

BARTOSZ KUCHARSKI

<https://doi.org/10.33995/wu2021.2.5>

## W pułapce braku ochrony. Obrona szerokiego pojęcia ruchu pojazdu na gruncie przepisów o ubezpieczeniu OC posiadaczy pojazdów mechanicznych

*Orzeczenie TSUE w sprawie Rodriguez de Andrade wywołało kontrowersje odnośnie do pojęcia ruchu pojazdu. Kontrowersje powstały również w orzecznictwie Sądu Najwyższego, który wcześniej ujmował ruch pojazdu szeroko: w oderwaniu od funkcji pełnionej przez pojazd w chwili wypadku. Zdaniem autora Sąd Najwyższy nie powinien odchodzić od tak ukształtowanej linii orzecznictwa. Wyrok w sprawie Rodriguez de Andrade nie pozwala sądom państw członkowskich Unii Europejskiej na zawężanie zakresu pojęcia ruchu w stosunku do zakresu określonego przez TSUE, ale nie zakazuje ujmowania ruchu szerzej, bowiem celem dyrektyw unijnych dotyczących ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej posiadaczy pojazdów mechanicznych jest ochrona poszkodowanych. Poza tym w polskich warunkach istnieje szereg argumentów wspierających dotychczasowe stanowisko Sądu Najwyższego. Jednym z nich jest stosunek między pojęciem ruchu pojazdu w rozumieniu Kodeksu cywilnego oraz ustawy o ubezpieczeniach obowiązkowych, Ubezpieczeniowym Funduszu Gwarancyjnym oraz Polskim Biurze Ubezpieczycieli Komunikacyjnych. Zdaniem autora pojęcie ruchu pojazdu winno być wykładane w sposób tożsamy na gruncie obu wskazanych aktów prawnych.*

**Słowa kluczowe:** *ruch pojazdu mechanicznego, ubezpieczenie odpowiedzialności cywilnej, obowiązkowe ubezpieczenie samochodowe, ubezpieczenie posiadaczy pojazdów mechanicznych, wypadki samochodowe.*

### Wstęp

Problem pojęcia ruchu pojazdu na gruncie przepisów o ubezpieczeniu OC posiadaczy pojazdów mechanicznych (dalej: p.p.m.) stał się niezmiernie aktualny po wydaniu przez TSUE wyroku z dnia

28 listopada 2017 roku w sprawie C-514/16 *Rodriguez de Andrade*<sup>1</sup>. W wyroku tym TSUE przyjął, że pojęcie ruchu pojazdu na gruncie dyrektyw o ubezpieczeniu OC p.p.m. jest autonomicznym pojęciem prawa Unii Europejskiej i obejmuje wykorzystanie pojazdu jedynie jako środka transportu. W stanie faktycznym sprawy rozpatrywanej przez TSUE oznaczało to pozbawienie ochrony z ubezpieczenia OC posiadacza ciągnika powoda, którego żona zmarła przygnieciona przez ciągnik – niewykorzystywany w chwili wypadku jako środek transportu, ale napędzający pompę opryskiwacza herbicydowego.

Po tym rozstrzygnięciu pojawiła się rozbieżność w orzecznictwie Sądu Najwyższego. W wyroku z dnia 18 września 2019 roku w sprawie IV CSK 292/18<sup>2</sup> SN, odwołując się wyroku w sprawie *Rodriguez de Andrade*, przyjął, że ubezpieczeniem OC p.p.m. nie jest objęta szkoda powstała na skutek przygniecenia powoda przez wysięgnik koparkoładowarki wykorzystywanej do demontażu studzienki. Z kolei w wyroku z dnia 4 września 2020 roku w sprawie II CSK 749/18<sup>3</sup> Sąd Najwyższy uznał, że powołany wyrok TSUE nie może stanowić argumentu dla pozbawienia ochrony z ubezpieczenia OC p.p.m. dotyczącego pojazdu zarejestrowanego jako podnośnik do prac konserwacyjno-montażowych powoda, który upadł na beton z kosza podnośnika, kiedy ramię podnośnika gwałtownie opadło.

W doktrynie polskiej zdaje się dominować pogląd, że wyrok TSUE w sprawie *Rodriguez de Andrade* powinien prowadzić do zmiany linii orzecznictwa Sądu Najwyższego, które wcześniej ujmowało ruch szeroko. Zdają się o tym świadczyć zarówno publikacje, jakie pojawiły się na kanwie tego wyroku<sup>4</sup>, jak i wypowiedzi referentów zarejestrowane podczas seminarium online *Pojęcie ruchu pojazdu a ubezpieczenie OC posiadaczy pojazdów mechanicznych*, zorganizowanego 15 kwietnia 2021 roku przez AIDA Polska oraz Katedrę Prawa Ubezpieczeniowego i Medycznego UMK w Toruniu<sup>5</sup>. Odnoszę wrażenie, że byłem jedynym spośród referentów, który bronił szerokiego rozumienia pojęcia ruchu pojazdu. Artykuł niniejszy przedstawia kluczowe, moim zdaniem, argumenty przemawiające za brakiem konieczności zmiany ukształtowanej linii orzecznictwa Sądu Najwyższego.

## 1. *Rodriguez de Andrade* odbiega od innych orzeczeń TSUE

Zwolennicy ujęcia ruchu zaproponowanego przez TSUE w wyroku *Rodriguez de Andrade* próbują je przedstawiać jako konsekwencję wcześniejszych rozstrzygnięć, spójną z innymi judykatami tego sądu. Uważna lektura orzeczeń TSUE, a zwłaszcza zapadających w nim rozstrzygnięć, zdaje się

- 
1. Wyrok TSUE z 28 listopada 2017 r., C 514/16 *Isabel Maria Piheira Vieira Rodrigues de Andrade i Fausto da Silva Rodrigues de Andrade v. Jose Manuel Proenca Salvador i in.*, LEX nr 2399695.
  2. LEX nr 2740936.
  3. LEX nr 3093402. Zob. również glosa B. Kucharskiego, [w:] „Przedgląd Sądowy” 2021, nr 7–8, s. 174 i nast.
  4. D. Maśniak, „Ruch pojazdu” jako przesłanka odpowiedzialności ubezpieczyciela OC posiadacza ciągnika rolniczego lub pojazdu wolnobieżnego – znaczenie orzeczenia TS C-514/16 *Rodrigues de Andrade*, „Prawo Asekuracyjne” 2018, nr 3; M. Wałachowska, M.P. Ziemiak, *Zakres odpowiedzialności za szkody związane z ruchem pojazdów, Glosa do wyroku TS z 28 listopada 2017, C 514/16*, „Europejski Przegląd Sądowy” 2019, nr 2, s. 39 i nast.; M. Sieradzka, *Szkoda związana z ruchem pojazdu jako przesłanka odpowiedzialności z tytułu ubezpieczenia komunikacyjnego. Glosa do wyroku TS z 28 listopada 2017 r., C-514/16*, LEX/el.2018.
  5. W tym duchu wypowiadali się M. Orlicki, M. Wałachowska i M. Ziemiak. Seminarium dostępne na stronie: <https://www.youtube.com/watch?v=l7D7JDZ1kms> [dostęp: 18.08.2021].

jednak prowadzić do zupełnie innego wniosku. Wśród orzeczeń konsekwentnie opowiadających się za szerokim ujęciem ruchu i przyznającym ochronę poszkodowanym wyrok w sprawie *Rodriguez de Andrade* jawi się raczej jako eksces, wynikły z przywiązania nadmiernej wagi do kwestii, czy pojazd w chwili wypadku pełnił wąsko rozumianą funkcję transportową.

