

**Tomasz Młynarski**

radca prawny w Biurze Rzecznika Finansowego

## **Odpowiedzialność ubezpieczeniowa za szkody wyrządzone w związku z ruchem pojazdów wolnobieżnych i specjalnych – część 2**

W poprzednim numerze „Monitora Ubezpieczeniowego” opublikowana została [pierwsza część artykułu](#), zawierająca wyjaśnienie pojęcia „ruch pojazdu mechanicznego” oraz omówienie orzecznictwa odnoszącego się do odpowiedzialności za szkody wyrządzone w związku z ruchem pojazdów wolnobieżnych. W części drugiej chciałbym przedstawić najważniejsze orzeczenia Sądu Najwyższego i sądów powszechnych dotyczące odpowiedzialności za szkody wyrządzone w związku z ruchem pojazdów specjalnych, a także niezwykle ważki dla omawianej problematyki wyrok Trybunału Sprawiedliwości w sprawie Damijan Vnuk przeciwko Zavarovalnica Triglav d.d.

W odniesieniu do problematyki szkód powstałych w związku z ruchem pojazdu specjalnego jednym z najistotniejszych orzeczeń jest niewątpliwie [wyrok Sądu Najwyższego z dnia 21 maja 2009 r. \(sygn. akt V CSK 444/08\)](#), dotyczący poszkodowanego, który był ładowniczem w firmie zajmującej się wywozem nieczystości stałych. Podczas wysypywania śmieci do śmieciarki nastąpiło zablokowanie kontenera. W tej sytuacji poszkodowany wszedł na górę pojazdu i gdy starał się odblokować kontener łomem, nastąpił skok automatu zwrotnego, w efekcie czego poszkodowany stracił równowagę i spadł na beton, doznając poważnych obrażeń ciała. Sąd Najwyższy zaznaczył w orzeczeniu, że za szkodę związaną z ruchem pojazdu uważa się również szkodę powstałą bezpośrednio przy załadunku i rozładunku pojazdu. Skoro w chwili zdarzenia śmieciarka była nadal w trasie, gdyż zbierała odpady z wyznaczonych miejsc, miała przy tym włączony silnik, a szkoda powstała w czasie załadunku odpadów, to był to wypadek komunikacyjny. Sądy obu wcześniejszych instancji nietrafnie zaś przyjęły, że szkoda powstała wyłącznie w wyniku działania specjalistycznego urządzenia zamontowanego w pojeździe. Tymczasem wystąpił tutaj związek przyczynowy wieloczynnikowy, w którym między poszczególnymi ogniwami zachodziła adekwatna zależność przyczynowa: gdyby nie włączony silnik pojazdu, którego moc w tym czasie służyła do załadunku odpadów, 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. Kierując się tymi argumentami, Sąd uchylił wyrok oddalający powództwo wobec ubezpieczyciela z tytułu ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej posiadaczy pojazdów mechanicznych.

Równie interesujący jest [wyrok Sądu Apelacyjnego w Białymstoku z dnia 21 listopada 2012 r. \(sygn. akt I ACa 615/12\)](#). W trakcie prac budowlanych nastąpiło samoistne pęknięcie kolanka w pompie do betonu zainstalowanej na podwoziu samochodu ciężarowego, w następstwie czego zalana została betonem część budynku. W czasie pracy pompy pojazd wspierał się na podporach, a pompa napędzana była silnikiem samochodu. Powód próbował dochodzić roszczeń od dwóch zakładów ubezpieczeń. Sąd pierwszej instancji zasądził odszkodowanie wyłącznie od ubezpieczyciela odpowiedzialności cywilnej przedsiębiorstwa. Wskazał przy tym, że choć pojazd miał włączony silnik, to nie znajdował się w ruchu, w czasie pracy pompy był bowiem zawieszony na podporach, a zalanie betonem nastąpiło jedynie wskutek wady pompy. Odmiennie sprawę tę ocenił Sąd Apelacyjny. Podkreślił, że ruch pojazdu mechanicznego to nie tylko przemieszczanie się w przestrzeni, ale również pozostawanie w spoczynku, jeżeli kierujący pojazdem się w nim znajduje, a silnik pracuje na biegu jałowym. Jedynie opuszczenie pojazdu przez kierowcę i pasażerów oraz wyłączenie silnika znamionują przerwanie ruchu pojazdu mechanicznego, pod warunkiem jednak, że dzieje się tak z zamiarem dłuższego parkowania samochodu. Zawieszenie pojazdu na podporach nie zrywa przy tym związku przyczynowego – źródłem napędu pojazdu oraz zasilania zamontowanych na nim urządzeń jest silnik spalinowy, z kolei tzw. gruszka jest zespolona z samochodem jako jego część składowa, a część składowa rzeczy dzieli swoje losy prawne z rzeczą główną. Skutki ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej samochodu jako pojazdu mechanicznego obejmują zatem całą maszynę, a nie tylko mobilny nośnik, na którym zamontowane są specjalistyczne urządzenia.

