



## **WYROK W IMIENIU RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ**

25 lipca 2023 r.

Sąd Najwyższy w Izbie Cywilnej w składzie:

SSN Dariusz Zawistowski (przewodniczący)

SSN Roman Trzaskowski (sprawozdawca)

SSN Agnieszka Piotrowska

Protokolant Katarzyna Banaś

po rozpoznaniu na rozprawie 25 lipca 2023 r. w Warszawie,  
skargi kasacyjnej D. P.

od wyroku Sądu Okręgowego w Słupsku

z 26 czerwca 2020 r., IV Ca 738/19,

w sprawie z powództwa D.P.

przeciwko U. spółce akcyjnej w Ł.

o zapłatę,

**uchyla zaskarżony wyrok w części oddalającej apelację D. P. i  
orzekającej o kosztach związanych z jego apelacją (punkty I w  
części i II w części) oraz poprzedzający go wyrok Sądu  
Rejonowego w Łęborku z dnia 3 października 2019 r. - w części  
oddalającej powództwo D. P. i orzekającej o kosztach związanych  
z tym powództwem (pkt 3, 4 i 5 wyroku) i w tym zakresie przekazuje  
sprawę Sądowi Rejonowemu w Łęborku do ponownego  
rozpoznania  
i rozstrzygnięcia o kosztach postępowania.**

## UZASADNIENIE

Wyrokiem z dnia 26 czerwca 2020 r. Sąd Okręgowy w Słupsku w punkcie pierwszym (I) oddalił apelacje powodów – P. P. i D. P. od wyroku Sądu Rejonowego w Lęborku z dnia 3 października 2019 r., oddalającego powództwa obu powodów, w tym powództwo D. P. o zasądzenie na jego rzecz od pozwanego U. Spółki Akcyjnej w Ł. (dalej – „Ubezpieczyciel”) kwoty 50.000 zł z odsetkami z tytułu zadośćuczynienia oraz kwoty 578,37 zł z tytułu odszkodowania, a w punkcie drugim (II) orzekł o kosztach postępowania apelacyjnego.

W sprawie ustalono m.in. że w dniu 22 lutego 2018 r. D. P. (dalej – „powód”) wykonywał – wraz z P. P. - jako profesjonalny podwykonawca roboty dekarские (wymiana uszkodzonych dachówek) na budynku D. w L. Powodowie posługiwali się najętym przez głównego wykonawcę podnośnikiem koszowym (dalej – „Podnośnik”), zamontowanym i przemieszczanym na każdorazowe stanowisko pracy na podwoziu samochodu marki M. (pojazd specjalny ze zintegrowanym podnośnikiem; dalej – „Samochód”). Należał on do P. Ś., objętego ochroną ubezpieczeniową w ramach wystawionej przez Ubezpieczyciela polisy komunikacyjnej OC.

W toku opisanych prac - przy zajmowaniu stanowiska na wyznaczonym odcinku budynku - Samochód wraz z Podnośnikiem były każdorazowo unieruchamiane i stabilizowane za pomocą urządzeń akcesoryjnych (podpór), a następnie do kosza wsiadali powodowie. Źródłem zasilania dla Podnośnika pozostawał wtedy (także *in casu*) silnik spalinowy Samochodu; jedyną przyczyną uruchomienia i pracy tego silnika było właśnie pozyskanie napędu dla Podnośnika.

W pewnym momencie, w wyniku awarii kosza Podnośnika, doszło na wysokości kilku metrów do jego gwałtownego wychylenia się i wypadnięcia powodów wprost na betonowe podłoże, co spowodowało u nich liczne uszkodzenia ciała i konieczność hospitalizacji.

Po przeprowadzeniu postępowania likwidacyjnego Ubezpieczyciel odmówił powodom wypłaty jakichkolwiek świadczeń ubezpieczeniowych z tego tytułu.