W poprzedzającym wyrok *Rodriguez de Andrade* – i mającym stanowić jego logiczną przyczynę – wyroku z dnia 4 września 2014 roku w sprawie *Vnuk*<sup>6</sup> TSUE przyznała ochronę rolnikowi, który został strącony z drabiny przez ciągnik z przyczepą parkujący tyłem w stodole. Ciągnik ten w chwilach poprzedzających wypadek był wykorzystywany do zbierania słomy na podwórzu gospodarstwa powoda. Trybunał stwierdził, że zawarte w art. 3 ust. 1 dyrektywy 72/166 pojęcie ruchu pojazdów nie jest ograniczone do kontekstu drogowego i obejmuje każde użytkowanie pojazdu, które jest zgodne z normalną funkcją tego pojazdu. Może ono zatem obejmować manewr traktora w podwórzu gospodarstwa rolnego w celu wprowadzenia przyczepy, w którą ów traktor jest wyposażony, do pomieszczenia gospodarczego. Rekomendując Trybunałowi to rozstrzygnięcie, Rzecznik Generalny TSUE wskazał, że nie istnieje żadna podstawa uzasadniająca rozróżnienie, jakiego dokonała strona pozwana w postępowaniu przed sądem krajowym: między „maszyną roboczą” a „pojazdem”.

Następujący chronologicznie po wyroku w sprawie *Rodriguez de Andrade* wyrok TSUE z 20 grudnia 2017 roku w sprawie *Nunez Torreiro*<sup>7</sup> dotyczył kołowego pojazdu wojskowego typu „Aníbal”, który przewrócił się podczas ćwiczeń wojskowych na obszarze przeznaczonym dla pojazdów gaśnicowych, powodując obrażenia u znajdującego się w środku powoda. Trybunał stwierdził, że art. 3 dyrektywy 2009/103/WE z dnia 16 września 2009 roku stoi na przeszkodzie uregulowaniu krajowemu, które pozwalało wykluczyć 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*.

W kolejnym wyroku z 15 listopada 2018 roku w sprawie *C-684/17 BTA Baltic Insurance Company*<sup>8</sup> TSUE uznał, że zakresem pojęcia ruchu pojazdów, o którym mowa w art. 3 ust. 1 dyrektywy 72/166, jest objęta sytuacja, w której pasażer stojącego na parkingu pojazdu, przy otwieraniu drzwi tego pojazdu, uderzył i uszkodził pojazd stojący obok. Trybunał wskazał przy tym, że ruch dotyczy każdego użytkowania pojazdu zgodnego z jego funkcją, a przepisy nie mówią, że szkoda musi być wyrządzona przez kierowcę.

Wreszcie w wyroku z 20 czerwca 2019 roku w sprawie *C-100/18 Linea Directa Aseguradora*<sup>9</sup> TSUE uznał, że pojęciem ruchu pojazdów, o którym mowa w art. 3 dyrektywy 2009/103, jest objęta sytuacja, w której pojazd zaparkowany w prywatnym garażu i używany zgodnie z funkcją środka transportu zapalił się, wywołując pożar znajdujący swe źródło w instalacji elektrycznej tego pojazdu i powodujący szkody w nieruchomości, nawet wówczas, gdy wspomniany pojazd nie przemieszczał się od ponad 24 godzin przed wybuchem pożaru.

6. Wyrok TSUE z 4 września 2014 r., C 162/13, *Damijan Vnuk v. Zavarovalnica Triglac DD*, LEX nr 1500724.
7. Wyrok TSUE z 20 września 2017 r., C-334/16, *Jose Luis Nunez Torreiro v. AIG Europe Limited, Sucursal en España*, [www.eur-lex.europa.eu](http://www.eur-lex.europa.eu) [dostęp: 18.08.2021].
8. Wyrok Trybunału Sprawiedliwości UE z 15 listopada 2018 r., C-648/17 w sprawie *BTA Baltic Insurance Company AS c. Baltijas Aprosinasanas Nams*, LEX nr 1433721.
9. Wyrok TSUE z 20 czerwca 2019 r. w sprawie *Linea Directa Aseguradora SA vs. Segurcaixa, Sociedad Anónima de Seguros y Reaseguros* [C-100/18], LEX 2683589 omówiony przez J. Repsa, „Prawo Asekuracyjne” 2019, nr 3, s. 93.

Dodać można, że na gruncie wielu wersji językowych dyrektywy, w tym wersji angielskiej, ubezpieczenie OC obejmować ma każde użycie pojazdu (ang. *use*), a nie tylko jego ruch (ang. *motion*). Kwestii tej nie uważam za najistotniejszą bowiem odpowiednio szeroka wykładnia pojęcia ruchu pozbawia to rozróżnienie znaczenia, czego dowodzi przykładowo orzecznictwo polskiego Sądu Najwyższego. Ponadto, skoro TSUE kładzie nacisk na użycie pojazdu w jego normalnej funkcji, to zauważyć wypada, że w przypadku różnego rodzaju poruszających się po drogach maszyn specjalistycznych normalną funkcją jest zwykle funkcja budowlana, w przypadku ciągników zaś – funkcja rolnicza. Możliwość poruszania się po drodze służy tu jedynie realizacji funkcji podstawowej w różnych miejscach. Niezależnie od powyższego można argumentować, że nawet wykonując funkcję specjalistyczną, maszyna niemal zawsze realizuje funkcje transportową, np. ciągnik dzięki pompie transportuje herbicyd na pole, podnośnik transportuje ludzi do miejsc na wysokościach, koparkoładowarka transportuje ziemię lub piasek, betoniarka transportuje beton itp.

## 2. Szerokie pojęcie ruchu pojazdu w orzecznictwie SN

W cytowanym we wstępie najnowszym wyroku dotyczącym szkody powstałej na skutek nagłego opadnięcia ramienia podnośnika napędzanego silnikiem unieruchomionego pojazdu Sąd Najwyższy zauważył, że w motywach preambuły dyrektyw 72/166/EWG<sup>10</sup> i 2009/13/WE<sup>11</sup> wyraźnie i wielokrotnie podkreślany jest cel w postaci zapewnienia poszkodowanym ochrony ubezpieczeniowej. W tej sytuacji, zdaniem SN, dokonana przez TSUE w sprawie *Rodriguez de Andrade* wykładnia dyrektywy nie może być skutecznie powoływana przeciwko objęciu ochroną ubezpieczeniową osób poszkodowanych, jeżeli taką ochronę zapewnią im dotychczasowe orzecznictwo sądów polskich.

W istocie trudno zaprzeczyć, że trwałość orzecznictwa – w szczególności zaś orzecznictwa Sądu Najwyższego – jest istotną wartością w systemie prawa i przynajmniej dopóki orzecznictwo to nie przestaje odpowiadać współczesnym warunkom społeczno-gospodarczym, nie należy zmieniać utrwalonej linii. Przywołana przez Sąd Najwyższy w cytowanym wyroku seria orzeczeń wskazuje w sposób bezsporny, że szerokie ujęcie ruchu było w orzecznictwie SN utrwalone. Nie przypominam sobie, by autorzy, którzy po orzeczeniu *Rodriguez de Andrade* krytykują Sąd Najwyższy za przyjmowanie „ruchu w bezruchu” i „transportu w sytuacjach, w których nie trzeba się przemieszczać”<sup>12</sup>, wysuwali swoje działa w obronie ubezpieczycieli przed wypowiedzią TSUE w sprawie *Rodriguez de Andrade*.

Nie ma w tym artykule miejsca na opisywanie wszystkich orzeczeń SN ujmujących pojęcie ruchu szeroko. Z ciekawszych wskazać można wyrok z 21 maja 2008 roku (V CSK 444/08)<sup>13</sup>, w którego stanie faktycznym powód przy próbie odblokowania łodem kontenera śmieciarki spadł

---

10. Dyrektywa Rady 72/166/EWG z dnia 24 kwietnia 1972 r. w sprawie zbliżenia się ustawodawstw Państw członkowskich odnoszących się do ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej za szkody powstałe w związku z ruchem pojazdów mechanicznych i egzekwowania obowiązku ubezpieczenia od takiej odpowiedzialności (Dz. Urz. WE. L 103 z 2.05.1972).

