

Tomasz Młynarski

radca prawny w Biurze Rzecznika Finansowego

Odpowiedzialność ubezpieczeniowa za szkody wyrządzone w związku z ruchem pojazdów wolnobieżnych i specjalnych – część 1

Zgodnie z art. 34 ust. 1 [ustawy z dnia 22 maja 2003 r. o ubezpieczeniach obowiązkowych, Ubezpieczeniowym Funduszu Gwarancyjnym i Polskim Biurze Ubezpieczycieli Komunikacyjnych](#) (dalej: u.u.o.) odszkodowanie z ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej posiadaczy pojazdów mechanicznych przysługuje wówczas, gdy posiadacz lub kierujący pojazdem mechanicznym są obowiązani do odszkodowania za szkodę wyrządzoną w związku z ruchem tego pojazdu. Użyte w tym przepisie **pojęcie „ruch pojazdu mechanicznego” budzi w praktyce liczne wątpliwości interpretacyjne, które bodaj najtrudniej rozstrzygnąć w przypadku szkód wyrządzonych w związku z użytkowaniem pojazdów wolnobieżnych i specjalnych.** W świetle definicji zawartych w art. 2 pkt 34 i 36 [ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym](#) pojazd wolnobieżny to pojazd silnikowy, którego konstrukcja ogranicza prędkość jazdy do 25 km/h (z wyłączeniem ciągnika rolniczego), z kolei pojazd specjalny to pojazd samochodowy lub przyczepa przeznaczone do wykonywania specjalnej funkcji, która powoduje konieczność dostosowania nadwozia lub posiadania specjalnego wyposażenia. W pojeździe specjalnym mogą być przewożone osoby i rzeczy związane z wykonywaniem tej funkcji.

Analizę tego zagadnienia komplikuje dalsza część art. 34 u.u.o., tj. ust. 2, przewidujący, że za szkodę powstałą w związku z ruchem pojazdu mechanicznego uważa się również szkodę powstałą podczas i w związku z wsiadaniem do pojazdu mechanicznego lub wysiadaniem z niego, bezpośrednim załadowywaniem lub rozładowywaniem pojazdu mechanicznego oraz zatrzymaniem lub postojem pojazdu mechanicznego.

Zadania z pewnością nie ułatwia też to, że [kodeks cywilny](#) operuje w art. 436 nieco odmiennym sformułowaniem – mowa w nim również o ruchu, ale „mechanicznego środka komunikacji”. Zakresy znaczeniowe obu tych pojęć, o czym nierzadko się zapomina, nie są tożsame. „Pojazd mechaniczny” zdefiniowano bowiem w ustawie za pomocą kryteriów formalnych, poprzez odesłanie do poszczególnych rodzajów pojazdów określonych w prawie o ruchu drogowym. Z kolei pojęcie „mechaniczny środek komunikacji” nie posiada swojej

legalnej definicji, lecz ujmowane jest zazwyczaj szeroko, w zasadzie jako każdy pojazd służący celom komunikacyjnym.

Warto przy tym podkreślić, iż na użytek prawa cywilnego **powszechnie przyjmowana jest szeroka koncepcja ruchu** – czy to w odniesieniu do pojazdu mechanicznego, czy mechanicznego środka komunikacji – znacznie szersza niż tylko w znaczeniu dosłownym, czysto fizycznym. Pojazd jest zatem w ruchu, gdy się przemieszcza (również siłą bezwładności), a także wtedy gdy wprawdzie się nie porusza, ale pracuje w nim silnik. W ruchu w znaczeniu prawnym znajduje się także pojazd zatrzymany, a więc chwilowo unieruchomiony, z wyłączonym silnikiem, lecz z kierującym lub pasażerami w środku, a także pojazd unieruchomiony na trasie na skutek awarii. Ruch kończy dopiero postój pojazdu, czyli zaparkowanie go w trwały sposób. Dlatego też pojazd jest w ruchu w znaczeniu prawnym nie tylko wówczas, gdy przemieszcza się w przestrzeni dzięki własnemu napędowi lub sile bezwładności, ale też od chwili włączenia silnika aż do ukończenia jazdy w związku z osiągnięciem miejsca przeznaczenia, przy czym szkoda może być wyrządzona także w czasie dobrowolnego lub przymusowego postoju samochodu (por. wyroki Sądu Najwyższego z dnia 13 lipca 1976 r., sygn. akt IV CR 241/76; [z dnia 11 kwietnia 2003 r., sygn. akt III CKN 1522/00](#); [z dnia 7 kwietnia 2005 r., sygn. akt II CK 572/04](#)).

