

KINGA KONIECZNA

Granice pojęcia ruchu pojazdu w rozumieniu prawa Unii Europejskiej dotyczącego obowiązkowych ubezpieczeń komunikacyjnych – uwagi na tle orzeczenia Trybunału Sprawiedliwości w sprawie C-648/17 BTA Baltic Insurance Company¹

W orzeczeniu wydanym w sprawie C-648/17 Trybunał Sprawiedliwości poddaje analizie pojęcie ruchu pojazdu celem sprecyzowania jego zakresu znaczeniowego oraz udziela odpowiedzi na pytanie, czy odpowiedzialność ubezpieczyciela z tytułu obowiązkowego ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej obejmuje także sytuacje, gdy szkoda została wyrządzona przez pasażera, który wysiadając z samochodu, uszkodził drzwi sąsiedniego pojazdu. Omawiane orzeczenie ma doniosłe znaczenie praktyczne, jako że wypadki komunikacyjne i związane z nimi ubezpieczenia stanowią zdarzenia o dużej wadze społecznej. W artykule dokonano rozwinięcia argumentacji zaprezentowanej przez Trybunał, uwzględniając przy tym całokształt dotychczasowej judykatury europejskiej odnoszącej się do wspomnianych zagadnień, jak również orzecznictwo i poglądy nauki w Polsce. Wskazano też, że zaproponowany w niniejszym orzeczeniu szeroki sposób wykładni pojęcia ruchu pojazdów przyczyni się do pełniejszej realizacji postulatów ujednoczenia kryteriów ochrony ubezpieczeniowej i zagwarantowania należytej ochrony ofiarom wypadków komunikacyjnych, wobec tego zasługuje na aprobatę.

Słowa kluczowe: ubezpieczenia komunikacyjne, szkoda, ruch pojazdu, odpowiedzialność cywilnoprawna, naprawienie szkody majątkowej.

1. Wyrok Trybunału [szósta izba] z dnia 15 listopada 2018 r. w sprawie C-648/17 „BTA Baltic Insurance Company” AS przeciwko „Baltijas Apdrošināšanas Nams” AS, ECLI:EU:C:2018:917; w komentowanej sprawie Trybunał Sprawiedliwości, po wysłuchaniu rzecznika generalnego, podjął decyzję o rozstrzygnięciu sprawy bez opinii.

1. Uwagi wstępne

W orzeczeniu wydanym 15 listopada 2018 roku przedmiotem rozważań Trybunału Sprawiedliwości stało się zagadnienie, czy zakresem pojęcia ruchu pojazdów (w rozumieniu pierwszej i drugiej dyrektywy Rady 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, dalej jako pierwsza² i druga dyrektywa³) objęty jest również przypadek uszkodzenia sąsiedniego pojazdu podczas otwierania tylnych drzwi zaparkowanego na parkingu samochodu. Poddano w nim również ocenie problem dopuszczalności objęcia odpowiedzialnością ubezpieczyciela szkody wyrządzonej w wyniku zachowania pasażera pojazdu. Jako że wypadki komunikacyjne i związane z nimi ubezpieczenia uznawane są za problemy o bardzo dużej wadze społecznej (każdego roku wyniku wypadków drogowych 42 tysiące obywateli UE ginie, a 3,5 miliona doznaje szkód⁴), a nierzadko wywołują również problemy jurydyczne, udzielone w przedstawionym wyroku odpowiedzi na niniejsze pytania zasługują na uwagę nie tylko z punktu widzenia teorii prawa. Mają też doniosłe znaczenie praktyczne⁵, warto zatem przeprowadzić ich pogłębioną analizę – również z uwzględnieniem dorobku polskiej doktryny i orzecznictwa oraz judykatury innych krajów europejskich. Stała się ona podstawą dla sformułowania propozycji *de lege ferenda*, które przyczynić się mają do zapewnienia bezpieczeństwa ekonomicznego oraz jednolitego ukształtowania praktyki ubezpieczeniowej na obszarze całej Unii Europejskiej.

Postanowienia pierwszej dyrektywy wprowadziły bowiem na obszarze całej Unii Europejskiej obowiązkowe ubezpieczenie OC z tytułu użytkowania pojazdów mechanicznych, a całokształt regulacji prawnych UE związanych z obowiązkowym ubezpieczeniem odpowiedzialności cywilnej posiadaczy pojazdów mechanicznych precyzyjnie określił jego kształt prawny, wyznaczając ścieżki międzynarodowej współpracy w tym zakresie⁶. Jedną z przyczyn przyjęcia opisanych

2. Pierwsza dyrektywa 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, Dz. U. 1972, L 103, s. 1.
3. Druga dyrektywa Rady 84/5/EWG z dnia 30 grudnia 1983 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, Dz. U. 1984, L 8, s. 17.
4. J. Albert, T. Leader, *Compensation of Victims of Cross-Border Road Traffic Accidents In the EU: Comparison of National Practices, Analysis of Problems and Evaluation of Options for Improving the Position of Cross-Border Victims – Report*, Contract ETD/2007/IM/H2/116, listopad 2009, s. 12.
5. Komentowane orzeczenie stało się przedmiotem ożywionego zainteresowania ze strony publicystyki: *A most expensive trip to the supermarket: „the use of vehicles” under the Motor Insurance Directives [Michael McParland QC]*, <https://www.39essex.com/a-most-expensive-trip-to-the-supermarket-the-use-of-vehicles-under-the-motor-insurance-directives-michael-mcparland-qc/> [dostęp: 1.03.2019]; *Kierowca odpowiada za szkody wyrządzone na parkingu przez pasażera – wyrok TSUE* <https://www.rp.pl/Ubezpieczenia-i-odszkodowania/311279974-Kierowca-odpowiada-za-szkody-wyrzadzzone-na-parkingu-przez-pasazera---wyrok-TSUE.html> [dostęp: 1.03.2019].
6. M. Orlicki, *Ubezpieczenia obowiązkowe*, Wolters Kluwer, Warszawa 2011, Lex el. [dostęp: 23.02.2019]

regulacji było wysokie ryzyko wywołania szkód w ludzkim zdrowiu i mieniu, wobec którego tradycyjna kompensacja cywilnoprawna okazała się niewystarczająca⁷.

2. Stan faktyczny

Punktem wyjścia dla wydania rozstrzygnięcia w niniejszej sprawie stało się orzeczenie sądu krajowego w Rydze z dnia 20 maja 2014 roku. Spór zapoczątkowany został sytuacją, w której pasażer pojazdu zaparkowanego na parkingu supermarketu (zwanego dalej „pierwszym pojazdem”) przy otwieraniu tylnych drzwi uszkodził bok zaparkowanego obok samochodu. Zakład ubezpieczeń, w którym właściciel uszkodzonego pojazdu był dobrowolnie ubezpieczony, wypłacił mu w związku ze zdarzeniem kwotę odpowiadającą kosztom naprawy szkód wyrządzonych jego pojazdowi, a następnie wystąpił z powództwem o zwrot poniesionych kosztów przeciwko ubezpieczycielowi, z którym właściciel pierwszego z pojazdów zawarł umowę ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej za szkody związane z ruchem pojazdów. Pozwany zakład odmówił jednak zwrotu kosztów, argumentując, że w momencie gdy doszło do powstania szkody, oba pojazdy były unieruchomione, wobec tego nie można mówić tutaj o „zdarzeniu, którego skutki są objęte ubezpieczeniem” w rozumieniu łotewskiej ustawy o obowiązkowym ubezpieczeniu⁸.

