



Sygn. akt IV CSK 292/18

WYROK W IMIENIU RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ

Dnia 18 września 2019 r.

Sąd Najwyższy w składzie:

SSN Mirosława Wysocka (przewodniczący, sprawozdawca)
SSN Agnieszka Piotrowska
SSN Roman Trzaskowski

w sprawie z powództwa Z. P.
przeciwko B. C., R. C. i Ubezpieczeniowemu Funduszowi Gwarancyjnemu w W.
o zapłatę,
po rozpoznaniu na posiedzeniu niejawnym w Izbie Cywilnej
w dniu 18 września 2019 r.,
skargi kasacyjnej pozwanego Ubezpieczeniowego Funduszu Gwarancyjnego w W.
od wyroku Sądu Okręgowego w R.
z dnia 15 grudnia 2017 r., sygn. akt IV Ca (...),

**uchyla zaskarżony wyrok i przekazuje sprawę Sądowi
Okręgowemu w R. do ponownego rozpoznania i orzeczenia o
kosztach postępowania kasacyjnego.**

UZASADNIENIE

Sąd Rejonowy w P. wyrokiem wstępnym z dnia 23 lutego 2017 r. uznał za usprawiedliwione co do zasady roszczenie Z. P. przeciwko Ubezpieczeniowemu

Funduszowi Gwarancyjnemu w W., B. C. i R. C. o odszkodowanie i zadośćuczynienie. Apelację Ubezpieczeniowego Funduszu Gwarancyjnego, który zaskarżył to orzeczenie w części jego dotyczącej, oddalił Sąd Okręgowy w R. wyrokiem z dnia 15 grudnia 2017 r. Zaaprobawszy ustalenia faktyczne i ocenę prawną Sądu pierwszej instancji Sąd Okręgowy oparł rozstrzygnięcie na następujących podstawach.

B. C. w ramach prowadzonej działalności gospodarczej na podstawie umowy zawartej z inwestorem wykonywała roboty zabezpieczające ściany wykopu pod wielorodzinny budynek mieszkalny przy ul. R. w W.. W dniu 3 kwietnia 2013 r. podczas pracy, którą powód i pozwany R. C. wykonywali na tym placu budowy przy wykorzystaniu koparko-ładowarki marki C. model (...), doszło do wypadku, w którym powód doznał poważnych obrażeń ciała. W chwili wypadku posiadaczka koparko-ładowarki (pозwana B. C.) nie była ubezpieczona od odpowiedzialności cywilnej.

Ustalony przebieg wydarzeń, które doprowadziły do wypadku był taki, że pozwany R. C. 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.

Koparko-ładowarka została w dniu 3 kwietnia 2013 r. sprowadzona przez pozwanego R. C. z innej posesji. Koparką tą pozwany wcześniej przywoził z zaplecza pobliskiego placu budowy deski potrzebne do wykonania prac zabezpieczających wykop. Podczas przejazdów pozwany poruszał się pojazdem po drogach publicznych.

Wyrokiem Sądu Rejonowego w W. z dnia 12 marca 2014 r. B. C. została uznana za winną między innymi tego, że nie dopełniając obowiązków w zakresie bezpieczeństwa i higieny pracy naraziła powoda na bezpośrednie niebezpieczeństwo utraty życia lub ciężkiego uszczerbku na zdrowiu, a R. C. m.in. za winnego tego, że działając nieumyślnie operował koparką w sposób sprzeczny z jej przeznaczeniem, w wyniku czego powód doznał obrażeń skutkujących rozstrojem zdrowia w postaci ciężkiej długotrwałej choroby. W związku z tym za podstawę odpowiedzialności tych dwojga pozwanych za szkodę doznaną przez powoda Sąd przyjął art. 415, 444 § 1 i 445 § 1 k.c.

W ocenie Sądu, koparko-ładowarka C. spełnia kryteria pojazdu mechanicznego, bowiem jest pojazdem poruszającym się na kołach i ma możliwość przemieszczania się z miejsca na miejsce przy pomocy silnika, który uruchamia również łychę koparki; koparka ta jest pojazdem mechanicznym w rozumieniu art. 2 ust. 10-b ustawy z dnia 22 maja 2003 r. o ubezpieczeniach obowiązkowych, Ubezpieczeniowym Funduszu Gwarancyjnym i Polskim Biurze Ubezpieczycieli Komunikacyjnych (jedn. tekst: Dz. U. 2016 z 2016 r., poz. 2060 ze zm.) i jej posiadacza obciążała, na podstawie art. 4 ust. 1 oraz art. 23 ust. 1 tej ustawy, obowiązek ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej za szkody powstałe w związku z ruchem pojazdu. Ubezpieczenie pojazdu mechanicznego obejmuje całą maszynę, a nie tylko mobilny nośnik, na którym zamontowane jest specjalistyczne urządzenie, gdyż urządzenie zespolone z pojazdem mechanicznym jest jego częścią składową i dzieli losy prawne z rzeczą główną.

