy pojazdów. Ubezpieczenie to służy bowiem dwóm zasadniczym celom, tj. chronią ubezpieczonych jak również poszkodowanych. W przypadku wyrządzenia szkody związanej z ruchem pojazdu jego posiadacz wypłacając odszkodowanie może znaleźć się w bardzo trudnej sytuacji finansowej. Ochronę przed powyższymi konsekwencjami powinno właśnie zapewniać wykupione ubezpieczenie za powstałe zdarzenie losowe. Zawężające podejście do analizowanego pojęcia będzie także utrudniać dochodzenie roszczeń przez poszkodowanych, którzy są ofiarami wypadków spowodowanych ruchem pojazdu. Podejście takie może nie wypełniać celów regulacji ubezpieczeniowej wynikającej z przepisów Unii, której głównym zadaniem jest poszerzenie zakresu ochrony poszkodowanego oraz uczynienie jej ochroną pewną i kompletną, opartą na jednolitych zasadach.

Uwzględniając powyższe stwierdzić należy, że wyrok TSUE wydany w sprawie Rodrigues de Andrade nie powoduje konieczności zmiany wypracowanej dotychczas przez sądy polskie szerokiej interpretacji pojęcia „ruch pojazdów”. Wręcz przeciwnie w ocenie Rzecznika Finansowego szeroka interpretacja pojęcia ruchu pojazdu, poszerzająca zakres ochrony ubezpieczeniowej nie dość, że nie stoi w sprzeczności z zasadami implementacji dyrektyw, to odpowiada celom ustawodawcy, które legły u podstaw konstruowania art. 436 k.c. i art. 34 u.u.o, a w szczególności ust. 2 tegoż przepisu, jest korzystna zarówno dla ubezpieczonych, jak i dla poszkodowanych, a to jest nadrzędnym celem prawodawstwa Unii Europejskiej.

WNIOSKI

Jak wynika z dokonanej analizy orzecznictwa, wyrok TSUE wydany w sprawie Rodrigues de Andrade niewątpliwie wpłynął na linię orzecniczą sądów polskich w zakresie pojęcia „ruchu pojazdu” dla potrzeb ustalenia odpowiedzialności cywilnej sprawcy szkody i jego ubezpieczyciela z umowy obowiązkowego ubezpieczenia OC posiadaczy pojazdów mechanicznych. Z przyjętej dotychczas szerokiej interpretacji analizowanego pojęcia, obecnie sądy zaczęły zawężać pojęcie ruchu pojazdu jedynie do przypadków użycia go w charakterze środka transportu. Po wydaniu przez TSUE wyroku w orzecznictwie nadal wydawane są orzeczenia, w których sądy powszechne opowiadają się za szeroką koncepcją „ruchu pojazdu” i nie ograniczają odpowiedzialności ubezpieczyciela od określonej dominanty funkcji pojazdu specjalistycznego w chwili wyrządzenia szkody.

W ocenie Rzecznika Finansowego stanowisko takie, wbrew przywoływanej argumentacji nie jest konieczne z uwagi na pro unijną wykładnię prawa. Ocenic bowiem należy, że orzeczenie TSUE wydane w sprawie Rodrigues de Andrade odnosi się do przepisu dyrektywy określającego wyłącznie

minimalny standard ochrony ubezpieczeniowej w systemie ubezpieczeń obowiązkowych. Wyjście przez polskie sądy ponad standardy minimalne wyznaczone w dyrektywie ubezpieczeniowej nie stoi w sprzeczności z zasadami implementacji dyrektyw, w których przyjęto zasadę harmonizacji minimalnej, nie stoi również w sprzeczności z wykładnią celowościową art. 34 ust. 2 w zw. z art. 436 § 1 k.c. Podkreślić należy, że dopuszczalne, a wręcz pożądane jest, aby ustanowić środki idące dalej, w kierunku ochrony praw ubezpieczonych, jak i poszkodowanych. Szerokie ujmowanie pojęcia „ruch pojazdu” pozwala również uniknąć szeregu niejasności interpretacyjnych w zakresie, czy zamontowane w pojeździe elementy, pełniące w danym okresie funkcję odmienną, niż komunikacyjną pozwalają na przyjęcie, że pojazd znajduje się w ruchu. Szerokie ujmowanie pojęcia „ruch pojazdu” pozwala także na uniknięcie szeregu wątpliwości o sprzeczności systemowej w zakresie odpowiedzialności pojazdów objętych obowiązkowym ubezpieczeniem, tj. istnienia odpowiedzialności w przypadku zaparkowanego samochodu osobowego za szkody wyrządzone tzw. „samozapłonem”, a braku odpowiedzialności w przypadku ciągnika rolniczego, stojącego na poboczu, a koszącego trawę. W konsekwencji, szerokie rozumienie ruchu pojazdu pozwoli uniknąć przerzucenia całej odpowiedzialności za skutki zdarzenia na ubezpieczonych oraz poszkodowanych lub dychotomii w zakresie odpowiedzialności cywilnej sprawcy szkody na podstawie art. 436 k.c. i jego ubezpieczyciela z umowy obowiązkowego ubezpieczenia OC posiadaczy pojazdów mechanicznych na podstawie art. 34 u.u.o. w zw. z art. 436 k.c.

