

ANNA WILK

<https://doi.org/10.33995/wu2022.3.7>

Glosa do uchwały składu 7 sędziów Sądu Najwyższego z 14 stycznia 2022 roku, sygn. III CZP 7/22

Zagadnienie prawne rozstrzygnięte głosowaną uchwałą dotyczy przede wszystkim pojazdów stanowiących jedynie „bazę” do korzystania ze specjalistycznych urządzeń zamontowanych na tych pojazdach – np. dźwigów, wysięgników, podnośników koszowych, łyżek koparek itp. Pojazdy te podczas wykorzystywania tych urządzeń mogą się bowiem nie poruszać w sensie fizycznym, tj. na kołach lub gąsienicach, zaś elementem pozostającym w ruchu będzie wówczas jedynie zamontowana na nich specjalistyczna maszyna. Sąd Najwyższy stwierdził, że odpowiedzialność zakładu ubezpieczeń wynikająca z umowy obowiązkowego ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej posiadaczy pojazdów mechanicznych obejmuje szkody wyrządzone w wyniku pracy urządzenia zamontowanego w pojeździe także wtedy, gdy w chwili wyrządzenia szkody pojazd nie pełnił funkcji komunikacyjnej.

Słowa kluczowe: pojazd, ruch, szkoda, komunikacja, odpowiedzialność.

Wprowadzenie

W głosowanej uchwale Sąd Najwyższy na wniosek Rzecznika Finansowego rozstrzygnął następujące zagadnienie prawne: Czy w świetle art. 436 k.c.¹ w związku z art. 34 ustawy z 22 maja 2003 roku o ubezpieczeniach obowiązkowych, Ubezpieczeniowym Funduszu Gwarancyjnym i Polskim Biurze Ubezpieczycieli Komunikacyjnych² 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? SN stwierdził, że odpowiedzialność

1. Ustawa z 23 kwietnia 1964 r. – Kodeks cywilny, tekst jedn. Dz. U. 2022, poz. 1360.

2. Dalej: UbezpiecObU, tekst jedn. Dz. U. 2022, poz. 621, 655.

zakładu ubezpieczeń wynikająca z umowy obowiązkowego ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej posiadaczy pojazdów mechanicznych obejmuje szkody wyrządzone w wyniku pracy urządzenia zamontowanego w pojeździe także wtedy, gdy w chwili wyrządzenia szkody pojazd nie pełnił funkcji komunikacyjnej (art. 34 UbezpiecU w zw. z art. 436 k.c.).

1. Istota problemu

W literaturze wskazuje się słusznie, że o ruchu pojazdu nie przesądza fakt poruszania się w znaczeniu fizycznym – można bowiem mówić o pojeździe będącym w ruchu, nawet gdy pojazd ten porusza się na skutek działania siły bezwładności (np. stacza się po drodze o stromym spadku) bądź też stoi w miejscu z włączonym silnikiem³. W rozpatrywanym zagadnieniu prawnym chodzi jednak nie tyle o ruch pojazdu w sensie fizycznym, co raczej o funkcję pojazdu w chwili zdarzenia. Sedno problemu tkwi bowiem w brzmieniu art. 436 k.c., zgodnie z którym odpowiedzialność na zasadzie ryzyka dotyczy samoistnych posiadaczy mechanicznych środków komunikacji poruszanych za pomocą sił przyrody. Kluczowe jest tutaj sformułowanie *środek komunikacji*, które nasuwa pytanie o definicję komunikacyjnej funkcji pojazdu oraz o możliwość zastosowania tego przepisu do odpowiedzialności posiadaczy pojazdów wykorzystywanych w chwili zaistnienia zdarzenia szkodzącego do celów innych niż *stricte* komunikacyjne.

Wedle doktryny mechaniczny środek komunikacji w rozumieniu art. 436 k.c. to każdy pojazd napędzany własnym urządzeniem mechanicznym (silnikiem), służący do komunikacji, przy czym funkcję komunikacyjną należy rozumieć szeroko, jako utrzymywanie łączności między różnymi miejscami przy pomocy środków lokomocji, przewożenie ludzi i ładunków⁴. Dla kwalifikacji danego pojazdu jako mechanicznego środka komunikacji w rozumieniu art. 436 § 1 k.c. znaczenie ma jego wykorzystanie w szeroko rozumianej komunikacji, natomiast to, w jaki sposób był on wykorzystany w chwili zdarzenia, ma znaczenie dla ustalenia przesłanki szkody wynikłej z ruchu pojazdu w rozumieniu art. 435 § 1 w zw. z art. 436 § 1 k.c.⁵

W myśl klasycznej koncepcji ruch pojazdu będzie rozumiany jako całokształt okoliczności związanych z wykonywaniem przez ten środek transportu swoich funkcji komunikacyjnych, jednak istnieje też koncepcja alternatywna, wedle której pojęcie ruchu pojazdu powinno uwzględniać każde użytkowanie pojazdów, w każdej przestrzeni publicznej i prywatnej, gdzie mogą wystąpić ryzyka związane z ich użytkowaniem, niezależnie od tego, czy pojazdy te 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.⁶ W praktyce problem dotyczy przede wszystkim pojazdów stanowiących jedynie „bazę” do korzystania ze specjalistycznych urządzeń zamontowanych na tych pojazdach: dźwigów, wysięgników, podnośników koszowych,

3. D. Maśniak, „Ruch pojazdu” jako przesłanka odpowiedzialności ubezpieczyciela OC posiadacza ciągnika rolniczego lub pojazdu wolnobieżnego – znaczenie orzeczenia TS C 514/16 Rodrigues de Andrade, „Prawo Asekuracyjne” 2018, nr 3, s. 48.