Jak powyższe zasady przekładają się na ocenę stanów faktycznych obejmujących szkody wyrządzone w związku z pracą wykonywaną przy użyciu pojazdów wolnobieżnych oraz specjalnych? Postaram się przedstawić to na przykładzie kilku znaczących orzeczeń Sądu Najwyższego i sądów powszechnych z ostatnich lat, dotyczących odpowiedzialności ubezpieczeniowej za tego typu szkody.

W pierwszej kolejności chciałbym omówić orzeczenia dotyczące ruchu pojazdów wolnobieżnych. W stanie faktycznym, którego dotyczył [wyrok Sądu Apelacyjnego w Poznaniu z dnia 18 października 2012 r. \(sygn. akt I ACa 750/12\)](#), do szkody doszło w trakcie pracy koparki, która podjeżdżała pod załadowany wagon kolejowy, nabierała łyżką kruszywo, a następnie podjeżdżała pod podstawiony samochód, na którego część ładunkową kruszywo to wysypywała. Przez cały czas wykonywania pracy poruszała się na kołach i nie miała odczepionych podpór. W trakcie tej pracy naczynie robocze koparki przygniotło pracownika do ściany wagonu, na skutek czego poniósł on śmierć. Sąd Apelacyjny wskazał w swoim orzeczeniu, że koparkę należało uznać w niniejszej sprawie za mechaniczny środek komunikacji w rozumieniu art. 436 k.c. – poruszała się ona na kołach, a więc mogła

przemieszczać się za pomocą silnika, który uruchamiał również kielich koparki. Nie można zaś przyjąć, że w czasie zdarzenia nie była ona wykorzystywana w celach komunikacyjnych, bowiem służyła przemieszczaniu kruszywa. Gdyby koparka nie była mechanicznym środkiem komunikacji, nie podlegałaby obowiązkowemu ubezpieczeniu. Ze swej istoty służy ona celom komunikacyjnym, a bez znaczenia jest to, czy było tak też w chwili wypadku. Postój pojazdu, jego garażowanie, rozładowywanie i załadowywanie towaru nie niweczą określonego celu bądź cech, dla których został stworzony. Przepis mówi o ruchu mechanicznego środka komunikacji, a nie o ruchu w czasie komunikacji, zatem pojazd co do zasady musi być przeznaczony do komunikacji, a nie realizować funkcje związane z komunikacją w czasie zdarzenia będącego podstawą odpowiedzialności odszkodowawczej. Za szkodę odpowiada w związku z tym ubezpieczyciel z tytułu ubezpieczenia OC posiadaczy pojazdów mechanicznych.

Kolejne orzeczenie warte omówienia to [wyrok Sądu Apelacyjnego w Poznaniu z dnia 24 września 2014 r. \(sygn. akt I ACa 220/14\)](#). Powództwo w tej sprawie wytoczyła wdowa po zmarłym, który został przygnieciony przez łyżkę koparki gąsienicowej podczas pracy polegającej na układaniu rur kanalizacyjnych. By dotrzeć z bazy do miejsca budowy, koparka ta przejeżdżała przez drogi publiczne. Ubezpieczyciel przedsiębiorcy, do którego należała koparka, odmówił przyjęcia odpowiedzialności za szkodę ze względu na nietrzeźwość operatora koparki będącego sprawcą wypadku. Ponieważ właściciel koparki nie zawarł obowiązkowego ubezpieczenia OC posiadaczy pojazdów mechanicznych, powódka skierowała swoje roszczenia do Ubezpieczeniowego Funduszu Gwarancyjnego, ten jednak odmówił ich zaspokojenia, uzasadniając to tym, że koparka nie jest pojazdem, lecz maszyną niepodlegającą obowiązkowi ubezpieczenia. Sądy obu instancji uznały, że Fundusz nie miał racji. Sąd Apelacyjny podkreślił, że ruch pojazdu mechanicznego w ujęciu wynikającym z ustawy to nie tylko przemieszczanie się w przestrzeni, ale również pozostawanie w spoczynku, jeżeli kierujący pojazdem znajduje się w nim, a silnik pracuje na biegu jałowym. Jedynie opuszczenie pojazdu przez kierowcę i pasażerów oraz wyłączenie silnika znamionują przerwanie tego ruchu, pod warunkiem że dzieje się tak z zamiarem dłuższego parkowania. Co istotne, źródłem napędu koparki oraz zasilania zamontowanych na niej urządzeń jest silnik spalinowy. Wszystkie te elementy połączone są ze sobą w sposób trwały bądź wykluczający doraźny demontaż. Łyżka koparki jest częścią składową pojazdu i jako taka

