



WYROK W IMIENIU RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ

Dnia 17 marca 2023 r.

Sąd Najwyższy w składzie:

SSN Ewa Stefańska (przewodniczący)

SSN Mariusz Załucki

SSN Kamil Zaradkiewicz (sprawozdawca)

w sprawie z powództwa M. G.
przeciwko U. spółce akcyjnej w Ł.
o zapłatę,
po rozpoznaniu na posiedzeniu niejawnym 17 marca 2023 r.
w Izbie Cywilnej w Warszawie,
skargi kasacyjnej pozwanej
od wyroku Sądu Apelacyjnego w Poznaniu
z 11 lipca 2019 r., sygn. akt I AGa 308/18,

**uchyla zaskarżony wyrok i przekazuje sprawę do ponownego
rozpoznania Sądowi Apelacyjnemu w Poznaniu, pozostawiając
temu Sądowi rozstrzygnięcie o kosztach postępowania
kasacyjnego.**

UZASADNIENIE

M. G. wniósł przeciwko U. Spółce Akcyjnej z siedzibą w Ł. pozew o zapłatę
191 528,42 zł z odsetkami i kosztami procesu.

Wyrokiem z 22 czerwca 2018 r. Sąd Okręgowy w Poznaniu zasądził od pozwanej na rzecz powoda kwotę 191 528,42 zł wraz z odsetkami ustawowymi za opóźnienie za okres od 3 lutego 2017 r. do dnia zapłaty (pkt I), oddalił powództwo w pozostałym zakresie (pkt II) i rozstrzygnął o kosztach procesu (pkt III). Sąd ustalił, że na podstawie umowy z 25 stycznia 2016 r. powód jako podwykonawca J. spółka z ograniczoną odpowiedzialnością wykonywała prace, w tym roboty ziemne, na budowie hali Huty w S.. Wykonanie robót polegających na makroniwelacji terenu pod warstwy konstrukcyjne hali oraz nawierzchni utwardzonych powód zlecił wspólnikom spółki cywilnej PUH A. jako podwykonawcy. Bezpośrednim wykonawcą robót był pracownik wspólników, który roboty te wykonywał operując koparką gąsienicową [...], wyposażoną w stalowe gąsienice i silnik służący do jazdy i pracy łyżką. Mogła poruszać się z napelnioną (np. ziemią) łyżką.

W 2016 r. podczas wybierania ziemi, gdy silnik koparki był włączony, a jej łyżka znajdowała się w ziemi. Podczas cofania koparki łyżka zerwała znajdujący się w ziemi kabel. Nikt nie uprzedził pracownika obsługującego koparkę o biegu kabla, nie był on też w żaden sposób oznaczony. Kabel dostarczał energię elektryczną do B. sp. z o.o. Wskutek jego zerwania nastąpiła przerwa w dostawie energii elektrycznej do Huty, na skutek czego B. sp. z o.o. utraciła 105,8 ton produkcji szkła o wartości 180 064,82 zł. Za naprawę kabla J. sp. o.o. zapłaciła 11 463,60 zł i obciążyła tą kwotą powoda. Ponadto B. sp. z o.o. obciążyła J. sp. z o.o. kwotą 180 064,82 zł tytułem odszkodowania za straty produkcyjne powstałe w wyniku przerwy w dostawie energii elektrycznej spowodowanej zerwaniem kabla. Kwoty 180 064,82 zł

i 11 463,60 zł J. sp. z o.o. potrąciła z wynagrodzenia należnego powodowi na podstawie umowy z 25 stycznia 2016 r. w kwocie 296 683,02 zł. W konsekwencji J. sp. z o.o. zapłaciła powodowi z tego tytułu jedynie 107 154,60 zł.

Powód był objęty ochroną ubezpieczeniową mocą umowy ubezpieczenia OC z tytułu prowadzenia działalności gospodarczej lub użytkowania mienia zawartej z S. S.A. Towarzystwo odmówiło zapłaty odszkodowania za szkodę, podnosząc, że ochroną ubezpieczeniową nie jest objęta odpowiedzialność cywilna za szkody w zakresie objętym systemem ubezpieczeń obowiązkowych, co oznacza że szkoda

powyższa powinna zostać rozpatrzona z obowiązkowego ubezpieczenia OC posiadaczy pojazdów mechanicznych.