Rozpatrując żądanie powodów, Sądy obu instancji były zgodne, że kluczowe znaczenie dla rozstrzygnięcia sprawy miała ocena, czy Samochód znajdował się w chwili zdarzenia z 22 lutego 2018 r. „w ruchu” i czy do opisywanej w pozwach szkody doszło „w związku z ruchem tego pojazdu”. Przypomniały bowiem, że stosownie do art. 436 § 1 k.c. samoistny posiadacz mechanicznego środka komunikacji poruszanego za pomocą sił przyrody odpowiada za szkodę na osobie lub mieniu, „wyrządzoną komukolwiek przez ruch” tego pojazdu, chyba że szkoda nastąpiła wskutek siły wyższej albo wyłącznie z winy poszkodowanego lub osoby trzeciej, za którą nie ponosi odpowiedzialności. W myśl zaś art. 34 ustawy z dnia 22 maja 2003 r. o ubezpieczeniach obowiązkowych, Ubezpieczeniowym Funduszu Gwarancyjnym i Polskim Biurze Ubezpieczycieli Komunikacyjnych (ówcześnie tekst jedn. Dz. U. z 2018 r., poz. 473 ze zm.; dalej – „u.u.o.”) z ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej posiadaczy pojazdów mechanicznych („ubezpieczenie OC”) przysługuje odszkodowanie, „jeżeli posiadacz lub kierujący pojazdem mechanicznym są obowiązani do odszkodowania za wyrządzoną w związku z ruchem tego pojazdu szkodę, będącą następstwem śmierci, uszkodzenia ciała, rozstroju zdrowia bądź też utraty, zniszczenia lub uszkodzenia mienia”, a „za szkodę powstałą w związku z ruchem pojazdu mechanicznego uważa się również szkodę powstałą podczas i w związku z: wsiadaniem do pojazdu mechanicznego lub wysiadaniem z niego, bezpośrednim załadowywaniem lub rozładowywaniem pojazdu mechanicznego i zatrzymaniem lub postojem pojazdu mechanicznego”. Sądy zwróciły też uwagę, że w wyroku z dnia 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. (dalej – „Rodrigues de Andrade”) Trybunał Sprawiedliwości Unii Europejskiej stwierdził, iż art. 3 ust. 1 dyrektywy 72/166 w sprawie zbliżenia ustawodawstw państw członkowskich odnoszących się do ubezpieczenia od odpowiedzialności cywilnej za szkody powstałe w związku z ruchem pojazdów mechanicznych i egzekwowania obowiązku ubezpieczania od takiej odpowiedzialności (dalej – „dyrektywa 72/166”) należy interpretować w ten sposób, że nie jest objęta zakresem pojęcia „ruchu pojazdów”, o którym mowa w tym

artykule, 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. Z wyroku tego wynika zatem – zdaniem Sądów *meriti* - że samo działanie silnika nie oznacza, iż pojazd znajduje się w ruchu. W tym świetle i mając na względzie, że *in casu* Samochód służył wyłącznie do umiejscowienia Podnośnika we właściwym miejscu (bez komunikacji z udziałem poszkodowanych), a następnie był trwale unieruchamiany i stabilizowany, aby powodowie mogli skorzystać z Podnośnika (wchodzili do niego dopiero po stabilizacji Samochodu) i jedyną przyczyną uruchomienia i pracy silnika spalinowego Samochodu było pozyskanie napędu dla Podnośnika – w momencie zdarzenia Samochód nie pełnił funkcji komunikacyjnej ani transportowej (innej niż wzniesienie powodów na wysokość połaci dachu, co jest niewystarczające) – Sądy doszły do wniosku, iż szkoda powodów nie była związana z ruchem Samochodu, lecz z ruchem/pracą samego Podnośnika (obsługiwanego z zewnątrz przez operatora), który uległ awarii skutkującej wypadnięciem powodów z kosza na znacznej wysokości. Ruchem Samochodu nie było też jego przestawianie „co jakiś czas” (powodowie wychodzili wówczas z kosza) w celu uzyskania dostępu do konkretnej części dachu, pełnił on funkcję *sui generis* „mechanicznej drabiny”. Zdaniem Sądu odwoławczego nawet przyjęcie szerokiej koncepcji ruchu nie oznacza, że każda szkoda „związana z pojazdem mechanicznym” podlega naprawieniu w ramach ubezpieczenia OC. Istotą bowiem przyjętej przez ustawodawcę koncepcji „ruchu” jest związek szkody z komunikacyjną lub transportową funkcją pojazdu mechanicznego. Jeżeli na pojeździe zamontowano specjalistyczne urządzenie (dźwig, podnośnik, wysięgnik) i szkoda powstaje wyłącznie w wyniku działania tego urządzenia, to nawet wtedy, gdy jest ono zasilane tym samym silnikiem, nie jest to szkoda spowodowana przez ruch pojazdu mechanicznego.