11. Dyrektywa 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 (Dz. Urz. U.E. L 263/11 z 7 października 2009 r.).

12. Referat M. Orlickiego na seminarium przywołanym wyżej nosił tytuł: *W pułapce ochrony absolutnej, o bezruchu, który jest ruchem, o transporcie, w którym nie trzeba się przemieszczać*.

13. LEX nr 627255.

na beton na skutek skoku automatu zwrotnego kontenera. Odmienne niż sądy niższych instancji SN przyjął, że szkoda została wywołana ruchem pojazdu, wystąpił bowiem 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<sup>14</sup>.

Podobnie w wyroku z 13 czerwca 2012 roku (V CKN 1051/00)<sup>15</sup> Sąd Najwyższy uznał za wywołaną ruchem pojazdu szkodę powstałą na skutek orkanowania słomy przy pomocy ciągnika z towarzyszącą maszyną, co wywołało iskrę a następnie pożar na gruncie sąsiada. W uzasadnieniu wskazano, że ciągnik rolniczy wykorzystywany wraz ze sprzężoną z nim maszyną rolniczą do uprawy gruntu jest mechanicznym środkiem komunikacji w rozumieniu art. 436 § 1 k.c. Przepis ten nie stawia bowiem wymagań, by pojazd był przeznaczony do ruchu na drogach publicznych, nie wyłącza też z zakresu jego obowiązywania żadnych pojazdów ze względu na kryterium celu, jakiemu służą.

Z kolei w stanie faktycznym wyroku Sądu Najwyższego z 19 grudnia 2013 roku II CSK 157/13<sup>16</sup> powód został przygnieciony przez wysięgnik pompy do betonu zamontowanej na pojeździe unieruchomionym przy pomocy czterech podpór. Sąd Najwyższy uchylił wyrok oddalający powództwo wobec ubezpieczyciela, z którym posiadacz pojazdu – betoniarce – miał zawartą umowę ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej, wskazując, że rozważania sądu apelacyjnego dotyczące zakończenia jazdy i osiągnięcia miejsca przeznaczenia nie mają żadnego znaczenia, bowiem na skutek pracy silnika samochód pozostawał w ruchu, a szkoda wynikła z działania silnika w stojącym samochodzie, a więc z ruchu pojazdu.

### 3. Prawo unijne wyznacza jedynie minimalny standard ochrony

Uzasadnienie ostatniego wyroku Sądu Najwyższego w sprawie podnośnika byłoby pełniejsze i nie wywoływało argumentów dotyczących „polexitu”<sup>17</sup>, gdyby SN zamiast poprzestać na stwierdzeniu sprzeczności wyroku TSUE w sprawie *Rodriguez de Andrade* z celem dyrektyw o ubezpieczeniu OC p.p.m. i dotychczasowym orzecznictwem Sądu Najwyższego, wskazał, że wyrok, o którym mowa, nie musi i nie powinien skutkować zmianą dotychczasowej linii orzecznictwa, ponieważ prawo Unii Europejskiej wyznacza jedynie minimalny standard ochrony w zakresie ruchu pojazdu, zakazując państw członkowskim ujmowania ruchu węższej niż czyni to TSUE. Nie ogranicza natomiast państw członkowskich, gdy chodzi o szersze ujęcie. Rozumowanie *a contrario* ma swoje wady, a w omawianym przypadku jest zupełnie nieuprawnione.

Argument powyższy trafnie podnosi Jakub Oleszczak, wywodząc, że w sprawie *Rodriguez de Andrade* TSUE odpowiadał na pytanie sądu portugalskiego, gdzie utrwaliło się wąskie pojęcie

14. W związku z przytoczoną tezą wypada zauważyć, że nietrafny wydaje się przytoczony w wypowiedzi M. Orlickiego podczas ww. seminarium przykład zatrucia w foodtrucku. Zatrucie tego rodzaju, w odróżnieniu od szkody wywołanej urządzeniem napędzanym przez silnik pojazdu, nie będzie pozostawać w związku przyczynowym adekwatnym z ruchem pojazdu. Będzie natomiast wynikiem działania *causa interveniens* w postaci użycia nieświeżych składników, niezachowania zasad higieny przez osobę przygotowującą potrawę itp.

15. LEX nr 1170647.

16. LEX nr 1433721.

17. Por. wypowiedzi M. Ziemiaka, M. Wałachowskiej i M. Orlickiego podczas ww. seminarium.

ruchu pojazdów wielofunkcyjnych – ograniczone do wykonywania przez nie funkcji komunikacyjnej<sup>18</sup>. Wobec zaaprobowania takiego ujęcia przez sąd pierwszej instancji sąd odwoławczy powziął wątpliwości, czy zapewnia ono poszkodowanym wystarczający standard ochrony na gruncie dyrektywy o ubezpieczeniu odpowiedzialności cywilnej posiadaczy pojazdów mechanicznych oraz wcześniejszego orzecznictwa TSUE, zwłaszcza zaś cytowanego wcześniej wyroku w sprawie *Vnuk*.

W odpowiedzi TSUE uznał, że standard ochrony zapewniony poszkodowanym przez orzecznictwo sądów portugalskich jest wystarczający, nie przesądził zaś w żadnej mierze o sprzeczności z prawem unijnym szerszego ujęcia ruchu wykształconego przykładowo w orzecznictwie polskich sądów. Wbrew opiniom niektórych autorów<sup>19</sup> powtarzane w wyroku TSUE stwierdzenie o autonomiczności pojęcia ruchu pojazdu w prawie Unii Europejskiej i braku dowolności jego ujmowania w państwach członkowskich oznacza jedynie, że państwa te nie mogą ograniczać tego pojęcia w porównaniu do orzecznictwa TSUE, zgodnie z którym pojazd znajduje się w ruchu ilekroć w chwili szkody wykorzystywany jest w swojej zwykłej funkcji komunikacyjnej.

Chybiony wydaje się również argument, że ujmowanie pojęcia ruchu w niektórych państwach członkowskich Unii Europejskiej szerzej niż w wyroku w sprawie *Rodriguez de Andrade* rodzi ryzyko *forum shopping*<sup>20</sup>. Zarówno rozporządzenie Rzym II<sup>21</sup>, jak i Konwencja haska o prawie właściwym dla wypadków drogowych<sup>22</sup> posługują się podobnym łącznikiem<sup>23</sup>. Według rozporządzenia Rzym II jest to miejsca powstania szkody<sup>24</sup>, natomiast według Konwencji haskiej jest to miejsce wypadku<sup>25</sup>, co zwykle będzie tożsame. Jeżeli zatem przykładowo w Grecji miał miejsce wypadek komunikacyjny z udziałem obywatela Polski oraz obywatela Portugalii, to niezależnie od tego, przed którym sądem toczyć się będzie sprawa, zastosowanie znajdzie prawo greckie.

#### 4. Pojęcie ruchu na gruncie Kodeksu cywilnego i ustawy o ubezpieczeniach obowiązkowych winno być ujmowane w sposób tożsamy

Autonomiczne pojęcie ruchu zaproponowane przez TSUE w sprawie *Rodriguez de Andrade* może wiązać państwa członkowskie tylko w zakresie przepisów dotyczących ubezpieczenia komunikacyjnego. Próby zastosowania wąskiego pojęcia ruchu w ubezpieczeniach komunikacyjnych mogą zatem prowadzić do pozostawienia poza zakresem ubezpieczenia OC p.p.m. przypadków

---

18. J. Oleszczak, *Zmiany w rozumieniu pojęcia ruchu pojazdu pod wpływem orzeczenia TSUE w sprawie C-514/16 Rodriguez de Andrade*, „Prawo Asekuracyjne” 2020, nr 2, s. 83–84.