W okresie obejmującym zdarzenie szkodzące samoistni posiadacze koparki byli objęci ochroną ubezpieczeniową z tytułu umowy obowiązkowego ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej posiadaczy pojazdów mechanicznych za szkody powstałe w związku z ruchem tych pojazdów, zawartej z pozwaną. Powód zgłosił pozwanej szkodę, ta zaś poinformowała go, że wobec braku dokumentacji nie ma podstaw do wypłaty odszkodowania oraz że prośba o przesłanie dokumentów potwierdzających okoliczności zdarzenia, winę sprawcy, jak również udokumentowanie zakresu strat, pozostała bez odpowiedzi. W dniu 3 stycznia 2017 r. powód wezwał pozwaną do zapłaty kwoty 191 528,42 zł wraz z odsetkami tytułem odszkodowania za zdarzenie oraz doręczył pozwanej odpowiednie dokumenty.

Sąd Okręgowy uznał, że powództwo zasługuje na uwzględnienie. Koparka [...] była „mechanicznym środkiem komunikacji poruszającym za pomocą sił przyrody” w rozumieniu art. 436 § 1 k.c., gdyż była napędzana własnym silnikiem spalinowym i miała możliwość przemieszczenia się z miejsca na miejsce. Ocena ta byłaby taka sama, gdyby przyjąć, że w chwili zerwania kabla koparka pobierała ziemię i ładowała ją na ciężarówkę stojąc, tj. nie przemieszczając się, gdyż istotne jest nie to czy koparka ta w chwili zdarzenia stała w miejscu, czy też była w ruchu, ale to, że co do zasady służyła ona celom komunikacyjnym. Nie zmienia tego okoliczność, że elementem koparki, który bezpośrednio zerwał kabel, była jej łyżka, tj. element niemający związku z ruchem koparki. Łyżka była częścią składową koparki. Z powyższych przyczyn koparka była również pojazdem mechanicznym w rozumieniu art. 34 ust 1 i art. w zw. art. 2 ust I pkt 10 w zw. z art. 2 pkt 34 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. Prawo o ruchu drogowym (tekst jednolity: Dz. U. z 2022 r., poz. 988). Powodowie byli posiadaczami samoistnymi koparki, ponosili odpowiedzialność za szkodę wyrządzoną zerwaniem kabla na podstawie art. 435 § 1 k.c. i korzystają z ochrony ubezpieczeniowej na podstawie umowy zawartej z pozwaną jako ubezpieczycielem, tym samym pozwana ponosiła odpowiedzialność za szkodę będącą normalnym w rozumieniu art. 361 § 1 i 2 k.c. następstwem zerwania kabla w dniu 4 lutego 2016 r.

Wyrokiem z 11 lipca 2019 r. Sąd Apelacyjny w Poznaniu, po rozpoznaniu apelacji pozwanej, oddalił apelację (pkt I) oraz rozstrzygnął o kosztach postępowania odwoławczego (pkt II).

Sąd Apelacyjny podzielił ustalenia faktyczne poczynione przez Sąd Okręgowy. Podkreślił, że koparka jest pojazdem mechanicznym wolnobieżnym w rozumieniu art. 2 pkt. 34 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. i art. 2 ust. 1 ustawy z dnia 22 maja 2003 r. o ubezpieczeniach obowiązkowych, Ubezpieczeniowym Funduszu Gwarancyjnym i Polskim Biurze Ubezpieczycieli Komunikacyjnych (tekst jednolity: Dz. U. z 2022 r., poz. 2277, dalej: u.u.o.). Jako taka, w myśl art. 4 pkt. 1 ust. 1 tej ustawy, podlega obowiązkowemu ubezpieczeniu OC posiadacza pojazdu mechanicznego. Ocenę „ruchu pojazdu”, należy dokonać z uwzględnieniem orzecznictwa Trybunału Sprawiedliwości Unii Europejskiej dotyczącego 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 (Dz. Urz. UE nr L 263). Zgodnie z tym orzecznictwem, pojęcie „ruchu pojazdów” nie jest ograniczone do kontekstu ruchu drogowego, tj. ruchu na drodze publicznej, lecz obejmuje każde użytkowanie pojazdu, które jest zgodne z normalną funkcją tego pojazdu. Zakres pojęcia „ruchu pojazdów” nie zależy od cech fizycznych czy rzeźby terenu, na którym pojazd mechaniczny jest używany, obejmuje również sytuacje, w których pojazd w chwili wypadku był nieruchomy, a nawet miał wyłączony silnik. Pojęciem „ruchu pojazdów” objęte są wszystkie pojazdy niezależnie od ich przeznaczenia (zob. wyroki TSUE z 4 września 2014 r., C-162/13, ECLI:EU:C:2014:2146; z 28 listopada 2017 r., C-514/16, ECLI:EU:C:2017:908; z 15 listopada 2018 r., C-648/17. ECLI:EU:C:2018:917). Natomiast w sprawie nie ma podstaw do uwzględnienia stanowiska z wyroku TSUE z 28 listopada 2017 r. (C-514/16), gdyż pojazd nie był wykorzystywany w charakterze środka transportu.