4. W. Borysiak, [w:] *Kodeks cywilny. Komentarz. Tom III A*, [red.] K. Osajda, CH Beck, Warszawa 2022, Legalis, art. 436 k.c., Nb 10.

5. *Ibidem*, Nb 11.

6. Zob. M. Zelek, [w:] *Kodeks cywilny. Komentarz. Tom I. Komentarz do art. 1–352*, [red.] M. Gutowski, CH Beck, Warszawa 2021, Legalis; art. 436 k.c., Nb 14; wyrok SA w Białymstoku z 12 lipca 2017 r., sygn. I ACa 123/17, Legalis.

łyżek koparek itp.⁷ Pojazdy te podczas wykorzystywania tych urządzeń mogą się bowiem nie poruszać w sensie fizycznym, tj. na kołach lub gąsienicach (a co najwyżej mieć włączony silnik), zaś elementem faktycznie będącym w ruchu będzie jedynie specjalistyczna maszyna zamontowana na pojeździe. Przepis precyzujący pojęcie ruchu pojazdu na potrzeby ubezpieczeń obowiązkowych, tj. art. 34 ust. 2 UbezpieObU, wskazuje jedynie, że za szkodę powstałą w związku z ruchem pojazdu mechanicznego uważa się również szkodę powstałą podczas i w związku z wsiadaniem do pojazdu lub wysiadaniem z niego, bezpośrednim załadowywaniem lub rozładowywaniem pojazdu bądź zatrzymaniem lub postojem pojazdu. Istotą zagadnienia prawnego było zatem rozstrzygnięcie, czy szkodą powstałą w związku z ruchem pojazdu będzie także szkoda powstała w związku z ruchem maszyny zamontowanej na stojącym pojeździe – nie chodzi o postój w znaczeniu np. krótkotrwałego zatrzymania pojazdu wynikającego z warunków ruchu drogowego (np. na światłach), co do którego nie ma wątpliwości, że jest elementem podróży i tym samym ruchu pojazdu⁸, lecz o postój, w czasie którego pracuje jedynie urządzenie zamontowane na pojeździe. Chodzi więc o korelację art. 34 ust. 2 UbezpieObU, według którego postój także jest „ruchem” z art. 436 k.c., który stanowi o ruchu „środka komunikacji”, a więc wskazuje na funkcję, jaką pojazd powinien pełnić.

Kwestia wykładni pojęcia ruchu pojazdu ma także doniosłe znaczenie w prawie wspólnotowym, na co słusznie zwrócił uwagę SN, wskazując na szereg kolejnych tzw. dyrektyw ubezpieczeniowych, dotyczących zbliżenia ustawodawstw państw członkowskich odnoszących się do ubezpieczenia w zakresie odpowiedzialności cywilnej za szkody powstałe w związku z ruchem pojazdów mechanicznych, w tym obowiązującą na dzień złożenia wniosku o rozstrzygnięcie zagadnienia prawnego dyrektywę PE i Rady z 16 września 2009 roku 2009/103/WE w sprawie ubezpieczenia od odpowiedzialności cywilnej za szkody powstałe w związku z ruchem pojazdów mechanicznych i egzekwowania obowiązku ubezpieczenia od takiej odpowiedzialności⁹ oraz wydaną już w trakcie postępowania przed SN dyrektywę PE i Rady (UE) 2021/2118 z dnia 24 listopada 2021 roku, zmieniającą dyrektywę 2009/103/WE w sprawie ubezpieczenia od odpowiedzialności cywilnej za szkody powstałe w związku z ruchem pojazdów mechanicznych i egzekwowania obowiązku ubezpieczenia od takiej odpowiedzialności¹⁰. Dyrektywa 2009/103/WE, podobnie jak wcześniejsze dyrektywy, nie definiowała pojęcia ruchu pojazdu, co spowodowało, że w tej kwestii kilkakrotnie musiał wypowiedać się TSUE. Szczególnie szerokim echem odbił się wyrok TSUE z 28 listopada 2017 roku w sprawie C-514/16 Rodrigues de Andrade¹¹, w którym stwierdzono, że nie jest objęta zakresem pojęcia ruchu pojazdów 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. Podążając za tym kierunkiem wykładni, dyrektywa 2021/2118 wprowadziła definicję ruchu pojazdu (art. 1 pkt 1a), który oznacza „każde użycie pojazdu, które w czasie wypadku jest zgodne z funkcją pojazdu jako środka transportu, niezależnie od cech pojazdu i terenu, na którym pojazd mechaniczny jest używany, oraz niezależnie od tego,

7. Zob. podobnie D. Maśniak, *op. cit.*, s. 53.

8. Zob. W. Dubis, [w:] *Kodeks cywilny. Komentarz*, [red.] E. Gniewek, P. Machnikowski, CH Beck, Warszawa 2021, Legalis, art. 436 k.c., Nb 3.