Powództwo zostało uwzględnione przez sąd pierwszej instancji, jednak orzekający w odwołaniu sąd okręgowy w Rydze rozstrzygnął sprawę odmiennie, wskazując, że wypadek w ruchu drogowym ma miejsce tylko wtedy, gdy przynajmniej jeden z uczestniczących w nim pojazdów faktycznie znajduje się w ruchu. W konsekwencji skutki opisanej sytuacji nie powinny być objęte zakresem ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej za szkody związane z ruchem pojazdów. Ponadto sąd ten uznał, że w niniejszej sprawie odpowiedzialność cywilną za spowodowanie szkód w drugim pojeździe ponieść powinien nie kierowca pierwszego z pojazdów, lecz jego pasażer.

Orzeczenie sądu drugiej instancji zostało zaskarżone przez ubezpieczyciela pierwszego pojazdu do łotewskiego Sądu Najwyższego. W skardze kasacyjnej wskazano m.in., że wykładnia przyjęta przez sąd II instancji jest sprzeczna z celem ochrony osób poszkodowanych w wypadkach spowodowanych przez pojazdy mechaniczne, realizowanym przez uregulowania Unii w dziedzinie ubezpieczenia od odpowiedzialności cywilnej wynikającej z ruchu tych pojazdów. W skardze podnoszono ponadto, że w zakresie pojęcia ruchu pojazdu mieści się także korzystanie z pojazdu w sytuacji, gdy jest on nieruchomy, zaś właściciel pojazdu ponosi odpowiedzialność za szkody wyrządzone osobom trzecim w ramach użytkowania pojazdu – są więc one objęte ubezpieczeniem odpowiedzialności cywilnej dotyczącej tego pojazdu. Sąd Najwyższy zdecydował się zawiesić postępowanie i skierować do Trybunału pytanie, czy czynność polegająca na otwieraniu drzwi stojącego samochodu objęta jest zakresem pojęcia ruchu pojazdu w rozumieniu art. 3 ust. 1 pierwszej dyrektywy, a w przypadku udzielenia na nie odpowiedzi twierdzącej – czy tak szerokie rozumienie pojęcia ruchu pojazdów obejmuje również przypadki, gdy z samochodu korzysta pasażer.

7. K. Ludwichowska, *Odpowiedzialność cywilna i ubezpieczeniowa za wypadki samochodowe*, TNOiK, Toruń 2008, s. 206 i nast.

8. Ustawa z dnia 7 kwietnia 2004 r. o obowiązkowym ubezpieczeniu od odpowiedzialności cywilnej właścicieli pojazdów lądowych, tekst w języku angielskim: <https://likumi.lv/ta/en/en/id/87547-compulsory-civil-liability-insurance-of-owners-of-motor-vehicles-law> [dostęp: 7.02.2019].

Trybunał Sprawiedliwości rozstrzygnął sprawę na korzyść zakładu, który wystąpił z powództwem. Udzielając odpowiedzi na przedstawione pytania, posłużył się przede wszystkim argumentami natury celowościowej i funkcjonalnej – w omawianym wyroku podkreślono, że pojęcie ruchu pojazdów, o którym mowa w art. 3 ust 1 pierwszej dyrektywy, nie może być przez państwa członkowskie interpretowane uznaniowo, lecz stanowi autonomiczne pojęcie prawa Unii, które należy interpretować z uwzględnieniem kontekstu tego przepisu oraz celów regulacji prawnej, w której skład on wchodzi.

Zaprezentowana w orzeczeniu wykładnia jest spójna z dotychczasowym orzecznictwem Trybunału w sprawach wypadków komunikacyjnych⁹. Podkreślono w nim również, że nadrzędnym celem unijnych przepisów dotyczących ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej za szkody powstałe w związku z ruchem pojazdów powinno być zapewnienie ochrony ofiarom wypadków spowodowanych przez te pojazdy. Jego pełne urzeczywistnienie, któremu zdaniem Trybunału powinien zostać podporządkowany kierunek interpretacji tych przepisów, może zostać zapewnione jedynie przez przyjęcie, że czynność otwarcia drzwi pojazdu wchodzi w zakres użytkowania środka transportu – umożliwiał bowiem wsiadanie i wysiadanie osób, które będą się nim przemieszczały.

W początkowym okresie swojego rozwoju obowiązkowe ubezpieczenie odpowiedzialności cywilnej miało wprawdzie służyć ochronie interesów sprawcy szkody (świadczenie ze strony zakładu ubezpieczeń miało wyrównać mu doznany uszczerbek w majątku, spowodowany wypełnieniem zobowiązania odszkodowawczego wobec podmiotu poszkodowanego), jednak w miarę rozwoju tej instytucji (zwłaszcza w odniesieniu do ubezpieczeń komunikacyjnych) zaczęto przyznawać prymat ochronie interesów podmiotów poszkodowanych. Miało jej służyć m.in. zapewnienie im możliwości wystąpienia z bezpośrednim roszczeniem wobec ubezpieczyciela sprawcy szkody [tzw. *actio directa*], co przyczyniło się do usprawnienia procedury dochodzenia roszczeń odszkodowawczych¹⁰, a także wprowadzenie na terenie Unii Europejskiej obowiązkowych funduszy gwarancyjnych, z których miały być wypłacane odszkodowania w sytuacji gdy sprawca wypadku jest nieznanym bądź nieubezpieczony od odpowiedzialności cywilnej¹¹.

Trybunał wskazał również, iż okoliczność, że pojazd uczestniczący w wypadku był nieruchomości, nie wyklucza, że użytkowanie pojazdu mogło odbywać się podczas postoju w związku z jego funkcją jako środka transportu i w rezultacie mieściło się w zakresie pojęcia ruchu pojazdów w rozumieniu art. 3 ust. 1 pierwszej dyrektywy. W orzeczeniu podkreślono, że zakres zastosowania omawianych regulacji nie jest ograniczony wyłącznie do określonej kategorii osób – takich jak

9. Wyrok Trybunału (trzecia izba) z dnia 4 września 2014 r. w sprawie C-162/13 Damijan Vnuk przeciwko „Zavarovalnica Triglav” d.d, ECLI:EU:C:2014:2146; Wyrok Trybunału (wielka izba) 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 przeciwko José Manuelowi Proençie Salvadorowi i in., ECLI:EU:C:2017:908.

10. K. Ludwichowska, *op. cit.*, s. 209; J. Papettas, *Direct actions against insurers of intra-community cross-border traffic accidents: Rome II and the Motor Insurance Directives*, „Journal of Private International Law” 2012, vol. 8, nr 2, s. 300.

11. Obowiązek powołania w państwach członkowskich instytucji, która zagwarantuje, iż poszkodowany nie zostanie pozbawiony odszkodowania w przypadku, kiedy pojazd, który spowodował wypadek, jest nieubezpieczony lub niezidentyfikowany wynika z drugiej dyrektywy Rady 84/5/EWG z dnia 30 grudnia 1983 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, Dz. U. 1984, L 8, s. 17.

kierowca pojazdu – lecz obejmuje też inne czynności związane z użytkowaniem pojazdów, które mogą być wykonywane również przez pasażerów.

3. Wykładnia pojęcia ruchu pojazdu w świetle judykatury Trybunału Sprawiedliwości Unii Europejskiej

Prezentowany wyrok koncentruje się na dwóch zasadniczych problemach dotyczących przedmiotowego i podmiotowego zakresu odpowiedzialności za szkody związane z ruchem pojazdów mechanicznych. Od sposobu rozstrzygnięcia przedstawionych w pytaniach łotewskiego sądu zagadnień prawnych zależało ukształtowanie konstrukcji ochrony osób, które doznały szkód w wypadkach komunikacyjnych, oraz efektywne utrzymanie jednakowego stopnia tej ochrony na terytorium całej Unii Europejskiej bez względu na kraj, gdzie miał miejsce wypadek.