Na tej podstawie Sąd Apelacyjny uznał, że nie zasługiwał na uwzględnienie zarzut naruszenia art. 435 k.c. Do wyrządzenia szkody doszło w wyniku ruchu koparki wykorzystywanej zgodnie z jej przeznaczeniem, przy czym w ruchu była tak sama koparka (cofanie), jak i jej część składowa - łyżka do nabierania ziemi. Koparka

w swoim podstawowym przeznaczeniu służy przemieszczaniu za pomocą łyżki towaru (ziemi) z jednego miejsca do drugiego. Sam manewr łyżką koparki jest już ściśle związany z ruchem i to pojazdu jako całości. W toku postępowania przed sądem I instancji pozwana nie twierdziła, aby szkoda nastąpiła z wyłącznej winy powoda lub innych niż jego podwykonawcy osób trzecich. Nie zaoferował w tym względzie żadnych dowodów.

Od wyroku Sądu Apelacyjnego w Poznaniu skargę kasacyjną wywiodła pozwana, zaskarżając go w całości. W skardze kasacyjnej zarzucono naruszenie:

1) art. 1 pkt 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 ubezpieczania od takiej odpowiedzialności oraz art. 2 ust. 1 pkt 10 lit. b) u.u.o. (w brzmieniu obowiązującym w dniu 4 lutego 2016 r. w zw. z art. 2 pkt 34, 32 i 31 oraz pkt 1 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. Prawo o ruchu drogowym, przez błędną ich wykładnię i uznanie, że koparka [...] jest: pojazdem (wolnobieżnym) przeznaczonym do podróżowania lądem, przystosowanym do poruszania się po drodze w sytuacji, gdy gabaryty w/w koparki oraz gąsienicowy układ jezdny uniemożliwiają jej takie wykorzystanie (co potwierdza również sposób dostarczenia w/w koparki na plac budowy - transport na lawecie);

2) art. 34 ust. 1, art. 35 i art. 19 ust. 1 zd. 1 u.u.o. (w brzmieniu obowiązującym w dniu 4 lutego 2016 r.) przez błędną ich wykładnię wyrażającą się w uznaniu, że celem obowiązkowego ubezpieczenia OC posiadaczy pojazdów mechanicznych (które mogą pełnić funkcję: komunikacyjną i narzędzia pracy) jest objęcie zakresem ochrony ubezpieczeniowej wszystkich szkód wywołanych ruchem tych pojazdów, podczas gdy „ruch pojazdu”, w rozumieniu tych przepisów i w celu objęcia ochroną ubezpieczeniową OC, musi pozostawać w związku z funkcją komunikacyjną tych pojazdów oraz przez pominięcie przy wykładni pojęcia „ruchu pojazdu” - które stanowi autonomiczne pojęcie prawa UE (i nie może być uzależnione od krajowych regulacji prawnych, a co za tym idzie - także krajowych linii orzeczniczych), wykładni prawa Unii dokonanej przez TSUE w wyroku z 28 listopada 2017 r., C-514/16, Rodrigues de Andrade (ECLI:EU:C:2017:908). Doprowadziło to Sąd I. i II. instancji

do błędnego przyjęcia, że szkoda powstała w związku z „ruchem pojazdu” (w rozumieniu komunikacyjnym), a tylko za takie szkody pozwana mogłaby odpowiadać z tytułu umowy obowiązkowego ubezpieczenia OC posiadaczy pojazdów mechanicznych;

