



Sygn. akt II CSK 715/18

WYROK W IMIENIU RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ

Dnia 25 czerwca 2020 r.

Sąd Najwyższy w składzie:

SSN Agnieszka Piotrowska (przewodniczący)

SSN Władysław Pawlak (sprawozdawca)

SSN Krzysztof Strzelczyk

w sprawie z powództwa R. N.

przeciwko P. Spółce Akcyjnej

w W.

o zapłatę,

po rozpoznaniu na posiedzeniu niejawnym

w Izbie Cywilnej w dniu 25 czerwca 2020 r.,

skargi kasacyjnej powoda

od wyroku Sądu Apelacyjnego w (...)

z dnia 20 czerwca 2018 r., sygn. akt I ACa (...),

oddala skargę kasacyjną.

UZASADNIENIE

Zaskarżonym wyrokiem Sąd Apelacyjny w (...) oddalił apelację powoda R. N. od wyroku Sądu Okręgowego w P. oddalającego powództwo skierowane przeciwko P. S.A. w W. o zapłatę za szkodę, której powód doznał w następstwie

wypadku, do którego doszło w dniu 10 czerwca 2014 r. podczas naprawy samochodu ciężarowego w warsztacie bazy samochodowej firmy transportowej.

Według ustaleń faktycznych Sądów obu instancji, powód był zatrudniony w charakterze kierowcy w przedsiębiorstwie PHU - W „B.” Usługi Sprzętowo - Transportowe w S. , którego właściciel miał zawartą z pozwanym ubezpieczycielem umowę obowiązkowego ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej posiadaczy pojazdów mechanicznych. W dniu 10 czerwca 2014 r. powód miał przewozić towary samochodem ciężarowym, po przejęciu go od innego kierowcy. Po przyjeździe na teren bazy transportowej kierowca ten poinformował powoda, że z jednego koła uchodzi powietrze. W związku z czym, postanowili ustalić przyczynę ubytku powietrza i w tym celu wymontowali koło, a następnie poddali oponę oględzinom. Nie zauważyli jednak uszkodzeń i w warsztacie przystąpili do napełniania jej przy użyciu kompresora. W trakcie pompowania na skutek siły podmuchu powietrza z rozerwanej opony powód został odrzucony i upadając uderzył ciałem o elementy wyposażenia warsztatu, po czym stracił przytomność i oddech. W wyniku reanimacji udało się przywrócić mu oddech, natomiast przytomność odzyskał po półtoramiesięcznym pobycie w szpitalu. Doznał licznych obrażeń i uszczerbku na zdrowiu.

W toku przeprowadzonego postępowania powypadkowego ustalono, że przyczyną pęknięcia opony było postępujące uszkodzenie mechaniczne powstałe na skutek eksploatacji, które mogło być niezauważone podczas oględzin przy obniżonym ciśnieniu powietrza, zwłaszcza że była to opona jeżdżącą w parze od strony wewnętrznej, a poza tym, pojazd mechaniczny miał wymagane okresowe badanie techniczne.

Sąd drugiej instancji podzielił stanowisko prawne Sądu pierwszej instancji, że w stanie faktycznym sprawy nie powstała odpowiedzialność posiadacza pojazdu za szkodę związaną z jego ruchem na podstawie art. 436 § 1 k.c. w zw. z art. 435 k.c. Pojazd nie był w ruchu w rozumieniu tych przepisów. Samochód nie znajdował się w trasie, silnik był wyłączony; samochód fizycznie stał i nie był załadowany. Szkoda powstała w związku z wykonywaniem, m.in. przez powoda, czynności diagnostycznych i pompowania opony, odłączonej od pojazdu. Sam jednak pojazd mechaniczny nie stwarzał niebezpieczeństwa.