9. Dz. Urz. UE L 263 7.10.2009.

10. Dz. Urz. UE L 430 2.12.2021.

11. Legalis.

czy jest on nieruchomy, czy też znajduje się w ruchu”. Wydawać by się więc mogło, że w świetle prawa wspólnotowego należałoby przyjąć wąskie rozumienie pojęcia ruchu pojazdu.

2. Ruch pojazdu w dotychczasowej praktyce orzeczniczej

W dotychczasowym orzecznictwie sądów polskich odnaleźć można rozbieżne poglądy w przedmiocie wykładni pojęcia ruchu pojazdu w odniesieniu do pojazdów. Przykładem zastosowania pierwszej ze wskazanych wyżej koncepcji rozwiązania problemu, a więc koncepcji skupiającej się na komunikacyjnej funkcji pojazdu, może być wyrok SN z 18 września 2019 roku, sygn. IV CSK 292/18¹², w którym stwierdzono, że oceniając odpowiedzialność cywilną za szkody powstałe w związku z ruchem pojazdu, należy ustalać, czy istnieje powiązanie szkody z funkcją komunikacyjną pojazdu, z zastrzeżeniem, że decydujące jest przeznaczenie pojazdu w chwili zdarzenia. W rozpatrywanej sprawie powód został przygnieciony przez wysięgnik koparkoładowarki, który opadł samoczynnie. Zdaniem SN, fakt, iż „ruch wykonał” wysięgnik będący trwałym elementem koparkoładowarki nie przesądza o tym, by nastąpiło to w chwili, gdy koparka pełniła funkcję transportową, a nie służyła, jako pojazd specjalistyczny, do wykonywania określonych prac. Takie same stanowisko zajęą orzekający wcześniej w tej sprawie SA w Szczecinie w wyroku z 22 sierpnia 2012 roku, sygn. I ACa 693/11¹³, w którym stwierdził, że czym innym jest ruch maszyny budowlanej służący celom prawidłowego prowadzenia procesu budowlanego, czym innym zaś ruch pojazdu mechanicznego służący celom komunikacyjnym.

Podobną argumentację przyjęto w wyroku SA w Warszawie z 26 września 2018 roku, sygn. VI ACa 384/17¹⁴. Przedmiotem analizy była tu sprawa, w której powód wykonywał pracę polegającą na czyszczeniu rozrzutnika obornika i jego ręka została wciągnięta przez urządzenie na wałek znajdujący się pomiędzy rozrzutnikiem a ciągnikiem. Sąd uznał, że zdarzenie nie miało 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.

Jednakże w judykaturze odnajdziemy także przykłady szerszego rozumienia pojęcia ruchu pojazdu, nieskupiającego się jedynie na kwestii realizacji funkcji komunikacyjnej, choć argumentacja na poparcie też głoszonych w orzeczeniach bywa różnorodna. W wyroku SN z 4 września 2020 roku, sygn. II CSK 749/18¹⁵ przedmiotem rozpoznania była sprawa, w której powodowie wykonywali prace, znajdując się w koszu podnośnika zamontowanego w samochodzie. Na skutek awarii ramię podnośnika wraz z koszem opadło. Zdaniem SN, o ruchu pojazdu w rozumieniu art. 435 § 1 w zw. z art. 436 § 1 k.c. decyduje włączenie silnika również wtedy, gdy w chwili wypadku pojazd nie spełniał funkcji komunikacyjnej, ale wykonywał pracę z wykorzystaniem zamontowanego na nim narzędzia specjalistycznego. Wyrok ten wpisuje się w szerszą linię orzeczniczą, głoszącą, że gdy pracuje silnik, oznacza to, że pojazd jest w ruchu, choćby fizycznie się nie przemieszczał¹⁶.

12. Legalis.

13. Legalis.

14. Legalis.

15. Legalis.

16. Podobnie zob. np. wyrok SN z 19 grudnia 2013 r., sygn. II CSK 157/13, Legalis; wyrok SN z 4 września 2020 r., sygn. II CSK 749/18, Legalis; wyrok SA w Białymstoku z 12 lipca 2017 r., sygn. I ACa 123/17, Legalis; wyrok SA w Warszawie z 2 kwietnia 2019 r., sygn. V ACa 357/18, Legalis. Pogląd ten jest także przyjmowany w dok-

W ten sposób podkreśla się, że główne źródło zagrożenia stanowi sam pojazd, a niebezpieczeństwo pojawia się w momencie uruchomienia jego silnika¹⁷.

Podobne stanowisko SN zaprezentował także w wyroku z 19 grudnia 2013 roku, sygn. II CSK 157/13¹⁸, w którym sprawa dotyczyła wypadku zaistniałego w czasie pracy pompy zainstalowanej na wysięgniku przyczepionym do pojazdu wprawdzie unieruchomionego przy pomocy podpór, ale z włączonym silnikiem. SN uznał, że odpowiedzialność na podstawie art. 436 k.c. jest następstwem stwierdzenia, że źródło niebezpieczeństwa tkwi w samym pojeździe, a nie w zmontowanych z nim innych urządzeniach. Zdaniem SN rozumienie ruchu w znaczeniu fizycznym, tzn. jako jazdy, bywa za wąskie i niewystarczające oraz nie uwzględnia *ratio legis* art. 436 k.c., który został wprowadzony dla zapewnienia szerokiej ochrony przez niebezpieczeństwem, jakie rodzi korzystanie z sił przyrody. SN skupił się zatem przede wszystkim na aspekcie ryzyka związanego z użytkowaniem pojazdu, choć finalnie przyjął, podobnie jak w sprawie powołanej powyżej, że w sytuacji, gdy mamy do czynienia z pojazdem stojącym, konieczne jest ustalenie, czy pracuje w nim silnik.