3) art. 436 § 1 k.c. w zw. z art. 435 § 1 k.c. w zw. z art. 822 § 1 k.c. w zw. z art. 34 ust. 1, art. 35 u.u.o. (w brzmieniu obowiązującym w dniu 4 lutego 2016 r.) przez błędną wykładnię polegającą na przyjęciu, że pozwana - jako ubezpieczyciel (OC komunikacyjne) ponosi odpowiedzialność za powstałą szkodę, w sytuacji gdy zakład ubezpieczeń może odpowiadać tylko za szkody związane z „ruchem pojazdu”, w sytuacji, gdy pojazd pełnił funkcję komunikacyjną, tj. jego głównym celem było przemieszczenie się z punktu A do punktu B (podróżowanie lądem), nie zaś wykonywanie pracy, zaś koparka gaśnicowa [...] - nie stanowi pojazdu w rozumieniu art. 2 ust. 1 pkt 10 lit b ustawy z dnia 22 maja 2003 r. o ubezpieczeniach obowiązkowych, Ubezpieczeniowym Funduszu Gwarancyjnym i Polskim Biurze Ubezpieczycieli Komunikacyjnych (w brzmieniu obowiązującym w dniu 4 lutego 2016 roku w zw. z art. 2 pkt 31, 32 i 34 oraz pkt 1 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. Prawo o ruchu drogowym - gdyż nie jest przystosowana do poruszania się po drogach

4) art. 3 akapit pierwszy w zw. z art. 1 pkt 1 dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2009/103/WE poprzez jego pominięcie, oraz pominięcie wykładni prawa Unii Europejskiej dokonanej przez TSUE w wyroku z 4 września 2014 r., C-162/13, Vnuk, ECLI:EU:C:2014:2146; oraz z 28 listopada 2017 r., C-514/16, Rodrigues de Andrade, ECLI:EU:C:2017:908, co doprowadziło Sądy I i II Instancji do błędnego przyjęcia, że pozwana ponosi odpowiedzialność za szkody niezwiązane z „ruchem pojazdu”.

Sąd Najwyższy zważył, co następuje:

1. W pierwszej kolejności należy stwierdzić, że przepisy unijnych dyrektyw Parlamentu Europejskiego i Rady nie mogą stanowić samodzielnej podstawy skargi kasacyjnej i być objęte jako takie zarzutami. Wynika to z charakteru tych regulacji, które w prawodawstwach państw członkowskich Unii Europejskiej nie wywołują zasadniczo bezpośrednich skutków prawnych, w tym nie pozostają skuteczne

między uczestnikami obrotu prawnego (nie wywołują tzw. skutku horyzontalnego), a w konsekwencji w ramach zarzutów naruszenia prawa mogą stanowić jedynie związkowo podstawę zarzutu naruszenia przepisów prawa krajowego, w którym mają być przez prawodawcę implementowane, a które należy w zakresie, w jakim wdraża dyrektywę, interpretować w świetle odpowiednich regulacji unijnych, w tym z uwzględnieniem wykładni przyjmowanej w orzecznictwie Trybunału Sprawiedliwości Unii Europejskiej. Orzecznictwo Trybunału zobowiązuje sąd krajowy do interpretowania prawa krajowego w najszerszym możliwym zakresie w świetle brzmienia i celu danej dyrektywy, przy uwzględnieniu całości prawa wewnętrznego i przy użyciu metod wykładni uznanych przez to prawo w celu zagwarantowania pełnej skuteczności dyrektywy i osiągnięcia rozwiązania zgodnego z celem, do którego dąży (zob. np. wyroki TSUE: z 5 października 2004 r., Pfeiffer i in., od C-397/01 do C-403/01; EU:C:2004:584, pkt 113 i przytoczone tam orzecznictwo; z 15 września 2011 r., Mucksch, C-53/10; EU:C:2011:585, pkt 29 i przytoczone tam orzecznictwo).

2. Art. 436 § 1 k.c. przewiduje odpowiedzialność na zasadzie ryzyka samoistnego posiadacza mechanicznego środka komunikacji poruszanego za pomocą sił przyrody. Osoba ta (względnie posiadacz zależny) na zasadzie odesłania do art. 435 § 1 k.c. ponosi odpowiedzialność za szkodę na osobie lub mieniu, wyrządzoną komukolwiek przez ruch mechanicznego środka komunikacji, chyba że szkoda nastąpiła wskutek siły wyższej albo wyłącznie z winy poszkodowanego lub osoby trzeciej, za którą nie ponosi odpowiedzialności.

