

Sygn. akt III CZP 7/22

UCHWAŁA

składu siedmiu sędziów Sądu Najwyższego

Dnia 14 stycznia 2022 r.

Sąd Najwyższy w składzie:

SSN Grzegorz Misiurek (przewodniczący)
SSN Dariusz Dończyk (sprawozdawca)
SSN Paweł Grzegorzczyk
SSN Marta Romańska
SSN Krzysztof Strzelczyk
SSN Karol Weitz
SSN Dariusz Zawistowski

po rozstrzygnięciu na posiedzeniu niejawnym w Izbie Cywilnej
w dniu 14 stycznia 2022 r.,
zagadnienia prawnego
przedstawionego przez Rzecznika Finansowego
we wniosku z dnia 18 sierpnia 2020 r., sygn. akt [...],

Czy w świetle art. 436 k.c. w związku z art. 34 ustawy
o ubezpieczeniach obowiązkowych, Ubezpieczeniowym Funduszu
Gwarancyjnym i Polskim Biurze Ubezpieczycieli Komunikacyjnych,
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?

podjął uchwałę:

**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 ustawy z dnia 22 maja 2003 r. o ubezpieczeniach obowiązkowych, Ubezpieczeniowym Funduszu Gwarancyjnym i Polskim Biurze Ubezpieczycieli Komunikacyjnych - jedn. tekst: Dz.U. z 2021 r., poz. 854 w związku z art. 436 k.c.).

UZASADNIENIE

Rzecznik Finansowy, działając na podstawie art. 83 § 2 ustawy z dnia 8 grudnia 2017 r. o Sądzie Najwyższym (jedn. tekst: Dz.U. z 2021 r., poz. 1904 – dalej: „u.s.n.”), zwrócił się o podjęcie uchwały mającej na celu rozstrzygnięcie istniejących w orzecznictwie sądów rozbieżności w wykładni przepisów prawa będących podstawą ich orzekania, zawierającej odpowiedź na pytanie: czy w świetle art. 436 k.c. w zw. z art. 34 ustawy o ubezpieczeniach obowiązkowych, Ubezpieczeniowym Funduszu Gwarancyjnym i Polskim Biurze Ubezpieczycieli Komunikacyjnych, odpowiedzialność zakładu ubezpieczeń wynikająca z umowy obowiązkowego ubezpieczenia od odpowiedzialności cywilnej posiadaczy pojazdów mechanicznych obejmuje szkody wyrządzone przez wielofunkcyjny pojazd mechaniczny, niezależnie od sposobu wykorzystywania tego pojazdu w chwili wyrządzenia szkody?

We wniosku wskazano, że zgodnie z art. 822 § 1 k.c. przez umowę ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej ubezpieczyciel zobowiązuje się do zapłacenia określonego w umowie odszkodowania za szkody wyrządzone osobom trzecim, wobec których odpowiedzialność za szkodę ponosi ubezpieczający albo ubezpieczony. Stosownie do art. 9 ustawy z dnia 22 maja 2003 r. o ubezpieczeniach obowiązkowych, Ubezpieczeniowym Funduszu Gwarancyjnym i Polskim Biurze Ubezpieczycieli Komunikacyjnych (obecnie jedn. tekst: Dz.U. z 2021 r., poz. 854 – dalej: „u.u.o.” albo „ustawa o ubezpieczeniach obowiązkowych”) umowa ubezpieczenia obowiązkowego odpowiedzialności cywilnej obejmuje odpowiedzialność cywilną podmiotu objętego obowiązkiem

ubezpieczenia za szkody wyrządzone czynem niedozwolonym oraz wynikłe z niewykonania lub nienależytego wykonania zobowiązania, o ile nie sprzeciwia się to ustawie lub właściwości (naturze) danego rodzaju stosunków. Z umowy obowiązkowego ubezpieczenia OC posiadaczy pojazdów mechanicznych przysługuje odszkodowanie za wyrządzoną w związku z ruchem tego pojazdu szkodę, której następstwem jest śmierć, uszkodzenie ciała, rozstrój zdrowia bądź też utrata, zniszczenie lub uszkodzenie mienia (art. 34 ust. 1 u.u.o.). Według art. 36 ust. 1 tej ustawy, odszkodowanie ustala się i wypłaca w granicach odpowiedzialności cywilnej posiadacza lub kierującego pojazdem mechanicznym, najwyżej jednak do ustalonej w umowie ubezpieczenia sumy gwarancyjnej. Do rozstrzygnięcia o odpowiedzialności ubezpieczyciela i o odszkodowaniu ubezpieczeniowym w umowie obowiązkowego ubezpieczenia OC posiadaczy pojazdów mechanicznych konieczne jest sięgnięcie do ogólnych reguł kodeksu cywilnego, które odnoszą się do podstawy odpowiedzialności cywilnej posiadacza pojazdu (art. 436 k.c.) i zakresu odszkodowania, w szczególności art. 361 k.c. Odpowiedzialność posiadacza pojazdu mechanicznego określona art. 436 § 1 k.c. w zw. z art. 435 k.c. obejmuje szkody związane z ruchem pojazdu. Podstawowe znaczenie dla odpowiedzialności opartej na podstawie art. 436 § 1 k.c. ma ustalenie, że szkoda pozostaje w adekwatnym związku przyczynowym z ruchem mechanicznego środka komunikacji. Pojęcie „ruchu pojazdu” nie zostało normatywnie zdefiniowane w systemie prawa polskiego, w szczególności w kodeksie cywilnym.

W orzecznictwie i doktrynie wskazuje się, że pojęcie to w aspekcie prawnym rozumiane jest niejednolicie. Wyróżnić bowiem należy pojęcie ruchu w rozumieniu przepisów ustawy - Prawo o ruchu drogowym, pojęcie ruchu w Kodeksie cywilnym na potrzeby odpowiedzialności cywilnej za szkodę wyrządzoną przez mechaniczny środek komunikacji wprawiany w ruch za pomocą sił przyrody oraz pojęcie ruchu pojazdu mechanicznego na gruncie przepisów ustawy o ubezpieczeniach obowiązkowych. W przywołanych aktach prawnych nie są to pojęcia tożsame. Na gruncie ustawy - Prawo o ruchu drogowym pojmowanie ruchu oparte jest na kryteriach formalnych. W art. 436 § 1 k.c. określenie ruchu determinuje przesłanka wzmożonego niebezpieczeństwa, jakie związane jest z posługiwaniem się

pojazdem wprowadzonym w ruch za pomocą sił przyrody, zaś w u.u.o. zdefiniowano ruch pojazdu mechanicznego najszerszej, mając na względzie zapewnienie szerokiej ochrony ubezpieczającego i poszkodowanych.

Z analizy orzecznictwa sądów powszechnych oraz Sądu Najwyższego wynika, że występują daleko idące rozbieżności w sądowej wykładni prawa odnoszącej się do pojęcia „ruch pojazdu” (tak mechanicznego środka komunikacji poruszanego za pomocą sił przyrody w rozumieniu art. 436 § 1 k.c., jak i pojazdu mechanicznego w rozumieniu art. 34 u.u.o.). Przy wykładni pojęcia „ruch pojazdu” pojawiają się wątpliwości interpretacyjne w sytuacji, w której dany pojazd stoi, a w danym momencie jest wykorzystywany w innym celu, niż tylko jako środek transportu, np. pełni funkcję transportowo-robotniczą albo tylko robotniczą (praca koparki, spychacza albo betoniarki, itp.), ale zgodną z przeznaczeniem, do którego pojazd został wytworzony. W przypadku pełnienia funkcji innej niż transportowa czy czysto komunikacyjna, praca silnika pojazdu w określonym momencie służy zazwyczaj umożliwieniu pracy zamontowanego w pojeździe specjalistycznego urządzenia, np. ruch ramienia koparki, ruch podnośnika dźwigu albo urządzenia czasowo połączonego z pojazdem, a sam pojazd zwykle pozostaje w bezruchu. Problemem jest ustalenie, czy szkoda powstała wyłącznie w wyniku działania zamontowanego urządzenia, pełniącego w danym okresie funkcję odmienną, niż transportowa lub komunikacyjna, pozwala na przyjęcie, że pojazd w chwili wyrządzenia szkody znajdował się w ruchu, którego dotyczy art. 436 k.c. Pojawia się zatem wątpliwość, czy do przyjęcia odpowiedzialności konieczne jest, aby pojazd wykonywał funkcję związaną z komunikacją w czasie zdarzenia, czy też wystarczy, że pojazd co do zasady jest przeznaczony m.in. do transportu. Powstające w tym zakresie rozbieżności w linii orzeczniczej, niejednokrotnie doprowadzają do przenoszenia całej odpowiedzialności za skutki wypadku na osoby trzecie, będące wyłącznie ofiarami wypadków spowodowanych ruchem takich wielofunkcyjnych pojazdów lub istotnie wydłużają proces kompensacji szkody poprzez ustalenie podmiotu odpowiedzialnego za jej naprawienie.

W doktrynie i orzecznictwie wątpliwości budzi również kwestia, czy dla właściwego rozumienia pojęcia ruchu w rozumieniu art. 436 k.c. konieczne jest poszukiwanie określenia tego pojęcia w innych aktach prawnych, w tym

regulujących problematykę ruchu drogowego czy też w u.u.o. W tym zakresie orzecznictwo też jest niejednolite.

Zdaniem Rzecznika Finansowego, w przypadku odpowiedzialności ubezpieczyciela z umowy obowiązkowego ubezpieczenia OC posiadaczy pojazdów mechanicznych dla określenia odpowiedzialności ubezpieczyciela na podstawie art. 34 u.u.o. w zw. z art. 436 k.c. istotna jest regulacja ust. 2 w art. 34 u.u.o., która w aktualnym brzmieniu wskazuje, że za szkodę powstałą w związku z ruchem pojazdów mechanicznych uważa się również szkodę powstałą podczas i w związku z: 1) wsiadaniem do pojazdu mechanicznego lub wysiadaniem z niego; 2) bezpośrednim załadowywaniem lub rozładowywaniem pojazdu mechanicznego; 3) zatrzymaniem lub postojem pojazdu mechanicznego. Wskazany przepis nie tyle definiuje pojęcie ruchu, co rozszerza zastosowanie art. 436 k.c. wskazując, iż określone zdarzenia, jako ściśle związane z ruchem pojazdu, także będą rodzić odpowiedzialność uregulowaną w tym przepisie. Norma z art. 34 ust. 2 u.u.o. nie uzależnia odpowiedzialności ubezpieczyciela od dominanty funkcji wykonywanej przez wielofunkcyjny pojazd mechaniczny, podlegający obowiązkowemu ubezpieczeniu w chwili wyrządzenia szkody.

Pojawiające się w judykaturze problemy z właściwym zdefiniowaniem pojęcia „ruch pojazdu” uwidocznione zostały także w pracach ustawodawcy. Kodeksowa odpowiedzialność za szkodę spowodowaną ruchem pojazdu mechanicznego uległa z biegiem czasu istotnemu poszerzeniu zarówno na skutek wykładni pojęcia „ruch pojazdów” przyjętej w orzecznictwie sądowym, jak i działalności ustawodawczej w obszarze przepisów ubezpieczeniowych. Potrzebę zmian legislacyjnych wskazywano m.in. w orzecznictwie Sądu Najwyższego (np. wyrok z dnia 11 kwietnia 2003 r., III CKN 1522/00, nie publ.). Ustawodawca zmodyfikował regulację zawartą w art. 34 ust. 2 u.u.o. poprzez rozszerzenie pojęcia postoju pojazdu, które w obecnym brzmieniu należałoby literalnie interpretować tak, że każdy postój pojazdu bez względu na czas jego trwania jak i to czy miał miejsce na trasie jazdy, czy też po osiągnięciu przez pojazd miejsca przeznaczenia, jest przez ustawodawcę traktowany na potrzeby odpowiedzialności zakładu ubezpieczeń z tytułu obowiązkowego ubezpieczenia OC posiadaczy pojazdów jako ruch pojazdu.

Problematyka wykładni pojęcia „ruch pojazdu” jest podejmowana także w orzecznictwie Trybunału Sprawiedliwości Unii Europejskiej (dalej też: „TSUE”) w odniesieniu do regulacji unijnej w obszarze umowy obowiązkowego ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej posiadaczy pojazdów mechanicznych. Przepisy obecnie obowiązującej 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 (Dz.U. WE L 263/11) nie odsyłają do prawa państw członkowskich w odniesieniu do używanych w nich pojęć, co oznacza, że pojęcie „ruch pojazdów”, o którym mowa art. 3 akapit pierwszy i nast. tej dyrektywy, stanowi autonomiczne pojęcie prawa Unii, podlegające jednolitej wykładni państw członkowskich. Zarówno względy jednolitego stosowania prawa Unii, jak i zasady równości wskazują na to, że treści przepisu prawa Unii, który nie zawiera wyraźnego odesłania do prawa państw członkowskich dla określenia jego znaczenia i zakresu, należy nadać w całej Unii autonomiczną i jednolitą wykładnię, którą ustala się uwzględniając kontekst przepisu i cel uregulowania (por. wyrok TSUE z dnia 16 czerwca 2011 r., w sprawie *Omejc*, C-536/09, EU:C:2011:398). Rzecznik wskazał na wyrok TSUE z dnia 4 września 2014 r. w sprawie *Vnuk*, C-162/13, EU:C:2014:2146) jako kluczowy dla omawianej materii, gdyż odnoszący się do pojęcia „ruchu pojazdu”. W wyroku tym Trybunał dostrzegł, że wprawdzie część wersji językowych dyrektyw komunikacyjnych posługuje się pojęciem „ruch pojazdu”, większość jednak mówi o jego „użytkowaniu”. Zaznaczył jednocześnie, że sformułowania te należy rozumieć w świetle celów realizowanych przez dyrektywę, którymi są liberalizacja zasad przepływu osób i towarów, jak również ochrona ofiar wypadków spowodowanych przez pojazdy mechaniczne, gwarantująca ofiarom podobne traktowanie bez względu na to, w którym z państw członkowskich nastąpił wypadek. Nie można uznać, że prawodawca unijny zamierzał wyłączyć spod ochrony osoby poszkodowane w wyniku wypadków spowodowanych przez pojazdy użytkowane poza kontekstem ruchu drogowego. Dlatego też odpowiedzialność ubezpieczyciela w ramach obowiązkowego ubezpieczenia OC posiadaczy pojazdów mechanicznych odnosi się do każdego użytkowania pojazdu, które jest

zgodne z jego normalną funkcją. Trybunał, powołując się na artykuł 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 ubezpieczenia od takiej odpowiedzialności, wskazał, że zawarte w nim pojęcie „ruch pojazdów” należy interpretować w ten sposób, że obejmuje każde użytkowanie pojazdu, które jest zgodne z jego normalną funkcją. Tak zinterpretowane pojęcie mogłoby zatem obejmować manewr traktora na podwórzu gospodarstwa rolnego w celu wprowadzenia przyczepy, w którą ów traktor jest wyposażony, jak w postępowaniu głównym, do pomieszczenia gospodarczego, czego zbadanie należy do sądu odsyłającego.