W ocenie Sądu drugiej instancji w sprawie nie znajduje zastosowania odpowiedzialność ubezpieczyciela także na podstawie art. 34 ust. 2 ustawy z dnia 22 maja 2003 r. o ubezpieczeniach obowiązkowych, Ubezpieczeniowym Funduszu Gwarancyjnym i Polskim Biurze Ubezpieczycieli Komunikacyjnych (jedn. tekst: Dz. U. z 2019 r. poz. 2214; dalej: „u. ub. ob.”) - który stanowi, że za szkodę powstałą w związku z ruchem pojazdu mechanicznego uważa się również szkodę powstałą podczas zatrzymania, postoju lub garażowania - ponieważ nie było bezpośredniego związku tej szkody z ruchem pojazdu w rozumieniu art. 436 § 1 k.c. Gdyby natomiast hipotetycznie założyć, iż dla odpowiedzialności posiadacza i w konsekwencji zakładu ubezpieczeń jako ubezpieczyciela OC, za szkody powstałe w trakcie postoju czy garażowania pojazdu mechanicznego w jego bazie wystarczający był jakikolwiek, także pośredni, jej związek z uprzednim ruchem pojazdu, to odpowiedzialność taka mogłaby powstać jedynie na zasadach ogólnych, wynikających z art. 415 k.c., co wymagałoby wykazania winy ubezpieczonego. Jednak w sprawie brak podstaw do uznania, że posiadacz pojazdu ponosił winę za wyrządzenie powodowi szkody. Bez znaczenia dla rozstrzygnięcia sprawy pozostaje problem, czy posiadacz pojazdu mógłby ponosić wobec powoda odpowiedzialność odszkodowawczą na podstawie art. 435 § 1 k.c. jako osoba prowadząca przedsiębiorstwo transportowe wprowadzane w ruch za pomocą siły przyrody, gdyż pozwany zakład ubezpieczeń, na podstawie przepisów ustawy o ubezpieczeniach obowiązkowych, ponosi odpowiedzialność za szkody wynikające z ruchu pojazdu mechanicznego, które są związane z jego posiadaniem, a nie z prowadzeniem przez posiadacza działalności gospodarczej.

W skardze kasacyjnej powód zaskarżając wyrok Sądu drugiej instancji w całości wniósł o jego uchylenie oraz poprzedzającego wyroku Sądu pierwszej instancji i przekazanie sprawy Sądowi pierwszej instancji do ponownego rozpoznania. Zarzucił naruszenie prawa materialnego, tj. art. 34 ust. 2 pkt 3 w zw. z art. 34 ust. 1 u. ub. ob. przez błędną wykładnię na skutek nieprawidłowego rozumienia szkody powstałej w związku z ruchem pojazdu mechanicznego i w konsekwencji przyjęcie, że szkoda powstała podczas postoju pojazdu mechanicznego, gdy wyrażne brzmienie art. 34 ust. pkt 3 tej ustawy, a w szczególności użycie przez ustawodawcę w tym przepisie wyrażenia „uważa

się również”, oznacza jednoznacznie, że szkoda powstała podczas postoju pojazdu mechanicznego jest *ex definitione* szkodą powstałą w związku z ruchem pojazdu mechanicznego; art. 436 § 1 k.c. w zw. z art. 435 § 1 k.c., art. 361 § 1 k.c. oraz art. 34 ust. 2 pkt 3 u.ub. ob. przez ich niezastosowanie w następstwie wadliwego uznania, że szkoda powstała podczas postoju pojazdu mechanicznego nie pozostaje w związku z ruchem tego pojazdu, mimo że zgodnie z jednoznacznym brzmieniem art. 34 ust. 2 pkt 3 u. ub. ob. szkoda powstała podczas postoju pojazdu mechanicznego jest szkodą powstałą w związku z ruchem pojazdu mechanicznego, a co za tym idzie jej wynagrodzenie podlega ocenie na podstawie przepisu art. 436 § 1 k.c. w zw. z art. 435 § k.c.; art. 436 § 1 k.c. w zw. z art. 435 § 1 k.c., art. 361 § 1 k.c. i art. 34 ust. 1 u. ub. ob. przez błędną wykładnię polegającą na wadliwym uznaniu, że pojazd mechaniczny, w związku z którym doszło do zdarzenia, wyrządzającego powodowi szkodę, nie znajdował się w ruchu w rozumieniu art. 436 § 1 k.c. w zw. z art. 435 § 1 k.c. i art. 34 ust. 1 u. ub. ob., podczas gdy pojazd ten był w chwili wypadku w ruchu w szerokim tego pojęcia prawnym znaczeniu, bowiem ubezpieczony w pozwanym zakładzie ubezpieczeń pojazd mechaniczny w chwili zdarzenia nie zakończył jazdy, nie był docelowym, przewidywanym i zakładanym końcowym etapem trasy; w chwili zdarzenia ubezpieczony pojazd nie zakończył jeszcze swej zaplanowanej trasy, a tym samym był w ruchu w rozumieniu powołanych przepisów.