Skargę kasacyjną od wyroku Sądu Okręgowego wniósł powód, zaskarżając go w części oddalającej jego apelację i co do kosztów (pkt I w części i pkt II wyroku). Zarzucił naruszenie prawa materialnego, tj. art. 34 ust. 1 i 2 u.u.o. w związku z art. 436 § 1 i z art. 435 § 1 k.c. Wniósł o uchylenie wyroku Sądu Okręgowego

w zaskarżonej części, uchylenie orzeczenia Sądu pierwszej instancji w części objętej zakresem zaskarżenia (tj. co do punktu 3 w całości - w zakresie w jakim Sąd Rejonowy oddalił powództwo powoda) i przekazanie sprawy do ponownego rozpoznania Sądowi Rejonowemu w Lęborku, alternatywnie (w razie nieuwzględnienia ww. wniosku) - o uchylenie wyroku Sądu Okręgowego w zaskarżonej części i przekazanie sprawy temu Sądowi do ponownego rozpoznania, alternatywnie (w razie uznania przez Sąd Najwyższy, że podstawa naruszenia prawa materialnego jest oczywiście uzasadniona) – o uchylenie zaskarżonego orzeczenia i orzeczenie co do istoty sprawy przez zasądzenie od pozwanego na rzecz powoda kwoty 50.000,00 zł z odsetkami ustawowymi za opóźnienie naliczanymi począwszy od dnia 12 kwietnia 2018 r. do dnia zapłaty z tytułu zadośćuczynienia pieniężnego za doznaną krzywdę oraz kwoty 578,37 zł z tytułu odszkodowania i zasądzenia kosztów postępowania kasacyjnego.

**Sąd Najwyższy zważył, co następuje:**

Zarzucane naruszenie art. 34 ust. 1 i 2 u.u.o. w związku z art. 436 § 1 i z art. 435 § 1 k.c. miało polegać na przyjęciu, że w chwili wypadku Samochód z Podnośnikiem, w którym przebywał powód, nie znajdował się „w ruchu”, a wyrządzona mu szkoda nie powstała „w związku z ruchem pojazdu” - w rozumieniu ww. przepisów. Skarżący zwrócił uwagę, że w odróżnieniu od okoliczności sprawy, której dotyczy wyrok Trybunału Sprawiedliwości Unii Europejskiej z dnia 28 listopada 2017 r., C-514/16, Rodrigues de Andrade, *in casu* Samochód i Podnośnik stanowiły jednolitą konstrukcję złożoną z wcześniej osobno wyprodukowanych elementów. Podnośnik został trwale i ściśle zintegrowany z konstrukcją Samochodu oraz jego instalacją elektryczną, tworząc z nim funkcjonalną całość, a jego użycie z innym samochodem wymagałoby znacznych nakładów pracy i zupełnego przebudowania całego urządzenia. Pozbawienie zaś Podnośnika cechy mobilności, wynikającej z jego stałego połączenia z podwoziem Samochodu, całkowicie niweczyłoby przydatność tego urządzenia. Przy tym w praktyce Podnośnik mógł funkcjonować jedynie przy włączonym silniku Samochodu.