Natomiast SA w Krakowie w wyroku z 12 maja 2021 roku, sygn. I ACa 1100/19¹⁹, rozpoznawał sprawę wypadku polegającego na tym, że podczas wykonywania przez powoda obowiązków pracowniczych, tj. układania stalowych belek, transportowanych przez samojezdny żuraw, belka przewróciła się, przygniatając nogę powoda. Sąd stwierdził, że w granicach pojęcia ruchu środka komunikacji mieści się także taki sposób jego wykorzystania przez posiadacza, który przeznaczają go do celów transportowych – celowego przemieszczania rzeczy w przestrzeni – jeżeli pojazd jest do realizowania tej funkcji właściwie przystosowany. Zdaniem Sądu obydwie funkcje żurawia – komunikacyjna i transportowa – mogły być realizowane przy pracy jego całości, co było możliwe przy włączonym silniku, a silnik w czasie wypadku pracował i operator maszyny pozostawał w kabinie urządzenia. Dlatego też, jakkolwiek funkcja komunikacyjna żurawia uległa bezpośrednio przed wypadkiem zminimalizowaniu na korzyść funkcji transportowej, w dalszym ciągu dźwig pozostał środkiem komunikacji będącym w ruchu.

3. Stanowisko SN i jego ocena

W uzasadnieniu głosowanej uchwały SN opowiedział się za szerokim ujęciem ruchu mechanicznego środka komunikacji, obejmującym także sytuację, w której w ruchu pozostaje urządzenie zamontowane w pojeździe, gdy sam pojazd w chwili wyrządzenia szkody nie spełnia funkcji komunikacyjnej (transportowej). Podkreślił, że „zasadnicze znaczenie powinno nadać się wynikiem wykładni celowościowej i funkcjonalnej. Podstawowym zaś celem art. 436 § 1 k.c. jest ochrona potencjalnie zagrożonych ruchem pojazdu, a co się z tym wiąże przyjęcie przez ustawodawcę zmiany rozkładu ryzyka związanego z użytkowaniem pojazdów napędzanych siłą przyrody w sposób,

trynie – zob. np. A. Rembieliński, *Ruch samochodu jako przesłanka odpowiedzialności cywilnej za wypadek*, „Palestra” 1969, nr 7–8, s. 23; K. Kondak, *Pojęcie ruchu pojazdu jako przesłanki odpowiedzialności posiadacza mechanicznego środka komunikacji*, „Monitor Prawniczy” 2022, nr 11, s. 588.

17. K. Konieczna, *Granice pojęcia ruchu pojazdu w rozumieniu prawa Unii Europejskiej dotyczącego obowiązkowych ubezpieczeń komunikacyjnych – uwagi na tle orzeczenia Trybunału Sprawiedliwości w sprawie C-648/17 BTA Baltic Insurance Company*, „Wiadomości Ubezpieczeniowe” 2018, nr 4, s. 89.

18. Legalis.

19. Legalis.

który pozwalałby na zrównoważenie korzyści uzyskiwanych przez ich posiadaczy z zagrożeniem dla interesu osób, które mogą odnieść szkodę w zdarzeniach z udziałem takich pojazdów. [...] Nie wydaje się uzasadnione negowanie ochrony osób poszkodowanych w tych sytuacjach, w których pojazd wprawdzie nie porusza się, ale szkoda powstała na skutek napędzania za pomocą sił przyrody urządzenia znajdującego się w pojeździe”. SN stwierdził, że nie do pogodzenia z założeniem racjonalności ustawodawcy byłoby dopuszczenie do sytuacji, w których szkody wyrządzone przez poruszający się pojazd wielofunkcyjny rozpatrywane byłyby z perspektywy reżimu odpowiedzialności odszkodowawczej na zasadzie ryzyka [art. 436 § 1 k.c.]; zaś szkody wynikłe z „pracy” zatrzymanego pojazdu wielofunkcyjnego podpadałyby pod odpowiedzialność wyznaczoną w oparciu o art. 435 k.c., albo – przy zanegowaniu, że pojazd jest składnikiem przedsiębiorstwa – pod reżim odpowiedzialności na zasadzie winy [art. 415 k.c.].

Wyeksponowanie przez SN roli wykładni funkcjonalnej oraz podkreślenie *ratio legis* w postaci ochrony poszkodowanych należy uznać za słuszne. Uzasadnieniem odpowiedzialności na zasadzie ryzyka jest bowiem posługiwanie się urządzeniami o dużej mocy, stwarzającymi poważne zagrożenie wypadku lub awarii²⁰. Warto jednak zastanowić się, czy wykładnia ta nie mogłaby zostać wsparta przez odwołanie się do pozostałych rodzajów wykładni, tj. wykładni językowej i systemowej.