Sąd Najwyższy zważył, co następuje:

Zgodnie z art. 436 § 1 k.c. w zw. z art. 435 § 1 k.c. samoistny posiadacz mechanicznego środka komunikacji wprawianego w ruch za pomocą sił przyrody ponosi odpowiedzialność za szkodę na osobie lub mieniu, wyrządzoną komukolwiek przez ruch takiego pojazdu, chyba że szkoda nastąpiła wskutek siły wyższej albo wyłącznie z winy poszkodowanego lub osoby trzeciej, za którą nie ponosi odpowiedzialności; gdy posiadacz samoistny oddał środek komunikacji w posiadanie zależne, odpowiedzialność ponosi posiadacz zależny.

W orzecznictwie wyjaśniono już, że pojęcie ruchu pojazdu mechanicznego obejmuje zarówno poruszanie się pojazdu przy włączonym silniku, zgodnie z zaplanowanym przejazdem, a także przypadkowy wybuch silnika albo staczanie się siłą bezwładności (zob. uchwała Sądu Najwyższego z dnia 7 marca 1968 r.,

III CZP 1/68, OSNPG 1968, nr 11, poz. 61; wyroki Sądu Najwyższego z dnia 10 marca 2004 r., IV CSK 116/03, nie publ, z dnia 21 maja 2009 r., nie publ.). Praca silnika zawsze przesądza o tym, że pojazd znajduje się w ruchu i to on stwarza niebezpieczeństwo, nawet gdy ma to miejsce na terenie warsztatu naprawczego, gdyż oddanie samochodu do naprawy lub przeglądu jest korzystaniem z niego w zwykły sposób (zob. wyrok Sądu Najwyższego z dnia 26 lutego 2015 r., III CSK 187/14, nie publ.), albo gdy zatrzymanie pojazdu nastąpiło na czas wsiadania lub wysiadania oraz podczas załadunku lub wyładunku (por. wyroki Sądu Najwyższego z dnia 14 kwietnia 1975 r., II CR 114/75, OSNCP 1976, nr 2, poz. 37 i z dnia 27 października 2004 r., IV CSK 133/04, nie publ.). Pojazd mechaniczny znajduje się w ruchu od chwili uruchomienia silnika do chwili, kiedy jazda wskutek osiągnięcia miejsca przeznaczenia lub planowanej przerwy została zakończona (por. orzeczenie Sądu Najwyższego z dnia 4 marca 1958 r., I CR 154/56, OSNCK 1960, nr 1, poz. 8). Za ruch pojazdu mechanicznego jest uznawana również sytuacja, w której szkodę wyrządziło w czasie fizycznego postoju pojazdu mechanicznego, urządzenie zamontowane w takim pojeździe, napędzane przez energię pochodzącą z silnika tego pojazdu, skoro zagrożenie stwarzał ruch silnika (zob. orzeczenie Sądu Najwyższego z dnia 21 czerwca 1960 r., I CR 592/59, OSN 1962, nr III, poz. 84; wyroki Sądu Najwyższego z dnia 21 maja 2009 r., V CSK 444/09, nie publ., z dnia 19 grudnia 2013 r., II CSK 157/13, nie publ.). Pod pojęcie ruchu pojazdu mechanicznego podpadają także sytuacje, w których szkoda została wyrządzona przez pojazd w czasie postoju na drodze z wyłączonym silnikiem (por. wyrok Sądu Najwyższego 7 kwietnia 2005 r., II CK 572/04, nie publ.), a ponadto gdy do powstania szkody doszło w związku z czynnościami polegającymi na połączeniu pojazdu z przyczepą (por. wyrok Sądu Najwyższego z dnia 30 maja 1974 r., PR 173/74, Gazeta Sądowa 1974, nr 18, s. 2).

Ustawa o ubezpieczeniach obowiązkowych, Ubezpieczeniowym Funduszu Gwarancyjnym i Polskim Biurze Ubezpieczycieli Komunikacyjnych doprecyzowała zakres odpowiedzialności zakładu ubezpieczeń z tytułu obowiązkowego ubezpieczenia OC posiadaczy pojazdów mechanicznych, w ten sposób, że za szkodę powstałą w związku z ruchem pojazdu mechanicznego uważa się również szkodę powstałą podczas i w związku z: 1) wsiadaniem do pojazdu