Przewidziany w art. 436 § 1 w zw. z art. 435 k.c. reżim odpowiedzialności na zasadzie ryzyka wiąże się z tym, że źródło niebezpieczeństwa tkwi w samym środku komunikacji (w związku z tym, że jest on wprawiany w ruch za pomocą sił przyrody), a nie w zamontowanych w nim innych urządzeniach. Przyjmuje się, że zakresem art. 436 § 1 k.c. objęte mogą być szkody, które zostały wyrządzone przez pojazdy pozbawione silnika (zob. wyrok Sądu Najwyższego z 30 maja 1974 r., I PR 173/74).

3. Nie ulega wątpliwości, że podlega naprawieniu na podstawie art. 436 k.c. szkoda powstała w chwili wypadku komunikacyjnego. Jej naprawienie następuje

według zasad określonych w art. 363 § 2 w związku z art. 361 § 2 k.c. (zob. uchwałę Sądu Najwyższego z 6 października 2022 r., III CZP 119/22).

4. Ubezpieczyciel odpowiedzialności cywilnej posiadacza pojazdu mechanicznego ponosi odpowiedzialność w granicach odpowiedzialności cywilnej sprawcy szkody i w takich też granicach ustalane jest i wypłacane odszkodowanie (art. 436 § 1 i 2 k.c. w zw. z art. 363 § 2 k.c. w zw. z art. 361 § 2 k.c. w zw. z art. 822 § 1 k.c.). Odszkodowanie ustala się z jednej strony respektując zasadę pełnego odszkodowania, a z drugiej strony nie przekraczając wysokości faktycznie doznanej przez poszkodowanego szkody (wyrok Sądu Najwyższego z 30 marca 2022 r., I NSNc 184/21).

5. W uchwale składu siedmiu sędziów Sądu Najwyższego z 14 stycznia 2022 r., III CZP 7/22 (OSNC 2023, nr 2, poz. 12), przyjęto, 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 (art. 34 u.u.o. w związku z art. 436 k.c.).

W uzasadnieniu powyższej uchwały Sąd Najwyższy trafnie zauważył, że pojęcia zawarte w art. 436 k.c. oraz art. 34 u.u.o. nie są identyczne. Dotyczy to w szczególności mechanicznego środka komunikacji poruszanego za pomocą sił przyrody (art. 436 § 1 k.c.) i pojazdu mechanicznego (art. 34 ust. 1 u.u.o.). Kodeks cywilny nie zawiera definicji mechanicznego środka komunikacji poruszanego za pomocą sił przyrody, natomiast użyte w art. 34 u.u.o. pojęcie pojazdu mechanicznego zostało zdefiniowane w art. 2 ust. 1 pkt 10 u.u.o. Odpowiedzialność zakładu ubezpieczeń przewidziana w art. 34 u.u.o. dotyczy jedynie mechanicznego środka komunikacji poruszanego za pomocą sił przyrody, który spełnia również kryteria określone dla pojazdu mechanicznego w przepisach ustawy o ubezpieczeniach obowiązkowych, nakładające na posiadacza takiego pojazdu obowiązek zawarcia umowy ubezpieczenia od odpowiedzialności cywilnej za szkody spowodowane ruchem tego pojazdu.

6. Art. 436 k.c. reguluje zasadę odpowiedzialności za szkody spowodowane ruchem mechanicznego środka komunikacji, zaś przepisy u.u.o. oraz dyrektyw ubezpieczeniowych dotyczą jedynie zakresu obowiązku zawarcia przez posiadacza pojazdu mechanicznego obowiązkowego ubezpieczenia od odpowiedzialności cywilnej, a w konsekwencji także, w tych samych granicach, zakresu obowiązku odszkodowawczego z tytułu odpowiedzialności cywilnej posiadacza pojazdu mechanicznego ponoszonego przez zakłady ubezpieczeń z tytułu szkód wyrządzonych w związku z ruchem pojazdów mechanicznych. Przepisy te nie odnoszą się do zasad ponoszenia, według właściwych przepisów prawa krajowego (w prawie polskim Kodeksu cywilnego), przez samoistnych posiadaczy pojazdów odpowiedzialności cywilnej za szkody spowodowane ruchem tych pojazdów.