Kolejne orzeczenie odnoszące się do omawianego problemu to [wyrok Sądu Najwyższego z dnia 19 grudnia 2013 r. \(sygn. akt II CSK 157/13\)](#). Dotyczył on sytuacji związanej z użyciem pompy do betonu zamontowanej na podwoziu samochodu. W celu przepompowania betonu pojazd ten został podparty podporami, a sam beton był pobierany z innego pojazdu. W trakcie pracy napędzanej silnikiem pojazdu pompy doszło do pęknięcia wysięgnika, za pomocą którego wylewany był beton, i przygnięcia nim dwóch pracowników. Sąd pierwszej instancji uznał, że za szkodę odpowiada na zasadzie ryzyka

przedsiębiorca, a także ubezpieczyciel w zakresie obowiązkowego ubezpieczenia OC posiadaczy pojazdów mechanicznych. Inaczej uznał sąd drugiej instancji. Jego zdaniem szeroka koncepcja ruchu nie oznacza, że każda szkoda związana z pojazdem mechanicznym podlega naprawieniu w ramach ubezpieczenia obowiązkowego, konieczny jest bowiem związek szkody z komunikacyjną lub transportową funkcją pojazdu mechanicznego, czego w niniejszej sprawie nie było. Rozpatrujący skargę kasacyjną Sąd Najwyższy uchylił zaskarżony wyrok w części oddalającej powództwo skierowane przeciwko ubezpieczycielowi. Podkreślił bowiem, że ruch silnika zawsze przesądza o tym, iż samochód znajduje się w ruchu, bez względu na to, czy pojazd jedzie, czy stoi. Nie mają więc znaczenia rozważania dotyczące zakończenia jazdy, osiągnięcia miejsca przeznaczenia, skoro na skutek pracy silnika samochód pozostawał w ruchu, a szkoda wynikła z działania silnika w stojącym samochodzie, a więc z ruchu pojazdu. Ukształtowanie w takiej sytuacji odpowiedzialności na podstawie art. 436 k.c. jest następstwem stwierdzenia, że źródło niebezpieczeństwa tkwi w samym pojeździe, który jest wprowadzany w ruch za pomocą sił przyrody, a nie w zamontowanych na nim urządzeniach. Sąd drugiej instancji wadliwie powiązał zaś szkodę z funkcją pojazdu zamiast z jego ruchem.

Ostatnie z orzeczeń polskich sądów, które chciałbym omówić, to [wyrok Sądu Apelacyjnego w Warszawie z dnia 27 listopada 2014 r. \(sygn. akt VI ACa 259/14\)](#). Do tragicznego w skutkach zdarzenia doszło podczas pracy dźwigu (żurawia) posadowionego na platformie samochodu, który znajdował się wówczas na podporach, lecz jednocześnie miał włączony silnik. Podczas obrotu dźwigu przenoszony ładunek przygniótł do ściany hali produkcyjnej jednego z pracowników, który zginął na miejscu. W uzasadnieniu orzeczenia Sąd wskazał, że pojazd mający włączony silnik zawsze będzie uznawany za pojazd w ruchu. Do śmierci poszkodowanego doszło podczas pracy dźwigu zamontowanego na nadwoziu samochodu ciężarowego, która była możliwa jedynie przy włączonym silniku. Z kolei posiadacz tego pojazdu zawarł z ubezpieczycielem umowę OC posiadaczy pojazdów mechanicznych, gdzie w polisie w rubryce „Typ, model” wskazano markę dźwigu, zaś w rubryce „Rodzaj” wpisano: „Dźwig”. Oznacza to, że odpowiedzialnością objęto szkody wyrządzone w związku z pełnieniem przez ten pojazd funkcji nie tylko komunikacyjnej, ale także specjalistycznej – dźwigu. Umową ubezpieczenia OC było zatem objęte ryzyko wyrządzenia szkody przez pracę dźwigu jako pojazdu specjalistycznego w rozumieniu przepisów prawa o ruchu drogowym w związku z ruchem pojazdu rozumianym w szerokim