Dla uzyskania zadowalającej odpowiedzi na pierwsze z pytań należało jednoznacznie zdefiniować pojęcie ruchu pojazdów, z którym jest związana odpowiedzialność posiadacza mechanicznego środka komunikacji, o której stanowił art. 3 ust. 1 pierwszej dyrektywy. Pierwsze kroki w tym kierunku Trybunał poczynił już we wcześniejszych judykatach¹². W orzeczeniu wydanym 4 września 2014 roku¹³ trafnie zwrócono uwagę na niejasności terminologiczne w tłumaczeniach art. 3 ust. 1 unijnej dyrektywy mającej na celu ujednoczenie ustawodawstw państw członkowskich dotyczących odpowiedzialności ubezpieczeniowej¹⁴ w poszczególnych państwach członkowskich. W niektórych z nich mowa jest bowiem o odpowiedzialności za szkody związane z ruchem pojazdów [tak m.in. w wersji francuskojęzycznej], w innych – o odpowiedzialności za szkody związane z użytkowaniem pojazdów [tak wersje bułgarska, czeska, estońska, łotewska, maltańska, słowacka, słoweńska i fińska]. Natomiast wersje niemiecka, duńska, litewska, węgierska, rumuńska i szwedzka stanowią o obowiązku nabycia ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej w odniesieniu do pojazdów¹⁵. Rozbieżności transpozycyjne przekładają się na istotne różnice w orzecznictwie oraz na zróżnicowanie zakresu ochrony przyznawanej osobom poszkodowanym w wypadkach komunikacyjnych w poszczególnych państwach członkowskich.

Działania Trybunału, zmierzające do uzupełnienia luk w prawie krajowym i stworzenia jednolitego sposobu wykładni art. 3 ust. 1 wspomnianej dyrektywy, należy więc ocenić jako słuszne. Pierwsza dyrektywa miała bowiem przyczynić się do harmonizacji systemów prawnych w poszczególnych krajach poprzez wprowadzenie obowiązku zapewnienia ubezpieczenia odpowiedzialności

12. Wyrok Trybunału [trzecia izba] z dnia 4 września 2014 r. w sprawie C-162/13 Damijan Vnuk przeciwko „Zavarovalnica Triglav” d.d., ECLI:EU:C:2014:2146; Wyrok Trybunału [wielka izba] 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 przeciwko José Manuelowi Proença Salvadorowi i in., ECLI:EU:C:2017:908.

13. Wyrok Trybunału [trzecia izba] z dnia 4 września 2014 r. w sprawie C-162/13 Damijan Vnuk przeciwko „Zavarovalnica Triglav” d.d., ECLI:EU:C:2014:2146.

14. Dyrektywa 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, Dz. U. 1972, L 103, s. 1.

15. Opinia Rzecznika Generalnego P. Mengozziego z dnia 26 lutego 2014 r. w sprawie C-162/13 Damijan Vnuk przeciwko „Zavarovalnica Triglav” d.d., ECLI:EU:C:2014:106.

cywilnej, pozostawiając określenie zakresu odpowiedzialności w gestii państw członkowskich. Jej regulacje nie powinny natomiast wpływać na pogłębianie się różnic pomiędzy krajowymi systemami prawnymi¹⁶. Należy mieć również na uwadze, iż zgodnie z utrwalonym orzecznictwem Trybunału nie można przyjąć czysto dosłownej wykładni jednej lub więcej niż jednej wersji językowych wielojęzycznego tekstu prawa Unii, z wyłączeniem innych wersji, a jednolite stosowanie przepisów prawa Unii wymaga interpretowania ich w szczególności w świetle wersji przyjętych we wszystkich językach¹⁷.

Punktem wyjścia dla rozważań zawartych w omawianym orzeczeniu powinien stać się wyrok TS z dnia 28 listopada 2017 roku¹⁸, w którym Trybunał zajął zdecydowane stanowisko, iż zakres pojęcia ruchu pojazdu obejmuje wyłącznie sytuacje, gdy pojazd jest wykorzystywany w charakterze środka transportu, natomiast nie obejmuje przypadków, gdy jest on wykorzystywany jako narzędzie pracy służące generowaniu siły napędowej. Decydujące znaczenie nadano okolicznościom, w jakich pojazd pozostaje w ruchu. Dlatego też w orzeczeniu tym odmówiono uznania za wypadek związany z ruchem pojazdu sytuacji, w której silnik ciągnika włączony był wyłącznie w celu utrzymania w ruchu pompy służącej do rozpryskiwania herbicydów (w opisywanym przypadku w wyniku deszczu i ruchu wspomnianej pompy pojazd stoczył się ze zbocza powodując śmierć jednej z pracownic gospodarstwa).

W komentowanym w niniejszym artykule orzeczeniu w sprawie C-648/17 zaakcentowano natomiast potrzebę interpretacji tak ujmowanego ruchu pojazdu w sposób szeroki – jako każdego wykorzystywania pojazdu w charakterze środka transportu zgodnie z jego funkcją, obejmujące także otwieranie i zamykanie drzwi pojazdu umożliwiające wsiadanie i wysiadanie osób, które będą się nim przemieszczały. Podkreślono zarazem, że bez znaczenia jest kwestia terenu, na którym pojazd jest użytkowany (a więc parkingu przed supermarketem), oraz to, że silnik pojazdu nie był włączony (otwarcie drzwi może bowiem nastąpić wyłącznie podczas postoju pojazdu). Tak obszerne wyznaczenie granic omawianego pojęcia nie jest rozwiązaniem korzystnym dla ubezpieczycieli, którzy będą musieli przyjmować na siebie dużo większy zakres ryzyka ubezpieczeniowego i będą również narażeni na większe ryzyko finansowe. Wiązać się z tym mogą ujemne konsekwencje ekonomiczne – w praktyce oznaczać to może podwyższenie wysokości składek ubezpieczeniowych płaconych przez podmioty zainteresowane ochroną ubezpieczeniową.

Należy jednak pamiętać, że interpretacja ruchu pojazdów powinna odbywać się przede wszystkim z uwzględnieniem nadrzędnego celu wprowadzonej przez prawo UE regulacji – zapewnienia jak najwyższego stopnia ochrony ofiarom wypadków komunikacyjnych oraz swobodnego przemieszczania się osób w tych pojazdach niezależnie od tego, w jakim kraju się znajdują¹⁹. Sytuacja, w której Trybunał wyłączyłby z zakresu ochrony ubezpieczeniowej przypadki uszkodzenia innego pojazdu przy otwieraniu drzwi samochodu, skutkowałaby powstaniem luki w prawie Unii i powo-

16. J. Papettas, *op. cit.*, s. 300.

17. Wyrok Sądu z dnia 20 listopada 2001 r. w sprawie C-268/99 Aldona Malgorzata Jany and Others przeciwko Staatssecretaris van Justitie, ECLI:EU:C:2001:616.

18. Wyrok Wyrok Trybunału (wielka izba) 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 przeciwko José Manuelowi Proença Salvadorowi i in., ECLI:EU:C:2017:908.

19. J. Papettas, *op. cit.*, s. 298; M. Orlicki, *op. cit.*

dawałaby stan niepewności co do zakresu znaczeniowego omawianego pojęcia, co z pewnością nie ustrzegłoby sądów krajowych przed pomyłkami i niespójnością orzecznictwa.