Należy zauważyć, że 436 k.c. mówi o „mechanicznym środku komunikacji”, co należy rozumieć – jak już wcześniej wskazano – jako ogólne przystosowanie pojazdu do przewożenia osób lub rzeczy z miejsca na miejsce. Według słownika języka polskiego, komunikacja to ruch środków lokomocji między odległymi od siebie miejscami²¹. Synonimem tego słowa jest wyraz *transport*, co jest istotne w kontekście zawartych w prawie wspólnotowym i orzecznictwie TSUE sformułowań dotyczących transportowej funkcji pojazdów²². Środkiem komunikacji będzie więc każdy pojazd przystosowany do przewozu czegokolwiek z miejsca na miejsce. Ten wymóg spełniają także pojazdy specjalistyczne, takie jak koparka, betoniarka czy dźwig, gdyż są wyposażone w koła lub gąsienice oraz napęd. Należy zatem zastanowić się, czy w chwili powstania szkody, np. złamania się ramienia dźwigu, pojazdy te pełnią nadal funkcję komunikacyjną. Jak trafnie zauważa Bartosz Kucharski, jeżeli kładzie się nacisk na użycie pojazdu w jego normalnej funkcji, a więc funkcji transportowej, to przecież w przypadku różnego rodzaju poruszających się po drogach maszyn specjalistycznych normalną funkcją jest zwykle funkcja budowlana, w przypadku ciągników zaś – funkcja rolnicza, a możliwość poruszania się po drodze służy tu jedynie realizacji funkcji podstawowej w różnych miejscach²³. Jednakże nawet wykonując funkcję specjalistyczną, maszyna niemal zawsze realizuje funkcję transportową, np. ciągnik dzięki pompie transportuje herbicyd na pole, podnośnik transportuje ludzi do miejsc na wysokościach, koparkoładowarka transportuje ziemię lub piasek, betoniarka transportuje beton itp.²⁴ W istocie więc każdy pojazd zaopatrzone w maszynę specjalistyczną, taki jak koparka, dźwig, betoniarka, podnośnik koszowy czy traktor

20. Zob. A. Śmieja, *Odpowiedzialność za szkody wyrządzone przez ruch przedsiębiorstwa (art. 435 k.c.)*, „Prace Naukowe Uniwersytetu Ekonomicznego we Wrocławiu” 2014, nr 372, s. 391.

21. Słownik Języka Polskiego PWN, <https://sjp.pwn.pl/sjp/komunikacja;2472911.html> [dostęp: 22.09.2022].

22. Zgodnie ze Słownikiem Języka Polskiego, transport to przewóz ludzi i ładunków różnymi środkami lokomocji – <https://sjp.pwn.pl/sjp/transport;2530401.html> [dostęp: 22.09.2022]. W istocie jest to zatem synonim słowa *komunikacja* – zob. <https://bliskoznacznym.pl/synonim/transport> [dostęp: 22.09.2022].

23. B. Kucharski, *W pułapce braku ochrony. Obrona szerokiego pojęcia ruchu pojazdu na gruncie przepisów o ubezpieczeniu OC posiadaczy pojazdów mechanicznych*, „Wiadomości Ubezpieczeniowe” 2021, nr 2, s. 82.

24. *Ibidem*.

z rozrzutnikiem obornika, pełni funkcję komunikacyjną, gdyż służy do transportu – przemieszczania rzeczy lub osób z miejsca na miejsce – i nie ma tu znaczenia fakt, że fizycznie porusza się tylko urządzenie zamontowane na pojeździe. Należy także przypomnieć, że zgodnie z art. 34 ust. 2 ustawy o ubezpieczeniach obowiązkowych za szkodę powstałą w związku z ruchem pojazdu mechanicznego uważa się również szkodę powstałą podczas i w związku z załadowywaniem lub rozładowywaniem pojazdu bądź zatrzymaniem lub postojem pojazdu. Nie ma tam w ogóle mowy o tym, czy pojazd w chwili zdarzenia pełnił funkcję komunikacyjną, czy nie, a więc takie wypadki, jak np. opadnięcie ramienia podnośnika koszowego czy ramienia dźwigu w czasie jego pracy na stojącym pojeździe będą związane z jego postojem i ewentualnie także z załadunkiem (wszak dźwig czy np. łyżka koparki służą do przemieszczania rzeczy z miejsca na miejsce). W tym kontekście podzielić trzeba pogląd o Bartosza Kucharskiego, wedle którego rozumienie pojęcia ruchu w świetle art. 436 k.c. i art. 34 UBezpObU powinno być tożsame²⁵.

W istocie zatem sentencja głosowanej uchwały, wedle której odpowiedzialność zakładu ubezpieczeń wynikająca z umowy obowiązkowego ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej posiadaczy pojazdów mechanicznych obejmuje szkody wyrządzone w wyniku pracy urządzenia zamontowanego w pojeździe także wtedy, gdy w chwili wyrządzenia szkody pojazd nie pełnił funkcji komunikacyjnej, powinna być przemodelowana w ten sposób, że pełnienie przez pojazd funkcji komunikacyjnej należy rozumieć w sposób szeroki, bowiem w istocie pojazdy, których dotyczyły powołane w niniejszej glosie orzeczenia sądów, taką funkcję pełniły.