Ponadto, w ocenie powoda, ww. wyrok Trybunału Sprawiedliwości Unii Europejskiej należy interpretować w świetle wyroku tego Trybunału z dnia 4 września

2014 r. Damijan Vnuk przeciwko Zavarovalnica Triglav d.d. („Vnuk”), w którym wyjaśniono, że art. 3 ust. 1 dyrektywy Rady 72/166/EWG z dnia 24 kwietnia 1972 r. w sprawie zbliżenia ustawodawstw państw członkowskich odnoszących się do ubezpieczenia od odpowiedzialności cywilnej za szkody powstałe w związku z ruchem pojazdów mechanicznych i egzekwowania obowiązku ubezpieczania od takiej odpowiedzialności należy interpretować w ten sposób, że zawarte w nim pojęcie „ruchu pojazdów” obejmuje każde użytkowanie pojazdu, które jest zgodne z normalną funkcją tego pojazdu. Ma to takie znaczenie, że *in casu* do wyrządzenia szkody doszło w toku użytkowania pojazdu zgodnie z jego „normalną funkcją”, połączenie bowiem Samochodu z Podnośnikiem było tak silne – inaczej niż połączenie ciągnika rolniczego z opryskiwaczem herbicydowym w sprawie Rodrigues de Andrade - iż trwale zmieniło „normalną funkcję” tego Samochodu. Co więcej, przeznaczenie, konstrukcja i sposób normalnego użytkowania Samochodu był znany pozwanemu już w chwili zawierania umowy ubezpieczenia OC, a zatem ubezpieczyciel miał możliwość zidentyfikowania dodatkowych ryzyk związanych z dodatkowymi funkcjami ubezpieczanego pojazdu.

Skarżący zauważył również, że w świetle rodzimego orzecznictwa ruch pojazdu zaczyna się z chwilą uruchomienia jego silnika, a kończy dopiero z chwilą zakończenia podróży, tj. opuszczenia pojazdu przez jego użytkowników, wyłączenia silnika i pozostawienia pojazdu z zamiarem zaprzestania jego użytkowania przez pewien czas. Skoro zatem Powodowie nie osiągnęli celu podróży, a jedynie dotarli do jednego z wielu zaplanowanych na drodze przystanków, w trakcie których silnik pojazdu pozostawał stale włączony, to bez znaczenia jest to, że pojazd był unieruchamiany na podporach. Nie ma też podstaw do wykluczenia pionowego ruchu Podnośnika, przenoszącego Powodów i powodowanego pracą silnika Samochodu, z zakresu pojęcia „ruchu” pojazdu – ruch to każda zmiana położenia jednego obiektu, względem innego lub innych, a każdy ruch Podnośnika zintegrowanego z Samochodem jest ruchem Samochodu - tylko dlatego, że w ujęciu przestrzennym ruch ten odbywa się pionowo, a nie poziomo.

Ustosunkowując się do przedstawionego zarzutu, należy przede wszystkim zwrócić uwagę, że problematyka odpowiedzialności zakładu ubezpieczeń z tytułu ubezpieczenia OC za szkody wyrządzone w wyniku pracy urządzenia