Szeroka wykładnia ruchu pojazdów w omawianym rozstrzygnięciu jest ponadto koherentną i logiczną kontynuacją sposobu interpretacji tego pojęcia przyjmowanego przez Trybunał w orzecznictwie w sprawach wypadków komunikacyjnych na przestrzeni ostatnich lat²⁰. Tytułem przykładu można przywołać tutaj orzeczenie wydane na gruncie prawa słoweńskiego, w którym sprzeciwiono się dopuszczalności zawężania zakresu znaczeniowego omawianego pojęcia jedynie do ruchu na drogach publicznych, bez obejmowania nim pojazdu ciągnącego przyczepę, który porusza się na wstecznym biegu w podwórzu gospodarstwa rolnego²¹. Zaznaczono jednocześnie, że państwa członkowskie mają wprawdzie kompetencję do wyłączenia określonej grupy pojazdów z zakresu pierwszej dyrektywy (w przedmiotowej sprawie Republika Słowenii takich wyłączeń jednak nie dokonała, dlatego też za bezzasadną uznano przedstawiony przez ubezpieczyciela argument, że ochrona ubezpieczeniowa dotyczy tylko szkód wyrządzonych przez pojazd wykorzystywany jako środek transportu, a nie jako maszyna pracująca lub urządzenie ciągnikowe). Zdecydowanie nakreślono wówczas stanowisko, że – mimo że żadna z dyrektyw nie zawiera wiążącej na obszarze całej Unii definicji pojęcia ruchu pojazdów – pojęcie to należy interpretować przede wszystkim z uwzględnieniem dwóch celów. Po pierwsze - ochrony ofiar wypadków spowodowanych przez pojazd mechaniczny, po drugie - liberalizacji zasad przepływu osób i towarów w ramach rynku wewnętrznego, który to cel przewidują te dyrektywy. Z motywów dyrektyw pierwszej i drugiej wynika bowiem, iż zmiernają one do zapewnienia swobodnego ruchu pojazdów znajdujących się zwykle na terytorium Unii oraz przemieszczania się osób w tych pojazdach, a także do zagwarantowania ofiarom wypadków spowodowanych przez te pojazdy podobnego sposobu traktowania, bez względu na miejsce w obrębie terytorium Unii, w którym nastąpił wypadek²². W kontekście całokształtu dotychczasowego dorobku orzeczniczego Trybunału rozważania zaprezentowane w komentowanym orzeczeniu w sprawie C-648/17 należy więc ocenić jako trafne oraz dodatkowo „uszczelniające” i wzmacniające system ochrony osób poszkodowanych w wypadkach z udziałem mechanicznych środków komunikacji.

4. „Ruch mechanicznego środka komunikacji” w literaturze i orzecznictwie wybranych krajów europejskich

Przenosząc stan faktyczny sprawy na grunt polski i oceniając wpływ wyroku na prawo polskie, należy zaznaczyć, że dotychczas również w polskiej nauce i judykaturze pojęcie ruchu pojazdu było pojmowane niejednolicie – zwłaszcza na gruncie przepisów pozakodeksowych – ustawy Prawo o ruchu drogowym oraz przepisów dotyczących obowiązkowego ubezpieczenia OC, przewidzianego

20. Wyrok Wyrok Trybunału (wielka izba) 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 przeciwko José Manuelowi Proencie Salvadorowi i in., ECLI:EU:C:2017:908.; Wyrok Trybunału (szósta izba) z dnia 20 grudnia 2017 r. w sprawie C-334/16 José Luis Núñez Torreiro przeciwko „AIG Europe Limited, Sucursal en España”, „Unión Española de Entidades Aseguradoras y Reaseguradoras” (Unespa), ECLI:EU:C:2017:1007.

21. Wyrok Trybunału (trzecia izba) z dnia 4 września 2014 r. w sprawie C-162/13 Damijan Vnuk przeciwko „Zavalnica Triglav” d.d, ECLI:EU:C:2014:2146.

22. *Ibidem*.

dla posiadaczy mechanicznego środka komunikacji²³. Trudność w osiągnięciu zgodności w przedstawionej kwestii powodowana jest m.in. tym, iż na gruncie ustaw odnoszących się do odpowiedzialności za szkody związane z ruchem pojazdów mechanicznych brakuje definicji pojęcia ruchu pojazdu. Nie ma jednak wątpliwości co do tego, że „ruch mechanicznego środka komunikacji”, do którego odnosi się art. 436 kodeksu cywilnego, nie pokrywa się zakresowo z ruchem rozumianym w sposób mechaniczny [taką wąską wykładnię przyjął z kolei łotewski sąd odwoławczy w niniejszej sprawie], lecz jest terminem szerszym²⁴.

W polskiej nauce i judykaturze zarysowały się dwa ujęcia ruchu pojazdu mechanicznego. Pierwsze z nich warunkuje uznanie pojazdu za pozostający w ruchu tym, czy jego silnik pracuje lub przynajmniej podjęto próbę jego uruchomienia. Drugie natomiast zakłada, że samochód jest w ruchu od momentu włączenia silnika aż do zakończenia jazdy²⁵. Spory doktrynalne ogniskują się przede wszystkim wokół tego, kiedy należy uznać, że ruch samochodu ustał – wyraźnie dominują w tym względzie poglądy skłaniające się ku wykładni zapewniającej jak najpełniejszą ochronę interesów osób potencjalnie poszkodowanych, sporne jest jednak, czy o tym, że pojazd jest w ruchu, świadczyć może sam napęd lub praca jego silnika²⁶. Przyjęcie takiego momentu granicznego powodowałoby, że za pojazd pozostający w ruchu nie mógłby być uznany m.in. samochód po unieruchomieniu silnika – w tym holowany przez inny pojazd czy też znajdujący się na parkingu w czasie postoju – tak, jak miało to miejsce w stanie faktycznym, na gruncie którego wydano omawiane orzeczenie. Inna koncepcja, eksponowana przede wszystkim przez orzecznictwo, stoi na bardziej liberalnym stanowisku, aby uznawać pojazd za pozostający w ruchu do czasu, aż nie osiągnie docelowego miejsca przeznaczenia²⁷. Odnośnie do tej koncepcji nasuwają się jednak wątpliwości, czym w istocie jest owo miejsce przeznaczenia.

Stanisław Garlicki proponuje natomiast, by za ruch pojazdu uznać wszelkie zdarzenia związane z jego użyciem jako środka komunikacji²⁸. Transparentne wydaje się podejście proponowane przez Andrzeja Śmieję, zgodnie z którym ruch pojazdu kończy się wówczas, gdy mechaniczny środek komunikacji zostaje unieruchomiony w miejscu, które w myśl przepisów o ruchu drogowym jest przeznaczone dla postoju, jego silnik został wyłączony, zaś podróżujące nim osoby opuściły samochód²⁹. Pozwala ono na rozszerzenie zakresu odpowiedzialności ubezpieczyciela również

23. A. Śmieja, P. Machnikowski, [w:] *System prawa prywatnego. Tom 6. Prawo zobowiązań – część ogólna*, [red.] A. Olejniczak, CH Beck, Warszawa 2009, s. 595.

24. *Ibidem*; podobnie M. Zelek, [w:] *Kodeks cywilny. Komentarz*, [red.] J. Gutowski, CH Beck, Warszawa 2016, s. 1777, a także Uchwała Sądu Najwyższego z dnia 7 marca 1968 r., III PZP 1/68, OSNC 1968, nr 8–9, poz. 136.

25. Za: K. Ludwichowska, *op. cit.*, s. 133.

26. Pogląd, że za pojazd pozostający w ruchu należy uważać pojazd lub przyczepę nawet wtedy, gdy manewr ich połączenia (rozdzielenia) jest wykonywany wyłącznie za pomocą mięśni ludzkich, prezentuje G. Bieniek [w:] *Komentarz do kodeksu cywilnego. Księga trzecia. Zobowiązania*, [red.] G. Bieniek, LexisNexis, Warszawa 2011, s. 543, odmiennie: A. Śmieja, [w:] *System...*, s. 599; Natomiast wedle P. Buconia wszelkie czynności wiążące się z działaniem samochodu jako środka komunikacji, choćby stał w miejscu z unieruchomionym silnikiem mieszczą się w granicach ruchu – P. Bucóń, *Odpowiedzialność cywilna uczestników wypadku komunikacyjnego*, Wolters Kluwer, Warszawa 2008, s. 58–59.

27. Wyrok Sądu Najwyższego z 4 marca 1958 r., I CR 154/56, OSP 1959, Nr 10, poz. 257.

28. S. Garlicki, *Odpowiedzialność cywilna za nieszczęśliwe wypadki*, Wydawnictwo Prawnicze, Warszawa 1959, s. 130 i nast.