W dalszym uzasadnieniu wniosku Rzecznika Finansowego wskazano, że analiza orzecznictwa sądów powszechnych, powołanych przykładowo we wniosku, i Sądu Najwyższego odnoszącego się do wykładni pojęcia „ruchu pojazdu” w świetle art. 436 k.c. w zw. z art. 34 u.u.o. oraz orzecznictwa Trybunału Sprawiedliwości Unii Europejskiej dotyczącego wykładni tego pojęcia zawartego w przepisach tzw. dyrektyw ubezpieczeniowych pozwala na wyodrębnienie dwóch kierunków jego wykładni, a mianowicie takiego, w którym jest ono ujmowane szeroko (pogląd pozytywny) – obejmując nim także szkody wyrządzone przez pojazd, który nie był używany głównie jako środek komunikacji – oraz takiego, w którym pojęcie to jest ujmowane wąsko (pogląd negatywny) – wyłączając objęcie nim sytuacji, w której pojazd nie pełnił głównie funkcji komunikacyjnej (transportowej). Do tego drugiego kierunku wykładni Rzecznik Finansowy zaliczył wyrok TSUE z dnia 28 listopada 2017 r., w sprawie *Rodrigues de Andrade*, C-514/16, EU:C:2107:908), w którym Trybunał stwierdził, że pojęcie „ruchu pojazdu”, którym posługuje się art. 3 ust. 1 dyrektywy Rady 72/166 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 ubezpieczenia od takiej odpowiedzialności, nie może być pozostawione ocenie każdego państwa członkowskiego, lecz stanowi autonomiczne pojęcie prawa Unii, które należy

interpretować w jednolity sposób. Analizowany przepis należy interpretować w ten sposób, że nie jest objęta zakresem „ruchu pojazdów”, o którym mowa w art. 3 ust. 1 wyżej wymienionej dyrektywy, 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. Po wydaniu tego wyroku w orzecznictwie sądów powszechnych oraz orzecznictwie Sądu Najwyższego nadal występuje rozbieżność wykładni pojęcia ruchu pojazdu przy wykładni art. 436 k.c. w zw. z art. 34 u.u.o. W części z nich przyjęto bowiem, że stanowisko to musi być uwzględnione przy wykładni tych przepisów (por. wyroki Sądu Najwyższego z dnia 18 września 2019 r., IV CSK 292/18, OSNC-ZD 2021, nr 2, poz. 12 oraz z dnia 10 października 2019 r., I PK 137/18, OSNP 2020, nr 9, poz. 90), a w innych nie było ono przeszkodą do przyjęcia szerokiej wykładni pojęcia „ruchu pojazdu” (por. wyrok Sądu Najwyższego z dnia 20 kwietnia 2018 r., II CSK 404/17, nie publ.).

Niejednolitość poglądów dotyczących sposobu rozwiązania zagadnienia prawnego ujętego we wniosku Rzecznika Finansowego występuje również w piśmiennictwie prawniczym. Dotyczy to także skutków, jakie spowodował wyrok TSUE z dnia 28 listopada 2017 r., w sprawie *Rodrigues de Andrade* C-514/16. Zdaniem części przedstawicieli nauki prawa, wyrok ten spowodował interpretacyjne zawężenie pojęcia „ruch pojazdu” wyłącznie do sytuacji, w której wykonuje on funkcję komunikacyjną. Poza tym wymaga tego zasada pronunijnej wykładni prawa, zgodnie z którą przy interpretacji przepisów krajowych powinno uwzględniać się treść prawa Unii i orzecznictwo TSUE. Zdaniem innych, polskie sądy nie muszą odstępować od dotychczasowej linii orzeczniczej w związku z wyżej powołanym wyrokiem TSUE z uwagi na charakter prawny i funkcje dyrektyw w unijnym systemie prawnym. Podstawowy cel pierwszej dyrektywy dotyczącej ubezpieczeń komunikacyjnych został wyrażony w art. 3 tego aktu, zgodnie z którym państwo członkowskie ma podjąć wszelkie stosowne środki, aby zapewnić, że odpowiedzialność cywilna odnosząca się do ruchu pojazdów normalnie przebywających na jego terytorium jest objęta ubezpieczeniem. Zadaniem państwa członkowskiego jest zatem co najmniej zapewnienie, aby obowiązkowe

ubezpieczenie OC obejmowało szkody związane z ruchem pojazdów, który jest rozumiany jako ruch pojazdów wykorzystywanych w charakterze środków transportu, a nie narzędzi pracy. Polska poprawnie implementowała przedmiotową dyrektywę, gdyż w świetle polskich przepisów i orzecznictwa szkody wyrządzone przez ruch pojazdów używanych jako środki transportu objęte są obowiązkowym ubezpieczeniem OC posiadaczy pojazdów mechanicznych. Okoliczność, że zgodnie z dotychczasową linią orzecniczą sądów polskich zakresem ruchu pojazdu mechanicznego objęte może być także korzystanie z pojazdu jako narzędzia pracy, nie stoi w sprzeczności z omawianym wyrokiem TSUE. Przepisy pierwszej dyrektywy dotyczącej ubezpieczeń komunikacyjnych oraz ich wykładnia dokonana przez TSUE wyznaczają bowiem tylko pewien minimalny standard ochrony ubezpieczeniowej. Przywołana dyrektywa nie stanowi jednak przeszkody do określenia w prawie krajowym szerszego zakresu obowiązkowego ubezpieczenia komunikacyjnego OC i uznania, że ruch pojazdu w rozumieniu art. 34 u.u.o. obejmuje także korzystanie z pojazdu jako narzędzia pracy. Szerokie ujęcie ruchu pojazdu wynikające z orzecznictwa sądów polskich, a wykraczające poza zakres określony przez TSUE, należy ocenić pozytywnie. Normalna funkcja pewnych pojazdów mechanicznych, takich jak ciągniki czy maszyny wolnobieżne, nie ogranicza się wyłącznie do transportu. W związku z tym także pojęcie ruchu takich pojazdów nie powinno być zredukowane wyłącznie do sytuacji, w których pojazd był używany głównie jako środek komunikacji. Rozgraniczenie bowiem funkcji transportowej i narzędzia pracy w przypadku niektórych pojazdów może wywoływać liczne kontrowersje. Natomiast ubezpieczyciele, zdając sobie sprawę z zastosowania takich pojazdów, mogą kalkulować składkę ubezpieczeniową, uwzględniając te dodatkowe ryzyka. Prezentowana w polskim orzecznictwie wykładnia pojęcia „ruch pojazdu” jest także uzasadniona funkcją, jaką pełni obowiązkowe ubezpieczenie OC posiadaczy pojazdów. Ubezpieczenia obowiązkowe OC służą bowiem dwóm zasadniczym celom. Z jednej strony chronią ubezpieczonego. Szkody, za jakie może być odpowiedzialny choćby posiadacz pojazdu mechanicznego, mogą być tak poważne, że zapłacenie odszkodowania doprowadziłoby zobowiązanego do ruiny finansowej. Jednak dzięki pokryciu szkód przez zakład ubezpieczeń z tytułu obowiązkowego ubezpieczenia OC

ubezpieczony jest chroniony przed grożącą mu niewypłacalnością. Z drugiej strony wprowadzenie obowiązkowych ubezpieczeń OC służy potencjalnym poszkodowanym. Jeśli bowiem dojdzie do wyrządzenia szkody, to mają oni gwarancję, że otrzymają odszkodowanie. Ponadto, przynajmniej w założeniu, taka kompensacja powinna odbywać się szybciej i sprawniej niż w przypadku dochodzenia odszkodowania od sprawcy szkody. Z tego względu szeroka interpretacja pojęcia ruchu pojazdu, poszerzająca zakres ochrony ubezpieczeniowej, jest korzystna zarówno dla ubezpieczonych, jak i dla poszkodowanych. Podobnie funkcje obowiązkowego ubezpieczenia ujmuje TSUE, który podkreśla, że celem unijnej regulacji w zakresie obowiązkowych ubezpieczeń komunikacyjnych OC jest ochrona poszkodowanych w wypadkach spowodowanych przez pojazdy. Tym bardziej nie można więc uznać, że szerokie ujęcie ruchu, jakie dominuje w polskim orzecznictwie, miałyby być sprzeczne z prawem unijnym.

Przedstawione we wniosku argumenty, zdaniem Rzecznika Finansowego, wykazują, że definicja ruchu pojazdu uregulowana w art. 436 k.c. w zw. z art. 34 u.u.o. nie jest interpretowana w orzecznictwie sądów polskich w sposób jednolity, szczególnie po wydaniu wyroku TSUE z dnia 28 listopada 2017 r., w sprawie C-514/16, *Rodrigues de Andrade*, co uzasadnia wystąpienie do Sądu Najwyższego o podjęcie uchwały w celu usunięcia rozbieżności w wykładni tych przepisów. Jednocześnie Rzecznik Finansowy przychylił się do stanowiska ujmującego szeroko pojęcie ruchu pojazdu. Wyjście przez polskie sądy ponad standardy minimalne wyznaczone w dyrektywie ubezpieczeniowej nie stoi w sprzeczności z zasadami implementacji dyrektyw, w których przyjęto zasadę harmonizacji minimalnej, co nie jest także sprzeczne z wykładnią celowościową art. 34 ust. 2 w zw. z art. 436 § 1 k.c. Dopuszczalne, a wręcz pożądane jest, aby ustanowić środki idące dalej, w kierunku ochrony praw ubezpieczonych, jak i poszkodowanych. Szerokie ujęcie pojęcia „ruch pojazdu” pozwala również uniknąć szeregu niejasności interpretacyjnych w zakresie, czy zamontowane w pojeździe elementy, pełniące w danym okresie funkcję odmienną, niż komunikacyjną pozwalają na przyjęcie, że pojazd znajduje się w ruchu. Pozwala także na uniknięcie szeregu wątpliwości o sprzeczności systemowej w zakresie odpowiedzialności posiadaczy pojazdów objętych obowiązkowym ubezpieczeniem,

tj. istnienia odpowiedzialności w przypadku zaparkowanego samochodu osobowego za szkody wyrządzone tzw. „samozapłonem”, a braku odpowiedzialności w przypadku ciągnika rolniczego, stojącego na poboczu, a koszącego trawę. W konsekwencji, szerokie rozumienie ruchu pojazdu pozwoli uniknąć przerwania całej odpowiedzialności za skutki zdarzenia na ubezpieczonych oraz poszkodowanych lub dychotomii w zakresie odpowiedzialności cywilnej sprawcy szkody na podstawie art. 436 k.c. i jego ubezpieczyciela z umowy obowiązkowego ubezpieczenia OC posiadaczy pojazdów mechanicznych na podstawie art. 34 u.u.o. w zw. z art. 436 k.c.

Prokurator Generalny wniósł o podjęcie uchwały, zgodnie z którą na podstawie art. 436 § 1 k.c. w zw. z art. 34 ust. 1 i 2 u.u.o. odpowiedzialność ubezpieczyciela wynikająca z umowy obowiązkowego ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej posiadaczy pojazdów mechanicznych obejmuje szkody wyrządzone przez wielofunkcyjny pojazd mechaniczny, wykorzystywany zgodnie z przeznaczeniem, do którego został wytworzony.

Sąd Najwyższy zważył, co następuje:

Analiza orzecznictwa sądów powszechnych oraz Sądu Najwyższego, w tym orzeczeń przytoczonych we wniosku Rzecznika Finansowego, prowadzi do konkluzji, że w orzecznictwie sądów występują rozbieżności w wykładni art. 436 k.c. w zw. z art. 34 u.u.o. w sytuacjach, w których dochodzone jest odszkodowanie od zakładu ubezpieczeń z tytułu umowy ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej posiadaczy pojazdów mechanicznych za szkody spowodowane przez pojazd mechaniczny – według określenia Rzecznika – „wielofunkcyjny”, a więc taki, w którym zamontowano inne urządzenia (łyżkę koparki, wysięgnik, rozpryskiwacz itp.), jeżeli szkoda została, spowodowana przez element pojazdu, który nie pełnił w chwili wyrządzenia szkody głównie funkcji komunikacyjnej (transportowej). Uzasadnia to, wobec spełnienia przesłanki określonej w art. 83 § 1 u.s.n., podjęcie przez Sąd Najwyższy uchwały co do zagadnienia prawnego przedstawionego we wniosku.

Do jego rozstrzygnięcia konieczne jest dokonanie wykładni art. 436 k.c., w szczególności przez wyjaśnienie czy przewidziana w tym przepisie

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), a jeśli tak, czy zakres tak określonej odpowiedzialności pokrywa się z zakresem wtórnej odpowiedzialności zakładu ubezpieczeń z tytułu ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej posiadacza pojazdu mechanicznego za szkodę będącą następstwem śmierci, uszkodzenia ciała, rozstroju zdrowia bądź też utraty, zniszczenia lub uszkodzenia mienia w związku z ruchem mechanicznego środka komunikacji, o której mowa w art. 34 u.u.o. z uwzględnieniem implikacji wynikających ze statuowanych na poziomie prawa unijnego rozwiązań zawartych w dyrektywach dotyczących obowiązkowych ubezpieczeń od odpowiedzialności cywilnej za szkody powstałe w związku z ruchem pojazdów; w tym zwłaszcza kształtowanego przez orzecznictwo TSUE rozumienia sformułowania „ruch pojazdu”.

I. Podstawową zasadę odpowiedzialności za szkody spowodowane ruchem mechanicznego środka komunikacji poruszanego za pomocą sił przyrody reguluje art. 436 § 1 k.c., zgodnie z którym odpowiedzialność przewidzianą w artykule poprzedzającym ponosi samoistny posiadacz mechanicznego środka komunikacji poruszanego za pomocą sił przyrody. Jednakże gdy posiadacz samoistny oddał środek komunikacji w posiadanie zależne, odpowiedzialność ponosi posiadacz zależny. Przepis ten odsyła więc do zasady ryzyka jako zasady odpowiedzialności przewidzianej w art. 435 k.c. – ponoszonej przez prowadzącego na własny rachunek przedsiębiorstwo lub zakład wprawiany w ruch za pomocą sił przyrody (pary, gazu, elektryczności, paliw płynnych itp.) za szkody wyrządzone przez ruch przedsiębiorstwa lub zakładu - chyba że szkoda nastąpiła wskutek siły wyższej albo wyłącznie z winy poszkodowanego lub osoby trzeciej, za którą nie ponosi odpowiedzialności. Przepis § 2 art. 436 k.c. określa natomiast zasadę odpowiedzialności w razie zderzenia się mechanicznych środków komunikacji oraz za szkody wyrządzone tym, których przewożono z grzeszności, przyjmując, że w takich przypadkach żądania naprawienia poniesionych szkód można dochodzić tylko na zasadach ogólnych, tj. winy (art. 415 k.c.).