zamontowanego w pojeździe i napędzanego jego silnikiem – wywołująca pewne wątpliwości w nowszej judykaturze (por. z jednej strony wyroki Sądu Najwyższego z dnia 21 maja 2009 r., V CSK 444/08, niepubl., z dnia 19 grudnia 2013 r., II CSK 157/13, niepubl. i – dotyczący odpowiedzialności za szkodę związaną z pracą podnośnika – wyrok z dnia 4 września 2020 r., II CSK 749/18, OSP 2021, z. 9, poz. 69, a z drugiej - wyrok Sądu Najwyższego z dnia 18 września 2019 r., IV CSK 292/18, OSNC-ZD 2021, z. B, poz. 12) – była ostatnio przedmiotem uchwały składu siedmiu sędziów Sądu Najwyższego z dnia 14 stycznia 2022 r., III CZP 7/22 (OSNC 2023, nr 2, poz. 12). Uwzględniając prawo krajowe i dorobek rodzimej judykatury oraz prawo unijne i orzecznictwo Trybunału Sprawiedliwości Unii Europejskiej Sąd orzekł tam, 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 wyjaśnił przede wszystkim, że o ile art. 436 k.c. reguluje zasady odpowiedzialności za szkody spowodowane ruchem mechanicznego środka komunikacji poruszanego za pomocą sił przyrody, o tyle przepisy zawarte w ustawie o ubezpieczeniach obowiązkowych, jak również przepisy dyrektyw ubezpieczeniowych, dotyczą jedynie zakresu obowiązku zawarcia przez posiadacza pojazdu mechanicznego obowiązkowego ubezpieczenia OC, 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 ustawy o ubezpieczeniach obowiązkowych oraz dyrektyw ubezpieczeniowych regulujących tę materię nie odnoszą się do określonych w kodeksie cywilnym zasad ponoszenia przez samoistnych posiadaczy pojazdów odpowiedzialności cywilnej za szkody spowodowane ruchem tych pojazdów.

Następnie – analizując prawo krajowe i uwzględniając dotychczasowy dorobek orzecznictwa – doszedł do wniosku, że przewidziana w art. 436 k.c. odpowiedzialność samoistnego posiadacza mechanicznego środka komunikacji poruszanego za pomocą sił przyrody za szkody wyrządzone jego ruchem obejmuje

szkody wyrządzone urządzeniem zamontowanym w tym pojeździe także wtedy, gdy nie pełnił on funkcji komunikacyjnej (transportowej). Wobec niejednoznaczności wskazówek wynikających z wykładni literalnej i systemowej decydujące znaczenie przypisał wynikom wykładni celowościowej i funkcjonalnej, która przemawia za udzieleniem szerokiej ochrony osobom potencjalnie zagrożonym ruchem pojazdu napędzanego siłą przyrody. Temu zaś sprzyja postrzeganie tego "ruchu" w aspekcie funkcjonalnym, w tym przyjęcie, że o wyrządzeniu szkody przez ruch pojazdu - a nie przez ruch zamontowanego w nim urządzenia specjalistycznego - przesądza sam ruch silnika pojazdu. Rzecz bowiem w tym, że zagrożenie dla otoczenia stwarza zarówno ruch pojazdu w przestrzeni, jak również ruch urządzenia (silnika) generującego siłę do jego przemieszczania się. Zdaniem Sądu Najwyższego za taką wykładnią przemawia także potrzeba zapewnienia, aby według tej samej 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. Podobnie potrzeba tożsamego traktowania podobnych typów szkód, której sprzeciwia się różnicowanie reżimu naprawienia szkody w zależności od "fazy" pracy, w której znajdował się środek komunikacji w chwili powstania szkody (inaczej byłby on oceniany w przypadku szkody wyrządzonej przez poruszający się pojazd wielofunkcyjny, a inaczej w razie szkody wynikłej z "pracy" zatrzymanego pojazdu wielofunkcyjnego). Zwłaszcza że niekiedy jest bardzo trudno jednoznacznie określić, czy mechaniczny środek komunikacji, będący jednocześnie pojazdem specjalistycznym służącym do wykonywania określonych prac, był w danym przypadku wykorzystywany jako narzędzie pracy, czy jako środek komunikacji.