Natomiast chcąc dokonać wykładni systemowej, warto odwołać się do cywilistycznego pojęcia części składowej rzeczy, którą zgodnie z art. 47 § 2 k.c. jest wszystko, co nie może być od niej odłączone bez uszkodzenia lub istotnej zmiany całości albo bez uszkodzenia lub istotnej zmiany przedmiotu odłączonego. W doktrynie wskazuje się, że więź pomiędzy częścią składową i rzeczą ma dwa aspekty: fizykalno-przeznaczony, który wyraża się w istnieniu fizycznego połączenia części składowej i rzeczy, oraz funkcjonalny, polegający na tym, że pozostające ze sobą w fizycznym związku rzecz i jej część składowa pełnią razem wspólny cel gospodarczy i traktowane są w obrocie jako jedno dobro samoistne²⁶. W wyroku SA w Białymstoku z 22 listopada 2012 roku, sygn. I ACa 615/12²⁷ stwierdzono, że „tak zwana «gruszka» służąca do przewozu i mieszania masy betonowej jest zespolona z samochodem w sposób, który przesądza, iż jest ona częścią składową pojazdu i nie może być wykorzystana bez daleko idących przeróbek oraz ingerencji w jej mechanizmy jako urządzenie samodzielne bądź przewożone innym pojazdem. (art. 47 § 2 k.c.). [...] Niemożność rozdzielenia losów prawnych części składowej ciężarowego samochodu specjalnego oraz tego pojazdu nakazuje przyjęć, iż skutki ubezpieczenia od OC samochodu jako pojazdu mechanicznego obejmują całą maszynę, a nie tylko mobilny nośnik, na którym zamontowane są urządzenia do przewodu, mieszania i podawania betonu”.

W powyższym kontekście nie tylko gruszka betoniarki, ale także dźwig czy łyżka koparki lub spychacza powinny być uznane za części składowe tych pojazdów – wystarczy przecież wpisać w wyszukiwarce internetowej wyrażenie „koparka / spychacz na sprzedaż”, aby przekonać się że pojazdy ten stanowią całość i sprzedawane są „w pakiecie” razem z łyżką / wysięgnikiem, które są trwale połączone z pojazdem. To samo dotyczy podnośników koszowych, żurawi samojezdnych

25. Zob. *ibidem*, s. 84–86.

26. Ł. Żelechowski, [w:] *Kodeks cywilny. Komentarz, Tom I*, [red.] K. Osajda, Warszawa 2022, Legalis, art. 47 k.c., Nb 9.

27. Legalis.

czy wywrotek. Owszem, może powstać wątpliwość w przypadku np. maszyn doczepianych do ciągników rolniczych, takich jak rozrzutnik obornika, które mogą być połączone z ciągnikiem jedynie do przemijającego użytku, jednakże wówczas należy odwołać się do transportowej funkcji tych pojazdów – taki ciągnik z rozrzutnikiem należy traktować jako całość, pojazd transportujący obornik. Natomiast co do znacznej części pojazdów specjalistycznych można powiedzieć, że zamontowane na nich maszyny stanowią ich części składowe, a skoro nie mogą być one odrębnym przedmiotem własności i praw rzeczowych, to przy założeniu spójności systemu prawa cywilnego szkody wynikłe z ruchu tych – maszyn nie powinny zostać „wyrwane” z ogólnego reżimu odpowiedzialności z art. 436 k.c. tylko dlatego, że w momencie powstania szkody koła czy gąsienice pojazdu fizycznie się nie poruszały. Taka interpretacja oznaczałaby bowiem, że część składowa pojazdu nie może być odrębnym przedmiotem własności, ale jej ruch może podlegać odrębnym zasadom odpowiedzialności niż ruch pojazdu. Warto nadmienić, że wzmianka o częściach składowych znalazła się także w uzasadnieniu głosowanej uchwały, w której wskazano, że za przyjętą przez SN wykładnią „przemawia także wzgląd na to, aby według tej zasady odpowiedzialności oceniać szkody wyrządzone przez ruch samego mechanicznego środka komunikacji poruszanego za pomocą sił przyrody, jak również przez jego części składowe, w tym zamontowane w nim urządzenia”. Szkoda, że SN nie rozwinął tej kwestii, gdyż odwołanie do wykładni systemowej mogłoby dodatkowo wesprzeć argumentację.

Warto wreszcie zwrócić uwagę na art. 37 ust. 1 UbezpieObU, zgodnie z którym jeżeli szkoda zostaje wyrządzona ruchem zespołu pojazdów mechanicznych, ubezpieczeniem OC posiadacza pojazdu mechanicznego ciągnącego jest objęta szkoda spowodowana przyczepą, która jest złączona z pojazdem silnikowym albo odłączyła się od pojazdu silnikowego ciągnącego i jeszcze się toczyła. Skoro zatem ubezpieczeniem posiadacza pojazdu ciągnącego objęte są szkody spowodowane przez przyczepę, będącą w świetle art. 2 ust. 1 pkt 10 a) tej samej ustawy odrębnym pojazdem, i to nawet wówczas, gdy przyczepa ta odłączyła się od pojazdu ciągnącego i jeszcze się toczyła, to trudno zaakceptować argumentację, wedle której ubezpieczeniem takim nie będą objęte szkody spowodowane przez urządzenie trwale złączone z pojazdem i stanowiące jego część składową.