W art. 436 k.c. uregulowano jedynie zasady odpowiedzialności samoistnego posiadacza mechanicznego środka komunikacji poruszanego za pomocą sił przyrody za szkody spowodowane ruchem tego pojazdu. Z przepisu tego nie wynika ani obowiązek zawarcia umowy ubezpieczenia od odpowiedzialności cywilnej przewidzianej w tym przepisie, ani zakres tego obowiązku, a w konsekwencji zakres ewentualnej odpowiedzialności odszkodowawczej zakładu ubezpieczeń. Obowiązek zawarcia przez posiadaczy pojazdów mechanicznych umowy ubezpieczenia OC za szkody powstałe w związku z ruchem posiadanych przez nich pojazdów wynika z przepisów ustawy o ubezpieczeniach obowiązkowych. Zgodnie z art. 4 pkt 1 u.u.o., ubezpieczeniem obowiązkowym jest ubezpieczenie odpowiedzialności cywilnej posiadaczy pojazdów mechanicznych za szkody powstałe w związku z ruchem tych pojazdów, zwane dalej „ubezpieczeniem OC posiadaczy pojazdów mechanicznych”. Artykuł 9 u.u.o. zawiera normę ogólną określającą zakres umowy ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej, stanowiąc, że umowa ubezpieczenia obowiązkowego odpowiedzialności cywilnej obejmuje odpowiedzialność cywilną podmiotu objętego obowiązkiem ubezpieczenia za szkody wyrządzone czynem niedozwolonym oraz wynikłe z niewykonania lub nienależytego wykonania zobowiązania, o ile nie sprzeciwia się to ustawie lub właściwości (naturze) danego rodzaju stosunków (ust. 1). Natomiast według ust. 2 tego artykułu, umowa ubezpieczenia obowiązkowego odpowiedzialności cywilnej, o którym mowa w art. 4 pkt 1 i 2, obejmuje również szkody wyrządzone umyślnie lub w wyniku rażącego niedbalstwa ubezpieczającego lub osób, za które ponosi on odpowiedzialność. Umowa ubezpieczenia obowiązkowego odpowiedzialności cywilnej obejmuje szkody, o jakich mowa w art. 9, będące następstwem zdarzenia, które miało miejsce w okresie ubezpieczenia (art. 9a u.u.o.). W art. 23 u.u.o. nałożono na posiadacza pojazdu mechanicznego obowiązek zawarcia umowy obowiązkowego ubezpieczenia OC posiadaczy pojazdów mechanicznych za szkody powstałe w związku z ruchem posiadanego przez niego pojazdu. Artykuł 23 ust. 1a stanowi, że posiadacz pojazdu, o którym mowa w art. 2 ust. 1 pkt 10 lit. a (przepis ten zawiera definicję pojazdu mechanicznego, obejmując nią m.in. pojazd samochodowy, ciągnik rolniczy, motorower i przyczepę określone w przepisach ustawy – Prawo o ruchu drogowym) i pkt 10a (dotyczy pojazdu do jazd testowych),

zarejestrowanego na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej, z wyłączeniem pojazdu, w odniesieniu do którego państwem członkowskim Unii Europejskiej umiejscowienia ryzyka jest państwo Unii Europejskiej, w którym pojazd ma być zarejestrowany, obowiązany jest posiadać ochronę ubezpieczeniową przez cały okres, w którym pojazd jest zarejestrowany, z wyjątkiem zarejestrowanych pojazdów historycznych. W odniesieniu do pojazdów zarejestrowanych za granicą obowiązek ten trwa przez cały okres pozostawania tych pojazdów na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej (art. 23 ust. 1a). Przepisy dotyczące obowiązkowego ubezpieczenia OC posiadaczy pojazdów mechanicznych stosuje się także do posiadacza lub kierującego pojazdem mechanicznym, przed jego rejestracją oraz do posiadacza lub kierującego pojazdem historycznym albo pojazdem wolnobieżnym, od chwili wprowadzenia tych pojazdów do ruchu (art. 23 ust. 2). Według art. 34 ust. 1 u.u.o., z ubezpieczenia OC posiadaczy pojazdów mechanicznych 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. Według art. 34 ust. 2 u.u.o, 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 z niego; 2) bezpośrednim załadowywaniem lub rozładowywaniem pojazdu mechanicznego; 3) zatrzymaniem lub postojem pojazdu mechanicznego. Powyższa odpowiedzialność nie obejmuje szkód, o których mowa w art. 38 u.u.o. Natomiast art. 35 u.u.o. określa zakres podmiotowy ubezpieczenia, stanowiąc, że ubezpieczeniem OC posiadaczy pojazdów mechanicznych jest objęta odpowiedzialność cywilna każdej osoby, która kierując pojazdem mechanicznym w okresie trwania odpowiedzialności ubezpieczeniowej, wyrządziła szkodę w związku z ruchem tego pojazdu. W myśl art. 36 ust. 1 zd. pierwsze u.u.o., odszkodowanie ustala się i wypłaca w granicach odpowiedzialności cywilnej posiadacza lub kierującego pojazdem mechanicznym, najwyżej jednak do ustalonej w umowie ubezpieczenia sumy gwarancyjnej.

Do przepisów prawa krajowego mających znaczenie dla rozstrzygnięcia zagadnienia prawnego należy także zaliczyć przepisy ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. Prawo o ruchu drogowym (jedn. tekst: Dz.U. z 2021 r., poz. 450) określającej - zgodnie z art. 1 - m.in. zasady ruchu na drogach publicznych (ust. 1 pkt 1). W art. 2 tej ustawy, zawierającym definicje legalne, określono pojęcia związane z ruchem pojazdu takie jak zatrzymanie pojazdu (pkt 29), postój pojazdu (pkt 30), pojazd (pkt 30), pojazd silnikowy (pkt 32), czy pojazd samochodowy (pkt 33). Natomiast rozdział 3 tej ustawy dotyczy „ruchu pojazdów”.

II. Ustawa o ubezpieczeniach obowiązkowych dokonywała wdrożenia dyrektywy 92/49/EWG z dnia 18 lipca 1992 r. w sprawie koordynacji przepisów ustawowych, wykonawczych i administracyjnych odnoszących się do ubezpieczeń bezpośrednich innych niż ubezpieczenia na życie oraz zmieniająca dyrektywy 73/239/EWG i 88/357/EWG (trzecia dyrektywa w sprawie ubezpieczeń innych niż ubezpieczenia na życie) (Dz. Urz. UE L 228 z 11.08.1992) oraz dyrektywy 2000/26/WE z dnia 16 maja 2000 r. w sprawie zbliżenia ustawodawstw państw członkowskich odnoszących się do ubezpieczenia w zakresie odpowiedzialności cywilnej za szkody powstałe w związku z ruchem pojazdów mechanicznych, zmieniającej dyrektywy 73/239/EWG i 88/357/EWG (czwarta dyrektywa w sprawie ubezpieczeń komunikacyjnych) (Dz. Urz. UE L 181 z 20.07.2000).

W obszarze dotyczącym ubezpieczenia od odpowiedzialności cywilnej za szkody powstałe w związku z ruchem pojazdów mechanicznych zostały wydane dyrektywy (dalej też: „dyrektywy ubezpieczeniowe”):

- Dyrektywa Rady z dnia 24 kwietnia 1972 r. 72/166/WE 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 ubezpieczenia od takiej odpowiedzialności (Dz. Urz. UE L 103 z 2.05.1972 r., s. 1) (dalej: „pierwsza dyrektywa”);

- Druga Dyrektywa Rady z dnia 30 grudnia 1983 r. 84/5/EWG w sprawie zbliżenia ustawodawstw Państw Członkowskich odnoszących się do ubezpieczenia w zakresie odpowiedzialności cywilnej za szkody powstałe w związku z ruchem

pojazdów silnikowych (Dz. Urz. UE L 8 z 11.1.1984 r., s. 17-20) (dalej: „druga dyrektywa”);

- Trzecia Dyrektywa Rady z dnia 14 maja 1990 r. 90/232/EWG w sprawie zbliżenia ustawodawstw Państw Członkowskich odnoszących się do ubezpieczenia w zakresie odpowiedzialności cywilnej za szkody powstałe w związku z ruchem pojazdów mechanicznych (Dz. Urz. UE L 129 z 19.05.1990 r., s. 33-35) (dalej: „trzecia dyrektywa”);

- Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 16 maja 2000 r. 2000/26/WE w sprawie zbliżenia ustawodawstw Państw Członkowskich odnoszących się do ubezpieczenia w zakresie odpowiedzialności cywilnej za szkody powstałe w związku z ruchem pojazdów mechanicznych, zmieniająca dyrektywę Rady 72/239/EWG i 88/357/EWG (czwarta dyrektywa w sprawie ubezpieczeń komunikacyjnych) (Dz. Urz. UE L 181 z 20.07.2000 r., s. 65-74) (dalej: „czwarta dyrektywa”);

- Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 11 maja 2005 r. 2005/14/WE zmieniająca dyrektywy Rady 72/166/EWG, 84/5/EWG, 88/357/EWG i 90/232/EWG oraz dyrektywę 2000/26/WE dotyczące ubezpieczenia w zakresie odpowiedzialności cywilnej za szkody powstałe w związku z ruchem pojazdów mechanicznych (Dz. Urz. UE L 149 z 11.06.2005 r., s. 14-21) (dalej: „piąta dyrektywa”);

- 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 263 z 7.10.2009 r., s. 11-31).

Już po wniesieniu wniosku przez Rzecznika Finansowego, w trakcie postępowania przed Sądem Najwyższym, doszło do kolejnej zmiany prawnej polegającej na tym, że dyrektywa 2009/103/WE została zmieniona mocą dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2021/2118 z dnia 24 listopada 2021 r. 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 odpowiedzialności (Dz. Urz. UE L 430 z 2.12.2021, s. 1) - dalej: „dyrektywa 2021/2118”). Dyrektywa zmieniająca weszła w życie w dniu 22 grudnia 2021 r., z terminem jej transpozycji do dnia 23 grudnia 2023 r. W chwili podjęcia przez Sąd Najwyższy uchwały na wniosek Rzecznika Finansowego dyrektywa ta nie została jeszcze implementowana do porządku krajowego.

Cztery pierwsze dyrektywy były zmieniane, w szczególności przez piątą dyrektywę. W celu zapewnienia jasności i zrozumiałości należało je zatem ujednoczyć (motyw 1 preambuły dyrektywy 2009/103/WE). Dyrektywa 2009/103/WE (konsolidacyjna) zawiera wersję ujednoczoną przepisów, wykaz uchylonych dyrektyw i ich kolejnych zmian (załącznik I część A), wykaz terminów transpozycji do prawa krajowego i rozpoczęcia stosowania (załącznik I część B) oraz tabelę korelacji (załącznik II).

W stanie prawnym ustanowionym pięcioma dyrektywami ubezpieczeniowymi „pojazd”, którego definicje zawierały przepisy dyrektyw, oznaczał „każdy pojazd silnikowy przeznaczony do podróżowania lądem oraz napędzany siłą mechaniczną, nie jeżdżący po szynach, oraz każdą przyczepę zespoloną lub nie” (art. 1 ust. 1 pierwszej dyrektywy). Dyrektywa 2021/2118 zmieniła definicję pojazdu zawartą w dyrektywie 2009/103/WE. Zgodnie z art. 1 pkt 1, pojazd oznacza: a) każdy pojazd silnikowy poruszający się na lądzie, lecz nieporuszający się po szynach, napędzany wyłącznie siłą mechaniczną, którego: (i) maksymalna prędkość konstrukcyjna jest większa niż 25 km/h; lub (ii) maksymalna masa netto jest większa niż 25 kg a maksymalna prędkość konstrukcyjna jest większa niż 14 km/h; b) każdą przyczepę przeznaczoną do użytku z pojazdem, o którym mowa w lit. a), niezależnie od tego, czy jest połączona. Bez uszczerbku dla lit. a) i b), wózki inwalidzkie przeznaczone wyłącznie do użytku przez osoby z niepełnosprawnością ruchową nie są uznawane za pojazdy, o których mowa w niniejszej dyrektywie”.

W żadnej z tych pięciu dyrektyw nie zdefiniowano natomiast pojęcia „ruchu pojazdu”, mimo że występowało ono już w art. 3 ust. 1 pierwszej dyrektywy, zgodnie z którym „Z zastrzeżeniem zastosowania art. 4, 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. Zakres pokrycia szkód oraz warunki ubezpieczenia zostaną ustalone w ramach tych środków”. W dalszej części tego artykułu przyjęto, że „Każde Państwo Członkowskie podejmie stosowne środki, aby zapewnić, że umowa ubezpieczenia obejmuje również:

- szkody wyrządzone na terytorium innych Państw Członkowskich; zgodnie z obowiązującym prawem w tych państwach,

- szkody, których ofiarą mogą być obywatele Państw Członkowskich podczas bezpośredniej podróży między dwoma terytoriami, na których obowiązuje Traktat ustanawiający Europejską Wspólnotę Gospodarczą, jeśli nie ma krajowego biura ubezpieczeniowego dla terytorium, przez który następuje przejazd; w tym przypadku, szkody zostaną pokryte zgodnie z wewnętrznymi przepisami o obowiązku ubezpieczenia obowiązującym w Państwie Członkowskim, na którego terytorium pojazd przebywa normalnie” (art. 3 ust. 2 pierwszej dyrektywy).

Również dyrektywa 2009/103/WE, w brzmieniu przed zmianą wprowadzoną dyrektywą 2021/2118, analogicznie definiowała „pojazd” i nie zawierała definicji „ruchu pojazdu”, chociaż się nim posługiwała w art. 3 zdanie pierwsze, zgodnie z którym „Z zastrzeżeniem art. 5 każde państwo członkowskie podejmuje wszelkie stosowne środki w celu zapewnienia objęcia ubezpieczeniem odpowiedzialności cywilnej odnoszącej się do ruchu pojazdów normalnie przebywających na jego terytorium. Zakres pokrycia szkód oraz warunki ubezpieczenia zostają ustalone w ramach środków określonych w akapicie pierwszym. Każde państwo członkowskie podejmuje wszelkie stosowne środki, aby zapewnić objęcie umową ubezpieczenia również:

- a) szkód wyrządzonych na terytorium innych państw członkowskich zgodnie z obowiązującym prawem w tych państwach;

- b) szkód poniesionych przez obywateli państw członkowskich podczas bezpośredniej podróży między dwoma terytoriami, na których obowiązuje Traktat, jeśli nie ma krajowego biura ubezpieczeniowego dla terytorium, przez które następuje przejazd; w tym przypadku szkody są pokrywane zgodnie z wewnętrznymi przepisami o obowiązku ubezpieczenia obowiązującymi

w państwie członkowskim, na którego terytorium pojazd przebywa normalnie. Ubezpieczenie, o którym mowa w akapicie pierwszym, pokrywa obligatoryjnie zarówno szkody majątkowe, jak i szkody na osobie”.

Przepis art. 3 akapit pierwszy dyrektywy 2009/103/WE został zmieniony dyrektywą 2021/2118 i stanowi, że: „Z zastrzeżeniem art. 5 każde państwo członkowskie podejmuje wszelkie stosowne środki w celu zapewnienia, by odpowiedzialność cywilna odnosząca się do ruchu pojazdu mającego zwykłe miejsce postoju na jego terytorium była objęta ubezpieczeniem”. Poza tym dyrektywa 2021/2118 uzupełniła „słowniczek” dyrektywy 2009/103/WE o 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, czy jest on nieruchomy, czy też znajduje się w ruchu”.