29. P. Machnikowski, A. Śmieja, [w:] *System...*, s. 597; M. Zelek, *op. cit.*

o przypadki, gdy szkoda zostanie wyrządzona w efekcie otwierania lub zamykania ruchomych elementów środka komunikacji, w tym drzwi lub klapy bagażnika oraz gdy do wypadku doszło w trakcie wsiadania do pojazdu albo wysiadania z niego, choćby miało to miejsce po definitywnym zakończeniu pracy silnika. Rozwiązanie takie skutkowałoby zapewnieniem poszkodowanym w wypadkach komunikacyjnych satysfakcjonującego poziomu ochrony. Takie stanowisko pozostaje też w spójności z wykładnią prezentowaną w dotychczasowym orzecznictwie unijnego Trybunału.

Podkreślenia wymaga zarazem, że zakres przyznanej ochrony ubezpieczeniowej kształtuje się odmiennie w zależności od charakteru przerw w czasie jazdy – w przypadku zatrzymania się pojazdu (rozumianego jako chwilowe jego unieruchomienie w wyniku planowanej przerwy w podróży, czasowego postoju albo awarii, a także – jak wskazują Monika Wałachowska i Michał P. Ziemiak – podczas ponownego wsiadania do pojazdu w miejscu postoju³⁰) odpowiedzialność ta będzie miała charakter bardziej rygorystyczny i opierać się będzie na zasadzie ryzyka. Natomiast w przypadku trwałego zaparkowania pojazdu (w wyniku zakończenia podróży) obejmować będzie ona jedynie zawinione działania posiadacza pojazdu – takie szkody nie mieszczą się bowiem w reżimie odpowiedzialności za ruch mechanicznego środka komunikacji³¹.

Na gruncie niniejszych rozważań na uwagę zasługuje zwłaszcza stanowisko wyrażone w orzeczeniu Sądu Apelacyjnego w Białymstoku³², w którym rozstrzygnięto, że samo uruchomienie silnika przesądza o tym, że pojazd znajduje się w „ruchu”, a w konsekwencji, że spełnione zostały przesłanki odpowiedzialności z art. 34 i 35 ustawy o ubezpieczeniach obowiązkowych, Ubezpieczeniowym Funduszu Gwarancyjnym i Polskim Biurze Ubezpieczycieli Komunikacyjnych (dalej: u.u.o.)³³. W sytuacji, o której orzekano, uruchomienie samochodu miało miejsce w zamkniętym garażu w celu włączenia ogrzewania w pojeździe. Dokonano więc wykładni nawiązującej nie tyle do funkcji pojazdu jako środka transportu czy też „ruchu” w rozumieniu prawa o ruchu drogowym, lecz zdeterminowanej przede wszystkim wzmożonym niebezpieczeństwem związanym z postugiwaniem się pojazdami wprawianymi w ruch za pomocą sił przyrody. Odpowiedzialność w oparciu o przepisy u.u.o. ma zatem zakres szerszy niż na tle art. 436 k.c. – ubezpieczyciel odpowiada nie tylko za uszczerbek związany z ruchem pojazdu w świetle tego przepisu, lecz także wówczas, gdy posiadaczowi lub kierującemu przypisać można odpowiedzialność na zasadach ogólnych (tj. art. 415 k.c.)³⁴. Tak szerokie zakreślenie odpowiedzialności tego podmiotu podkreśla dodatkowo, że główne źródło zagrożenia stanowi sam pojazd, a niebezpieczeństwo pojawia się już w momencie uruchomienia jego silnika³⁵. Przytoczona argumentacja zasługuje na aprobatę – z posiadaniem mechanicznego środka komunikacji wiąże się bowiem większe niż przeciętne niebezpieczeństwo dla otoczenia, a odpowiedzią na to powinna być możliwość zapewnienia pełnej kompensacji osobom, które doznały szkód w wyniku wypadków związanych z ruchem takich pojazdów.

30. M. Wałachowska, M.P. Ziemiak, [w:] *Kodeks cywilny. Komentarz. Tom III. Zobowiązania – część ogólna*, [red.] M. Habdas, M. Frasz, Wolters Kluwer, Warszawa 2018, s. 555.

31. D. Maśniak, [w:] *Prawo ubezpieczeń gospodarczych. Komentarz. Tom I*, [red.] Z. Brodecki, M. Glicz, M. Serwach, Wolters Kluwer, Warszawa 2010, s. 811; M. Wałachowska, M.P. Ziemiak, *op. cit.*, s. 556.

32. Wyrok Sądu Apelacyjnego w Białymstoku z dnia 12 lipca 2017 r., I ACa 123/17, (niepubl.).

33. Ustawa z dnia 22 maja 2003 r. o ubezpieczeniach obowiązkowych, Ubezpieczeniowym Funduszu Gwarancyjnym i Polskim Biurze Ubezpieczycieli Komunikacyjnych, tekst jedn. Dz. U. 2018, poz. 473, 2448.

34. M. Wałachowska, M.P. Ziemiak, *op. cit.*, s. 559.

35. Wyrok Sądu Apelacyjnego w Białymstoku z dnia 12 lipca 2017 r., I ACa 123/17, (niepubl.).

Na podkreślenie zasługuje również ukształtowana w polskiej judykaturze linia orzecznicza, w której wskazuje się, że odpowiedzialność posiadacza mechanicznego środka komunikacji, mimo że oparta na surowej zasadzie ryzyka, nie jest odpowiedzialnością absolutną³⁶. Podstawowe znaczenie dla odpowiedzialności z art. 436 k.c. ma ustalenie, że szkoda pozostaje w adekwatnym związku przyczynowym z ruchem mechanicznego środka komunikacji. Związek ten należy ujmować jako wynikające z doświadczenia życiowego i wiedzy obiektywne powiązania przyczyny w postaci ruchu pojazdu ze skutkiem – szkodą na osobie lub na mieniu. Przede wszystkim należy więc ustalić, czy pomiędzy ruchem pojazdu a szkodą zachodzi obiektywna zależność, a dopiero w razie odpowiedzi twierdzącej należy zastosować kryterium normalności³⁷. Szeroka koncepcja ruchu przyjęta w polskiej judykaturze, nie oznacza, że każda szkoda „związana z pojazdem mechanicznym” podlega naprawieniu w ramach ubezpieczenia odpowiedzialności posiadaczy pojazdów mechanicznych. Jej istotą jest związek szkody z komunikacyjną (transportową) funkcją pojazdu mechanicznego³⁸. Należy zaszyfrować, że prezentowana w polskim orzecznictwie twórcza i kompleksowa wykładnia odnosząca się do znaczenia adekwatnego związku przyczynowego w kontekście odpowiedzialności za szkody związane z ruchem pojazdu dodatkowo rozwija interpretację przepisów, a także wykracza daleko poza rozważania zawarte w orzecznictwie Trybunału Sprawiedliwości Unii Europejskiej w tym przedmiocie.