Według Sądu, „koparka była w czasie zdarzenia wykorzystywana w celach komunikacyjnych, służyła bowiem do przemieszczania towaru (ziemi); uznać zatem należy, że koparka w niniejszej sprawie ze swej istoty służy celom komunikacyjnym”. Skoro art. 436 k.c. mówi o ruchu mechanicznego środka komunikacji, to znaczy, że pojazd musi być co do zasady przeznaczony do komunikacji, a nie jest konieczne, by wykonywał funkcje związane z komunikacją w chwili zdarzenia szkodzącego. Odnośnie do przesłanki powstania roszczenia o odszkodowanie, którą - stosownie do art. 34 ust. 1 ustawy z dnia 22 maja 2003 r. o ubezpieczeniach obowiązkowych (...) - stanowi to, by szkoda została wyrządzona w związku z ruchem pojazdu, Sąd uznał za istotne, że chociaż w chwili zdarzenia

koparko-ładowarka nie przemieszczała się względem innych punktów odniesienia, to ruch wykonał połączony z nią w sposób trwały i stanowiący jej część składową wysięgnik. Chociaż silnik koparko-ładowarki był wyłączony, miało to charakter chwilowy i nie było związane z zamiarem dłuższego parkowania pojazdu. Koparko-ładowarka pełniła funkcję transportową przewożenia desek z zaplecza innej budowy, była wprowadzona do ruchu, poruszała się po drogach publicznych, „a w chwili zdarzenia R. C. przystąpił do demontażu studzienki, podjechał koparko-ładowarką, aby przyłączyć krąg betonowy studzienki i go przemieścić”.

Sąd Okręgowy uznał za prawidłowe stanowisko Sądu pierwszej instancji, że na mocy art. 98 ust. 1 pkt 3 w zw. z art. 34 ust. 1 powołanej ustawy pozwany Ubezpieczeniowy Fundusz Gwarancyjny jest zobowiązany do naprawienia szkody doznanej przez powoda w wyniku wypadku; chociaż koparka należała do przedsiębiorstwa pozwanej B. C., do wypadku doszło w związku z ruchem koparki jako pojazdu, a nie w związku z ruchem przedsiębiorstwa jako całości.

Pozwany Ubezpieczeniowy Fundusz Gwarancyjny oparł skargę kasacyjną na podstawie naruszenia prawa materialnego przez błędną wykładnię art. 98 ust. 1 pkt 3 lit. a) w zw. z art. 34 ust. 1 ustawy z dnia 22 maja 2003 r. przez przyjęcie, że pojęcie „odpowiedzialność za szkodę wyrządzoną w związku z ruchem pojazdu mechanicznego” obejmuje także szkodę wyrządzoną w związku z wykorzystaniem koparki jako narzędzia pracy, a nie w związku z jej ruchem jako wolnobieżnego pojazdu mechanicznego używanego jako środek transportu, a tym samym rozszerzenie odpowiedzialności Funduszu na szkody nie pozostające w związku przyczynowym z ruchem pojazdu mechanicznego. Wniósł o uchylenie zaskarżonego wyroku i przekazanie sprawy do ponownego rozpoznania Sądowi drugiej instancji ewentualnie o zmianę zaskarżonego wyroku i oddalenie roszczenia powoda, w obu wypadkach z odpowiednim orzeczeniem o kosztach postępowania.

Sąd Najwyższy zważył, co następuje:

Roszczenie powoda w stosunku do pozwanego Funduszu zostało oparte na twierdzeniu, że powód doznał szkody w związku z ruchem pojazdu mechanicznego podlegającego obowiązkowemu ubezpieczeniu odpowiedzialności cywilnej

posiadaczy pojazdów mechanicznych, którego posiadaczka pozwana B. C. nie zawarła wymaganej umowy ubezpieczenia.