III. Ponieważ na gruncie prawa Unii Europejskiej żadna z dyrektyw ubezpieczeniowych – poza ostatnią – nie zawierała definicji pojęcia „ruchu pojazdu” było ono przedmiotem interpretacji w orzeczeniach Trybunału Sprawiedliwości Unii Europejskiej. Z perspektywy rozważanego zagadnienia prawnego istotne są także te orzeczenia Trybunału, w których wprost nie odniesiono się do tego pojęcia, ale analizowano w nich inne kwestie mające znaczenie dla jego interpretacji. Dotyczy to w szczególności wyroku TSUE z dnia 17 marca 2011 r., w sprawie C-484/09, *Manuel Carvalho Ferreira Santos przeciwko Companhia Europeia de Seguros SA* (EU:C:2011:158), w którym podkreślono, że z preambuły dyrektyw pierwszej i drugiej wynika, że zmierzają one, z jednej strony, do zapewnienia zarówno swobodnego ruchu pojazdów znajdujących się na terytorium Unii, jak i przemieszczania się osób w tych pojazdach oraz, z drugiej strony, do zagwarantowania ofiarom wypadków spowodowanych przez te pojazdy podobnego sposobu traktowania, bez względu na miejsce w obrębie Unii, w którym nastąpił wypadek. Obowiązek objęcia ubezpieczeniem odpowiedzialności cywilnej szkód poniesionych w związku ruchem pojazdów mechanicznych przez osoby trzecie jest rzeczą odrębną od zakresu odszkodowań wypłacanych im z tytułu odpowiedzialności cywilnej ubezpieczonego. Pierwsza kwestia jest mianowicie objęta gwarancją prawa wspólnotowego i w nim zdefiniowana, druga natomiast jest

co do zasady regulowana przez prawo krajowe. Z brzmienia pierwszej, drugiej i trzeciej dyrektywy wynika, że nie mają one na celu harmonizacji systemów odpowiedzialności cywilnej państw członkowskich i że w obecnym stanie prawa Unii państwa zachowują swobodę co do określenia systemu odpowiedzialności cywilnej mającego zastosowanie do szkód wynikających z ruchu pojazdów. Z brzmienia art. 3 ust. 1 pierwszej dyrektywy wynika mianowicie, że prawodawca unijny nie pragnął precyzować rodzaju odpowiedzialności cywilnej za szkody wynikające z ruchu pojazdów mechanicznych, która musi zostać objęta zakresem obowiązkowego ubezpieczenia, jako opartej na zasadzie winy bądź ryzyka.

Bezpośrednio do pojęcia „ruchu pojazdu” TSUE odniósł się w wyroku z dnia 4 września 2014 r. *Damijan Vnuk*, C-162/13, (EU:C:2014:2146), w którym wskazał, że pojęcie pojazdu w rozumieniu art. 1 ust. 1 dyrektywy 72/166/WE powinno być interpretowane przez pryzmat podstawowych właściwości technicznych pojazdu (konstrukcji i sposobu napędzania), nie zaś sposobu korzystania z niego *ad casum*. W konsekwencji, jeżeli dany pojazd spełnia kryteria wyznaczone w art. 1 ust. 1 dyrektywy 72/166/WE, to kwalifikacja ta pozostaje niezmienna, bez względu na to, czy konkretna szkoda została wyrządzona w związku z pełnieniem przez ten pojazd funkcji transportowej, czy też z wykorzystaniem go w innej roli. Fakt, że traktor, ewentualnie wyposażony w przyczepę, w pewnych okolicznościach może być używany jako maszyna rolnicza, nie ma wpływu na stwierdzenie, że taki pojazd odpowiada pojęciu „pojazdu” użytemu w art. 1 pkt 1 pierwszej dyrektywy. W kwestii rozumienia znaczenia zwrotu „ruch pojazdu” (art. 3 ust. 1 dyrektywy 72/166/WE) Trybunał podkreślił, że pojęcie to musi być odczytywane przez pryzmat ogólnego celu dyrektywy 72/166/EWG, a także całego zespołu dyrektyw dotyczących ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej, do której należy ten akt. Zdaniem Trybunału, cel ten ma podwójny charakter. Z jednej strony jest nim ochrona ofiar wypadków spowodowanych przez pojazd mechaniczny, z drugiej zaś zliberalizowanie zasad odnoszących się do przepływu osób i towarów w perspektywie realizacji rynku wewnętrznego. Trybunał wskazał, że art. 1 pierwszej dyrektywy ani jej art. 3 ust. 1, ani żaden inny przepis tej dyrektywy lub innych dyrektyw dotyczących obowiązkowego ubezpieczenia nie odsyłają do prawa państw członkowskich w odniesieniu do tego pojęcia. Względędy jednolitego

stosowania prawa Unii, jak i zasada równości wskazują na to, że treści przepisu prawa Unii, który nie zawiera wyraźnego odesłania do prawa państw członkowskich dla określenia jego znaczenia i zakresu, należy zwykle nadać w całej Unii Europejskiej autonomiczną i jednolitą wykładnię, którą należy ustalić, uwzględniając nie tylko jego brzmienie, ale także kontekst i cel danego uregulowania. Wychodząc z takiego założenia, Trybunał uznał, że pojęcie „ruch pojazdu” nie może być odczytywane w ten sposób, że prowadzi ono do wyłączenia ochrony przyznanej przez dyrektywę poszkodowanym w wypadkach spowodowanych przez pojazd, które jest zgodne z normalną funkcją tego pojazdu. Pojęcie to mogłoby zatem obejmować manewr traktora w podwórzu gospodarstwa rolnego w celu wprowadzenia do pomieszczenia gospodarczego przyczepy, w którą ów traktor jest wyposażony.

Do pojęcia „ruchu pojazdu” z art. 3 ust. 1 dyrektywy 72/166/EWG TSUE odniósł się także w wyroku z dnia 28 listopada 2017 r. w sprawie C-514/16, *Isabel Maria Pinheiro Vieira Rodrigues de Andrade i Fausto da Silva Rodrigues de Andrade* (EU:C:2017:908). Pojazdy mechaniczne, o których mowa w art. 1 pkt 1 pierwszej dyrektywy, niezależnie od swych cech mają normalnie służyć jako środki transportu. Zawarte w art. 3 ust. 1 dyrektywy 72/166/EWG pojęcie „ruch pojazdu” nie jest ograniczone do kontekstu ruchu drogowego, to znaczy ruchu na drodze publicznej, ale obejmuje każde użytkowanie pojazdu, które jest zgodne z normalną funkcją tego pojazdu (podobnie wyrok z dnia 4 września 2014 r., w sprawie C-162, *Vnuk*). Pojęcie „ruchu pojazdów” w rozumieniu art. 3 ust. 1 tej dyrektywy obejmuje więc swym zakresem każde wykorzystanie pojazdu w charakterze środka transportu. Fakt, że pojazd uczestniczący w wypadku był nieruchomy w chwili, w której wypadek nastąpił, nie wyklucza sam w sobie, że używanie tego pojazdu w takiej chwili może być związane z jego funkcją jako środka transportu i w rezultacie być objęte zakresem pojęcia „ruchu pojazdów” w rozumieniu art. 3 ust. 1 pierwszej dyrektywy. Ponadto kwestia, czy silnik tego pojazdu w chwili wypadku był, czy też nie był włączony nie jest rozstrzygająca w tym zakresie. W odniesieniu do pojazdów, które - tak jak odnośny ciągnik - mogą, oprócz normalnej funkcji środka transportu, być używane w określonych okolicznościach jako narzędzie pracy (w pkt. 21 użyto sformułowania pojazdy „mieszane” tzn. takie,

które mogą być wykorzystywane zarówno jako środki transportu, jak i wyłącznie jako urządzenia generujące siłę napędową, a które jako takie mogą spowodować szkody po stronie osób trzecich nie tylko w czasie ruchu, ale również w czasie wykorzystywania ich na postoju jako urządzenia generującego siłę napędową – w rozpoznawanej sprawie do utrzymania ruchu pompy opryskiwacza herbicydowego), należy ustalić, czy w chwili wypadku, w którym taki pojazd uczestniczył, był on używany głównie jako środek transportu, w którym to przypadku takie użycie może być objęte zakresem pojęcia „ruchu pojazdów” w rozumieniu art. 3 ust. 1 pierwszej dyrektywy, czy też jako narzędzie pracy, kiedy to dane użycie nie może być objęte zakresem tego pojęcia. W konsekwencji Trybunał ocenił, że art. 3 ust. 1 dyrektywy Rady 72/166/EWG 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. Trybunał przypomniał, że jeżeli chodzi o pojęcie „ruchu pojazdów” w rozumieniu art. 3 ust. 1 tej dyrektywy, to nie może być ono pozostawione ocenie każdego państwa członkowskiego, lecz stanowi autonomiczne pojęcie prawa Unii, które należy interpretować z uwzględnieniem w szczególności jego kontekstu oraz celów przepisów, których stanowi ono część (zob. podobnie wyrok z dnia 4 września 2014 r., w sprawie C-162/13, *Vnuk*).

W wyroku TSUE z dnia 15 listopada 2018 r. w sprawie C-648/17, „*BTA Baltic Insurance Company*” AS (EU:C:2018:917) wyrażono stanowisko, że w zakresie art. 3 ust. 1 dyrektywy 72/166/WE mieszczą się zdarzenia wyrządzające szkodę z udziałem pojazdu mechanicznego, gdy w chwili powstania szkody sposób użytkowania pojazdu był zgodny z jego zwykłą funkcją, czyli z funkcją środka transportu (w stanie faktycznym sprawy za objętą dyrektywą uznano szkodę wyrządzoną przy otwieraniu drzwi samochodowych, gdy samochód nie znajdował się w ruchu i wyłączony był jego silnik). Również w tym wyroku Trybunał pokreślił, że pojęcie „ruchu pojazdów”, zawarte w art. 3 ust. 1 pierwszej dyrektywy, nie może zostać pozostawione uznaniu każdego państwa członkowskiego, lecz stanowi

autonomiczne pojęcie prawa Unii, które należy interpretować, zgodnie z utrwalonym orzecznictwem Trybunału, z uwzględnieniem w szczególności kontekstu tego przepisu oraz celów uregulowania, w którego skład on wchodzi (wyroki: z dnia 4 września 2014 r., *Vnuk*, C-162/13, a także z dnia 28 listopada 2017 r., *Rodrigues de Andrade*, C-514/16).

Na tle art. 3 ust. 1 dyrektywy 72/166/WE do koncepcji normalnego użytkownika pojazdu w charakterze środka transportu Trybunał Sprawiedliwości nawiązał także w wyroku z dnia 20 grudnia 2017 r., w sprawie C-334/16, *José Luís Núñez Torreiro* (EU:C:2017:1007) oraz w wyroku z dnia 4 września 2018 r., w sprawie C-80/17, *Fundo de Garantia Automóvel przeciwko Alinie Antónii Destapado Pão Mole Julianie i Cristianie Micaeli Caetano Julianie* (EU:C:2018:661). Pierwszy z wyroków dotyczył możliwości wykluczenia z zakresu objęcia obowiązkowym ubezpieczeniem szkody powstałe przy prowadzeniu pojazdów mechanicznych na drogach i terenach, które nie są zdatne do ruchu, z wyjątkiem tych, które choć nie są zdatne do tego celu, są jednak powszechnie używane. Drugi wyrok dotyczył obowiązku zawarcia umowy ubezpieczenia, gdy dany pojazd – niezależnie od zamiaru faktycznego użycia pojazdu występującego po stronie jego właściciela lub innej osoby i pozostawieniu go zaparkowanego na terenie prywatnym - jest w dalszym ciągu zarejestrowany w państwie członkowskim i jest zdolny do jazdy.

Natomiast w odniesieniu do art. 3 dyrektywy 2009/103 w wyroku z dnia 29 kwietnia 2021 r. w sprawie C-383/19, *Powiat Ostrowski przeciwko Ubezpieczeniowemu Funduszowi Gwarancyjnemu* (EU:C:2021:337) TSUE stwierdził, że okoliczność, iż w wyrokach: z dnia 4 września 2014 r., *Vnuk* (C-162/13, EU:C:2014:2146), z dnia 28 listopada 2017 r., *Rodrigues de Andrade* (C-514/16, EU:C:2017:908) i z dnia 20 grudnia 2017 r., *Núñez Torreiro* (C-334/16, EU:C:2017:1007) wskazano, że jedynie przypadki użytkowania ubezpieczonego pojazdu, które stanowią użytkowanie go jako środka transportu i, co za tym idzie, są objęte pojęciem „ruchu pojazdów” w rozumieniu art. 3 akapit pierwszy dyrektywy 2009/103, mogą prowadzić do uwzględnienia przez ubezpieczyciela – z tytułu umowy ubezpieczenia od odpowiedzialności cywilnej za szkody powstałe w związku z ruchem tego pojazdu – szkody wyrządzonej przez ten pojazd, nie

oznacza w żadnym razie, że istnienie obowiązku zawarcia takiej umowy ubezpieczenia powinno zostać określone w zależności od rzeczywistego użytkowania danego pojazdu jako środka transportu w danym momencie. Zatem art. 3 akapit pierwszy dyrektywy 2009/103 należy interpretować w ten sposób, że zawarcie umowy ubezpieczenia od odpowiedzialności cywilnej za szkody powstałe w związku z ruchem pojazdów mechanicznych w odniesieniu do pojazdu zarejestrowanego w państwie członkowskim jest obowiązkowe dopóty, dopóki pojazd ten nie zostanie w należyty sposób wycofany z ruchu, zgodnie z mającymi zastosowanie przepisami prawa krajowego.

W wyroku z dnia 10 czerwca 2021 r., w sprawie C-923/29, *Van Ameyde España v. GES, Seguros y Reaseguros SA* (EU:C:2021:475) TSUE przyjął, że art. 3 dyrektywy 2009/103 w sprawie ubezpieczenia od odpowiedzialności cywilnej za szkody powstałe w związku z ruchem pojazdów mechanicznych i egzekwowania obowiązku ubezpieczenia od takiej odpowiedzialności w związku z art. 1 pkt 1 i 2 tej dyrektywy należy interpretować w ten sposób, że nie stoją one na przeszkodzie takiej wykładni przepisów krajowych, która wyklucza z zakresu ochrony ubezpieczeniowej, a tym samym z zakresu odszkodowania, z tytułu obowiązkowego ubezpieczenia od odpowiedzialności cywilnej za szkody powstałe w związku z ruchem ciągnika siodłowego szkody majątkowe spowodowane przez ten ciągnik siodłowy w naczepie, która była z nim zespolona w chwili zajścia wypadku. Trybunał przypomniał, że z motywów dyrektywy 2009/103 wynika, że dyrektywa ta, podobnie jak dyrektywy dotyczące ubezpieczenia od odpowiedzialności cywilnej za szkody powstałe w związku z ruchem pojazdów mechanicznych, które ją poprzedzały, ma na celu, po pierwsze, zapewnienie swobodnego ruchu zarówno pojazdów mechanicznych, których miejsce stałego postoju znajduje się na terytorium Unii, jak i osób, które znajdują w tych pojazdach, a po drugie, zapewnienie, aby poszkodowani w wypadkach spowodowanych przez te pojazdy mechaniczne korzystali z porównywalnego traktowania na terytorium Unii niezależnie od tego, gdzie wydarzył się wypadek. Dyrektywa 2009/103 wymaga zatem od państw członkowskich, że zagwarantują, by odpowiedzialność za szkody powstałe w związku z ruchem pojazdów mechanicznych, których stałe miejsce postoju znajduje się na ich terytorium, była objęta ubezpieczeniem, i

uściśłą, w szczególności, typy szkód i rodzaje poszkodowanych osób trzecich, które ubezpieczenie to ma obejmować. Obowiązek objęcia ochroną ubezpieczeniową odpowiedzialności cywilnej za szkody wyrządzone osobom trzecim w związku z ruchem pojazdów mechanicznych jest jednak odrębny od zakresu odszkodowania za te szkody z tytułu odpowiedzialności cywilnej ubezpieczonego. Pierwsza kwestia jest bowiem objęta gwarancją prawa Unii i w nim zdefiniowana, druga natomiast jest co do zasady regulowana przez prawo krajowe. Zarówno z celu, jak i z brzmienia dyrektywy 2009/103 wynika bowiem, że podobnie jak dyrektywy, których kodyfikacji dokonuje, nie zmierza ona do harmonizacji systemów odpowiedzialności cywilnej państw członkowskich i że w obecnym stanie prawa Unii państwa te zachowują swobodę określenia systemu odpowiedzialności cywilnej mającego zastosowanie do szkód powstałych w związku z ruchem pojazdów mechanicznych. W konsekwencji w świetle w szczególności art. 1 pkt 2 dyrektywy 2009/103 w obecnym stanie prawa Unii państwa członkowskie zasadniczo zachowują swobodę w określaniu w ramach swych systemów odpowiedzialności cywilnej w szczególności podlegających naprawieniu szkód wyrządzonych przez pojazdy mechaniczne, zakresu odszkodowania za te szkody i osób uprawnionych do ich naprawienia. Państwa członkowskie są zobowiązane do zapewnienia, by odpowiedzialność cywilna za szkody powstałe w związku z ruchem pojazdów mechanicznych, mająca zastosowanie zgodnie z ich prawem krajowym, była objęta ubezpieczeniem zgodnym z przepisami dyrektywy 2009/103.