19. M. Orlicki w trakcie swojego referatu podczas konferencji z 15 kwietnia 2021 r. przywołanej we wstępie.

20. M. Wałachowska w trakcie swojego referatu podczas konferencji z 15 kwietnia 2021 r..

21. Rozporządzenie (WE) nr 864/2007 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 11 lipca 2007 r. w sprawie prawa właściwego dla zobowiązań pozaumownych (Rzym II), Dz.U.U.E.L.2007.199.40 z dnia 2007.07.31.

22. Konwencja o prawie właściwym dla wypadków drogowych sporządzona w Hadze dnia 4 maja 1971 r., Dz.Uz 2003 r., Nr 63, poz. 585 z dnia 15 kwietnia 2003 r. Spośród państw członkowskich Unii Europejskiej stronami Konwencji są Austria, Belgia, Republika Czeska, Francja, Łotwa, Litwa, Luksemburg, Holandia, Polska, Słowacja, Słowenia i Hiszpania.

23. Szerzej co do tych kwestii zob. np. A. Dąbrowska, *Prawo właściwe dla wypadków transgranicznych*, „Monitor Ubezpieczeniowy” 2016, nr 67, <https://mu.rf.gov.pl/67/art-2.html> [dostęp: 18.08.2021].

24. Por. art. 4 ust. 1 Rozporządzenia.

25. Por. art. 3 Konwencji.

objętych odpowiedzialnością na zasadzie ryzyka z art. 436 k.c., czyli właśnie tych sytuacji, w których ubezpieczenie to jest najbardziej potrzebne i w których jego pozbawienie będzie szczególnie krzywdzące dla poszkodowanych<sup>26</sup>.

Pogląd o braku tożsamości pojęcia ruchu na gruncie art. 436 k.c. oraz na gruncie art. 34 ustawy o ubezpieczeniach obowiązkowych<sup>27</sup> był oczywiście wyrażany już wcześniej. Zwykle jednak wskazywano, że to przepisy o ubezpieczeniu OC ujmują ruch szerzej. Twierdzono przy tym, że sformułowanie art. 34 u.u.o. jest szersze, bowiem odnosi się do szkód powstałych w związku z ruchem, podczas gdy w art. 436 k.c. mowa jest jedynie o szkodach wywołanych przez ruch<sup>28</sup>. Zwracano również uwagę, że zgodnie z art. 34 u.u.o. za szkodę powstałą w związku z ruchem pojazdu mechanicznego uważa się również szkodę powstałą podczas i w związku z wsiadaniem lub wysiadaniem; bezpośrednim załadowywaniem lub rozładowywaniem pojazdu mechanicznego oraz zatrzymaniem lub postojem, o których to sytuacjach nie ma mowy w art. 436 k.c.<sup>29</sup> Proponowano też ujęcie, w myśl którego wskazane ostatnio sytuacje nie są objęte pojęciem ruchu, ale jedynie zrównane z nim dla potrzeb objęcia ich odpowiedzialnością ubezpieczyciela w ubezpieczeniu OC p.p.m., co jednak wydaje się sprzeczne z brzmieniem przepisu<sup>30</sup>.

Ujmowanie orzeczenia w sprawie *Rodriguez de Andrade* jako wymuszającego na sądach krajowych ograniczenie pojęcia ruchu do funkcji komunikacyjnej może utrwalić rozbieżność między pojęciem ruchu na gruncie art. 436 k.c. oraz 34 u.u.o. Różnice mogą być przy tym dwukierunkowe. Z jednej strony bowiem w świetle poglądów wysuwanych już wcześniej przez część autorów w niektórych sytuacjach ubezpieczyciel odpowiada z ubezpieczenia OC pomimo, że nie są one objęte odpowiedzialnością z art. 436 k.c., wobec czego dla powstania odpowiedzialności ubezpieczyciela konieczne jest udowodnienie winy sprawy zgodnie z art. 415 k.c. Z drugiej strony w innych sytuacjach, tradycyjnie objętych odpowiedzialnością na zasadzie ryzyka z art. 436 k.c. i posiadacz pojazdu, którego ruchem wyrządzono szkody, i – przede wszystkim – poszkodowani zostaną pozbawieni ochrony ubezpieczeniowej.

Pogląd ujmujący ruch na gruncie art. 34 u.u.o. szerzej niż w art. 436 k.c. skrytykował Andrzej Śmieja, podnosząc, że konieczność udowodnienia winy w sytuacjach, o których mowa w art. 34 ust. 2 u.u.o., byłaby krzywdząca dla poszkodowanych, bowiem ubezpieczyciele kalkulujący składkę w ubezpieczeniu biorą te sytuacje pod uwagę na równi z sytuacjami objętymi ruchem z art. 436<sup>31</sup>. Dodać należy, że wbrew pierwszemu wrażeniu sytuacje z art. 34 ust. 2 u.u.o. mogą generować ryzyko równe ruchowi pojazdu w znaczeniu wąskim. Dotyczy to przykładowo otwarcia drzwi

26. Zwracają na to uwagę M. Wałachowska i M. Ziemiak, *Zakres odpowiedzialności za szkody...*, s. 43.

27. Ustawa z dnia 22 maja 2013 r. o ubezpieczeniach obowiązkowych, Ubezpieczeniowym Funduszu Gwarancyjnym oraz Polskim Biurze Ubezpieczycieli Komunikacyjnych (tekst jedn. Dz. U. 2021, poz. 854, dalej: u.u.o.).

28. Tak: G. Bieniek, *Odpowiedzialność cywilna za wypadki drogowe*, LexisNexis, Warszawa 2011, s. 47; J. Pokrzywniak, [w:] M. Orlicki, J. Pokrzywniak, A. Raczyński, *Obowiązkowe ubezpieczenie OC posiadaczy pojazdów mechanicznych*, Oficyna Wydawnicza Branta, Bydgoszcz–Poznań 2007, s. 74 z powołaniem się na G. Bieńka oraz postanowienie SN z 24 lutego 2006 r., III CZP 91/05.

29. *Ibidem*.

30. Tak przykł. J. Maśniak, [w:] *Komentarz do ustawy o ubezpieczeniach obowiązkowych*, [red.] M. Serwach, *Komentarz do art. 34, Ruch pojazdu jako przesłanka odpowiedzialności*, teza 3 i 4, LEX.

31. A. Śmieja, [w:] *System Prawa Prywatnego. Prawo zobowiązań – część ogólna. Tom 6*, CH Beck, Warszawa 2018, s. 64–65.



pojazdu, podczas gdy może w nie uderzyć inny uczestnik ruchu, albo eksplozji baku z paliwem podczas garażowania pojazdu.

Zgadzam się z Andrzejem Śmieją, że na gruncie zarówno art. 436 k.c., jak i przepisów o ubezpieczeniu odpowiedzialności cywilnej posiadaczy pojazdów komunikacyjnych pojęcie ruchu powinno być ujmowane w sposób tożsamy<sup>32</sup>. Poza powołanymi wyżej argumentami przemawia za tym przede wszystkim bardzo ścisły historyczny związek między oparciem odpowiedzialności za ruch pojazdu na zasadzie ryzyka a rozwojem ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej. Kwestie te były w polskiej literaturze opisywane. Obecnie truizmem zdają się twierdzenia, że rozwój odpowiedzialności na zasadzie ryzyka stymulował rozwój ubezpieczeń odpowiedzialności cywilnej, a z drugiej strony – rozwój ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej sprawiał, że słabł sprzeciw wobec odchodzenia w niektórych sytuacjach od tradycyjnej odpowiedzialności na zasadach akwiliańskich<sup>33</sup>.