Na marginesie warto również zauważyć, że sposób, w jaki należy rozumieć wspomniane wyżej pojęcie, bywa przedmiotem rozważań orzeczniczych również w innych państwach Unii Europejskiej. Tytułem przykładu powołać tutaj można wyrok Sądu Najwyższego Republiki Czeskiej z dnia 18 lutego 2015 roku (sygn. 25 Cdo 272/2013)³⁹, w którym podjęto się rozstrzygnięcia kwestii, czy wpływ na zastosowanie przepisów o ruchu pojazdów może mieć okoliczność, że dany pojazd był wykorzystywany do prac polowych, a więc – zdaniem ubezpieczyciela – jako maszyna robocza (*working machine*). Stan faktyczny dotyczył sytuacji, w której traktor powoda przy wykonywaniu prac polowych ugrzązł w ziemi. Podczas próby udzielenia mu pomocy przez dwa inne ciągniki, jeden z nich uszkodził pojazd wywracając go. Pozwany, do którego należał traktor udzielający pomocy, miał wprawdzie ubezpieczenie odpowiedzialności cywilnej, jednak sąd pierwszej instancji stwierdził, że pomimo iż traktor jest pojazdem mechanicznym, a szkody związane z jego ruchem mieszczą się w zakresie obowiązkowego ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej, przy wykonywaniu manewru wyciągania pojazdu z ziemi działał on w charakterze maszyny roboczej⁴⁰. Nie wykonywał bowiem swojej funkcji środka transportu, jako że nie przemieszczał się z jednego miejsca do innego z wykorzystaniem mocy silnika. W konsekwencji zdarzenie nie powinno być

36. Wyrok Sądu Apelacyjnego w Białymstoku z dnia 21 sierpnia 2009 r., I ACa 326/09, opubl. OSAB 2009/2-3/10-18.

37. J. Gudowski, G. Bieniek [w:] *Kodeks cywilny. Komentarz. Tom III. Zobowiązania* [red.] T. Bielska-Sobkowicz, H. Ciepła, M. Sychowicz, R. Trzaskowski, T. Wiśniewski, Cz. Żuławska, Warszawa 2018 r., opubl. Lex.

38. Wyrok Sądu Apelacyjnego w Szczecinie z dnia 22 sierpnia 2016 r., I ACa 693/11 [niepubl.]. Na uwagę w kontekście komentowanego zagadnienia zasługuje również orzeczenie Sądu Najwyższego z dnia 11 kwietnia 2003 r., III CKN 1522/00 [niepubl.], w którym poddano rozważeniu kwestię związku przyczynowego pomiędzy szkodą powstałą przy garażowaniu pojazdu a odpowiedzialnością posiadacza pojazdu z tytułu winy w nadzorze za zachowanie małoletniego dziecka, które zapalając zapałkę w blaszanym garażu spowodowało pożar będący następstwem wybuchu oparów benzyny, która wyciekła z nieszczelnego zbiornika samochodu.

39. J. Hradek [w:] *European Tort Law 2016*, [red.] E. Karner, B.C. Steininger, Berlin/ Boston 2017 r., s. 109–111.

40. *Ibidem*.

zakwalifikowane jako objęta zakresem obowiązkowego ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej szkoda związana z ruchem pojazdu, o której mowa była w § 427 ówczesnie obowiązującego w Czechach kodeksu cywilnego. Przepis ten stanowił bowiem, że osoby fizyczne i osoby prawne będące posiadaczami środków transportu ponoszą odpowiedzialność za szkody wynikłe ze szczególnego charakteru działania tych pojazdów⁴¹.

W przedmiotowej sprawie, na skutek skargi nadzwyczajnej powoda, Sąd Najwyższy Republiki Czeskiej rozstrzygnął, że kluczowe dla kwalifikacji charakteru działania pojazdu były okoliczności, w jakich doszło do zdarzenia. Mimo że szkoda została wyrządzona przy wykonywaniu prac polowych, bezpośrednią jej przyczyną był napęd silnika traktora, który był wykorzystywany nie do wykonywania specjalistycznych prac, lecz do poruszania się naprzód, celem wyciągnięcia innego pojazdu. Taki sposób wykorzystywania mechanicznych środków komunikacji można zdaniem Sądu przyrównać do typowej sytuacji, w której jeden z pojazdów udziela pomocy innemu (np. przy holowaniu samochodu). Okoliczność, że pomoc ta miała miejsce przy wykonywaniu prac polowych pozostaje w tym przypadku bez znaczenia – decydujące było bowiem to, że źródłem powstania szkody był napęd silnika pojazdu. Przedstawione orzeczenie wpisuje się wprawdzie w standardy ochrony wynikające z unijnych dyrektyw, wskazuje jednak również na złożoność problemów związanych z próbą dookreślenia zakresu terminu „ruch pojazdów” przez sądy krajowe.

Z kolei w doktrynie i orzecznictwie sądów niemieckich przeważa obecnie stanowisko, że pojazd znajduje się w ruchu tak długo, jak długo znajduje się w ruchu drogowym i zagraża jego pozostałym uczestnikom⁴². *De lege ferenda* godnym uwagi postulatem byłoby wprowadzenie jednolitej definicji tego pojęcia na gruncie prawa Unii Europejskiej – takie rozwiązanie w sposób pożądaną wpłynęłoby na pewność ochrony ubezpieczeniowej oraz bezsprzecznie przyczyniłoby się do spójności w orzecznictwie poszczególnych państw dotyczącym naprawienia szkód z tytułu wypadków komunikacyjnych.

5. Zakres podmiotowy odpowiedzialności ubezpieczyciela OC

Drugi z problemów będących przedmiotem rozważań w niniejszej sprawie jawi się jako bardziej rozbudowany i koncentruje się na udzieleniu odpowiedzi na pytanie, czy zakres obowiązkowego ubezpieczenia od odpowiedzialności cywilnej obejmuje także obowiązek naprawienia szkody wyrządzonej przez pasażera, który otwierając drzwi przy opuszczaniu pojazdu, uderzył w pojazd zaparkowany obok. Trybunał rozstrzygnął tę kwestię na korzyść poszkodowanego, mimo odmiennego stanowiska przedstawionego w tym względzie m.in. przez rząd polski. Na tle przedstawionego rozstrzygnięcia wątpliwości mogą dotyczyć przede wszystkim tego, czy zachowanie pasażera samochodu nie stanowi jednej z przesłanek egzoneracyjnych, jaką jest wyłączna wina osoby trzeciej. Wydaje się, że w pewnych wyjątkowych przypadkach stanowisko to mogłoby zasługiwać na uwzględnienie. Mimo że odpowiedzialność posiadacza pojazdu ukształtowana jest bardzo surowo na zasadzie ryzyka, to z pewnością nie ma ona charakteru absolutnego w odniesieniu do zachowania pasażerów. Tytułem przykładu można przywołać sytuację, gdy pasażer dokona

41. Act of the Czech Republic No. 40/1964 Sb. – Civil Code, https://is.muni.cz/el/1422/jaro2013/SOC038/um/Civil-Code_EN.pdf [dostęp: 15.01.2019].