mechanicznego lub wysiadaniem; 2) bezpośrednim załadowaniem lub rozładowaniem pojazdu mechanicznego; 3) zatrzymaniem lub postojem pojazdu mechanicznego (art. 34 ust. 2 u. ub. ob.). Jakkolwiek ustawodawca w tej ustawie nie zdefiniował pojęć zatrzymania i postoju pojazdu mechanicznego, jednak nie jest zasadne zawężanie tych pojęć do zatrzymania i postoju określonych w przepisach ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. - Prawo o ruchu drogowym (jedn. tekst Dz. U. z 2020 r., poz. 110), które zatrzymanie pojazdu definiują jako unieruchomienie go niewynikające z warunków lub przepisów ruchu drogowego, trwające nie dłużej niż 1 minutę, oraz każde unieruchomienie pojazdu wynikające z tych warunków lub przepisów (art. 2 pkt 29), zaś postój pojazdu jako unieruchomienie pojazdu niewynikające z warunków lub przepisów ruchu drogowego, trwające dłużej niż 1 minutę (art. 2 pkt 30). Dlatego w celu ustalenia zakresu odpowiedzialności ubezpieczyciela za miarodajną należy uznać wykładnię pojęć zatrzymania i postoju pojazdu mechanicznego, w kontekście szerokiego rozumienia ruchu pojazdu mechanicznego, wypracowaną przez judykaturę na gruncie art. 436 § 1 k.c. w zw. z art. 435 § 1 k.c. Odpowiedzialność cywilna posiadacza pojazdu mechanicznego za szkody spowodowane ruchem tego pojazdu jest oparta na zasadzie ryzyka i jest to odpowiedzialność za sam skutek zdarzenia powodującego szkodę. Przyczyną powodującą szkodę musi być ruch mechanicznego środka komunikacji.

Według dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady (...) z dnia 16 września 2009 r. w sprawie ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej za szkody powstałe w związku z ruchem pojazdów mechanicznych i egzekwowania obowiązku ubezpieczenia od takiej odpowiedzialności (Dz. Urz. 2009, L 263, s. 11), która uchyliła dyrektywę Rady (...) EWG z dnia 24 kwietnia 1972 r. w sprawie zbliżania 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. 1972, L 103, s. 1), każde państwo członkowskie podejmie wszelkie stosowne środki, aby zapewnić, że odpowiedzialność cywilna odnosząca się do ruchu pojazdów normalnie przebywających na jego terytorium jest objęta ubezpieczeniem.

W orzecznictwie Trybunału Sprawiedliwości Unii Europejskiej wyjaśniono, że postanowienia tej dyrektywy dotyczące zakresu odpowiedzialności cywilnej za szkody wyrządzone ruchem pojazdów nie mogą być pozostawione ocenie każdego państwa członkowskiego, lecz stanowią autonomiczne pojęcia prawa unijnego, które należy interpretować z uwzględnieniem w szczególności kontekstu oraz celów przepisów, których stanowią one część (zob. wyrok Trybunału Sprawiedliwości Unii Europejskiej z dnia 4 września 2014 r., C - 162/13). Żaden jednak z przepisów dyrektyw dotyczących obowiązkowego ubezpieczenia nie ogranicza zakresu obowiązkowego 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, ale obejmuje każde użytkowanie pojazdu, które jest zgodne z normalną funkcją tego pojazdu, czyli w charakterze środka transportu (zob. wyrok Trybunału Sprawiedliwości Unii Europejskiej z dnia 4 września 2014 r., C - 162/13). Nie ma też znaczenia okoliczność, że w czasie wypadku samochód był unieruchomiony, a także o ruchu pojazdu nie przesądza włączenie lub wyłączenie silnika pojazdu. Okoliczność unieruchomienia pojazdu uczestniczącego w wypadku nie wyklucza sama przez się, że używanie tego pojazdu w takiej chwili może być związane z jego funkcją jako środka transportu i w rezultacie być objęte zakresem pojęcia ruchu pojazdu w rozumieniu powołanej dyrektywy (zob. wyrok Trybunału Sprawiedliwości Unii Europejskiej z dnia 8 listopada 2017 r., C - 514/16). Nie jest natomiast objęta zakresem pojęcia „ruchu pojazdów”, sytuacja, w której pojazd mechaniczny uczestniczył w wypadku, jeżeli w chwili 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 (zob. wyrok Trybunału Sprawiedliwości Unii Europejskiej z dnia 28 listopada 2017 r., C - 514/16; w sprawie tej ciągnik stojący nieruchomo na drodze gruntowej w gospodarstwie rolnym, z silnikiem włączonym w celu utrzymania w ruchu pompy opryskiwacza przyłączonego do tego ciągnika, stoczył się w wyniku obsunięcia się ziemi wywołanego szeregiem czynników, na które składały się ciężar tego ciągnika, drgania jego silnika i pompy, obfity deszcz, powodując śmierć osoby pracującej w tym gospodarstwie).