## 5. Ruch winien obejmować awarię urządzeń elektronicznych pojazdu

Współczesne pojazdy są wyposażone w coraz większą liczbę urządzeń i systemów elektronicznych w sposób mniej lub bardziej związanych z funkcją transportową. Wymienić tu można choćby nawigację, system wykrywania miejsca położenia pojazdu, system kontroli zmęczenia kierowcy, system kontroli pasa ruchu, systemy kontroli trakcji, hamowania, adaptacyjny tempomat, systemy autonomicznego prowadzenia pojazdu itp. Ujmowanie orzeczenia w sprawie *Rodriguez de Andrade* jako precedensu zmuszającego sądy krajowe do ograniczenia odpowiedzialności ubezpieczyciela za ruch pojazdu do sytuacji ściśle związanych z funkcją komunikacyjną może prowadzić do wyłączenia poza zakres odpowiedzialności ubezpieczyciela szkód powstałych wskutek awarii niektórych spośród urządzeń elektronicznych zainstalowanych w pojeździe.

Nie budzi wątpliwości, że odpowiedzialność za awarię systemu elektronicznego może ponosić producent samego systemu, czy też producent pojazdu na, którego pokładzie system został zainstalowany. W grę wchodzić mogą przede wszystkim przepisy o odpowiedzialności za produkt<sup>34</sup>. Wielbiciele nowych technologii i sztucznej inteligencji wieszczą zresztą niekiedy zastąpienie tradycyjnej odpowiedzialności posiadacza pojazdu mechanicznego oraz jego ubezpieczyciela odpowiedzialnością za produkt ponoszoną przez producenta pojazdu lub jego autonomicznych systemów<sup>35</sup>.

---

32. Szerzej por. B. Kucharski, *O rozbieżnym pojęciu ruchu pojazdu*, [w:] *Ubezpieczenie odpowiedzialności cywilnej posiadaczy pojazdów komunikacyjnych – nowe spojrzenie na znaną instytucję*, [red.] M. Orlicki, J. Pokrzywniak, A. Raczynski, Wydawnictwo Naukowe Uniwersytetu Adama Mickiewicza (w druku).

33. W. Warkało, *Ubezpieczenie a odpowiedzialność odszkodowawcza*, „Studia Cywilistyczne” 1970, t. 16, s. 133 i nast.; *idem*, *Odpowiedzialność odszkodowawcza. Funkcje, rodzaje, granice*, Instytut Nauk Prawnych PAN, Wydawnictwo PWN, Warszawa 1972, s. 22 i nast.; E. Kowalewski, *Prawo ubezpieczeń gospodarczych. Ewolucja i kierunki przemian*, Oficyna Wydawnicza Branta, Bydgoszcz 1992, s. 196 i nast., B. Lewaszkiewicz-Petrykowska, *Odpowiedzialność na zasadzie ryzyka a ubezpieczenie*, „Studia Prawno-Ekonomiczne” 1968, nr 1, *passim*.

34. Tak przykł. Sz. Byczko, *Wpływ rozwoju technologicznego na odpowiedzialność samoistnego posiadacza pojazdu mechanicznego opartą na art. 436*, [w:] *Czynić postęp w prawie. Księga jubileuszowa dedykowana Profesor Birucie Lewaszkiewicz-Petrykowskiej*, Robaczyński W. [red.], Wydawnictwo Uniwersytetu Łódzkiego, Łódź 2017, s. 247.

35. Co do tych kwestii zob. przykł. Ł. Frącczak, M. Matusiak-Frącczak, *Odpowiedzialność cywilna za wypadki komunikacyjne z udziałem pojazdów komunikacyjnych*, „Państwo i Prawo” 2019, nr 11, s. 114 i nast.



Osobiście uważam, że proroctwa te nie mogą się spełnić – przynajmniej dopóki prawo nakładać będzie na człowieka obowiązek korekty błędów maszyny, czyniąc go ostatecznym weryfikatorem sytuacji zamiast na odwrót. Kwestie te oczywiście wykraczają poza zakres niniejszego opracowania.

W każdym razie wydaje się, że oparta na zasadzie ryzyka odpowiedzialność posiadacza pojazdu za szkody wywołane ruchem, wsparta przez obowiązkowe ubezpieczenie odpowiedzialności cywilnej, winna stanowić w najbliższym czasie gwarancję ochrony osób poszkodowanych. Wyłączenie poza zakres ruchu pojazdu ruchu towarzyszących mu mniej lub bardziej odeń niezależnych urządzeń elektronicznych wydaje się w tym kontekście wysoce niewskazane, jeśli zważyć zasadniczy cel oparcia odpowiedzialności za ruch pojazdu na zasadzie ryzyka i wprowadzenia obowiązkowego ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej posiadaczy pojazdów<sup>36</sup>. Nie należy tracić z pola widzenia okoliczności, że systemy, o których mowa, mają wspierać kierowcę i czynić podróż bezpieczniejszą i bardziej komfortową, a przez to niejako z samej swojej istoty mają ścisły związek z ruchem pojazdu.

Podsumowując ten wątek, stwierdzam, że samoistny posiadacz pojazdu komunikacyjnego oraz jego ubezpieczyciel winni odpowiadać nie tylko za sam wąsko rozumiany ruch pojazdu, ale również za funkcjonowanie wszystkich urządzeń i systemów w pojeździe zainstalowanych. Nie wyklucza to oczywiście możliwości wystąpienia w niektórych sytuacjach przez ubezpieczyciela, który wypłaci odszkodowanie poszkodowanej osobie trzeciej, z roszczeniem regresowym względem producenta pojazdu lub też związanego z nim urządzenia lub systemu, którego działanie okazało się wadliwe i było bezpośrednią przyczyną szkody<sup>37</sup>.

## 6. Składka w ubezpieczeniu pojazdów specjalnych jest wyższa

Pojazdy wielofunkcyjne są ubezpieczane w zakresie ubezpieczenia OC p.p.m. jako pojazdy specjalne. Ubezpieczyciele zawierający umowy ubezpieczenia OC p.p.m. takich pojazdów, kalkulując składkę, biorą pod uwagę zarówno szkody, do których może dość podczas wykonywania przez te pojazdy funkcji komunikacyjnej, jak również szkody powstałe w związku z wykonywaniem funkcji specjalnej: budowlanej, rolniczej itp. Dodać można zresztą, jak zostało wcześniej wskazane, że funkcja specjalna jest zwykle podstawową funkcją wykonywaną przez tego rodzaju pojazdy. Funkcja komunikacyjna ma znaczenie służebne i wiąże się z koniecznością przetransportowania urządzenia w miejsce zaplanowanych prac.

Dodatkowo w polskich realiach zdarza się często, że posiadacze koparkoładowarek oraz innych podobnych urządzeń opierają funkcjonowanie całego swojego przedsiębiorstwa na wykorzystywaniu jednego urządzenia. Bywa też, że nawet nie prowadzą działalności gospodarczej, podejmując się wykonywania konkretnych prac jako podwykonawcy dużych przedsiębiorstw budowlanych. Osoby takie płacą wymaganą przez ubezpieczycieli podwyższoną składkę w ubezpieczeniu OC p.p.m., pozostając w przekonaniu, że zawarta umowa chroni zarówno je same, jak i osoby trzecie, które mogą doznać szkód w związku z użyciem pojazdu nie tylko w zakresie szkód związanych z ruchem po drodze publicznej, ale również – a może przede wszystkim – w zakresie szkód powstałych, podczas gdy pojazd pełnił funkcję specjalną.

---

36. Podobnie Sz. Byczko, *op. cit.*, s. 245, 248.

37. *Ibidem*, s. 250.

Biorąc pod uwagę powyższe, pozostawianie właścicieli urządzeń specjalnych oraz osób przez nich poszkodowanych bez ochrony z powołaniem się na orzeczenie *Rodriguez de Andrade* byłoby dla nich krzywdzące i rażąco niesprawiedliwe. Oczywiście powiedzieć można, że zmiana linii orzecznictwa winna się wiązać z obniżeniem składek pobieranych za ubezpieczenie w zakresie OC p.p.m. pojazdów specjalnych oraz z upowszechnieniem wśród właścicieli takich urządzeń świadomości konieczności zawarcia umowy ubezpieczenia OC prowadzonego przedsiębiorstwa budowlanego. Jest jednak wysoce wątpliwe, czy składki w zakresie ubezpieczenia OC p.p.m. zostałyby wydatnie obniżone. Z kolei ubezpieczenie OC przedsiębiorstwa budowlanego z istoty rzeczy dotyczyć może jedynie osób prowadzących działalność gospodarczą. Wreszcie, niezależnie od powyższego, zawarcie dwóch umów ubezpieczenia zamiast jednej z podwyższoną składką byłoby niewątpliwie *summa summarum* droższe.