Następnie Sąd Najwyższy stwierdził, że w takich samych granicach odpowiedzialność odszkodowawczą na podstawie art. 34 u.u.o. ponosi zakład ubezpieczeń, którego to przepisu nie można interpretować jako zawężającego zakres wtórnej odpowiedzialności zakładu ubezpieczeń z tytułu ubezpieczenia OC w stosunku do odpowiedzialności cywilnej ponoszonej przez samoistnego posiadacza pojazdu mechanicznego w związku z ruchem tego pojazdu na podstawie art. 436 k.c. (określającego zasady tej odpowiedzialności) i art. 361 k.c. (określającego jej granice). Treść bowiem art. 34 u.u.o. wskazuje, że przewidziane



w nim odszkodowanie przysługuje wtedy, gdy posiadacz (lub kierujący pojazdem mechanicznym) są odpowiedzialni - według właściwych przepisów regulujących ich odpowiedzialność cywilną - za szkodę wyrządzoną w związku z ruchem pojazdu. O tym, że ustawodawca przyjmował szeroki zakres tej odpowiedzialności, zgodny ze stanowiskiem prezentowanym w orzecznictwie sądów polskich, świadczy także art. 34 ust. 2 u.u.o., w którym ustawodawca wskazał konkretnie szkody, które uznał za powstałe w związku z ruchem pojazdu mechanicznego. Skoro ustawodawca nie ograniczył pojęcia ruchu pojazdu, którym posłużył się w art. 34 u.u.o., względem pojęcia ruchu mechanicznego środka komunikacji poruszanego za pomocą sił przyrody przyjmowanego w procesie wykładni art. 436 k.c., ani nie zawęził granic obowiązku odszkodowawczego zakładu ubezpieczeń przewidzianego w art. 34 u.u.o. w stosunku do granic obowiązku odszkodowawczego samoistnego posiadacza pojazdu wynikającego z art. 436 k.c., należy uznać, że granice te są tożsame. Sąd Najwyższy podkreślił też, że szeroka wykładnia art. 34 u.u.o. pozwala zrealizować w sposób najpełniejszy cele ustawy o ubezpieczeniach obowiązkowych, jakimi są z jednej strony dążenie do ochrony ubezpieczeniowej posiadaczy pojazdów mechanicznych, a z drugiej - objęcie ochroną poszkodowanych ruchem pojazdów mechanicznych.

Ocecił ponadto, że przeciwko takiej wykładni nie przemawia węższa interpretacja pojęcia ruchu pojazdu przyjęta w orzecznictwie Trybunału Sprawiedliwości Unii Europejskiej, wskazująca, że prawnounijnym pojęciem ruchu pojazdu – któremu należy nadać w całej Unii Europejskiej autonomiczną i jednolitą wykładnię - nie jest objęta sytuacja, w której pojazd w chwili wyrządzenia szkody nie pełnił głównie funkcji środka transportu. Przepis art. 34 u.u.o. bowiem został przyjęty wiele lat przed wypracowaniem tej wykładni przez Trybunał. Ze względu zaś na metodę harmonizacji minimalnej wykładnia ta nie wyłącza możliwości udzielenia szerszej ochrony na gruncie prawa krajowego. Właściwa czasowo – także w niniejszej sprawie - dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 16 września 2009 r. 2009/103/WE 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 L 2009, Nr 263, s.11) stanowi wyraźnie w art. 28 ust. 1 – w zgodzie z tym, co przyjmowano już na

gruncie poprzednich dyrektyw komunikacyjnych - że 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.

W świetle przedstawionej argumentacji, którą Sąd Najwyższy w składzie rozpoznającym skargę kasacyjną podziela, należy zgodzić się z poglądem skarżącego, że o tym, iż *in casu* jego szkoda została wyrządzona przez ruch Samochodu, a nie tylko przez ruch zamontowanego w nim Podnośnika, przesądza sam ruch silnika Samochodu.

Z tych względów, na podstawie art. 398<sup>15</sup> § 1 k.p.c., Sąd Najwyższy orzekł, jak w sentencji.

[SOP]

[ms]