Na obecnym etapie postępowania nie jest już kwestionowane, że koparkoładowarka, przy używaniu której doszło do zdarzenia szkodzącego jest pojazdem mechanicznym w rozumieniu art. 2 ust. 1 pkt 10-b ustawy z dnia 22 maja 2003 r. o ubezpieczeniach obowiązkowych, Ubezpieczeniowym Funduszu Gwarancyjnym i Polskim Biurze Ubezpieczycieli Komunikacyjnych (dalej jako „ustawa UFG”), czyli według definicji sformułowanej na podstawie kryteriów formalnych i różniącej się od pojęcia „mechanicznego środka komunikacji, poruszanego za pomocą sił przyrody” w ujęciu art. 436 k.c. W rezultacie obecnie pozostaje też poza sporem, że była ona objęta obowiązkiem ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej stosownie do art. 4 ust. 1 ustawy.

Zgodnie z art. 34 ust. 1 ustawy UFG, z ubezpieczenia OC posiadaczy pojazdów mechanicznych przysługuje odszkodowanie, jeżeli posiadacz pojazdu jest obowiązany do odszkodowania za wyrządzoną w związku z ruchem tego pojazdu szkodę, będącą następstwem (m.in.) uszkodzenia ciała lub rozstroju zdrowia, a na podstawie art. 98 ust. 1 pkt 3 na Funduszu cięży obowiązek zaspokojenia roszczeń z tytułu takiego ubezpieczenia, gdy posiadacz pojazdu mechanicznego, którym tę szkodę wyrządzono, nie był ubezpieczony obowiązkowym ubezpieczeniem odpowiedzialności cywilnej. Odpowiedzialność ubezpieczyciela (Ubezpieczeniowego Funduszu Gwarancyjnego), wtórna w stosunku do odpowiedzialności posiadacza pojazdu, powstaje zarówno wtedy, gdy jest oparta na zasadzie ryzyka, jak i wtedy, gdy - jak przyjął Sąd w niniejszej sprawie - opiera się na zasadzie winy.

Według skarżącego, Sąd dopuścił się naruszenia art. 34 ust. 1 i art. 98 ust. 1 pkt 3 ustawy UFG błędnie wykładając pojęcie szkody wyrządzonej „w związku z ruchem pojazdu mechanicznego”. Poszukiwanie właściwego rozumienia treści i znaczenia tego pojęcia, odzwierciedlone w bogatym orzecznictwie i piśmiennictwie, doprowadziło do ukształtowania stanowiska zgodnego co do zasadniczych elementów, które ogólnie można scharakteryzować jako ujęcie szerokie, nie ograniczające się do mechanicznego (fizycznego) rozumienia ruchu.

Na uzasadnienie surowej odpowiedzialności posiadaczy pojazdów mechanicznych, i w konsekwencji także surowej odpowiedzialności gwarancyjno-repartycyjnej ubezpieczycieli, trafnie powołuje się poważne zagrożenie, z jakim łączy się ruch mechanicznych środków komunikacji, tym bardziej, że znaczna część szkód powstałych w wypadkach komunikacyjnych to szkody na osobie.

Szerokie ujmowanie pojęcia „ruchu pojazdu” w orzecznictwie Sądu Najwyższego odzwierciedla się, ogólnie rzecz ujmując, w przyjęciu, że: 1. pojęcie to nie ogranicza się do ruchu na drodze publicznej, ale obejmuje każde użytkowanie pojazdu zgodne z jego normalną funkcją 2. obejmuje ono swym zakresem każde wykorzystanie pojazdu w charakterze środka transportu 3. fakt, iż pojazd w chwili wypadku był nieruchomy nie wyklucza sam w sobie, iż używanie tego pojazdu może być związane z jego funkcją jako środka transportu 4. kwestia, czy silnik w chwili wypadku był, czy nie był włączony, nie jest w tym zakresie rozstrzygająca (por. m.in. uchwały z dnia 7 marca 1968 r., III PZP 1/68, OSNC 1968, nr 8-9, poz. 136 i z dnia 2 stycznia 1976 r., III CZP 79/75, OSNC 1976, poz. 7-8, 155, wyroki z dnia 4 marca 1958 r., I CR 154/56, OSPiKA 1959, nr 10, poz. 257, z dnia 13 lipca 1976 r., IV CR 241/76, niepubl., z dnia 13 czerwca 2002 r., V CKN 1051/00, niepubl., z dnia 7 kwietnia 2005 r., II CK 572/04, niepubl., z dnia 21 maja 2009 r., V CSK 444/08, niepubl., z dnia 19 grudnia 2013 r., II CSK 157/13, niepubl. oraz postanowienie z dnia 30 stycznia 2018 r., III CZP 94/17, niepubl.).