7. Dążenie do zapewnienia odpowiedniej ochrony pokrzywdzonych doprowadziło do tego, że w orzecznictwie eksponowana jest tendencja do postrzegania „ruchu” mechanicznego środka komunikacji poruszanego za pomocą sił przyrody (pojazdu mechanicznego) w aspekcie funkcjonalnym. Ruch mechanicznego środka komunikacji poruszanego za pomocą sił przyrody nie musi dotyczyć ruchu całego środka komunikacji, lecz może odnosić się jedynie do jego elementów. W każdym razie ma on poruszać się w sensie przestrzennym (fizycznym), co obejmuje także sytuację, gdy silnik środka komunikacji nie pracuje. Przerwy w ruchu pojazdu, także z wyłączonym silnikiem, uznaje się za ruch środka komunikacji (w rozumieniu art. 436 § 1 k.c. (zob. wyroki Sądu Najwyższego z 11 kwietnia 2003 r., III CKN 1522/00, i z 26 lutego 2015 r., III CSK 187/14, OSNC-ZD 2016, nr C, poz. 41). W art. 436 § 1 k.c. chodzi o zespół czynności związanych z poruszaniem się pojazdu, nie zaś o ograniczenie postrzegania znaczeniowego pojęcia ruchu do eksponowania jego fizycznego znaczenia (przemieszczania się pojazdu, zob. postanowienie Sądu Najwyższego z 30 stycznia 2018 r., III CZP 94/17).

Odpowiedzialność obejmuje zatem zarówno 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 (uchwała składu siedmiu sędziów Sądu Najwyższego z 14 stycznia 2022 r., III CZP 7/22). O wyrządzeniu szkody przez ruch pojazdu, a nie zamontowanego w nim

urządzenia specjalistycznego, przesądza sam ruch silnika pojazdu, co wynika z założenia, że pojazd stwarza zagrożenie dla otoczenia, tj. zarówno jego ruch w przestrzeni, jak również ruch urządzenia (silnika) generującego siłę do jego przemieszczania.

8. Dyrektywy unijne nie zawierające definicji ruchu pojazdu nie odsyłają do prawa państw członkowskich w odniesieniu do tego pojęcia, a względy jednolitego stosowania prawa Unii, jak i zasada równości nakazują, by treści przepisu prawa Unii nadać w całej Unii Europejskiej autonomiczną i jednolitą wykładnię (zob. wyrok TSUE z 4 września 2014 r., C-162/12, Damijan Vnuk przeciwko Zavarovalnica Triglav d.d., oraz podobnie wyrok TSUE z 16 czerwca 2011 r., C-536/09, Marija Omejc przeciwko Republice Słowenii, ECLI:EU:C:2011:398).

Pojęcie ruchu pojazdów pod rządem powyższych dyrektyw należy interpretować zgodnie z wytycznymi wynikającymi z wykładni prawa Unii Europejskiej dokonanej przez TSUE, niezależnie od wykładni, jaką przyjmuje się w orzecznictwie w odniesieniu do zakresu art. 436 k.c. dla oceny zakresu odpowiedzialności cywilnej samoistnego posiadacza mechanicznego środka komunikacji za szkody wyrządzone w związku z ruchem tego pojazdu (uchwała składu siedmiu sędziów Sądu Najwyższego z 14 stycznia 2022 r., III CZP 7/22).

9. Znaczenie terminu ruch pojazdu sprecyzowane zostało w wyrokach Trybunału Sprawiedliwości Unii Europejskiej, z 4 września 2014 r., C-162/13, z 28 listopada 2017 r., C-514/16, i z 20 grudnia 2017 r., C-334/16. Wyjaśniono, że pojazdy mechaniczne mają z zasady służyć jako środki transportu, niezależnie od swych cech, oraz że ruch takich pojazdów obejmuje każde użytkowanie pojazdu, które jest zgodne z normalną funkcją tego pojazdu w charakterze środka transportu, a tego od terenu, na którym pojazd mechaniczny jest używany, oraz niezależnie od tego, czy pojazd jest nieruchomy, czy też znajduje się w ruchu. Dyrektywa 2009/103/WE nie ma zastosowania, jeżeli w czasie wypadku normalną funkcją takiego pojazdu jest „użytkowanie inne niż jako środek transportu”. Może tak być w przypadku, gdy pojazd nie znajduje się w ruchu w rozumieniu art. 3 akapit pierwszy dyrektywy, ponieważ jego normalną funkcją jest na przykład „użytkowanie jako przemysłowe lub rolnicze źródło energii”. Jako uzasadnienie