## 7. Ubezpieczenie OC przedsiębiorstw budowlanych jest dobrowolne

Ubezpieczenie przedsiębiorstwa budowlanego nie jest ubezpieczeniem obowiązkowym i trudno postulować objęcie tego rodzaju ubezpieczenia jakąkolwiek formą przymusu. W doktrynie panuje przekonanie, że ubezpieczenia obowiązkowe są w Polsce przeregulowane. Polska jest obok Francji krajem o największej liczbie ubezpieczeń obowiązkowych w Europie<sup>38</sup>. Poza majątkowymi ubezpieczeniami obowiązkowymi, w rozumieniu ustawy o ubezpieczeniach obowiązkowych UFG i PBUK, w których istnieje obowiązek wskazania minimalnej sumy gwarancyjnej, szczegółowego zakresu ubezpieczenia i terminu powstania obowiązku ubezpieczenia, wyróżnia się również tzw. ubezpieczenia przymusowe, nieobjęte regułami zawartymi w ustawie o ubezpieczeniach obowiązkowych<sup>39</sup>. W Polsce naliczono ogółem 175 rodzajów ubezpieczeń, których zawarcie objęte jest różnego rodzaju formami przymusu<sup>40</sup>.

Dopóki ubezpieczenie przedsiębiorstwa budowlanego nie stanie się ubezpieczeniem obowiązkowym, zawsze znajdą się osoby chcące zaoszczędzić na jego zawarciu. Jak wskazano, często będą one przekonane, że ubezpieczenie OC p.p.m. pokrywa wszystkie szkody związane z użytkowaniem posiadanego pojazdu w jego normalnej funkcji, niezależnie od tego, czy jest to funkcja komunikacyjna. Nawet zawarcie dobrowolnego ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej przedsiębiorstwa budowlanego nie zapewni osobie je prowadzącej oraz poszkodowanym właściwego poziomu ochrony z uwagi na brak minimalnego limitu sumy gwarancyjnej. Doskonałą ilustracją tej kwestii jest powoływany już kilkakrotnie wyrok Sądu Najwyższego w sprawie podnośnika, gdzie ubezpieczyciel został pozwany z ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej dopiero, gdy inny ubezpieczyciel wypłacił odszkodowanie z dobrowolnego ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej przedsiębiorstwa budowlanego, w którym suma gwarancyjna była o wiele za niska, by móc zaspokoić uzasadnione roszczenia poszkodowanych.

---

38. M. Ziemiak, *Stan prawny ubezpieczeń obowiązkowych w Polsce*, [w:] *Stan prawny ubezpieczeń obowiązkowych w Polsce*, [red.] E. Kowalewski, PIU, Warszawa 2014, s. 63 i 64 i nast.

39. M. Orlicki, *Ubezpieczenia obowiązkowe*, Wolters Kluwer, Warszawa 2011, s. 163 oraz 160 i 170; W.W. Mogiński, *Pojęcie ubezpieczenia obowiązkowego w kontekście różnych form przymusu zawarcia ubezpieczenia*, [w:] *Stan prawny ubezpieczeń obowiązkowych w Polsce*, [red.] E. Kowalewski, PIU, Warszawa 2014, s. 41 i nast.

40. *Stan prawny ubezpieczeń obowiązkowych w Polsce. Wykaz z komentarzem*, [red.] E. Kowalewski, PIU, Warszawa 2013.

## 8. Problem podwójnego ubezpieczenia rolników rozwiązuje art. 824<sup>1</sup> k.c.

Ubezpieczenie odpowiedzialności cywilnej rolników z tytułu posiadania gospodarstwa rolnego jest ubezpieczeniem obowiązkowym, a minimalna suma gwarancyjna jest w nim ustalona na tym samym poziomie, co w ubezpieczeniu OC p.p.m.<sup>41</sup> Może się zatem wydawać, że przynajmniej w odniesieniu do ciągników ochrona gwarantowana przez ubezpieczenie OC rolników stanowi argument przeciwko objęciu szkód powstałych podczas wykorzystania ciągnika jako narzędzia rolniczego ochroną z ubezpieczenia OC p.p.m. Szerokie ujęcie ruchu gwarantuje *de facto* poszkodowanym ochronę z dwóch źródeł, rolnik jest zatem ubezpieczony podwójnie<sup>42</sup>.

W tej kwestii zwrócić należy uwagę po pierwsze na to, że rolnicy nagminnie nie wywiązują się z obowiązku zawarcia obowiązkowego ubezpieczenia rolników<sup>43</sup>. Ten stan rzeczy zapewne nie zmieni się, dopóki kara za brak posiadania tego ubezpieczenia odpowiadać będzie jednej dziesiątej minimalnego wynagrodzenia za pracę, czyli jednej dwudziestej kary za niezawarcie umowy obowiązkowego ubezpieczenia OC p.p.m.<sup>44</sup> Trudno zrozumieć dlaczego w przypadku niezawarcia przez posiadacza ciągnika umowy ubezpieczenia OC rolników za szkody związane z wykorzystaniem ciągnika odpowiadać ma Ubezpieczeniowy Fundusz Gwarancyjny w sytuacji, gdy rolnik zawarł umowę ubezpieczenia OC p.p.m. dotyczącą ciągnika<sup>45</sup>. Dodatkowo UFG nie odpowiada za wszystkie kategorie szkód, a sądy w sytuacji, gdy pozwany jest fundusz, przyjmują odpowiedzialność mniej chętnie niż wobec ubezpieczycieli. Przykładem takiej sytuacji może być przytoczony na wstępie wyrok w sprawie koparkoładowarki, której posiadacz nie posiadał ubezpieczenia OC p.p.m.

Odnosnie do wystąpienia podwójnego ubezpieczenia posiadacza ciągnika w ramach OC p.p.m. oraz ubezpieczenia OC rolników w doktrynie postulowano ustawowe ograniczenie tego pierwszego ubezpieczenia do szkód związanych z wykorzystaniem ciągnika jedynie w charakterze środka transportu<sup>46</sup>. Zabieg tego rodzaju nie jest w moim odczuciu ani potrzebny, ani celowy, nie wydaje się bowiem, by mógł zaowocować istotnym spadkiem składek płaconych od ciągników w ramach ubezpieczenia OC p.p.m. W rzadkich sytuacjach, gdy rolnik zawarze umowę ubezpieczenia OC p.p.m. oraz umowę ubezpieczenia rolników w różnych zakładach ubezpieczeń, problemy podwójnego ubezpieczenia należy rozwiązywać, stosując przez analogię art. 824<sup>1</sup> k.c. dotyczący ubezpieczenia wielokrotnego w ubezpieczeniu majątkowym. Sąd Najwyższy opowiedział się już zresztą za możliwością analogicznego stosowania tego przepisu w odniesieniu do ubezpieczenia OC<sup>47</sup>. Moim

41. Por. art. 36 i 53 u.u.o.

42. Na temat pojęcia ubezpieczenia podwójnego zob. np. B. Kucharski, *Świadczenie ubezpieczyciela w ubezpieczeniu mienia*, Wolters Kluwer, Warszawa 2019, s. 306 i nast. oraz wskazana tam literatura.

43. Zob. np. *Rolnicy płacą kary za brak OC. Fundusz podał dane*, <https://www.agropolska.pl/aktualnosci/polska/rolnicy-placa-kary-za-brak-oc-fundusz-podal-dane,7543.html> [dostęp: 19.08.2021].