Określenie zakresu odpowiedzialności zakładów ubezpieczeń i funduszy gwarancyjnych za szkody związane z ruchem pojazdów mechanicznych wymaga uwzględnienia, wprowadzonych w tej dziedzinie w celu harmonizacji porządków prawnych państw członkowskich Unii Europejskiej, uregulowań w prawie unijnym oraz przyjmowania prounijnej wykładni prawa krajowego (por. m.in. wyroki Sądu Najwyższego z dnia 26 czerwca 2013 r., V CSK 366/12, niepubl., z dnia 15 maja 2014 r., III SK 28/13, OSNP 2015, nr 10, poz. 143 i z dnia 25 stycznia 2018 r., IV CSK 664/14, OSNC 2018, nr 11, poz. 109).

Podstawę regulacji unijnej stanowi dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 2009/103WE 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 (wersja ujednolicona Dz.U. UE z dnia 7 października 2009 r., L 263 s. 11). Dyrektywa ta, która weszła w życie w dniu 8 października 2009 r., zastąpiła wcześniejsze regulacje w tej dziedzinie: pierwszą dyrektywę Rady 72/166/EWG z dnia 24 kwietnia 1972 r. w sprawie zbliżenia ustawodawstw państw członkowskich odnoszących się do ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej za szkody powstałe w związku z ruchem pojazdów mechanicznych i egzekwowania obowiązku ubezpieczenia od takiej odpowiedzialności (Dz.U. UE z dnia 2 lutego 1972 r., L 103, s. 1), drugą dyrektywę Rady 84/5/EWG z dnia 30 grudnia 1983 r. w sprawie zbliżenia ustawodawstw państw członkowskich odnoszących się do ubezpieczenia w zakresie odpowiedzialności cywilnej za szkody powstałe w związku z ruchem pojazdów silnikowych (Dz. U. UE z dnia 11 stycznia 1984r., L 8, s. 17), trzecią dyrektywę Rady 90/232/EWG z dnia 14 maja 1990 r. w sprawie zbliżenia ustawodawstw odnoszących się do ubezpieczenia w zakresie odpowiedzialności cywilnej za szkody powstałe w związku z ruchem pojazdów mechanicznych (Dz.U. UE z dnia 19 maja 1990 r., L 129, s. 33), czwartą dyrektywę 2000/26/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 16 maja 2000 r. w sprawie ubezpieczeń komunikacyjnych (Dz.U. UE. z dnia 20 lipca 2000 r., L. 181, s. 65) oraz dyrektywę 2005/14/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 11 maja 2005 r. zmieniającą poprzednie dyrektywy. Ustawą UFG z dnia 22 maja 2003 r. dokonano w zakresie jej regulacji wdrożenia (m.in.) czwartej dyrektywy 2000/26/WE.

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).

Istotne w sprawie przepisy art. 1 i art. 3 dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2009/103/WE utrzymały pierwotne (poczynając od pierwszej dyrektywy) brzmienie, ich wykładnia dokonana w orzeczeniach Trybunału Sprawiedliwości zachowała więc znaczenie bez względu na to, przepisom której dyrektywy dana

sprawa podlegała (podlega). Ze względu na zbieżność regulacji, wnioski Trybunału formułowane na tle pierwszej dyrektywy, mają pełne zastosowanie do dyrektywy obecnie obowiązującej. Według art. 1 pkt 1 aktualnej dyrektywy „pojazd” oznacza każdy pojazd silnikowy przeznaczony do podróżowania lądem oraz napędzany siłą mechaniczną, który nie porusza się po szynach, oraz każdą przyczepę zespoloną lub nie”, a stosownie do art. 3 „z zastrzeżeniem art. 5 każde państwo członkowskie podejmuje wszelkie stosowne środki w celu zapewnienia objęcia ubezpieczeniem odpowiedzialności cywilnej odnoszącej się do ruchu pojazdów normalnie przebywających na jego terytorium”. Ani art. 1, ani art. 3, ani żaden inny przepis tej lub innych dyrektyw dotyczących obowiązkowego ubezpieczenia nie odsyłają do prawa państw członkowskich w odniesieniu do używanych w nich pojęć, co oznacza, że pojęcie „ruchu pojazdu” stanowi autonomiczne pojęcie prawa Unii, podlegające jednolitej wykładni państw członkowskich (por. wyroki TSUE z dnia 4 września 2014 r., Vnuk, C 162/13, EU:C:2014, 2146 i z dnia 28 listopada 2017 r., Rodrigues de Andrade, C-514/16, EU:C:2017:908). Należy jednak mieć na względzie, że dokonana przez Trybunał Sprawiedliwości autonomiczna wykładnia tego pojęcia odnosi się konkretnie do przepisów dotyczących ubezpieczeń od odpowiedzialności cywilnej za szkody wyrządzone ruchem pojazdów.