dzieli losy prawne z rzeczą główną, zatem skutki ubezpieczenia samochodu jako pojazdu mechanicznego obejmują całą maszynę, łącznie z łyżką koparki.

Sąd dodał ponadto, że pojęcie „mechaniczny środek komunikacji” winno być ujmowane szeroko, jako w zasadzie każde urządzenie mechaniczne służące celom komunikacji, czyli przemieszczania towarów lub ludzi. W niniejszej sprawie koparka poruszała się na gąsienicach, miała zatem możliwość przemieszczania się z jednego miejsca do drugiego za pomocą silnika, który uruchamiał także kielich koparki. Koparka ta służyła przy tym przemieszczaniu towaru (ziemi). Uznać więc trzeba, że ze swej istoty służyła celom komunikacyjnym, a bez znaczenia jest, czy było tak też w chwili wypadku. Postój i garażowanie pojazdu oraz rozładowywanie i załadowywanie towaru nie pozbawiają bowiem określonego pojazdu celu bądź też cech, dla których został stworzony. To, że do wypadku doszło, gdy koparka nie przemieszczała się wobec innych obiektów, nie oznacza, że nie jest pojazdem służącym komunikacji i nie była w ruchu. Przepis kodeksu cywilnego mówi wszak o ruchu mechanicznego środka komunikacji, a nie o ruchu w czasie komunikacji. Oznacza to, że pojazd co do zasady musi być przeznaczony do komunikacji, a nie musi wykonywać funkcji związanych z komunikacją w czasie zdarzenia będącego podstawą odpowiedzialności odszkodowawczej. Co więcej, art. 436 § 1 k.c. nie stawia wymogu, by pojazd był przeznaczony wyłącznie do ruchu na drogach publicznych i nie wyłącza z zakresu jego obowiązywania żadnych pojazdów ze względu na kryterium celu, jakiemu służy.

Z kolei [wyrok Sądu Okręgowego w Opolu z dnia 12 marca 2013 r. \(sygn. akt I C 422/12\)](#) dotyczył wypadku, do którego doszło na polu uprawnym podczas pracy kombajnu, będącego pojazdem wolnobieżnym. W pewnym momencie kierowca kombajnu zatrzymał go, by opróżnić zbiornik na zboże. Silnik cały czas był w ruchu. Wówczas poszkodowany – bez wiedzy kierującego – przystąpił do oczyszczania rozdrabniacza słomy znajdującego się z tyłu pojazdu. Gdy zboże zostało przesypane, kierujący rozpoczął manewr cofania, co doprowadziło do najechania na poszkodowanego. Dokonując oceny tego stanu faktycznego, Sąd przyjął, że kombajn jest mechanicznym środkiem komunikacji, zaś pomiędzy jego ruchem a szkodą zachodzi związek przyczynowy. Dlatego odpowiedzialność za szkodę kształtuje się na zasadzie ryzyka. Sąd oddalił jednak powództwo wytoczone przeciwko ubezpieczycielowi, z którym posiadacz pojazdu zawarł umowę obowiązkowego ubezpieczenia OC posiadaczy pojazdów mechanicznych, ponieważ stwierdził wyłączną winę po stronie poszkodowanego.

W tym miejscu warto pokusić się o komentarz, że pojazdy wolnobieżne będące w posiadaniu rolników posiadających gospodarstwo rolne i użytkowane w związku z posiadaniem tego gospodarstwa nie podlegają obowiązkowi ubezpieczenia, w przeciwieństwie do wszystkich innych pojazdów wolnobieżnych wprowadzanych do ruchu (por. definicja pojęcia „pojazd mechaniczny” z art. 2 ust. 1 pkt 10 lit. b u.u.o.). Szkody wyrządzone w związku z ruchem takich pojazdów wchodzą natomiast w zakres obowiązkowego ubezpieczenia OC rolników (art. 50 ust. 2 u.u.o.).