44. Por. art. ust. 2 pkt 2 u.u.o.

45. Por. art. 98 u.u.o.

46. Tak J. Oleszczak, *Zbieg odpowiedzialności ubezpieczycieli z tytułu obowiązkowego ubezpieczenia OC posiadaczy pojazdów oraz ubezpieczenia rolników*, „Wiadomości Ubezpieczeniowe” 2000, nr 4, s. 67–68.

47. Uchwała SN z 23 maja 2016 r. III CZP 16/16, OSNC 2017/3, poz. 32. Stanowisko to poparł M. Orlicki, *Regres między ubezpieczycielami w przypadku podwójnego ubezpieczenia OC*, [w:] *Księga pamiątkowa dedykowana profesorowi Andrzejowi Kochowi*, [red.] A. Olejniczak, M. Orlicki, J. Pokrzywniak, Wydawnictwo Naukowe Uniwersytetu Adama Mickiewicza, Poznań 2017, s. 320.

zdaniem analogiczne stosowanie tego przepisu w ubezpieczeniu OC powinno odbywać się jednak poprzez dokonanie rozliczenia ubezpieczycieli w takim stosunku, w jakim ogólna suma odszkodowań pozostaje do odszkodowania, które konkretny ubezpieczyciel winien byłby zapłacić, gdyby był ubezpieczycielem jedynym, nie zaś w proporcji, w jakiej ogólna suma gwarancyjna pozostaje do sumy przyjętej przez każdego z ubezpieczycieli<sup>48</sup>. W omawianym przypadku – jeśli weźmiemy pod uwagę tę samą sumę gwarancyjną w ubezpieczeniu OC p.p.m. i ubezpieczeniu OC rolników – oba systemy rozliczeń prowadzić będą jednak do tych samych rezultatów.

## Zakończenie

Powyższe uwagi prowadzą do wniosku, że wyrok TSUE w sprawie *Rodriguez de Andrade* nie powinien wpływać na zmianę ukształtowanej linii orzecznictwa SN w zakresie szerokiego pojęcia ruchu. Jedynym istotnym argumentem na rzecz takiej zmiany wydaje się interes ubezpieczycieli, którzy nie będąc instytucjami charytatywnymi, zaczęli przywoływać to orzeczenie jako pretekst pozwalający uchylać się od odpowiedzialności w sytuacjach, gdy pojazd w chwili szkody nie pełnił wąsko rozumianej funkcji komunikacyjnej. Biorąc jednak pod uwagę wszystkie przytoczone argumenty, interes ubezpieczycieli winien w omawianych sytuacjach ustąpić przed interesem poszkodowanych. Dobrze zatem stało się, że po zawahaniu w kierunku korzystnym dla ubezpieczycieli, czego wyrazem był omawiany wyrok dotyczący koparkoładowarki, orzecznictwo powróciło do ukształtowanej wcześniej linii w wyroku dotyczącym podnośnika. Można tylko żałować, że uzasadnienie tego drugiego orzeczenia nie było pełniejsze, w tym kształcie sprawia bowiem wrażenie, że SN nie liczy się z orzecznictwem TSUE.

Teza wyroku dotyczącego podnośnika dobrze oddaje istotę szerokiego pojęcia ruchu, wskazuje bowiem, że ruch pojazdu mechanicznego obejmuje zarówno poruszanie się pojazdu przy włączonym silniku, zgodnie z zaplanowanym przejazdem, jak i przy przypadkowym wybuchu lub zaskoczeniu silnika albo bezwładnym staczeniu się. 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 stanowią potencjalne niebezpieczeństwo. Praca silnika zawsze przesądza o tym, że pojazd znajduje się w ruchu i 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<sup>49</sup>.

---

48. Tak również M. Krajewski, *Umowa ubezpieczenia, art. 805–834 k.c. Komentarz*, CH Beck, Warszawa 2016, s. 577–588. Szerzej co do obydwu systemów rozliczeń zob. B. Kucharski, *Świadczenie ubezpieczyciela...*, s. 318–323.

49. W kontekście tej uwagi warto przytoczyć dwa inne judykaty zapadłe po wydaniu przez TSUE orzeczenia w sprawie *Rodriguez de Andrade*. W postanowieniu z 30 stycznia 2018 r. (III CZP 94/17) SN uznał, że w sytuacji gdy koło, z którego opony uchodziło powietrze, zostało odłączone i przeniesione do warsztatu celem ustalenia uszkodzenia i naprawy, a źródło niebezpieczeństwa i szkoda były związane z naprawą tej opony, nie istnieje bezpośredni związek przyczynowy pomiędzy szkodą na osobie a uszkodzeniem pojazdu w zakresie opony wynikającym z eksploatacji, czyli naturalnego zużycia. Dla porównania w wyroku z dnia 14 marca 2018 r. I ACa 918/17 Sąd Apelacyjny w Białymstoku przyjął, że ubezpieczyciel odpowiada z ubezpieczenia OC p.p.m. ciągnika za szkodę powstałą wskutek rozerwanie koła przyczepy pompowanej kompresorem napędzanym przez silnik unieruchomionego ciągnika.

Podstawowym problemem, jaki jawi się w związku z orzeczeniem *Rodriguez de Andrade* na gruncie prawa polskiego, jest stosunek między pojęciem ruchu na gruncie art. 436 k.c. oraz na gruncie art. 34 u.u.o. Wyżej przytoczona teza wskazuje, że Sąd Najwyższy w ostatnim wyroku opowiedział się, moim zdaniem słusznie, za tożsamością pojęcia ruchu w obydwu ustawach. Rozumowanie prowadzące do tego wniosku znalazło jeszcze wyraźniej wyraz w wyroku Sądu Najwyższego z dnia 29 kwietnia 2018 roku w sprawie II C 404/17. Sprawa dotyczyła kierowcy, który zatrął się w nocy spaliniami z zepsutego systemu ogrzewania ciągnika siodłowego, podczas gdy spał w pojeździe zaparkowanym na wewnętrznym parkingu, czekając na nowy kurs. Sąd Najwyższy stwierdził, że zrównanie w art. 34 u.u.o. (*uważa się również*) zdarzenia sprawczego zaistniałego *podczas postoju* z powstałym w związku z *ruchem* oraz odwołanie do reguł odpowiedzialności kodeksowej nakazuje przyjąć, że odpowiedzialność cywilna posiadacza pojazdu w obu wypadkach została ukształtowana, odpowiednio do treści art. 436 k.c., na zasadzie ryzyka (§ 1), a jedynie w zakresie przewozu z grzeczności (podczas postoju nie jest możliwe zderzenie, wymagające ruchu pojazdów) – na zasadzie winy (§ 2).

Dodatkowo zdaniem SN pogląd, że do naprawienia szkody doznanej podczas postoju wymagane jest wykazanie winy, pomija brak unormowania wprowadzającego takie odstępstwo od podstawowej reguły odpowiedzialności deliktowej posiadacza pojazdu mechanicznego (ryzyka). Przemawia za nim także wykładnia funkcjonalna. Celem obowiązkowych ubezpieczeń komunikacyjnych było zwiększenie ochrony poszkodowanych i ułatwienie dochodzenia roszczeń poprzez wprowadzenie wypłacalnego ubezpieczyciela, jako podmiotu zobowiązanego 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* przepisów.

Wyżej przedstawiona argumentacja oraz jej konkluzje nie oznaczają w żadnej mierze, że szerokie rozumienie pojęcia ruchu wolne jest od wątpliwości i nie należy zastanawiać się nad jego granicami. Wątpliwości te dobrze zresztą oddaje ostatni z przytoczonych wyroków, w którym przyjęto, że pojazd powinien być traktowany jak będący w ruchu, pomimo że po zakończeniu kursu dotarł na miejsce przeznaczenia i stał na parkingu, nie stwarzając większego zagrożenia dla innych uczestników ruchu. Ujęcie to wydaje się szersze nawet od wcześniej przyjmowanego w orzecznictwie szerokiego pojęcia ruchu.