42. A. Kunschert, *Der Haftpflichtprozess*, CH Beck, Munchen 2004, s. 867.

uprowadzenia pojazdu wraz z jego kierowcą⁴³. Warunkiem skutecznej egzoneracji byłoby w tym przypadku, aby zachowanie osoby trzeciej stanowiło jedyną przyczynę szkody, a przy tym wina takiej osoby powinna być winą wyłączną – tj. ani posiadaczowi, ani podmiotom, za które odpowiada, takiego zarzutu postawić nie można⁴⁴. Przedstawienie jednak w niniejszej sprawie przez rząd polski stanowiska ograniczającego podmiotowo zakres odpowiedzialności ubezpieczyciela wyłącznie do zachowania kierowcy pojazdu należy uznać za nieprawidłowe. Przede wszystkim uniemożliwiłoby to pełną realizację wytycznych określonych w drugiej dyrektywie Unii, która nakłada na państwa członkowskie obowiązek uznania za bezskuteczne w stosunku do roszczeń osób poszkodowanych w wypadkach wszelkich przepisów prawnych czy też postanowień polis ubezpieczeniowych, które wyłączałyby z zakresu ubezpieczenia użytkowanie (lub prowadzenie) pojazdu m.in. przez osoby niebędące do tego upoważnione oraz nieposiadające prawa jazdy pozwalającego na korzystanie z danego pojazdu⁴⁵. Z regulacji tych jasno wynika więc, że intencją prawodawcy unijnego nie było objęcie zakresem odpowiedzialności odszkodowawczej wyłącznie zachowań kierowcy, lecz także korzystającej z pojazdu osoby niebędącej kierowcą, za którą odpowiada posiadacz pojazdu. Wspomniany pogląd nie byłby również możliwy do zaakceptowania na gruncie prawa polskiego – zgodnie z art. 34 u.o.o. odszkodowanie z ubezpieczenia OC posiadaczy pojazdów mechanicznych przysługuje również wtedy, gdy zobowiązany do naprawienia wyrządzonej w związku z ruchem pojazdu szkody (będącej następstwem śmierci, uszkodzenia ciała, rozstroju zdrowia bądź też utraty, zniszczenia lub uszkodzenia mienia) jest nie tylko kierujący, lecz również posiadacz pojazdu⁴⁶. Ponadto art. 34 ust. 2 przywołanej ustawy stanowi wyrażnie, że za szkodę powstałą w związku z ruchem pojazdu mechanicznego uważa się także szkodę powstałą podczas i w związku z wsiadaniem do pojazdu mechanicznego albo wysiadaniem z niego. Odpowiedzialność odszkodowawcza jest więc powiązana z faktycznym władztwem nad pojazdem sprawowanym przez posiadacza samoistnego, a gdy pojazd został oddany w posiadanie zależne – posiadacza zależnego⁴⁷ – i obejmuje również szkody wyrządzone przez osoby, za które ponoszą oni odpowiedzialność (w przypadku, gdy nie mamy do czynienia z okolicznością egzoneracyjną – wyłączną winą osoby trzeciej). Bez znaczenia jest, czy posiadacz zawinił, działał w dobrej lub złej wierze, a nawet – czy posiadał uprawnienia do kierowania pojazdem⁴⁸. Kierowca natomiast odpowiada wobec poszkodowanego na zasadzie winy (na podstawie art. 415 k.c.), dopuszczalna jest także solidarna jego odpowiedzialność razem z posiadaczem pojazdu (zgodnie z treścią art. 441 §1 k.c.).

W doktrynie trafnie podkreśla się, że posiadacz samoistny nie może zostać zwolniony od odpowiedzialności, jeśli zachowywał w danej sytuacji przynajmniej częściowe uprawnienia związane z możliwością używania pojazdu, dysponowania nim i kontroli. Jak wskazuje Adam Szpunar,

43. T. Justyński, *Glosa do wyroku SN z dnia 13 sierpnia 2008 r., I CSK 56/08*, opubl. OSP 2010/3/30.

44. Z. Radwański, A. Olejniczak, *Zobowiązania. Część ogólna*, CH Beck, Warszawa 2016, s. 253 i nast.

45. Art. 2 ust 1 drugiej dyrektywy Rady 84/5/EWG z dnia 30 grudnia 1983 r. w sprawie zbliżania 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. U. 1984, L 8 s. 17.

46. Ustawa z dnia 22 maja 2003 r. o ubezpieczeniach obowiązkowych, Ubezpieczeniowym Funduszu Gwarancyjnym i Polskim Biurze Ubezpieczycieli Komunikacyjnych, tekst jedn. Dz. U. 2018, poz. 473.

47. D. Maśniak, *op. cit.*, s. 791.

48. M. Wałachowska, M.P. Ziemiak *op. cit.*, s. 557.

znaczenie powinny mieć tutaj zarówno elementy faktyczne (kto wydawał instrukcje i polecenia), jak i gospodarcze (kto osiągał korzyści lub ponosił ciężary związane z eksploatacją samochodu)⁴⁹. Szczególnie ważne jest przy tym zwrócenie uwagi na okoliczność, że posiadacz pojazdu odpowiada niezależnie od tego, czy sam pojazdem kieruje, a nawet wtedy, gdy inna osoba powodująca ruch pojazdu nie ponosi odpowiedzialności z powodu braku przesłanki zawinienia. Jest to odpowiedzialność za sam skutek zdarzenia powodującego szkodę⁵⁰. Określając podmioty, za które odpowiedzialność ponosi posiadacz, należy przede wszystkim odwołać się do przepisów art. 427–430 k.c. Są to więc osoby pozostające pod jego nadzorem, osoby wykonujące powierzone przez niego czynności, a także podwładni i pracownicy, którym powierzył władanie pojazdem⁵¹. Wśród przedstawicieli nauki wyrażane jest zdecydowane stanowisko, że nie mogą zwolnić posiadacza od odpowiedzialności działania osób podróżujących pojazdem, w tym pasażerów czy autostopowiczów⁵². Wskazuje się również, że za osoby trzecie nie mogą być też uznani domownicy posiadacza ani producent pojazdu.

Aby wyłączyć odpowiedzialność ubezpieczyciela OC w oparciu o przesłankę egzoneracyjną, jaką jest wyłączna wina osoby trzeciej, wina osoby trzeciej musi być na tyle poważna, że jest ona wyłączną okolicznością braną w danym przypadku pod uwagę i absorbuje przy tym inne okoliczności sprawy⁵³. Musi więc nastąpić całkowita utrata samoistnego posiadania pojazdu – niezależnie od tego, czy dochodzi do tego za zgodą tego posiadacza, czy też wbrew jego woli. Okoliczność ta musi mieć również charakter trwały – zgodnie bowiem z zasadą wyrażoną w art. 340 §2 k.c. posiadania nie przerywa niemożność wykonywania władztwa nad rzeczą wywołana przez przemijającą przeszkodę⁵⁴. Podobny wniosek można wyprowadzić z rozważań zaprezentowanych przez Trybunał Sprawiedliwości w orzeczeniu wydanym na gruncie niniejszej sprawy. Trafnie podkreślono w nich przy tym, że żaden przepis prawa UE nie pozwala na podmiotowe ograniczanie zakresu ochrony obowiązkowego ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej. Próby dokonania takiego ograniczenia powinny spotkać się ze zdecydowanym sprzeciwem, jako godzące w *ratio legis* unijnych regulacji o obowiązkowym ubezpieczeniu OC pojazdów mechanicznych. Poszkodowany ruchem pojazdu mechanicznego w sytuacji takiej, jak ta, na gruncie której zapadło komentowane orzeczenie, mógłby zostać całkowicie pozbawiony roszczenia wobec ubezpieczyciela, a możliwość dochodzenia roszczeń od posiadacza czy sprawcy szkody stałaby się wysoce niepewna. Natomiast właśnie owa pewność i wzmocnienie ochrony ubezpieczeniowej byłyby jednymi z podstaw wprowadzenia obowiązkowych ubezpieczeń od odpowiedzialności cywilnej z tytułu szkód wyrządzonych przez pojazdy mechaniczne⁵⁵.

49. A. Szpunar, *Wynagrodzenie szkody wynikłej wskutek wypadku komunikacyjnego*, Wydawnictwo Prawnicze, Warszawa 1976, s. 123.

50. *Ibidem*, s. 809.

51. Uchwała Sądu Najwyższego z dnia 29 października 1960 r., I CO 20/60, OSN 1961 nr 3 poz. 258 s. 10; K. Ludwichowska, *op. cit.*, s. 121.