Zakres pojęcia ruchu pojazdu mechanicznego w orzecznictwie sądów krajowych jest szerszy od prezentowanego przez Trybunał Sprawiedliwości Unii Europejskiej. W orzecznictwie Sądu Najwyższego za ruch pojazdu mechanicznego jest bowiem uznawana również sytuacja, w której szkodę wyrządziło w czasie fizycznego postoju pojazdu mechanicznego, urządzenie zamontowane w pojeździe mechanicznym i napędzane przez energię pochodzącą z silnika tego pojazdu. Trybunał Sprawiedliwości Unii Europejskiej w wykładni pojęcia ruchu pojazdu mechanicznego kładzie natomiast nacisk na funkcję pojazdu mechanicznego jako środka transportu.

Przyjmuje się, że konstrukcja art. 436 § 1 k.c. polega na przeciwstawieniu przyczyn powstania szkody i okoliczności wyłączających odpowiedzialność na zasadzie ryzyka w płaszczyźnie przyczynowości w rozumieniu art. 361 § 1 k.c., czyli powstanie szkody musi być przyczynowo rzeczywiście powiązane z ruchem pojazdu mechanicznego poruszanego za pomocą sił przyrody (zob. np. wyrok Sądu Najwyższego z dnia 28 grudnia 1981 r., IV CR 465/81, OSNCP 1982, nr 5-6, poz. 88). Do powstania odpowiedzialności posiadacza pojazdu mechanicznego konieczne jest istnienie adekwatnego związku przyczynowego między ruchem pojazdu a szkodą

W świetle ustaleń faktycznych Sądów *meriti*, pojazd mechaniczny miał postój w bazie samochodowej wynikający nie tylko z konieczności przekazania go innemu kierowcy (w tym przypadku powodowi), jako zmiennikowi, ale przede wszystkim z potrzeby sprawdzenia przyczyny ubytku powietrza w jednym z kół tego pojazdu. Skoro bez tej ostatniej czynności nie było możliwe dalsze wykorzystywanie pojazdu mechanicznego w charakterze środka transportu, to nie można uznać, że pojazd miał zaplanowany postój, względnie iż został osiągnięty cel podróży i z tych tylko przyczyn uznać, że pojazd do momentu rozpoczęcia przez powoda pracy nie mógł w ogóle znajdować się w ruchu w znaczeniu powołanych przepisów kodeksu cywilnego i ustawy o ubezpieczeniach obowiązkowych, Ubezpieczeniowym Funduszu Gwarancyjnym i Polskim Biurze Ubezpieczycieli Komunikacyjnych. Nie mogło być mowy o osiągnięciu celu podróży, skoro pojazd wymagał diagnostyki w czasie, w którym normalnie był wykorzystywany do czynności transportowych. W nieobowiązującym rozporządzeniu Ministra Finansów z dnia 9 grudnia 1992 r.

w sprawie ogólnych warunków obowiązkowego ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej posiadaczy pojazdów mechanicznych za szkody powstałe w związku z ruchem tych pojazdów (Dz. U. Nr 96, poz. 475), za szkodę powstałą w związku z ruchem pojazdu uważana była szkoda powstała podczas postoju lub naprawy pojazdu na trasie jazdy (§ 10 ust. 2 pkt 3). W kolejnym, również już nieobowiązującym, rozporządzeniu Ministra Finansów z dnia 24 marca 2000 r. w sprawie ogólnych warunków obowiązkowego ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej posiadaczy pojazdów mechanicznych za szkody powstałe w związku z ruchem tych pojazdów (Dz. U. Nr 26, poz. 210), nie znalazło się tego rodzaju zawężenie zakresu odpowiedzialności ubezpieczyciela.