Natomiast w postanowieniu z dnia 29 października 2021 r. w sprawie C-688/20 *HG i TC v. Ubezpieczeniowy Fundusz Gwarancyjny* (EU:C:2021:897) TSUE stwierdził, że wykładni art. 3 dyrektywy 2009/103 należy dokonywać w ten sposób, że nie jest obowiązkowe zawarcie umowy ubezpieczenia od odpowiedzialności cywilnej w związku z ruchem pojazdów mechanicznych w odniesieniu do okresu, w którym dany pojazd nie jest zdolny do ruchu z uwagi na swój stan techniczny, nie jest zarejestrowany i jest tymczasowo wycofany z ruchu zgodnie z mającymi zastosowanie przepisami prawa krajowego. Odnośnie do analizowanego obecnie zagadnienia prawne Trybunał wskazał (pkt 28), że okoliczność, iż w wyrokach z dnia 4 września 2014 r., *Vnuk* (C-162/13, EU:C:2014:2146), z dnia 28 listopada 2017 r., *Rodrigues de Andrade* (C-514/16,

EU:C:2017:908) i z dnia 20 grudnia 2017 r., *Núñez Torreiro* (C-334/16, EU:C:2017:1007) zasadniczo orzekł, że jedynie przypadki użytkowania ubezpieczonego pojazdu, które stanowią użytkowanie go jako środka transportu i, co za tym idzie, są objęte pojęciem „ruchu pojazdów” w rozumieniu art. 3 akapit pierwszy dyrektywy 2009/103, mogą prowadzić do uwzględnienia przez ubezpieczyciela - z tytułu umowy ubezpieczenia od odpowiedzialności cywilnej za szkody powstałe w związku z ruchem tego pojazdu - szkody wyrządzonej przez ów pojazd, nie oznacza w żadnym razie, że istnienie obowiązku zawarcia takiej umowy ubezpieczenia powinno zostać określone w zależności od rzeczywistego użytkowania danego pojazdu jako środka transportu w danym momencie.

IV. W orzecznictwie Sądu Najwyższego pojęcie ruchu mechanicznego środka komunikacji poruszanego za pomocą sił przyrody, o którym stanowi art. 436 k.c., nie jest przyjmowane jednolicie. W przeważającej części tych orzeczeń ujmuje się ruch pojazdu w sposób szeroki. Nawet postój pojazdu na drodze z wyłączonym silnikiem oraz zatrzymanie się poza drogą w celu naprawy są traktowane (ze względu na stwarzane niebezpieczeństwo) jako pozostawanie w ruchu, (por. wyroki Sądu Najwyższego z dnia 4 marca 1958 r., I CR 154/56, OSN 1960, nr 1, poz. 8, z dnia 15 marca 1974 r., I CR 46/74, OSPiKA 1976, nr 9, poz. 172, z dnia 13 lipca 1976 r., IV CR 241/76, nie publ., z dnia 7 kwietnia 2005 r., II CK 572/04, nie publ. i z dnia 20 kwietnia 2018 r., II CSK 404/17, nie publ.).

W uchwale Sądu Najwyższego z dnia 7 marca 1968 r., III PZP 1/68 (OSNC 1968, nr 8-9, poz. 136) przyjęto, że samoistny posiadacz pojazdu mechanicznego ponosi odpowiedzialność za szkodę wyrządzoną przez jego ruch na zasadzie ryzyka przewidzianą w art. 436 § 1 w zw. z art. 435 § 1 k.c. także wówczas, gdy on stoi, ale nastąpi np. wybuch silnika lub - jak w danym wypadku, rozpoznawanym w sprawie - jego „zaskoczenie”. Przeznaczenie pojazdu (ciągnika) napędzanego silnikiem spalinowym w danym momencie do takich czy innych celów, nie może zmieniać jego charakteru, gdyż z istoty swej jest on środkiem komunikacji.

Zgodnie z wyrokiem Sądu Najwyższego z dnia 30 maja 1974 r., I PR 173/74 (nie publ.), z chwilą, gdy pojazd drogowy składający się z samochodu ciężarowego i przyczepy zostaje wprowadzony do ruchu na drogach publicznych, stwarza on

wzmożone niebezpieczeństwo dla osób trzecich. Niebezpieczeństwo to trwa dopóty, dopóki obsługa pojazdu wykonuje zlecone jej zadania przewozowe. Przez czas wykonywania tych zadań pojazd pozostaje w ruchu w rozumieniu art. 436 § 1 k.c. w zw. z art. 435 k.c., zatem czynności manewrowania przedsiębrane w celu połączenia z samochodem ciężarowym odłączonej od niego na czas załadunku przyczepy, stanowiącej część pojazdu drogowego, dotyczą ruchu tego pojazdu także wówczas, gdy przyczepa popychana jest siłą mięśni ludzkich.

W wyroku Sądu Najwyższego z dnia 14 kwietnia 1975 r., II CR 114/75 (OSNC 1976, nr 2, poz. 37) uznano, że samoistny posiadacz mechanicznego środka komunikacji poruszanego za pomocą sił przyrody odpowiada za następstwa wypadku, jakiego doznał pasażer w czasie wsiadania do pojazdu stojącego w gotowości do odjazdu z nieuruchomionym jeszcze silnikiem. Natomiast w wyroku z dnia 13 lipca 1976 r., IV CR 241/76, (nie publ.) Sąd Najwyższy przyjął, że samochód jest w ruchu od chwili włączenia silnika, aż do zakończenia jazdy, przy czym szkoda może być także wyrządzona w czasie dobrowolnego, czy też planowanego postoju. Zakończenie jazdy nie musi wcale nastąpić w miejscu z góry zaplanowanym, jednak z reguły nie nastąpi ono dopóty, dopóki samochód pozostaje na drodze publicznej. Jeżeli więc nastąpi defekt samochodu, czyniący go niezdatnym do dalszej podróży, to ruch samochodu ustanie dopiero po odholowaniu go do bazy remontowej. Samochód pozostawiony na szosie stwarza bowiem niebezpieczeństwo dla innych użytkowników i dlatego musi być uważany za będący w ruchu tak w świetle art. 436 § 1 k.c., jak i przepisów o obowiązkowych ubezpieczeniach komunikacyjnych.

W wyroku z dnia 13 czerwca 2002 r., V CKN 1051/00 (nie publ.) uznano, że nie ma podstaw do wyłączenia z zakresu stosowania art. 436 § 1 k.c. szkód wyrządzonych przez pojazd mechaniczny z powołaniem się na kryterium celu, w jakim pojazd był wykorzystywany w momencie powstania szkody. W związku z tym właściwe jest przyjęcie, że ciągnik rolniczy pozostaje ze swojej istoty środkiem transportu (w znaczeniu potocznym: przewóz ludzi i ładunków, różnymi środkami lokomocji), a w rozumieniu art. 436 § 1 k.c. środkiem komunikacji (w powszechnym rozumieniu utrzymywanie łączności między różnymi miejscami przy pomocy środków lokomocji, ale też przewożenie ludzi i ładunków) niezależnie

od jego przeznaczenia w danym momencie. Nadto Sąd Najwyższy w przywołanym orzeczeniu mocno wyeksponował argument teleologiczny. Zaznaczył, że wprowadzenie odpowiedzialności na zasadzie ryzyka wynika z występowania wzmożonego niebezpieczeństwa dla otoczenia. U podstaw art. 436 k.c. leży więc założenie ustawodawcy, że określone pojazdy mechaniczne sprowadzają dla otoczenia niebezpieczeństwo większe od normalnie istniejącego.

W wyroku Sądu Najwyższego z dnia 11 kwietnia 2003 r., III CKN 1522/00 (OSG 2004, nr 3, str. 34) przyjęto, że za szkodę powstałą w czasie garażowania pojazdu mechanicznego ubezpieczyciel odpowiada także w granicach odpowiedzialności posiadacza tego pojazdu na zasadzie ryzyka. Samo pojęcie „ruch pojazdu”, zarówno w literaturze jak i orzecznictwie, nie było i nie jest interpretowane jednolicie. Zgodność panuje jedynie co do tego, że „ruch pojazdu” nie może być pojmowany w znaczeniu czysto mechanicznym. Zasadniczym kryterium oceny jest tu niebezpieczeństwo jakie niesie pojazd w związku z tym, że jest wprowadzony w ruch za pomocą sił przyrody, nie zaś tylko ruch pojazdu w sensie dosłownym. Stąd też spowodowane ruchem pojazdu są także szkody powstałe w czasie krótkiego postoju pojazdu bądź w czasie wsiadania i wysiadania z niego, bądź wreszcie w czasie załadunku i wyładunku. Z istoty rzeczy katalog tych sytuacji uznawanych za objęte pojęciem ruchu pojazdu nie może być traktowany jako wyczerpujący. Powszechność dostępu do środków komunikacyjnych wprowadzanych w ruch za pomocą sił przyrody, zdominowanie przemieszczania osób i rzeczy przy użyciu tych środków, sposób ich zabezpieczenia i przechowywania - nie wyłączając garażowania - mogą stanowić samoistne przyczyny szkód zarówno na osobie jak i na mieniu. Również w wyroku Sądu Najwyższego z dnia 10 marca 2004 r., IV CSK 116/03 (nie publ.) podkreślono, że założeniem regulacji przewidzianej w art. 436 k.c. jest stwarzanie przez ruch pojazdu szczególnego zagrożenia dla otoczenia.

Wyrok Sądu Najwyższego z dnia 21 maja 2009 r., V CSK 444/08 (nie publ.) dotyczył szkody wyrządzonej w związku z pracą śmieciarki (zabudowanej w samochodzie). Sąd Najwyższy stwierdził w nim, że wyrażenie „ruch” jest wieloznaczne nie tylko dlatego, że występuje on na różnych płaszczyznach poznania i rzeczywistości (filozoficznej, fizycznej, biologicznej czy prawnej), ale również z tej przyczyny, że w każdej z nich może mieć różną postać.

W szczególności można mówić o ruchu w aspekcie rzeczowym (w wypadku analizy zachodzącej pomiędzy rzeczami) i w aspekcie prawnym, to jest nadawać temu zjawisku znaczenie z punktu widzenia funkcjonujących w systemie norm prawnych. Wieloznaczność pojęcia „ruch” dodatkowo utrudnia określenie sensu wyrażen ustawowych użytych przez ustawodawcę, dotyczących odpowiedzialności ubezpieczyciela. Pojęcie ruchu środka komunikacji można ujmować w dwu aspektach. Pojazd jest w ruchu jedynie wtedy, gdy pracuje silnik lub mechaniczny środek komunikacji przemieszcza się w przestrzeni własnym napędem albo nawet siłą bezwładności; źródło niebezpieczeństwa tkwi wtedy w samym pojeździe. Natomiast w ujęciu szerszym pojazd jest w ruchu od chwili uruchomienia silnika, aż do ukończenia jazdy w następstwie osiągnięcia miejsca przeznaczenia lub wskutek planowanej przerwy w podróży. Gdy podstawę odpowiedzialności stanowi art. 435 w zw. z art. 436 k.c., istnieją względy jurydyczne nakazujące uznać za trafną tę drugą, szerszą definicję ruchu pojazdu. Stanowisko to determinowało wniosek Sądu Najwyższego, że sądy obu instancji, które orzekały w sprawie, błędnie przyjęły, że szkoda powstała wyłącznie w wyniku działania specjalistycznego urządzenia zamontowanego w pojeździe. Tymczasem wystąpił związek przyczynowy wieloczynnikowy, w którym między poszczególnymi ogniwami zachodziła zależność przyczynowa adekwatna; gdyby nie włączony silnik pojazdu, którego moc w tym czasie służyła do załadunku odpadów na trasie pojazdu, to do wypadku by nie doszło. Podnośnik służący do załadunku stanowił część samochodu działającą tylko przy włączonym silniku, a cel jazdy nie został osiągnięty, gdyż pojazd zatrzymał się na kolejnym punkcie składowania odpadów po to, aby je załadować. Sąd Najwyższy jako „ruch pojazdu” w rozumieniu art. 436 k.c. traktował więc także sytuacje, w których pojazd mechaniczny pozostawał w jednym miejscu, a poruszała się wyłącznie część robocza zamontowana na pojeździe. W tym zakresie odwołał się do stanowiska wyrażonego w orzeczeniu Sądu Najwyższego z dnia 21 czerwca 1960 r., I CR 592/59 (OSN 1962, nr III, poz. 84). Dla przypisania odpowiedzialności na zasadzie ryzyka przesądzające znaczenie miała więc okoliczność, że w chwili wyrządzenia szkody włączony był sam silnik pojazdu.

W wyroku Sądu Najwyższego z dnia 19 grudnia 2013 r., II CSK 157/13 (nie publ.) uznano, że odpowiedzialność na podstawie art. 436 k.c. jest następstwem stwierdzenia, że źródło niebezpieczeństwa tkwi w samym pojeździe w związku z tym, że jest on wprawiany w ruch za pomocą sił przyrody, a nie w zamontowanych w nim innych urządzeniach (pompie betonu). Zagrożenie stwarza tu ruch pojazdu silnikowego, a nie urządzenie złączone z tym pojazdem. W konsekwencji, jeżeli silnik pojazdu był włączony „to szkoda wynikła z działania silnika w stojącym samochodzie, a więc z ruchu pojazdu”. Ruch silnika zawsze przesądza, że samochód znajduje się w ruchu bez względu na to czy samochód jedzie czy stoi. Praca silnika jest jednoznaczna z ruchem samochodu. Ukształtowanie w takiej sytuacji odpowiedzialność na podstawie art. 436 k.c. jest następstwem stwierdzenia, że źródło niebezpieczeństwa tkwi w samym pojeździe, (w związku z tym, że jest on wprawiany w ruch za pomocą sił przyrody), a nie w zamontowanych z nim razem innych urządzeniach.