SN odniósł się także do prawa wspólnotowego, wskazując, że przeciwko możliwości przyjęcia szerokiej wykładni pojęcia ruchu mechanicznego środka komunikacji poruszanego za pomocą sił przyrody, o którym mowa w art. 436 § 1 k.c., nie może przemawiać węższa definicja „ruchu pojazdu” przyjmowana w orzecznictwie TSUE na tle przepisów dyrektyw ubezpieczeniowych, skoro te ostatnie nie regulowały przewidzianych w art. 436 k.c. zasad ponoszenia odpowiedzialności cywilnej przez samoistnego posiadacza środka komunikacji. W uchwale podkreślono, że celem żadnej z dyrektyw ubezpieczeniowych nie było ujednoczenie zasad ponoszenia odpowiedzialności cywilnej przez posiadaczy pojazdów mechanicznych przyjmowanych w państwach członkowskich UE. SN zauważył, że wykładnia, zgodnie z którą pojęciem „ruchu pojazdu” nie jest objęta sytuacja, w której pojazd w chwili wyrządzenia szkody nie pełnił głównie funkcji środka transportu, została wypracowana w orzecznictwie TSUE dopiero wiele lat po wejściu w życie UbezpieObU i gdyby intencją ustawodawcy było wprowadzenie wąskiego rozumienia pojęcia ruchu pojazdu, to z pewnością znalazłoby to odzwierciedlenie w treści art. 34 w/w ustawy, który jednakże ruch ten ujmuje szeroko. W uchwale trafnie podkreślono, że zgodnie z art. 28 ust. 1 dyrektywy 2009/103/WE Państwa Członkowskie mogą utrzymać lub wprowadzić w życie przepisy, które są korzystniejsze dla strony poszkodowanej²⁸. Dopiero

28. Podobnie K. Kondek, *op. cit.*, s. 588; J. Oleszczak, *Zbieg odpowiedzialności ubezpieczycieli z tytułu obowiązkowego ubezpieczenia OC posiadaczy pojazdów oraz obowiązkowego ubezpieczenia OC rolników*, „Wiadomości

zmiany dokonane dyrektywą 2021/2118 wprowadziły pojęcie ruchu pojazdu, czego uzasadnieniem było odwołanie się do orzecznictwa TSUE, w tym wspomnianego już wyroku w sprawie Rodrigues de Andrade, wedle którego pojazdy mechaniczne mają z zasady służyć jako środki transportu, niezależnie od swych cech, oraz że ruch takiego pojazdu obejmuje każde użytkowanie pojazdu, które jest zgodne z jego normalną funkcją w charakterze środka transportu, niezależnie od terenu, na którym pojazd jest używany, oraz niezależnie od tego, czy jest on nieruchomy, czy też znajduje się w ruchu. Tym samym dyrektywa nie ma zastosowania, jeżeli w czasie wypadku normalną funkcją takiego pojazdu jest „użytkowanie inne niż jako środek transportu”. Jednak w preambule dyrektywy 2021/2118 wskazano, że o użytkowaniu innym niż jako środek transportu może być mowa w przypadku, gdy pojazd nie znajduje się w ruchu w rozumieniu art. 3 tej dyrektywy, ponieważ jego normalną funkcją jest na przykład „użytkowanie jako przemysłowe lub rolnicze źródło energii”. W odniesieniu do powyższego należy jednak ponownie odwołać się do przytoczonego już rozumienia funkcji transportowej – ciągnik, podnośnik koszowy, betoniarka czy koparka zawsze transportują osoby lub rzeczy i żaden z nich w sytuacji wypadków analizowanych np. w powołanym w niniejszej glosie orzecnictwie nie był wykorzystywany tylko jako źródło energii.

SN wskazał, że zmieniona dyrektywa powinna w zakresie zawierającym definicję ruchu pojazdu zostać implementowana do porządków prawnych państw UE, czego konsekwencją będzie to, że zakres obowiązku zawarcia umowy ubezpieczenia OC posiadaczy pojazdów oraz zakres obowiązku odszkodowawczego zakładów ubezpieczeń zostanie ograniczony tylko do odpowiedzialności za szkody wyrządzone w związku z ruchem tych pojazdów pojmowanym wąsko z uwzględnieniem definicji wprowadzonej dyrektywą 2021/2118. Tym samym, „w związku z przyszłą zmianą normatywną do ustawodawcy będzie należała decyzja, czy rozszerzyć ponad zakres przewidziany dyrektywą ubezpieczeniową obowiązek zawarcia przez posiadaczy pojazdów mechanicznych umowy ubezpieczenia od odpowiedzialności cywilnej, a w konsekwencji także rozszerzyć w tych samych granicach zakres obowiązku odszkodowawczego zakładów ubezpieczeń”. Należy jednak wyrazić wątpliwość, czy zmiany wprowadzone dyrektywą 2021/2118 rzeczywiście wymagają modyfikacji UbezpieObU, bowiem odwołanie się do transportowej funkcji pojazdu nie oznacza zawężenia tego pojęcia, gdyż każdy z tzw. pojazdów specjalistycznych, takich jak betoniarka, koparka czy dźwig, taką funkcję pełni. Tym samym „każde użycie pojazdu, które w czasie wypadku jest zgodne z funkcją pojazdu jako środka transportu”, w rozumieniu dyrektywy obejmuje także przypadki pracy na stojącym pojeździe urzędnika – sama dyrektywa przesądza wprost, że w ruchu w jej rozumieniu może być także pojazd stojący.