Z perspektywy Rzecznika, jednoznaczne i definitywne rozstrzygnięcie przedmiotowego zagadnienia jest szczególnie istotne dla precyzyjnego określenia zakresu odpowiedzialności gwarancyjnej zakładów ubezpieczeń, szczególnie w odniesieniu do obowiązkowego ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej posiadaczy pojazdów mechanicznych za szkody wyrządzone w związku z ich ruchem. Aktualnie w praktyce rynkowej ubezpieczycieli występuje sytuacja patowa. Ubezpieczyciele, którzy udzielają ochrony z umowy obowiązkowego ubezpieczenia OC posiadaczy pojazdów mechanicznych, a do których zostały zgłoszone roszczenia o naprawienie szkody w związku z ruchem pojazdu wielofunkcyjnego, odmawiają przyjęcia odpowiedzialności i wypłaty odszkodowania, powołując się na korzystne orzeczenia, zawężające odpowiedzialność do dominanty funkcji komunikacyjnej. Informują poszkodowanych o tym, że swoich roszczeń mogą dochodzić wyłącznie od sprawcy szkody lub jego ubezpieczyciela z umowy ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej przedsiębiorcy. Poszkodowani, którzy następnie zgłaszają roszczenia do ubezpieczyciela z ubezpieczenia OC przedsiębiorcy, otrzymują odmowę z uzasadnieniem, że nie odpowiadają za tego rodzaju szkody, gdyż mieści się to w zakresie odpowiedzialności ubezpieczyciela z umowy obowiązkowego ubezpieczenia OC posiadaczy pojazdów mechanicznych, a ogólne warunki ubezpieczenia zawierają standardowe wyłączenia odpowiedzialności, jeżeli szkoda została wyrządzona w związku z ruchem pojazdu, który podlega obowiązkowego ubezpieczeniu OC

posiadaczy pojazdów mechanicznych. Wyraźnie należy podkreślić przy tym, że w przypadku szkód wyrządzonych przez ruch pojazdów wielofunkcyjnych co do zasady dochodzi do tragicznych wypadków, skutkujących śmiercią lub trwałym kalectwem. Dochodzone roszczenia poszkodowanych są roszczeniami o znacznej wartości. Z uwagi na istniejące rozbieżności w orzecznictwie również niepewna jest kompensata szkody na drodze postępowania sądowego, albowiem poszkodowany w takich warunkach, nawet jeśli reprezentowany jest przez profesjonalnego pełnomocnika, nie ma żadnych pewności, co do kierunku spodziewanego rozstrzygnięcia i prawidłowości określenia w pozwie legitymacji biernej pozwanego. Z uwagi na wskazaną wysokość roszczeń, ewentualne oddalenie powództwa z powodu przyjęcia zawężającej wykładni pojęcia „ruch pojazdu” skutkować będzie poniesieniem znacznych kosztów postępowania, a następnie koniecznością poszukania odpowiedzialności u innego ubezpieczyciela z umowy OC przedsiębiorcy lub bezpośrednio u sprawcy, co często będzie się wiązało z kolejnym kilkuletnim procesem sądowym. Odpowiedź Sądu Najwyższego w omawianym zakresie będzie miała również szerszy wymiar, bowiem wytyczne z niej płynące będą określały również zakres odpowiedzialności cywilnej w przypadku osób poszkodowanych w ramach pozostałych ubezpieczeń odpowiedzialności cywilnej, zarówno obowiązkowych, jak i dobrowolnych. Odpowiedź Sądu Najwyższego będzie miała również wpływ na zakres odpowiedzialności sprawców szkody z tytułu czynu niedozwolonego, gdy nie występuje ubezpieczyciel sprawcy. Będzie miała również wpływ na przewidywalność działalności ubezpieczeniowej, w tym w ujęciu ekonomicznym, albowiem wykładnia przepisów prawa dokonana przez Sąd Najwyższy będzie wymagała odpowiedniego ukierunkowania procesu likwidacji szkód i dostosowania go do stanu zgodnego z prawem. Reasumując przedstawione rozważania, stwierdzić należy, że przedstawione w niniejszym wniosku rozbieżności w orzecznictwie wymagają usunięcia poprzez podjęcie uchwały przez Sąd Najwyższy. Składając powyższy wniosek Rzecznik Finansowy kieruje się zarówno koniecznością ochrony praw i interesów klientów podmiotów rynku finansowego, jak również dobrem wymiaru sprawiedliwości, mając na względzie zasadę pewności prawa wynikającą z art. 2 Konstytucji RP.

Z powyższych względów wnoszę jak w *petitum*.

RZECZNIK FINANSOWY

dr hab. Mariusz Jerzy Golecki

PAWEŁ WAWSZCZAK

RADCA PRAWNY
WA/13992