sensie – nie fizycznego przemieszczania się pojazdu w przestrzeni, ale wykonywania robót dźwigowych przy włączonym silniku pojazdu samochodowego. Tym samym zdarzenie ubezpieczeniowe podlegało tej umowie i pozwany zobowiązany jest do naprawienia szkody powstałej w wyniku tego zdarzenia.

Sądy w podanych przykładach dość jednolicie przyjęły, że urządzenie zespolone z pojazdem mechanicznym jest jego częścią składową, która dzieli losy prawne z rzeczą główną, zatem ubezpieczenie odpowiedzialności cywilnej pojazdu mechanicznego obejmuje całą maszynę, a nie tylko mobilny nośnik, na którym zamontowane jest specjalistyczne urządzenie. Ruch silnika przesądza zaś o tym, że również pojazd znajduje się w ruchu, choćby zakończył już jazdę, a nawet spełniał inną funkcję niż komunikacyjna.

Warto jednakże w tym miejscu wspomnieć o kontekście wynikającym z prawa Unii Europejskiej, jako że implementacja dyrektywy do prawa krajowego oznacza obowiązek wykładni ustawy w sposób zgodny z dyrektywą, a jeżeli dyrektywa była poddana interpretacji Trybunału Sprawiedliwości – zgodna z tą interpretacją. Podstawowe zasady dotyczące obowiązkowego ubezpieczenia OC posiadaczy pojazdów mechanicznych zostały zaś uregulowane przez Unię właśnie w formie dyrektywy. Przypomina o tym [wyrok Trybunału Sprawiedliwości z 4 września 2014 r. w sprawie C-162/13 \(Damijan Vnuk przeciwko Zavarovalnica Triglav d.d.\)](#). Orzeczenie to zostało wydane w odpowiedzi na pytanie prejudycjalne sądu słoweńskiego, mającego wątpliwości, czy pojęcie „ruch pojazdu” w rozumieniu dyrektywy 72/166/EWG obejmuje manewr ciągnika w podwórzu gospodarstwa rolnego w celu wprowadzenia złączonej z nim przyczepy do pomieszczenia gospodarczego, w trakcie którego doszło do potrącenia osoby znajdującej się poza tym pojazdem.

Trybunał podkreślił w swoich rozważaniach, że zakres pojęcia „ruch pojazdu” nie może zostać pozostawiony ocenie każdego z państw członkowskich. Względny jednolitego stosowania prawa Unii oraz zasada równości wymagają bowiem, by treści przepisu, który nie zawiera wyraźnego upoważnienia dla państw członkowskich do określenia jego zakresu, nadać autonomiczną i jednolitą wykładnię. Należy przy tym uwzględnić nie tylko brzmienie przepisu, ale też kontekst oraz cel uregulowania. 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 dyrektywy, 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 nastąpił wypadek. W ocenie Trybunału 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 odnosi się do każdego użytkowania pojazdu, które jest zgodne z jego normalną funkcją. Trybunał wyraził zapatrywanie, że tak właśnie jest w przypadku manewru ciągnika rolniczego i związanej z nim przyczepy, lecz w tym zakresie rozstrzygnięcie należy już do sądu krajowego.

Nie powinno zatem budzić wątpliwości, że obowiązkowe ubezpieczenie OC obejmuje szkody powstałe zarówno w ruchu drogowym, jak i poza nim. O ile jednak w orzecznictwie polskich sądów wskazywano do tej pory na ogół, że funkcja pełniona przez pojazd w momencie wyrządzenia szkody nie odgrywa żadnej roli, o tyle Trybunał uzależnia odpowiedzialność ubezpieczyciela od tego, czy pojazd był użytkowany zgodnie z jego normalną funkcją.