wprowadzenia w dyrektywie definicji „ruchu pojazdu” uwzględniającej orzecznictwo TSUE podano potrzebę zagwarantowania pewności prawa. W odniesieniu do art. 28 ust. 1 dyrektywy 2009/103/WE w preambule dyrektywy 2021/2118 (motyw 13) podkreślono, że podczas produkcji i transportu pojazdy nie mają funkcji transportowych i nie są uważane za będące w ruchu w rozumieniu art. 3 akapit pierwszy dyrektywy 2009/103/WE. Jeżeli jednak państwo członkowskie postanowi nie stosować wymogu posiadania ubezpieczenia komunikacyjnego w odniesieniu do takich pojazdów zgodnie z art. 28 ust. 1 dyrektywy, powinno istnieć ubezpieczenie odpowiedzialności cywilnej z tytułu prowadzenia działalności gospodarczej obejmujące szkody, jakie pojazdy mogą spowodować.

Pojęciem ruchu pojazdu w rozumieniu prawa unijnego (w powyższych dyrektywach) nie jest objęta sytuacja, gdy pojazd w chwili wyrządzenia szkody nie pełnił głównie funkcji środka transportu (zob. wyroki Trybunału Sprawiedliwości Unii Europejskiej z 4 września 2014 r., C-162/13, Damijan Vnuk przeciwko Zavarovalnica Triglav d.d., z 28 listopada 2017 r., C-514/16, Isabel Maria Pinheiro Vieira Rodrigues de Andrade i Fausto da Silva Rodrigues de Andrade przeciwko José Manuel Proença Salvador i in., i z 20 grudnia 2017 r., C-334/16, José Luís Núñez Torreiro przeciwko AIG Europe Limited, Sucursal en España and Unión Española de Entidades Aseguradoras y Reaseguradoras (Unespa)).

10. Sąd Najwyższy w powyższej uchwale uznał, 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” w orzecznictwie TSUE na tle przepisów dyrektyw ubezpieczeniowych, skoro te ostatnie nie regulują przewidzianych w art. 436 k.c. zasad ponoszenia odpowiedzialności cywilnej przez samoistnego posiadacza środka komunikacji poruszanego za pomocą sił przyrody (spełniającego jednocześnie kryteria pojazdu mechanicznego określone w tych dyrektywach). Celem bowiem tych dyrektyw ubezpieczeniowych nie jest ujednolicenie zasad ponoszenia odpowiedzialności cywilnej przez posiadaczy pojazdów mechanicznych przyjmowanych w państwach członkowskich Unii Europejskiej.

11. Niezależnie od powyższego, jak zaznaczył Sąd Najwyższy w powołanej uchwale z 2022 r., dopuszczalna jest szeroka wykładnia art. 34 u.u.o., zgodnie z którą zakres wtórnej odpowiedzialności zakładu ubezpieczeń pokrywa się z zakresem odpowiedzialności cywilnej samoistnego posiadacza pojazdu mechanicznego wynikającej z art. 436 k.c., w sposób najpełniejszy pozwala też zrealizować cele ustawy o ubezpieczeniach obowiązkowych, jakimi są z jednej strony dążenie do ochrony ubezpieczeniowej posiadaczy pojazdów mechanicznych, a z drugiej strony, objęcie ochroną poszkodowanych ruchem pojazdów mechanicznych. Dyrektywa 2009/103/WE zakłada w art. 28 ust. 1 harmonizację minimalną, bowiem 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. Dopuszcza się istnienie w poszczególnych państwach zróżnicowanego poziomu ochrony. Artykuł 28 ust. 1 dyrektywy ustanawiający harmonizację minimalną pozostał w mocy po nowelizacji wprowadzonej dyrektywą 2021/2118, a ponadto dodano w nim akapit, że: "Państwa członkowskie mogą wymagać ubezpieczenia komunikacyjnego spełniającego wymogi określone w niniejszej dyrektywie w odniesieniu do wszelkich urządzeń silnikowych użytkowanych na lądzie, które nie są objęte definicją »pojazdu« zawartą w art. 1 pkt 1 i do których nie stosuje się art. 3". W preambule dyrektywy zamieszczono uzasadnienie doprecyzowania w jej przepisach pojęcia pojazdu. Lekkie pojazdy elektryczne, które nie wchodzą w zakres definicji „pojazdu”, powinny zostać wyłączone z zakresu stosowania dyrektywy 2009/103/WE. Żaden przepis tej dyrektywy nie powinien jednak utrudniać państwom członkowskim wymagania, na mocy ich prawa krajowego, ubezpieczenia komunikacyjnego na warunkach określonych przez nie same, w odniesieniu do wszelkich urządzeń silnikowych użytkowanych na lądzie, które nie są objęte definicją „pojazdu” zawartą w dyrektywie i których ubezpieczenie nie jest w związku z tym wymagane na mocy tej dyrektywy.