Co do zasady, przepis art. 34 ust. 2 pkt 3 u. ob. ub. nie wyłącza odpowiedzialności ubezpieczyciela za szkody powstałe podczas postoju pojazdu mechanicznego w związku z jego naprawą. Brak jest zatem podstaw do ograniczenia odpowiedzialności ubezpieczyciela za szkody powstałe w czasie naprawy pojazdu mechanicznego, niezależnie od tego czy naprawa jest wykonywana na trasie jazdy, czy też w zakładzie mechanicznym, przy czym mając na względzie wyżej przedstawioną wykładnię pojęcia ruchu funkcjonującą na gruncie ustawodawstwa unijnego i krajowego, musi istnieć związek wyrządzonej szkody z funkcją pojazdu jako środka transportu.

W sprawie zasadnicze znaczenie ma natomiast okoliczność, że szkoda została wyrządzona przez działanie urządzenia, niebędącego pojazdem mechanicznym i niepozostające z tym pojazdem w jakimkolwiek związku technicznym oraz prawnym, na odłączoną celowo część składową pojazdu mechanicznego. W konsekwencji źródłem zagrożenia, które ostatecznie doprowadziło do powstania szkody, nie był pojazd mechaniczny, lecz odłączona jego część składowa poddana intencjonalnemu działaniu innego urządzenia. Oczywiście, wymontowanie jednej z części składowych pojazdu mechanicznego samo przez się nie pozbawia tego pojazdu integralności, w tym sensie, że możliwy jest jeszcze ruch tego pojazdu, który może doprowadzić do wyrządzenia szkody, ale aby doszło do powstania odpowiedzialności ubezpieczyciela w ramach obowiązkowego ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej posiadaczy pojazdów mechanicznych, zagrożenie i szkoda muszą pochodzić od tego rodzaju pojazdu.

Zatem, dla oceny, czy szkoda pozostaje w związku z ruchem pojazdu istotne znaczenie ma w tej sprawie to, że odłączenie części składowej od pojazdu mechanicznego było właśnie wynikiem zamierzonego działania, a nie skutkiem działania sił mechanicznych (np. samoczynne odłączenie się koła w czasie postoju pojazdu i uderzenie, wskutek którego doszło do wyrządzenia szkody). Do wypadku nie doszło również w związku z wymontowywaniem części składowej pojazdu mechanicznego i to niezależnie od tego czy szkoda została wyrządzona fizycznie przez ten pojazd (np. przewrócenie się pojazdu), czy też przez odłączoną część (np. niekontrolowany upadek po jej wymontowaniu).

Po odłączeniu, od unieruchomionego pojazdu mechanicznego, części składowej w celu poddania jej diagnostyce i ewentualnie naprawy nie istniał już związek mechaniczny i funkcjonalny pojazdu z wymontowanym kołem, w tym sensie, że ta część składowa nie była poddana działaniu pojazdu, a zatem pojęcia ruchu pojazdu mechanicznego nie tylko w znaczeniu fizycznym, ale i prawnym nie sposób rozciągać na samą część składową odłączoną świadomie od pojazdu mechanicznego i poddaną celowemu działaniu innych urządzeń, niebędących pojazdami mechanicznymi, a wchodzących w skład przedsiębiorstwa wprowadzanego w ruch za pomocą sił przyrody. Na gruncie kodeksowych przepisów regulujących odpowiedzialność za szkody związane z ruchem pojazdów mechanicznych, w kontekście przepisów o ubezpieczeniach obowiązkowych odpowiedzialności za szkody związane z ruchem pojazdów mechanicznych należy odróżniać odpowiedzialność za szkody związane ruchem pojazdów mechanicznych, wchodzących w skład przedsiębiorstwa, od odpowiedzialności za szkody związane z ruchem przedsiębiorstwa, ale nie spowodowane przez ruch pojazdów mechanicznych.

W odniesieniu do przedsiębiorstwa transportowego, zakresem obowiązkowego ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej za szkody powstałe w związku z ruchem pojazdów mechanicznym nie jest objęta odpowiedzialność za szkody wyrządzone przez inne urządzenia tego przedsiębiorstwa, niebędące jednak pojazdami mechanicznymi podlegającymi obowiązkowemu ubezpieczeniu odpowiedzialności cywilnej, a stanowiące element tego przedsiębiorstwa jako całości, nawet gdy urządzenie to jest wprowadzane w ruch za pomocą sił przyrody.

W tym ostatnim przypadku odpowiedzialność cywilna wynika z art. 435 § 1 k.c., a nie z art. 436 § 1 k.c. w zw. z art. 435 § 1 k.c.

Z tych względów Sąd Najwyższy orzekł na podstawie art. 398¹⁴ k.p.c.