Skarżący nie kwestionuje, że koparko-ładowarka C., przy posługiwaniu się którą powód doznał szkody, jest „pojazdem” w rozumieniu art. 1 dyrektywy. Zarzuty swoje koncentruje wokół zakresu pojęcia szkody „wyrządzonej w związku z ruchem pojazdu”, którego rozumienie powinno - zdaniem skarżącego - uwzględniać wykładnię pojęcia „ruchu pojazdów” w art. 3 ust. 1 dyrektywy 72/166/EWG (obecnie art. 3 ust. 1 dyrektywy 2009/103/WE), dokonaną przez Trybunał Sprawiedliwości UE w wyroku z dnia 28 listopada 2017 r., C-514/16, nawiązującym też do wyroku z dnia 4 września 2014 r., C-162/13.

W obu tych wyrokach w odniesieniu do pojęcia „ruchu pojazdu” zasadniczo dokonano interpretacji, z którą pozostaje w zgodzie rozumienie szkody „wyrządzonej w związku z ruchem pojazdu” przyjęte w powołanym wcześniej orzecznictwie Sądu Najwyższego. Istota wątpliwości rozstrzygniętych w wyroku z dnia 28 listopada 2017 r., C-162/13 dotyczyła pojazdów, które, oprócz normalnej funkcji środka transportu, mogą być w określonych okolicznościach używane jako

narzędzie pracy. Trybunał stwierdził, że w takiej sytuacji 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 „ruchu pojazdów” w rozumieniu art. 3 ust. 1 dyrektywy, czy też jako narzędzie pracy, kiedy to dane użycie nie może być objęte zakresem tego pojęcia. W rezultacie, Trybunał na pytanie prejudycjalne sądu odsyłającego odpowiedział, że nie jest objęta zakresem tego pojęcia sytuacja, w której ciągnik rolniczy uczestniczył w wypadku, jeżeli w chwili nastąpienia wypadku główna funkcja tego ciągnika nie polegała na wykorzystaniu go w charakterze środka transportu, ale na generowaniu, jako narzędzie pracy, siły napędowej koniecznej do utrzymania w ruchu pompy opryskiwacza herbicydowego (przy użyciu którego uszkodzona rozpyłała herbicydy). Trybunał zastrzegł, że rozstrzygnięcie danej sprawy zależy od ustaleń, jakich powinien dokonać sąd.

Z orzeczenia TSUE wynika, 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. Ten czynnik, a więc funkcja, jaką pełnił pojazd w momencie zdarzenia, nie był dotychczas w orzecznictwie krajowym uznawany 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.

Z uzasadnienia zaskarżonego wyroku wynika, że Sądowi Apelacyjnemu było znane to orzeczenie oraz że trafnie uznał on - co akcentował także Trybunał Sprawiedliwości - iż ocena sprawy pod tym kątem należy do sądu krajowego, który opiera ją na konkretnym stanie faktycznym danej sprawy. Jednak ocena dokonana przez Sąd Apelacyjny nie jest dostatecznie przekonująca. Jeżeli ma się 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 R. C. „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-ładowarki, 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.

Dopiero dokładne ustalenie okoliczności faktycznych i wyjaśnienie, czy i jakie konkretne fakty pozwalają na powiązanie szkody z funkcją komunikacyjną pojazdu mogą stanowić podstawę oceny przesłanki „odpowiedzialności za szkodę wyrządzoną w związku z ruchem pojazdu mechanicznego” w rozumieniu art. 34 ust. 1 i 98 ust. 3 ustawy UFG oraz art. 3 dyrektywy 2009/103/WE. Szczególne znaczenie ma to zwłaszcza w sytuacjach granicznych. Z tych względów, nie tracąc z pola widzenia trudności, które mogą się wiązać z - wynikającą z orzeczenia TSUE - modyfikacją rozumienia tego pojęcia, istotnego z punktu widzenia odpowiedzialności ubezpieczyciela (gwaranta ubezpieczeniowego), Sąd Najwyższy orzekł, jak w sentencji, na podstawie art. 398¹⁵ § 1 k.p.c.