W wyroku z dnia 26 lutego 2015 r., III CSK 187/14 (OSNC-ZD 2016, nr 3, poz. 41) Sąd Najwyższy - odnosząc się do pojęcia „ruchu pojazdu” na gruncie odpowiedzialności odszkodowawczej z art. 436 k.c. w stanie faktycznym, w którym doszło do szkody w warsztacie wskutek uruchomienia silnika samochodu, który miał „wrzucony bieg” – opowiedział się również za szeroką interpretacją tego pojęcia, o czym przesądza samo włączenie silnika i przemieszczenie się wskutek tego pojazdu. Oddanie samochodu - celem naprawy lub przeglądu - do warsztatu związane jest z korzystaniem z niego w zwykły sposób.

Szerokie ujęcie ruchu zostało zaakceptowane w postanowieniu Sądu Najwyższego z dnia 30 stycznia 2018 r., III CZP 94/17 (nie publ.), w którym uznano, że dla przyjęcia odpowiedzialności posiadacza pojazdu mechanicznego za szkodę konieczne jest wykazanie, że przyczyna niebezpieczeństwa, a następnie zdarzenia tkwiła w pojeździe. Gdy szkodę wyrządziło urządzenie zamontowane w pojeździe, który był w ruchu, odpowiedzialność ponosi posiadacz pojazdu, ponieważ praca silnika jest jednoznaczna z ruchem pojazdu.

W wyroku z dnia 20 kwietnia 2018 r., II CSK 404/17 (nie publ.) Sąd Najwyższy argumentował, że odpowiedzialność cywilna posiadacza pojazdu

przewidziana w art. 436 § 1 k.c., a konsekwencji także odpowiedzialność ubezpieczyciela – ukształtowana na zasadzie ryzyka – obejmuje również zdarzenie zaistniałe podczas postoju. Za przyjętym stanowiskiem przemawia nie tylko to, że zasada ryzyka jest podstawową zasadą odpowiedzialności posiadacza mechanicznego pojazdu mechanicznego za szkody spowodowane jego ruchem, ale także to, iż przemawia za tym wykładnia funkcjonalna. Celem obowiązkowych ubezpieczeń komunikacyjnych było zwiększenie ochrony poszkodowanych i ułatwienie dochodzenia roszczeń poprzez wprowadzenie wypłacalnego ubezpieczyciela, jako osoby równolegle zobowiązanej do wyrównania szkody. Wykazanie odpowiedzialności opartej na zasadzie ryzyka jest łatwiejsze i korzystniejsze dla poszkodowanych, stąd obciążenie ich obowiązkiem wykazania winy byłoby sprzeczne z ratio legis. Pośrednio za tym poglądem przemawia także wykładnia historyczna. Kolejne rozwiązania poszerzały, a nie ograniczały zakres ochrony poszkodowanych i odpowiedzialności zakładów ubezpieczeń za szkody wyrządzone przez posiadaczy pewnych kategorii pojazdów mechanicznych. W ramach obowiązkowego ubezpieczenia komunikacyjnego rozciągnięto zakres odpowiedzialności zakładu ubezpieczeń na szkody wyrządzone umyślnie lub powstałe w wyniku rażącego niedbalstwa ubezpieczonego, bądź osoby, za którą ponosi odpowiedzialność (art. 9 ust. 2), ponadto enumeratywnie wyłączono ją w odniesieniu do pewnych kategorii szkód (art. 38).

Do szerokiej wykładni pojęcia „ruchu pojazdu mechanicznego” przychylił się Sąd Najwyższy w wyroku z dnia 4 września 2020 r., II CSK 749/18 (OSP 2021, nr 9, poz. 69), który dotyczył odpowiedzialności za szkody spowodowane awarią ramienia podnośnika zamontowanego na pojeździe mechanicznym, który utracił stateczność i wraz z koszem gwałtownie opadł, co spowodowało, że przypięte do kosza osoby upadły na betonową drogę, doznając wielu obrażeń. Odpowiedzialność posiadacza pojazdu mechanicznego, określona w art. 435 § 1 w związku z art. 436 § 1 k.c., obejmuje szkody związane z jego ruchem. Pojęcie ruchu pojazdu mechanicznego – za którą ponosi odpowiedzialność posiadacz pojazdu mechanicznego określoną w powołanych wyżej przepisach - obejmuje zarówno poruszanie się pojazdu przy włączonym silniku, zgodnie z zaplanowanym przejazdem, czy przy przypadkowym wybuchu lub zaskoczeniu silnika albo

bezwładnym staczaniu się. Sąd Najwyższy przypomniał, że za ruch uznawane jest podejmowanie czynności przewozowych, polegających na połączeniu samochodu z przyczepą i krótki postój pojazdu z włączonym silnikiem, także w czasie wsiadania lub wysiadania pasażera oraz podczas załadunku lub wyładunku. Postój pojazdu na drodze z wyłączonym silnikiem oraz zatrzymanie się poza drogą w celu naprawy są traktowane jako pozostawanie w ruchu, ponieważ stwarza to niebezpieczeństwo. 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, bo oddanie samochodu do naprawy lub przeglądu jest korzystaniem z niego w zwykły sposób. W konsekwencji Sąd Najwyższy przyjął, że o ruchu pojazdu mechanicznego przesądza włączenie silnika również wtedy, gdy w chwili wypadku pojazd nie spełniał funkcji komunikacyjnej, ale wykonywał pracę z wykorzystaniem zamontowanego na nim narzędzia specjalistycznego. W uzasadnieniu tego orzeczenia Sąd Najwyższy odniósł się też do zarzutu naruszenia art. 34 ust. 1 i art. 35 u.u.o. w zw. z art. 435 § 1 k.c. w zw. z art. 436 § 1 k.c. przez ich błędną wykładnię wynikającą z wadliwego rozumienia przesłanki odpowiedzialności cywilnej „wyrządzenia szkody w związku z ruchem pojazdu mechanicznego” oraz pojęcia „ruchu pojazdu” w sposób odbiegający od unijnego wzorca interpretacyjnego pojęcia „ruchu pojazdów” przyjętego przez orzecznictwo Trybunału Sprawiedliwości Unii Europejskiej przy wykładni art. 3 ust. 1 pierwszej 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 ubezpieczenia od takiej odpowiedzialności, a obecnie art. 3 akapit pierwszy 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. Wskazał, że w niektórych orzeczeniach TSUE (wyrok z dnia 20 czerwca 2019 r., C-100/18 oraz wyrok z dnia 28 listopada 2017 r., C-514/16) jest eksponowane funkcjonalne rozumienie ruchu pojazdów. Jednak według orzecznictwa Sądu Najwyższego o ruchu pojazdu mechanicznego

w rozumieniu art. 435 § 1 k.c. w związku 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. W motywach preambuły dyrektyw 72/166/EWG i 2009/103/WE wyraźnie i wielokrotnie podkreśla się, że ich celem jest zapewnienie poszkodowanym ochrony ubezpieczeniowej. W sprzeczności z tym celem pozostają jednak niektóre wyroki TSUE, które pozbawiają takiej ochrony osoby poszkodowane tylko z tego względu, że w chwili wypadku pojazd, mimo włączonego silnika, wykonywał inną funkcję niż komunikacyjna. W tej sytuacji dokonana przez TSUE wykładnia dyrektywy nie może być skutecznie powoływana przeciwko objęciu ochroną ubezpieczeniową osób poszkodowanych, jeżeli taką ochronę zapewnia im dotychczasowe orzecznictwo sądów polskich.

Odmienne stanowisko co do sposobu wykładni pojęcia ruchu zostało przyjęte w wyroku Sądu Najwyższego z dnia 18 września 2019 r., IV CSK 292/18 (OSNC-ZD 2021, nr 2, poz. 12) dotyczącego zdarzenia, podczas którego powód doznał poważnych obrażeń ciała na placu budowy. Po wyłączeniu pracy silnika opadł samoczynnie, siłą grawitacji, w wyniku spadku ciśnienia w układzie hydraulicznym, tylny wysięgnik koparko-ładowarki, przygniatając powoda. Koparko-ładowarka była pojazdem mechanicznym w rozumieniu art. 2 ust. 1 pkt 10-b u.u.o., czyli według definicji sformułowanej na podstawie kryteriów formalnych i różniącej się od pojęcia „mechanicznego środka komunikacji, poruszanego za pomocą sił przyrody” w ujęciu art. 436 k.c. W rezultacie była ona objęta obowiązkiem ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej stosownie do art. 4 ust. 1 u.u.o. Odpowiedzialność ubezpieczyciela (Ubezpieczeniowego Funduszu Gwarancyjnego), wtórna w stosunku do odpowiedzialności posiadacza pojazdu, powstaje zarówno wtedy, gdy jest oparta na zasadzie ryzyka, jak i wtedy, gdy opiera się na zasadzie winy. Zdaniem Sądu Najwyższego, określenie zakresu odpowiedzialności zakładów ubezpieczeń i funduszy gwarancyjnych za szkody związane z ruchem pojazdów mechanicznych wymaga uwzględnienia, wprowadzonych w tej dziedzinie w celu harmonizacji porządków prawnych państw członkowskich Unii Europejskiej, uregulowań w prawie unijnym oraz przyjmowania prounijnej wykładni prawa krajowego, w tym dyrektywy Parlamentu Europejskiego i

Rady 2009/103WE, która weszła w życie w dniu 8 października 2009 r. i zastąpiła wcześniejsze regulacje w tej dziedzinie. Zgodnie natomiast z utrwalonym stanowiskiem Trybunału Sprawiedliwości Unii Europejskiej, zarówno względy jednolitego stosowania prawa Unii, jak i zasady równości wskazują na to, że treści przepisu prawa Unii, który nie zawiera wyraźnego odesłania do prawa państw członkowskich dla określenia jego znaczenia i zakresu, należy nadać w całej Unii autonomiczną i jednolitą wykładnię, którą ustala się uwzględniając kontekst przepisu i cel uregulowania (por. wyrok TSUE z dnia 16 czerwca 2011 r., *Omejc*, C-536/09). Istotne w sprawie przepisy art. 1 i art. 3 dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2009/103/WE utrzymały pierwotne (poczynając od pierwszej dyrektywy) brzmienie, ich wykładnia dokonana w orzeczeniach Trybunału Sprawiedliwości zachowała więc znaczenie bez względu na to, przepisom której dyrektywy dana sprawa podlegała (podlega). Ze względu na zbieżność regulacji, wnioski Trybunału formułowane na tle pierwszej dyrektywy, mają pełne zastosowanie do dyrektywy obecnie obowiązującej. Według art. 1 pkt 1 aktualnej dyrektywy „pojazd” oznacza każdy pojazd silnikowy przeznaczony do podróżowania lądem oraz napędzany siłą mechaniczną, który nie porusza się po szynach, oraz każdą przyczepę zespoloną lub nie”, a stosownie do art. 3 „z zastrzeżeniem art. 5 każde państwo członkowskie podejmuje wszelkie stosowne środki w celu zapewnienia objęcia ubezpieczeniem odpowiedzialności cywilnej odnoszącej się do ruchu pojazdów normalnie przebywających na jego terytorium”. Ani art. 1, ani art. 3, ani żaden inny przepis tej lub innych dyrektyw dotyczących obowiązkowego ubezpieczenia nie odsyłają do prawa państw członkowskich w odniesieniu do używanych w nich pojęć, co oznacza, że pojęcie „ruchu pojazdu” stanowi autonomiczne pojęcie prawa Unii, podlegające jednolitej wykładni państw członkowskich (por. wyroki TSUE z dnia 4 września 2014 r., *Vnuk*, C 162/13, i z dnia 28 listopada 2017 r., *Rodrigues de Andrade*, C-514/16). Dokonana przez Trybunał Sprawiedliwości autonomiczna wykładnia tego pojęcia odnosi się konkretnie do przepisów dotyczących ubezpieczeń od odpowiedzialności cywilnej za szkody wyrządzone ruchem pojazdów. Sąd Najwyższy wskazał na konieczność wykładni pojęcia szkody „wyrządzonej w związku z ruchem pojazdu”, którego rozumienie powinno uwzględniać wykładnię pojęcia „ruchu pojazdów” w art. 3 ust. 1

dyrektywy 72/166/EWG (obecnie art. 3 ust. 1 dyrektywy 2009/103/WE), dokonaną przez TSUE w wyroku z dnia 28 listopada 2017 r., C-514/16, nawiązującym też do wyroku z dnia 4 września 2014 r., C-162/13. Istota wątpliwości rozstrzygniętych w wyroku z dnia 28 listopada 2017 r., C-162/13 dotyczyła pojazdów, które, oprócz normalnej funkcji środka transportu, mogą być w określonych okolicznościach używane jako narzędzie pracy. Trybunał stwierdził, że w takiej sytuacji należy ustalić, czy w chwili wypadku, w którym taki pojazd uczestniczył, był on używany głównie jako środek transportu, w którym to przypadku takie użycie może być objęte zakresem pojęcia „ruchu pojazdów” w rozumieniu art. 3 ust. 1 dyrektywy, czy też jako narzędzie pracy, kiedy to dane użycie nie może być objęte zakresem tego pojęcia. Z orzeczenia TSUE wynika, że - przy zachowaniu szerokiej definicji „pojazdu w ruchu” - odpowiedzialność posiadacza pojazdu (ubezpieczyciela) zależy od funkcji, jakiej służył pojazd w chwili wypadku, i nie powstaje, gdy w takiej chwili pojazd nie był wykorzystywany jako środek transportu, ale jako narzędzie pracy. Ten czynnik, a więc funkcja, jaką pełnił pojazd w momencie zdarzenia, nie był dotychczas w orzecznictwie krajowym uznawany za istotną przesłankę odpowiedzialności. Wykładnia pojęcia „pojazdu w ruchu” dokonana przez TSUE w wyroku z dnia 28 listopada 2017 r., C-514/16 wskazuje na konieczność rozróżnienia sytuacji, w której w chwili wypadku pojazd był wykorzystywany jako środek transportu od sytuacji, w której w chwili wypadku pojazd był wykorzystywany jako narzędzie pracy. Wymaga to badania *in casu*, czy do wypadku doszło w ramach używania pojazdu jako środka transportu, a zatem oceniając odpowiedzialność cywilną za szkody powstałe w związku z ruchem pojazdu należy każdorazowo ustalać, czy istnieje powiązanie szkody z funkcją komunikacyjną pojazdu. Nie bez znaczenia jest określenie normalnej funkcji pojazdu, a więc, czy chodzi o pojazd, którego zasadniczą funkcją jest komunikacja (służy głównie do transportu), czy o pojazd specjalistyczny, który służy do wykonywania określonych prac, z tym jednak zastrzeżeniem, że ostatecznie decydujące jest konkretne przeznaczenie pojazdu w chwili zdarzenia. Fakt, iż w okolicznościach rozpoznawanej sprawy ruch wykonał (bezwładnie opadając) wysięgnik będący trwałym elementem koparko-ładowarki nie przesądza o tym, by nastąpiło to

w chwili, gdy koparka pełniła funkcję transportową, a nie służyła, jako pojazd specjalistyczny, do wykonywania określonych prac.