Podsumowanie

Konkludując, należy stwierdzić, że głosowana uchwała stanowi trafne rozstrzygnięcie zagadnienia prawnego, choć jej uzasadnienie, mimo iż obszerne i prezentujące szeroko dotychczasowe poglądy judykatury, zyskałoby nie tylko na odwołaniu się do wykładni celowościowej, lecz także na pogłębieniu argumentacji dotyczącej wykładni językowej oraz systemowej.

Ubezpieczeniowe” 2020, nr 4, s. 64–65; J. Oleszczak, *Zmiany w rozumieniu pojęcia ruchu pojazdu pod wpływem orzeczenia TSUE w sprawie C/514–16 Rodrigues de Andrade*, „Prawo Asekuracyjne” 2020, nr 2, s. 86–87.

Wykaz źródeł

- Borysiak W., [w:] *Kodeks cywilny. Komentarz. Tom III A*, Osajda K. [red.], CH Beck, Warszawa 2022, Legalis.
- Dubis W., [w:] *Kodeks cywilny. Komentarz*, Gniewek E., Machnikowski P. [red.], CH Beck, Warszawa 2021, Legalis.
- <https://bliskoznacznym.pl/synonim/transport> [dostęp: 22.09.2022].
- Kondak K., *Pojęcie ruchu pojazdu jako przesłanki odpowiedzialności posiadacza mechanicznego środka komunikacji*, „Monitor Prawniczy” 2022, nr 11.
- Konieczna K., *Granice pojęcia ruchu pojazdu w rozumieniu prawa Unii Europejskiej dotyczącego obowiązkowych ubezpieczeń komunikacyjnych – uwagi na tle orzeczenia Trybunału Sprawiedliwości w sprawie C-648/17 BTA Baltic Insurance Company*, „Wiadomości Ubezpieczeniowe” 2018, nr 4.
- Kucharski B., *W pułapce braku ochrony. Obrona szerokiego pojęcia ruchu pojazdu na gruncie przepisów o ubezpieczeniu OC posiadaczy pojazdów mechanicznych*, „Wiadomości Ubezpieczeniowe” 2021, nr 2.
- Maśniak D., *„Ruch pojazdu” jako przesłanka odpowiedzialności ubezpieczyciela OC posiadacza ciągnika rolniczego lub pojazdu wolnobieżnego – znaczenie orzeczenia TS C 514/16 Rodrigues de Andrade*, „Prawo Asekuracyjne” 2018, nr 3.
- Oleszczak J., *Zbieg odpowiedzialności ubezpieczycieli z tytułu obowiązkowego ubezpieczenia OC posiadaczy pojazdów oraz obowiązkowego ubezpieczenia OC rolników*, „Wiadomości Ubezpieczeniowe” 2020, nr 4.
- Oleszczak J., *Zmiany w rozumieniu pojęcia ruchu pojazdu pod wpływem orzeczenia TSUE w sprawie C/514–16 Rodrigues de Andrade*, „Prawo Asekuracyjne” 2020, nr 2.
- Rembieliński A., *Ruch samochodu jako przesłanka odpowiedzialności cywilnej za wypadek*, „Palestra” 1969, nr 7–8.
- Słownik Języka Polskiego PWN, <https://sjp.pwn.pl/sjp/komunikacja;2472911.html> [dostęp: 22.09.2022].
- Słownik Języka Polskiego PWN, <https://sjp.pwn.pl/sjp/transport;2530401.html> [dostęp: 22.09.2022].
- Śmieja A., *Odpowiedzialność za szkody wyrządzone przez ruch przedsiębiorstwa (art. 435 k.c.)*, „Prace Naukowe Uniwersytetu Ekonomicznego we Wrocławiu” 2014, nr 372.
- Zepek M., [w:] *Kodeks cywilny. Komentarz. Tom I. Komentarz do art. 1–352*, Gutowski M. [red.], CH Beck, Warszawa 2021, Legalis.
- Żelechowski Ł., [w:] *Kodeks cywilny. Komentarz. Tom I*, Osajda K. [red.], wyd. 30, Warszawa 2022, Legalis.

Commentary on Judgment of Seven Judges of the Supreme Court of 14 January 2022, III CZP 7/22

The legal issue resolved by the commented judgment concerns primarily vehicles that are only the “base” for the use of specialized devices installed on these vehicles – e.g. cranes, booms, aerial platforms, excavator buckets etc. These vehicles may not move when using these devices in the physical sense (i.e. on wheels or caterpillars) and the element actually in motion is only a specialized machine mounted

on the vehicle. The Supreme Court stated that the liability of the insurance company resulting from the contract of compulsory third party liability insurance of motor vehicle owners covers damages caused as a result of the operation of the device installed in the vehicle, also when the vehicle did not fulfill the communication function at the time of the damage.

Keywords: vehicle, motion, damage, communication, liability.

DR HAB. ANNA WILK – wykładowca Akademii WSB w Dąbrowie Górniczej, specjalizuje się w prawie cywilnym, w tym zwłaszcza prawie zobowiązań i prawie rzeczowym, radca prawny.

ORCID: 0000-0002-9073-9153