12. W powyższych granicach odpowiedzialność odszkodowawczą na podstawie art. 34 u.u.o. ponosi także zakład ubezpieczeń, którego to przepisu nie można interpretować jako zawężającego zakres odpowiedzialności zakładu ubezpieczeń w stosunku do odpowiedzialności cywilnej ponoszonej przez

samoistnego posiadacza pojazdu mechanicznego w związku z ruchem tego pojazdu na podstawie art. 436 k.c.

13. Za ruch uznawane jest podejmowanie czynności przewozowych, polegających na połączeniu samochodu z przyczepą (wyrok Sądu Najwyższego z 30 maja 1974 r., I PR 173/74), krótki postój pojazdu z włączonym silnikiem, także w czasie wsiadania lub wysiadania pasażera oraz podczas załadunku lub wyładunku (wyrok Sądu Najwyższego z 14 kwietnia 1975 r., II CR 114/75; z 27 października 2004 r., IV CSK 133/04). Praca silnika przesądza zawsze o tym, że pojazd znajduje się w ruchu i stwarza niebezpieczeństwo, nawet gdy ma to miejsce na terenie warsztatu naprawczego (wyrok Sądu Najwyższego z 26 lutego 2015 r., III CSK 187/14).

W sytuacji, gdy szkodę wyrządziło urządzenie zamontowane na pojeździe, który był w ruchu, odpowiedzialność ponosi posiadacz pojazdu, ponieważ praca silnika jest jednoznaczna z ruchem (wyrok Sądu Najwyższego z 19 grudnia 2013 r., II CSK 157/13). Postój pojazdu na drodze z wyłączonym silnikiem traktowany jest jako pozostawanie w ruchu, ponieważ stwarza on niebezpieczeństwo. Podobnie zatrzymanie się poza drogą celem drobnej naprawy (wyrok Sądu Najwyższego z 7 kwietnia 2005 r., II CK 572/04).

14. Sam pojazd w chwili wyrządzenia szkody nie musi spełniać funkcji komunikacyjnej (transportowej). Istotne jest jednak, by w świetle art. 436 § 1 k.c. pełnił on funkcje środka komunikacji.

Jak wskazał Sąd Najwyższy w wyroku z 18 września 2019 r., IV CSK 292/18, oceniając odpowiedzialność cywilną za szkody powstałe w związku z ruchem pojazdu, należy każdorazowo ustalać to, 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.

Odpowiedzialność na podstawie art. 436 § 1 k.c. (także wtórna) zależy zatem nie od tego, czy mechaniczny środek komunikacji pozostawał w ruchu w ramach

realizacji jego funkcji komunikacyjnej, lecz od tego, czy jako taki zgodnie z jego przeznaczeniem przeznaczony jest do komunikacji. Nie musi przy tym chodzić o przystosowanie środka komunikacji do podróżowania lądem, przystosowanego do poruszania się po drodze itp. Funkcja komunikacyjna może być bowiem realizowana również w inny sposób. Jednak za taką nie może być uznane wykorzystanie urządzenia do wykonywania pracy przez jego elementy budowy (takie jak łyżka w koparce). Nie można przyznać tym samym racji Sądowi *ad quem*, iż koparka, jako że w swoim podstawowym przeznaczeniu służy przemieszczaniu za pomocą łyżki towaru (ziemi) z jednego miejsca do drugiego, zaś manewr łyżką koparki jest już ściśle związany z ruchem i to pojazdu jako całości, to tym samym wypełnione są przesłanki zastosowania art. 436 § 1 w zw. z art. 435 k.c. Istotne jest bowiem ustalenie tego, czy jako całość koparka stanowi takie urządzenie mechaniczne, które można zakwalifikować jako służące komunikacji, a w każdym razie komunikację taką umożliwiające zgodnie z jej normalnym wykorzystaniem (zatem zgodnie z jej przeznaczeniem).

Z tych względów, na podstawie art. 398¹⁵ § 1 k.p.c., Sąd Najwyższy orzekł, jak w sentencji.

[SOP]

[ł.n]