Na powołane wcześniej orzecznictwo Trybunału Sprawiedliwości Unii Europejskiej, które należy uwzględnić przy określaniu zakresu odpowiedzialności cywilnej za szkody spowodowane ruchem pojazdu mechanicznego na podstawie art. 436 k.c., wskazał również Sąd Najwyższy w wyroku z dnia 25 czerwca 2020 r., II CSK 715/18 (nie publ.). Przyjął że pojęcie ruchu mechanicznego środka komunikacji jest wykładane w orzecznictwie szeroko. 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. W celu ustalenia zakresu odpowiedzialności ubezpieczyciela przewidzianej w art. 34 ust. 2 u.u.o. 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. Jakkolwiek ustawodawca w ustawie o ubezpieczeniach obowiązkowych 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 (art. 2 pkt 29 i 30). Zdaniem Sądu Najwyższego, zakres pojęcia ruchu pojazdu mechanicznego przyjmowany 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. W sprawie zasadnicze znaczenie miała jednak okoliczność, że szkoda została wyrządzona przez działanie urządzenia, niebędącego pojazdem mechanicznym i niepozostającego 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. Po odłączeniu, od unieruchomionego pojazdu mechanicznego, części składowej w celu poddania jej diagnostyce i ewentualnie naprawie 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 można 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 z ruchem pojazdów mechanicznych, wchodzących w skład przedsiębiorstwa, od odpowiedzialności za szkody związane z ruchem przedsiębiorstwa, ale nie spowodowane przez ruch pojazdów mechanicznych. 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.

Dla pełnego zarysowania podejścia orzeczniczego Sądu Najwyższego w kwestii postrzegania pojęcia „ruch pojazdu” należy wskazać także na wyrok z dnia 10 października 2019 r., I PK 137/18 (OSNCP 2020, nr 9, poz. 90). Sąd Najwyższy zaznaczył w nim, że urządzenia wykorzystywane wyłącznie do prac budowlanych nie podlegają obowiązkowemu ubezpieczeniu komunikacyjnemu. W orzeczeniu tym w swej istocie wprowadza się dodatkowe kryterium rozróżnienia między pojazdami objętymi i nieobjętymi obowiązkowym ubezpieczeniem OC, jakim jest ogólny sposób wykorzystywania z pojazdu przez posiadacza (jeżeli urządzenie jest wykorzystywane na placu budowy, bez udziału w ruchu na drogach publicznych, to nie istnieje konieczność ubezpieczenia pojazdu obowiązkowym ubezpieczeniem komunikacyjnym).

Polaryzacja poglądów dotyczących rozumienia pojęcia „ruch pojazdu” warunkującego odpowiedzialność na podstawie art. 436 k.c. występuje także w wypowiedziach przedstawicieli doktryny. Prezentowane są bowiem poglądy, w których „ruch pojazdu” postrzega się wyłącznie w sposób fizyczny. Niekiedy zaś pojęcie „ruch pojazdu” jest interpretowane szeroko poprzez eksponowanie elementów funkcjonalnych – pojazd mechaniczny pozostaje w ruchu od momentu włączenia silnika czy też innego urządzenia napędowego, aż do zakończenia jazdy. Pozwala to na kwalifikowanie jako „ruch pojazdu” także tych sytuacji, w których doszło do zatrzymania pojazdu (a nawet wyłączenia silnika), jeżeli ten stan jest powiązany funkcjonalnie z normalnym korzystaniem z pojazdu.

V. Ustanowiona w art. 436 § 1 k.c. w zw. z art. 435 k.c. odpowiedzialność samoistnego posiadacza mechanicznego środka komunikacji poruszanego za pomocą sił przyrody na zasadzie ryzyka za szkody wyrządzone ruchem tego środka komunikacji stanowi powielenie rozwiązania przyjętego wcześniej w art. 153 k.z. w odniesieniu do właściciela pojazdu, co oznacza, że nie zdezaktualizowało się orzecznictwo Sądu Najwyższego dotyczące wykładni tego ostatniego przepisu. Przystępując do wykładni art. 436 k.c. w zw. z art. 34 u.u.o. należy zwrócić uwagę na to, że pojęcia zawarte w tych przepisach nie są identyczne. Dotyczy to w szczególności pojęć „mechanicznego środka komunikacji poruszanego za pomocą sił przyrody” (art. 436 § 1 k.c.) i „pojazdu mechanicznego” (art. 34 ust. 1 u.u.o.). O ile kodeks cywilny nie zawiera definicji mechanicznego środka komunikacji poruszanego za pomocą sił przyrody, o tyle 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. – wtórna wobec odpowiedzialności cywilnej ponoszonej przez samoistnego posiadacza mechanicznego środka komunikacji poruszanego za pomocą sił przyrody za szkody spowodowane jego ruchem (art. 436 k.c.) – będzie więc dotyczyła tylko takiego mechanicznego środka komunikacji poruszanego za pomocą sił przyrody, który spełnia zarazem kryteria formalne 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. Poza tym w art. 436 § 1

k.c. ustawodawca nie posłużył się pojęciem „ruchu pojazdu”, tak jak to uczynił w wyżej powołanym przepisie u.u.o., nie definiując jednak tego pojęcia. Jedynie w art. 34 ust. 2 u.u.o. wskazał konkretne sytuacje, których następstwa uznaje się również za szkodę powstałą w związku z ruchem pojazdu mechanicznego. Pomimo że art. 436 k.c. nie posługuje się wprost pojęciem „ruchu” mechanicznego środka komunikacji poruszanego za pomocą sił przyrody, to niewątpliwie reguluje on zasadę odpowiedzialności za szkody spowodowane ruchem takiego środka komunikacji, bowiem nawiązuje on do zasady odpowiedzialności uregulowanej w „artykule poprzedzającym” (art. 435 k.c.), dotyczącej odpowiedzialności za szkodę wyrządzoną przez ruch przedsiębiorstwa lub zakładu wprawianego w ten ruch za pomocą sił przyrody. Również sam art. 436 § 1 k.c. stanowi, że dotyczy odpowiedzialności samoistnego posiadacza mechanicznego środka komunikacji „poruszanego” – a więc będącego w ruchu – za pomocą sił przyrody.

Dokonując interpretacji art. 436 k.c. oraz art. 34 u.u.o. należy przyjąć, że art. 436 k.c. reguluje zasady odpowiedzialności za szkody spowodowane ruchem mechanicznego środka komunikacji poruszanego za pomocą sił przyrody, a przepisy zawarte w ustawie o ubezpieczeniach obowiązkowych, jak również przepisy 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 ustawy o ubezpieczeniach obowiązkowych oraz dyrektyw ubezpieczeniowych regulujących tę materię nie odnoszą się bowiem do zasad ponoszenia, według właściwych przepisów prawa krajowego (zawartych w kodeksie cywilnym), przez samoistnych posiadaczy pojazdów odpowiedzialności cywilnej za szkody spowodowane ruchem tych pojazdów.

Z przedstawionego wcześniej orzecznictwa Sądu Najwyższego wynika, że dotychczas nie wypracowano jednolitego podejścia w kwestii wykładni zwrotu „ruchu mechanicznego środka komunikacji poruszanego za pomocą sił przyrody” (czy też wężej pojazdu mechanicznego według definicji zawartej w ustawie

o ubezpieczeniach obowiązkowych), jaką należy przyjąć w odniesieniu do art. 436 § 1 k.c. Ogólnie rzecz ujmując, w piśmiennictwie wskazuje się na kierunek wykładni „fizyczny”, w którym za ruch środka komunikacji uznaje się sytuację, w której porusza się on w sensie przestrzennym, także wówczas, gdy silnik nie pracuje. W myśl drugiego stanowiska, określanego jako „funkcjonalne” środek komunikacji pozostaje w ruchu od momentu włączenia silnika czy innego urządzenia, aż do zakończenia jazdy. Ewentualne przerwy w ruchu pojazdu, także z wyłączonym silnikiem, uznaje się za ruch środka komunikacji (pojazdu) w rozumieniu art. 436 § 1 k.c. (tak w wyrokach Sądu Najwyższego z dnia 11 kwietnia 2003 r., III CKN 1522/00, nie publ. i z dnia 26 lutego 2015 r., III CSK 187/14, OSN-ZD 2016, nr 3, poz. 41). Należy dostrzec tendencję do rozszerzania zakresu stosowania tego przepisu i przyjmowania pojęcia „ruchu” środka komunikacji (pojazdu) w znaczeniu funkcjonalnym (por. szeroki wywód w uzasadnieniu postanowienia Sądu Najwyższego z dnia 30 stycznia 2018 r., III CZP 94/17). Podkreśla się bowiem, że w art. 436 § 1 k.c. chodzi o zespół czynności związanych z poruszaniem się pojazdu, nie zaś o ograniczenie postrzegania znaczeniowego pojęcia „ruch” do eksponowania jego fizycznego znaczenia (przemieszczania się pojazdu). W orzeczeniach Sądu Najwyższego wydanych w okresie kilkudziesięciu lat samo uruchomienie silnika uznaje się za przesłankę wystarczającą dla stwierdzenia, iż pojazd znajduje się w ruchu, także wtedy, gdy w chwili wypadku pojazd nie spełniał funkcji komunikacyjnej i nie przemieszczał się, ale wykonywał pracę z wykorzystaniem zamontowanego w nim urządzenia specjalistycznego. Podkreśla się, że przewidziany w art. 436 § 1 w zw. z art. 435 k.c. reżim odpowiedzialności oparty na zasadzie ryzyka wynika stąd, że źródło niebezpieczeństwa tkwi w samym pojeździe (w związku z tym, że jest on wprawiany w ruch za pomocą sił przyrody), a nie w zamontowanych w nim innych urządzeniach. Niekiedy w orzecznictwie Sądu Najwyższego przyjmuje się nawet, że zakresem art. 436 § 1 k.c. objęte są szkody, które zostały wyrządzone przez pojazdy pozbawione silnika. W wyroku z dnia 30 maja 1974 r., I PR 173/74 (nie publ.) stwierdzono bowiem, że z chwilą, gdy pojazd drogowy składający się z samochodu ciężarowego i przyczepy zostaje wprowadzony w ruch na drogach publicznych, to stwarza on wzmożone niebezpieczeństwo dla osób trzecich. Niebezpieczeństwo to trwa dopóty, dopóki

obsługa pojazdu wykonuje zlecone jej zadania przewozowe. Przez cały czas wykonywania tych zadań pojazd pozostaje w ruchu w rozumieniu art. 436 § 1 w zw. z art. 435 k.c. W konsekwencji czynności manewrowania przedsięwzięte w celu połączenia z samochodem ciężarowym odłączonej od niego na czas załadunku przyczepy stanowiącej część pojazdu drogowego, dotyczą ruchu tego pojazdu także wówczas, gdy przyczepa popychana jest siłą mięśni ludzkich.

Sąd Najwyższy, w składzie rozpoznającym zagadnienie prawne przy wykładni art. 436 § 1 k.c., przychyliła się do przeważającego w orzecznictwie szerokiego ujęcia „ruchu” mechanicznego środka komunikacji poruszanego za pomocą sił przyrody - a więc także pojazdu mechanicznego spełniającego kryteria formalne określone w przepisach ustawy o ubezpieczeniach obowiązkowych - obejmującego nim także sytuację, w której w ruchu pozostaje urządzenie zamontowane w pojeździe, gdy sam pojazd w chwili wyrządzenia szkody nie spełnia funkcji komunikacyjnej (transportowej). Za taką interpretacją tego przepisu nie przemawia jednoznacznie wykładnia językowa ani systemowa. Skoro jednak wyniki wykładni językowej i systemowej art. 436 § 1 k.c. nie pozwalają na jednoznacznie ustalenie, czy przewidziana w tym przepisie odpowiedzialność samoistnego posiadacza mechanicznego środka komunikacji (pojazdu mechanicznego) zachodzi niezależnie od sposobu wykorzystania tego pojazdu w chwili wyrządzenia szkody, w szczególności niezależnie od wykorzystywania go w tej chwili w celu komunikacyjnym (transportowym), to zasadnicze znaczenie powinno nadać się wynikom 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, który pozwalałby na zrównoważenie korzyści uzyskiwanych przez ich posiadaczy z zagrożeniem dla interesu osób, które mogą odnieść szkodę w zdarzeniach z udziałem takich pojazdów. Przepis ten skupia się przede wszystkim na szkodach wyrządzonych przez pojazd przemieszczający się w miejscach publicznych (drogi, parkingi), gdzie może on wyrządzić szkodę niegranicznemu kręgowi osób, co uzasadnia zaostrenie reżimu odpowiedzialności samoistnego posiadacza środka komunikacji poruszanego za pomocą sił przyrody wobec poszkodowanych jego

ruchem. Dążenie do zapewnienia odpowiedniej ochrony osób pokrzywdzonych skutkuje tym, że w orzecznictwie wyraźnie eksponowana jest tendencja do postrzegania „ruchu” mechanicznego środka komunikacji poruszanego za pomocą sił przyrody (pojazdu mechanicznego) w aspekcie funkcjonalnym. Na kanwie tak postrzeganego zakresu stosowania art. 436 § 1 k.c. 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. Za utrwalone należy bowiem uznać stanowisko Sądu Najwyższego, że o wyrządzeniu szkody przez ruch pojazdu, a nie zamontowanego w nim urządzenia specjalistycznego przesądza sam ruch silnika pojazdu. Taka wykładnia 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 się. Za taką 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.

Poza tym właściwe jest stosowanie takiej wykładni art. 436 § 1 k.c., która zmierza do tożsamego traktowania podobnych typów szkód. Z tego względu nie jest właściwa sytuacja, w której reżim naprawienia szkody (a tym samym sytuacja prawna i ekonomiczna poszkodowanego) byłaby zależna od sposobu korzystania z mechanicznego środka komunikacji poruszanego za pomocą sił przyrody w chwili, w której doszło do zdarzenia wyrządzającego szkodę (szkoda wynikła przy przemieszczaniu się pojazdu wielofunkcyjnego po drodze publicznej objęta byłaby hipotezą art. 436 § 1 k.c.; natomiast spod tej hipotezy wyłączone byłyby szkody wyrządzone przez pojazd wielofunkcyjny znajdujący się na drodze publicznej, jeżeli w chwili powstania szkody pojazd ten nie poruszałby się). W takich sytuacjach dochodziłoby do swoistego „rozszczenia” reżimów odpowiedzialności zależnie od „fazy” pracy, w której znajdował się środek komunikacji w chwili powstania szkody. W efekcie mogłyby występować sytuacje (trudne do akceptacji z perspektywy założenia o racjonalności ustawodawcy), 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.). W każdym jednak wypadku ten reżim odpowiedzialności może wchodzić w rachubę tylko w odniesieniu do pojazdu, który spełnia także (choćby potencjalnie) funkcję komunikacyjną. Nie bez znaczenia jest także argument podnoszony w piśmiennictwie w odniesieniu do orzeczeń TSUE, ale aktualny także przy wykładni art. 436 § 1 k.c., że w niektórych sytuacjach jest bardzo trudno jednoznacznie określić, czy mechaniczny środek komunikacji, będący jednocześnie pojazdem specjalistycznym służącym do wykonywania określonych prac (zwykły samochód wykorzystywany jako taksówka, furgon wykorzystywany do sprzedaży pożywienia, tzw. food trucki, ciągnik rolniczy itp.) był w danym przypadku wykorzystywany jako narzędzie pracy, czy jako środek komunikacji.

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 poruszanego za pomocą sił przyrody (spełniającego jednocześnie kryteria pojazdu mechanicznego określone w tych dyrektywach). Celem żadnej z dyrektyw ubezpieczeniowych nie było ujednoczenie zasad ponoszenia odpowiedzialności cywilnej przez posiadaczy pojazdów mechanicznych przyjmowanych w państwach Członkowskich Unii Europejskiej.