52. A. Śmieja, P. Machnikowski, [w:] *op. cit.*, s. 654.

53. D. Maśniak, *op. cit.*, s. 813.

54. A. Szpunar, *op. cit.*, s. 120–121.

55. Z. Radwański, A. Olejniczak, *op. cit.*, s. 256.

6. Konkluzja

Podsumowując dotychczasowe rozważania, należy stwierdzić, że teza sformułowana w omawianym orzeczeniu przez Trybunał Sprawiedliwości Unii Europejskiej zasługuje na pełną aprobatę nie tylko ze względu na racjonalność oraz spójność z dotychczasowym orzecznictwem w podobnych sprawach, lecz przede wszystkim dlatego, że zaprezentowany kierunek wykładni przepisów o obowiązkowych ubezpieczeniach za szkody związane z ruchem pojazdów mechanicznych jest zgodny z celami, które regulacje te powinny realizować. Dla pełniejszego ich urzeczywistnienia należałoby postulować wprowadzenie w unijnych przepisach jednolitej definicji pojęcia ruchu pojazdu – takie rozwiązanie nie tylko przyczyniłoby się do ujednoczenia praktyki orzeczniczej w poszczególnych państwach, lecz również mogłoby przynieść korzyści ekonomiczne ubezpieczycielom. Pozwoliłoby im na określanie z większym prawdopodobieństwem wydatków, z którymi wiązać się mogą określone kategorie zdarzeń komunikacyjnych⁵⁶, a także na uniknięcie w wielu przypadkach potrzeby zwracania się do sądów krajowych o zakreślenie granic tego pojęcia. Jak wskazał Eugeniusz Kowalewski, za wprowadzeniem prawnego obowiązku zawierania umów ubezpieczenia przemawia więc z jednej strony ważny interes ogólnospołeczny w ochronie określonych dóbr, z drugiej natomiast – zbyt niska świadomość zagrożonych podmiotów co do celowości ubezpieczeń⁵⁷. Główną przesłanką wprowadzenia przymusu ubezpieczeniowego jest więc zapewnienie możliwie najszerszej ochrony poszkodowanych przed skutkami szkód wyrządzonych przez inne podmioty. Tak szerokie zakreślenie przez Trybunał zakresu znaczeniowego pojęcia ruchu pojazdu z pewnością przyczyni się do „uszczelnienia” systemu ochrony ubezpieczeniowej oraz pozwoli na uniknięcie niepewności i różnic w orzecznictwie w obliczu różnic w jurysdykcjach i kulturach prawnych poszczególnych państw. W konsekwencji pozwoli to na pełniejszą realizację postulatu ujednoczania kryteriów ochrony ubezpieczeniowej i zagwarantowania ofiarom wypadków komunikacyjnych jednolitego sposobu traktowania bez względu na miejsce w obrębie Unii Europejskiej, w którym wydarzy się wypadek komunikacyjny. Celem regulacji unijnych nie jest bowiem samo poszerzenie zakresu ochrony poszkodowanego, lecz także uczynienie jej ochroną pewną i kompletną, opartą na jednolitych zasadach wspólnych dla całego obszaru Unii. Jego osiągnięcie wymaga zdecydowanych i konsekwentnych działań nie tylko ze strony Trybunału, lecz przede wszystkim na gruncie prawa i judykatury w poszczególnych państwach członkowskich.

56. A. Renda, L. Schrefler, *Full Compensation Of Victims Of Cross-Border Road traffic Accidents In the EU: The Economic Impact Of Selected Options*, Centre for European Policy Studies, Brussels 2007, s. 67.

57. E. Kowalewski, *Prawo ubezpieczeń gospodarczych*, Oficyna Wydawnicza Branta, Bydgoszcz–Toruń 2006, s. 272.

Wykaz źródeł

Literatura:

- Albert J., Leader T., *Compensation of Victims of Cross-Border Road Traffic Accidents In the EU: Comparison of National Practices, Analysis of Problems and Evaluation of Options for Improving the Position of Cross-Border Victims – Report*, Contract ETD/2007/IM/H2/116, listopad 2009 r.
- Bieniek G., Gudowski J., [w:] *Kodeks cywilny. Komentarz. Tom III. Zobowiązania*, [red.] T. Bielska-Sobkowicz, H. Ciepła, M. Sychowicz, R. Trzaskowski, T. Wiśniewski, Cz. Żuławska, Wolters Kluwer, Warszawa 2018, Lex.
- Bucoń P., *Odpowiedzialność cywilna uczestników wypadku komunikacyjnego*, Wolters Kluwer, Warszawa 2008.
- Garlicki S., *Odpowiedzialność cywilna za nieszczęśliwe wypadki*, Wydawnictwo Prawnicze, Warszawa 1959.
- Justyński T., *Glosa do wyroku SN z dnia 13 sierpnia 2008 r., I CSK 56/08*, opubl. OSP 2010/3/30.
- Hradek J., [w:] *European Tort Law 2016*, [red.] E. Karner, B.C. Steininger, Berlin–Boston 2017.
- Kowalewski E., *Prawo ubezpieczeń gospodarczych*, Oficyna Wydawnicza Branta, Bydgoszcz–Toruń 2006.
- Kunschert A., [w:] *Gegel Haftpflichtprozess*, CH Beck, München 2004.
- Ludwichowska K., *Odpowiedzialność cywilna i ubezpieczeniowa za wypadki samochodowe*, TNOiK, Toruń 2008.
- Maśniak D., [w:] *Prawo ubezpieczeń gospodarczych. Komentarz. Tom I*, Brodecki Z., Glicz M., Serwach M. [red.], Wolters Kluwer, Warszawa 2010.
- Opinia Rzecznika Generalnego P. Mengozziego z dnia 26 lutego 2014 r. w sprawie C-162/13 Damijan Vnuk przeciwko „Zavarovalnica Triglav” d.d., ECLI:EU:C:2014:106.
- Orlicki M., *Ubezpieczenia obowiązkowe*, Wolters Kluwer, Warszawa 2011.
- Papettas J., *Direct actions against insurers of intra-community cross-border traffic accidents: Rome II and the Motor Insurance Directives*, „Journal of Private International Law” 2012, vol. 8, nr 2.
- Radwański Z., Olejniczak A., *Zobowiązania. Część ogólna*, CH Beck, Warszawa 2016.
- Renda A., Schrefler L., *Full Compensation Of Victims Of Cross- Border Road traffic Accidents In the EU: The Economic Impact Of Selected Options*, Centre for European Policy Studies, Brussels 2007.
- Śmieja A., Machnikowski P., [w:] *System prawa prywatnego. Tom 6 Prawo zobowiązań – część ogólna*, Olejniczak A. [red.], CH Beck, Warszawa 2018.
- Szpunar A., *Wynagrodzenie szkody wynikłej wskutek wypadku komunikacyjnego*, Wydawnictwo Prawnicze, Warszawa 1976.
- Wałachowska M., Ziemiak M.P., [w:] *Kodeks cywilny. Komentarz. Tom III. Zobowiązania – część ogólna*, Habdas M., Frasz M. [red.], Wolters Kluwer, Warszawa 2018.

Strony internetowe:

- <https://www.39essex.com/a-most-expensive-trip-to-the-supermarket-the-use-of-vehicles-under-the-motor-insurance-directives-michael-mcparland-qc> [dostęp: 1.03.2019].
- <https://www.rp.pl/Ubezpieczenia-i-odszkodowania/311279974-Kierowca-odpowiada-za-szkody-wyrzadzone-na-parkingu-przez-pasazera---wyrok-TSUE.html> [dostęp: 1.03.2019].

The scope of the concept of vehicle movement under the regulations of the European Union Law concerning compulsory insurance against civil liability – referring to the judgment of the Court of Justice of the European Union in case C-648/17 BTA Baltic Insurance Company.

The purpose of this article is to comment the judgment of the European Court of Justice in case BTA Baltic Insurance Company v “Baltijas Apdrošināšanas Nams” AS [C 648/16]. The judgment addresses whether the concept of the “use of vehicle” includes an accident involving two vehicles parked in a car park. The author considers the judgment in the light of Polish Supreme Court and Czech Republic jurisprudence. In the point of author’s view – the arguments presented by CJEU should be fully approved as they ensure that victims of the accidents caused by vehicles receive full protection and comparable treatment irrespective of where the accident in the EU occurred.

Key words: civil liability, motor vehicle, compulsory insurance, material damage, tort law.

MGR KINGA KONIECZNA – asystent w Katedrze Prawa Cywilnego, Uniwersytet Gdański
e-mail: kinga.konieczna@prawo.ug.edu.pl
nr ORCID: 0000–0003–1886–2963