W ocenie Sądu Najwyższego w wyżej wskazanych 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.

Przepisy ustawy o ubezpieczeniach obowiązkowych implementowały do porządku krajowego obowiązujące wówczas dyrektywy ubezpieczeniowe. W art. 34 u.u.o. ustawodawca posłużył się pojęciem szkody powstałej w związku ruchem pojazdu mechanicznego występującym, ale nie zdefiniowanym w tych dyrektywach. 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 Trybunału Sprawiedliwości Unii Europejskiej dopiero wiele lat po wejściu w życie ustawy o ubezpieczeniach obowiązkowych, w szczególności w wyrokach z dnia 4 września 2014 r., C-162/13, w sprawie *Vnuk*, z dnia 28 listopada 2017 r., C-514/16 w sprawie *Rodrigues de Andrade* i z dnia 20 grudnia 2017 r., C-334/16, w sprawie *Torreiro*. Również dopiero w orzecznictwie tego Trybunału wyjaśniono, że przepisy dyrektyw, które nie zawierały definicji pojęcia „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 (por. wyrok TSUE z dnia 4 września 2014 r., C-162/12, *Vnuk* oraz podobnie wyrok z dnia 16 czerwca 2011 r., C-536/09, w sprawie *Omejc*). Mimo że treść dekodowanych w tych orzeczeniach TSUE norm, zawartych w odpowiednich przepisach dyrektyw ubezpieczeniowych, nie uległa zmianie na skutek wydania przez TSUE orzeczeń, nie bez znaczenia jest okoliczność, że na etapie prac ustawodawczych dotyczących ustawy o ubezpieczeniach obowiązkowych nie było jednoznacznie wyrażone ani w treści dyrektyw ubezpieczeniowych, ani w orzecznictwie Trybunału Sprawiedliwości Unii Europejskiej, iż pojęcie „ruchu pojazdów”, którymi posługiwały się przepisy tych dyrektyw, należy interpretować w sposób węższy niż przyjmowano zazwyczaj w orzecznictwie sądów polskich przy wykładni art. 436 k.c. dla oceny zakresu odpowiedzialności cywilnej samoistnego posiadacza mechanicznego środka komunikacji za szkody wyrządzone w związku z ruchem tego pojazdu. Gdyby taka była intencja ustawodawcy, to z pewnością znalazłaby ona odzwierciedlenie w odpowiedniej treści przepisów regulujących zakres wtórnej odpowiedzialności odszkodowawczej zakładu ubezpieczeń z tytułu ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej posiadaczy pojazdów mechanicznych, w szczególności

przez zamieszczenie w nich definicji „pojęcia ruchu” pojazdu mechanicznego. Tymczasem treść art. 34 u.u.o. została sformułowana w sposób uzasadniający odczytanie zawartych w niej norm w taki sposób, że przewidziane w nich odszkodowanie przysługuje wtedy, gdy posiadacz (lub kierujący pojazdem mechanicznym) są obowiązani – według właściwych przepisów regulujących ich odpowiedzialność cywilną - za szkodę wyrządzoną w związku z ruchem pojazdu. Innymi słowy, z treści art. 34 u.u.o. nie wynika, aby zamiarem ustawodawcy było określenie zakresu wtórnej odpowiedzialności odszkodowawczej zakładu ubezpieczeń z tytułu obowiązkowego ubezpieczenia OC posiadaczy pojazdów mechanicznych w inny sposób niż zakresu pierwotnej odpowiedzialności cywilnej ponoszonej przez nich na podstawie właściwych przepisów prawa materialnego, tj. art. 436 k.c. (określającego zasady tej odpowiedzialności) i art. 361 k.c. (określającego jej granice). O tym, że zakres tej odpowiedzialności ustawodawca przyjmował szeroki, zgodny ze stanowiskiem prezentowanym w orzecznictwie sądów polskich, świadczy także treść art. 34 ust. 2 u.u.o., w którym ustawodawca wskazał konkretnie szkody, które uznał za powstałe w związku z ruchem pojazdu mechanicznego.

Za taką wykładnią przemawia także wzgląd na spójność systemu prawa i wynikające stąd założenie, że ustawodawca tym samym terminom (pojęciom) występującym zwłaszcza w zbliżonych obszarach regulacji stara się nadać to samo znaczenie, w przeciwnym wypadku wyraźnie określa ich znaczenie w poszczególnych aktach prawnych. Nie uczynił tak jednak ani w stosunku do pojęcia „ruchu pojazdu”, którym posłużył się w art. 34 u.u.o., przez jego ograniczenie w stosunku do pojęcia ruchu mechanicznego środka komunikacji poruszanego za pomocą sił przyrody przyjmowanego w procesie wykładni art. 436 k.c., ani też w stosunku do wskazania 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. Przyjęta 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. Szkody spowodowane ruchem urządzeń znajdujących się w pojeździe są często równie dotkliwe i poważne co szkody spowodowane wąsko ujmowanym ruchem samych pojazdów.

Z uwagi na przyjętą w dyrektywach ubezpieczeniowych metodę harmonizacji porządków prawnych państw członkowskich Unii Europejskiej w dziedzinie obowiązkowych ubezpieczeń odpowiedzialności cywilnej w związku z ruchem pojazdów mechanicznych, przyjętej wykładni nie sprzeciwiał się wzgląd na potrzebę dokonywania prounijnej wykładni prawa i – co się z tym wiąże - konieczność uwzględnienia przepisów dyrektyw ubezpieczeniowych interpretowanych zgodnie z orzeczeniami Trybunału Sprawiedliwości Unii Europejskiej. W stanie prawnym poprzedzającym wejście w życie dyrektywy 2009/103/WE, na gruncie wcześniej obowiązujących pięciu dyrektyw komunikacyjnych, problem charakteru metody harmonizacji był niejednoznaczny. Pierwsze trzy dyrektywy nie zawierały bowiem przepisu o sposobie harmonizacji. Jednakże w preambule do trzeciej dyrektywy, w której wskazano, że „poszkodowanym w wypadkach pojazdów mechanicznych należy zagwarantować porównywalne traktowanie, bez względu na to, gdzie na obszarze Wspólnoty wypadek miał miejsce”, podkreślono, że „wszelkie wątpliwości dotyczące zastosowania art. 3 ust. 2 tiret pierwsze dyrektywy 72/166/EWG powinny zostać usunięte; wszystkie polisy obowiązkowego ubezpieczenia pojazdów mechanicznych muszą obejmować całe terytorium Wspólnoty; w interesie ubezpieczonego każda polisa ubezpieczeniowa powinna ponadto gwarantować w każdym Państwie Członkowskim, za tę samą składkę, ochronę wymaganą przez prawo tego Państwa lub ochronę wymaganą przez prawo Państwa Członkowskiego, w którym znajduje się stałe miejsce postoju pojazdu, jeżeli ochrona ta jest większa”. Powyższe założenia realizował art. 2 tej dyrektywy, zgodnie z którym „Państwa Członkowskie podejmą konieczne środki dla zapewnienia, aby wszystkie polisy obowiązkowego ubezpieczenia w zakresie odpowiedzialności cywilnej za szkody powstałe w związku z ruchem pojazdów mechanicznych:

- obejmowały ochroną za tę samą składkę i przez cały okres obowiązywania umowy całe terytorium Wspólnoty łącznie ze wszystkimi okresami, kiedy pojazd pozostaje w innym Państwie Członkowskim w okresie obowiązywania umowy, oraz

- gwarantowały, za tę samą składkę, w każdym Państwie Członkowskim, ochronę wymaganą przez prawo tego Państwa lub ochronę wymaganą przez prawo Państwa Członkowskiego, w którym znajduje się stałe miejsce postoju pojazdu, jeżeli ochrona ta jest większa”. Zarówno z powołanego fragmentu preambuły, jak również cytowanego przepisu dyrektywy, jednoznacznie wynikała dopuszczalność zróżnicowania zakresu ochrony w poszczególnych państwach członkowskich.

Przepis o harmonizacji minimalnej zawierał art. 10 ust. 4 czwartej dyrektywy, zgodnie z którym „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”. Z uwagi na to, że dyrektywa ta odnosiła się do roszczeń osób poszkodowanych w wypadkach za granicą, przepis ten zinterpretowano także w ten sposób, że ustanawia on minimalny zakres ochrony dla osób poszkodowanych w wypadkach komunikacyjnych za granicą. Wskazano, że państwa członkowskie są uprawnione do wydawania lub pozostawiania w mocy przepisów, które przyznają poszkodowanym uprawnienia korzystniejsze od tych, które wynikają z czwartej dyrektywy, nie jest natomiast możliwe pozbawienie przez ustawodawstwo krajowe poszkodowanych jakichkolwiek uprawnień przewidzianych przez tę dyrektywę. Kolejna, piąta dyrektywa również zawierała przepis o harmonizacji minimalnej w art. 6 ust. 2, zgodnie z którym „Państwa Członkowskie mogą, zgodnie z Traktatem, utrzymać lub wprowadzić w życie przepisy, które są korzystniejsze dla poszkodowanego niż przepisy niezbędne do wykonania niniejszej dyrektywy”. Osnowa dyrektywy (jej część artykułowana) obejmowała wyłącznie zmiany niektórych przepisów poprzednich czterech dyrektyw. Przy wąskiej interpretacji art. 6 ust. 2 przepis ten odnosiłby się tylko do zakresu regulacji objętych tą dyrektywą.

Dyrektywa 2009/103/WE zakładała już wprost harmonizację minimalną w art. 28 ust. 1, zgodnie z którym 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 jej preambule podkreślono, że poszkodowanym w wypadkach pojazdów mechanicznych należy zagwarantować porównywalne traktowanie, bez względu na to, gdzie na obszarze Wspólnoty wypadek miał miejsce (motyw 20 dyrektywy 2009/103/WE). Jednocześnie jednak dopuszcza się istnienie w poszczególnych państwach zróżnicowanego poziomu ochrony. W interesie ubezpieczonego każda polisa ubezpieczeniowa powinna gwarantować w każdym państwie członkowskim, za tę samą składkę, ochronę wymaganą przez prawo tego państwa lub ochronę wymaganą przez prawo państwa członkowskiego, w którym znajduje się stałe miejsce postoju pojazdu, jeżeli ochrona ta jest większa (motyw 26 dyrektywy 2009/103/WE). Ponieważ zasadnicza treść tej dyrektywy – przed jej ostatnią zmianą – w zakresie odnoszącym się do analizowanego zagadnienia prawnego nie różniła się od treści wcześniej obowiązujących dyrektyw, jak również ze względu na wskazaną wyżej treść preambuły do trzeciej dyrektywy i jej art. 2 uzasadnione jest stanowisko, że dyrektywy ubezpieczeniowe przewidywały już wcześniej minimalną metodę harmonizacji przepisów, co pozwalało na przyjęcie przez ustawodawcę szerszej ochrony ubezpieczeniowej niż to wynikało z treści przepisów tych dyrektyw. Ustawodawca zagwarantował przy tym nie mniejszy zakres tej ochrony niż wynika z przepisów dyrektyw. Należy też dostrzec, że Trybunał Sprawiedliwości Unii Europejskiej wydał istotne dla rozważanego zagadnienia prawnego wyroki na skutek pytań prejudycjalnych sądów państw członkowskich Unii Europejskiej, w których przepisy prawa materialnego dotyczące zasad ponoszenia odpowiedzialności za szkody wyrządzone ruchem pojazdów, nie przewidywały szerszego zakresu ochrony poszkodowanych niż to wynikało z przepisów dyrektyw interpretowanych przez Trybunał Sprawiedliwości.

VI. Artykuł 28 ust. 1 dyrektywy 2009/103/WE 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 tej dyrektywy zamieszczono szersze 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 tej dyrektywie i których ubezpieczenie nie jest w związku z tym wymagane na mocy tej dyrektywy. Dyrektywa ta nie powinna również utrudniać państwom członkowskim zapewnienia w ich prawie krajowym, by ofiary wypadków spowodowanych przez jakiegokolwiek inne urządzenia silnikowe miały dostęp do organu odszkodowawczego państwa członkowskiego, jak określono w rozdziale 4. Państwa członkowskie powinny również mieć możliwość postanowienia, że w przypadku gdy osoby mające miejsce zamieszkania na ich terytorium są osobami poszkodowanymi w wypadku spowodowanym przez takie inne urządzenia silnikowe w innym państwie członkowskim, w którym ubezpieczenie komunikacyjne nie jest wymagane w odniesieniu do tych urządzeń silnikowych, osoby te mają mieć dostęp do organu odszkodowawczego, jak określono w rozdziale 4, w państwie członkowskim, w którym mają miejsce zamieszkania. Organy odszkodowawcze państw członkowskich powinny mieć możliwość zawarcia porozumienia w sprawie sposobu, w jaki będą współpracować w tego rodzaju sytuacjach” (motyw 4 dyrektywy 2021/2118).

Natomiast uzasadniając wprowadzenie w tej dyrektywie definicji „ruchu pojazdu”, w preambule (motyw 5) nawiązano do orzecznictwa Trybunału Sprawiedliwości Unii Europejskiej wskazując, że w wydanych w ostatnim czasie decyzjach tego Trybunału, mianowicie w wyrokach w sprawach *Vnuk*, *Rodrigues de Andrade i Torreiro*, Trybunał Sprawiedliwości doprecyzował znaczenie pojęcia „ruch pojazdów”. W szczególności Trybunał Sprawiedliwości wyjaśnił, 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, niezależnie 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 tej dyrektywy, ponieważ jego normalną funkcją jest na przykład „użytkowanie jako przemysłowe lub rolnicze źródło energii”. Jako uzasadnienie wprowadzenia w dyrektywie 2009/103/WE 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 2021/218 (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 2009/103/WE, powinno istnieć ubezpieczenie odpowiedzialności cywilnej z tytułu prowadzenia działalności gospodarczej obejmujące szkody, jakie pojazdy mogą spowodować.

Po ostatnich, wyżej przedstawionych, zmianach dyrektywy ubezpieczeniowej 2009/103/WE powinna ona w zakresie zawierającym definicję „ruchu pojazdu” zostać implementowana do porządków prawnych państw członków Unii Europejskiej, pomimo minimalnej metody harmonizacji przepisów w dziedzinie objętych tą dyrektywą. Konsekwencją takiej zmiany normatywnej na gruncie ustawy o ubezpieczeniach obowiązkowych będzie to, że zakres obowiązku zawarcia umowy ubezpieczenia od odpowiedzialności cywilnej posiadaczy pojazdów mechanicznych z tytułu szkód wyrządzonych w związku z ruchem tych pojazdów, a w konsekwencji także zakres obowiązku odszkodowawczego zakładów ubezpieczeń z tytułu obowiązkowego ubezpieczenia OC posiadaczy pojazdów mechanicznych za te szkody zostanie ograniczony tylko do odpowiedzialności za szkody wyrządzone w związku z ruchem tych pojazdów pojmowanym wąsko z uwzględnieniem definicji „ruchu pojazdu” wprowadzonej dyrektywą 2021/2118. 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, także o ubezpieczenie od odpowiedzialności cywilnej posiadaczy pojazdów mechanicznych z tytułu wyrządzenia szkód, których dotyczy wniosek Rzecznika Finansowego skierowany do Sądu Najwyższego, a za które posiadacze pojazdów ponoszą odpowiedzialność cywilną na podstawie art. 436 k.c.

Z tych względów podjęto uchwałę, jak na wstępie.