Pogląd, że samochód znajdujący się na postoju winien być traktowany jak będący w ruchu może wydawać się wewnętrznie sprzeczny (*vide* przytoczony na początku tytuł wystąpienia Marcina Orlickiego). W ostatnio cytowanym wyroku Sąd Najwyższy starał się tej sprzeczności uniknąć, wskazując, że w art. 34 ustawodawca wyszedł poza pojęcie ruchu. Taka koncepcja prowadzi jednak do zerwania akcesoryjności między odpowiedzialnością sprawcy samoistnego posiadacza pojazdu oraz odpowiedzialnością ubezpieczyciela. Może się bowiem okazać, że ubezpieczyciel odpowiada na zasadzie ryzyka w sytuacjach, w których odpowiedzialność samoistnego posiadacza byłaby oparta na zasadzie winy, z czym trudno się pogodzić<sup>50</sup>.

50. Twierdzi się jednak również, że w tych sytuacjach odpowiedzialność ubezpieczyciela oparta jest na zasadzie winy – por. opracowania wskazane w przypisach 25 i 27. Odmienne A. Śmieja, *op. cit.*, s. 65, Przed wejściem w życie ustawy o ubezpieczeniach obowiązkowych UFG i PBUK takie stanowisko prezentował również A. Wąsiewicz, *Ubezpieczenia komunikacyjne*, Oficyna Wydawnicza Branta, Bydgoszcz–Poznań 2001, s. 57–58. Stanowisko kompromisowe prezentuje K. Ludwichowska, której zdaniem sytuacje, o jakich mowa w art. 34 ust. 2, są objęte odpowiedzialnością na zasadzie ryzyka z art. 436 k.c., jeżeli pojazd stoi w pobliżu innych pojazdów. Zob. K. Ludwichowska, *Odpowiedzialność cywilna i ubezpieczeniowa za wypadki drogowe*, TNOiK, Toruń 2008, s. 138–140 oraz 299.

Uznanie z kolei, że zdarzenia, o których mowa w art. 34 ust. 2, są objęte pojęciem ruchu prowadzi do konkluzji, że we wszystkich sytuacjach, gdy dochodzi do kontaktu między pojazdami, ma miejsce zderzenie, a zatem odpowiedzialność samoistnych posiadaczy pojazdów oraz ubezpieczycieli oparta jest na zasadzie winy. Takie ujęcie może niekiedy prowadzić do rozstrzygnięć trudnych do zaakceptowania w świetle zasad słuszności<sup>51</sup>. Jednym z możliwych rozwiązań powstałego dylematu jest przyjęcie, że pojazd kończy ruch tylko wówczas gdy zostaje opuszczony przez kierowcę i pasażerów, co już w doktrynie proponowano<sup>52</sup>.

Nawet ostatnia koncepcja nie pozwala jednak objąć pojęciem ruchu zapalenia się pojazdu stojącego w garażu, a przecież właśnie ten przypadek, moim zdaniem słusznie, od dłuższego czasu wskazywany jest jako przykład sytuacji mieszczącej się w ujęciu ruchu pojazdu na gruncie art. 436 k.c.<sup>53</sup> Pragnąc uniknąć rozstrzygnięć, w których rozumowanie będzie prowadzone „do tyłu” i będzie polegało na wywodzeniu ruchu z tragicznych skutków konkretnych zdarzeń, nie należy porzucać pytania o granice ruchu. Współcześnie punkt ciężkości rozważań zdaje się jednak przesunąć z pytania, kiedy mechaniczny środek komunikacji jest w ruchu, na pytanie, kiedy taki środek w ruchu nie jest.

## Wykaz źródeł

- Bieniek J., *Odpowiedzialność cywilna za wypadki drogowe*, LexisNexis, Warszawa 2011.
- Byczko Sz., *Wpływ rozwoju technologicznego na odpowiedzialność samoistnego posiadacza pojazdu mechanicznego opartą na art. 436*, [w:] *Czynić postęp w prawie. Księga jubileuszowa dedykowana Profesor Birucie Lewaszkiwicz-Petrykowskiej*, Robaczyński W. [red.], Wydawnictwo Uniwersytetu Łódzkiego, Łódź 2017.
- Czachórski W., *Zobowiązania. Zarys wykładu*, LexisNexis, Warszawa 1994.
- Dąbrowska A., *Prawo właściwe dla wypadków transgranicznych*, „Monitor Ubezpieczeniowy” 2016, nr 67.
- Komentarz do ustawy o ubezpieczeniach obowiązkowych*, Serwach M. [red.], LEX 2010.
- Kowalewski E., *Prawo ubezpieczeń gospodarczych. Ewolucja i kierunki przemian*, Oficyna Wydawnicza Branta, Bydgoszcz 1992.
- Krajewski M., *Umowa ubezpieczenia, art. 805–834 k.c. Komentarz*, CH Beck, Warszawa 2016.
- Kucharski B., *O rozbieżnym pojęciu ruchu pojazdu*, [w:] *Ubezpieczenie odpowiedzialności cywilnej posiadaczy pojazdów komunikacyjnych – nowe spojrzenie na znaną instytucję* Orlicki M., Pokrzywniak J., Raczyński A. [red.], Wydawnictwo Naukowe Uniwersytetu Adama Mickiewicza, w druku.
- Kucharski B., *Świadczenie ubezpieczyciela w ubezpieczeniu mienia*, Wolters Kluwer, Warszawa 2019.

---

51. Ilustracją powstających dylematów jest wyrok SN z 5 lutego 2002 r., V CKN 644/00, opubl. OSNC 2002, z. 12, poz. 156. W sprawie chodziło o szkodę wywołaną ruchem pojazdu, którego kierowca doznał zawału, doprowadzając do uderzenia w stojącą z boku z wyłączonym silnikiem taksówkę. Wątpliwości związane z tym orzeczeniem omawia W. Robaczyński, *Kontrowersje wokół pojęcia ruchu pojazdu [art. 436 k.c.]*, „Palestra” 2007, nr 5–6.

52. Tak np. A. Wąsiewicz, *op. cit.*, s. 56–57.

53. Por. W. Czachórski, *Zobowiązania. Zarys wykładu*, LexisNexis, Warszawa 1994, s. 186; A. Wąsiewicz, *op. cit.*, s. 58.

- Lewaszkiwicz-Petrykowska B., *Odpowiedzialność na zasadzie ryzyka a ubezpieczenie*, „Studia Prawno-Ekonomiczne” 1968, nr 1.
- Ludwichowska K., *Odpowiedzialność cywilna i ubezpieczeniowa za wypadki drogowe*, TNOiK, Toruń 2008.
- Maśniak D., „Ruch pojazdu” jako przesłanka odpowiedzialności ubezpieczyciela OC posiadacza ciągnika rolniczego lub pojazdu wolnobieżnego – znaczenie orzeczenia TS C-514/16 *Rodrigues de Andrade*, „Prawo Asekuracyjne” 2018, nr 3.
- Mogilski W.W., *Pojęcie ubezpieczenia obowiązkowego w kontekście różnych form przymusu zawarcia ubezpieczenia*, [w:] *Stan prawny ubezpieczeń obowiązkowych w Polsce*, Kowalewski E. [red.], PIU, Warszawa 2014.
- Oleszczak J., *Zbieg odpowiedzialności ubezpieczycieli z tytułu obowiązkowego ubezpieczenia OC posiadaczy pojazdów oraz ubezpieczenia rolników*, „Wiadomości Ubezpieczeniowe” 2000, nr 4.
- Oleszczak J., *Zmiany w rozumieniu pojęcia ruchu pojazdu pod wpływem orzeczenia TSUE w sprawie C-514/16 *Rodrigues de Andrade**, „Prawo Asekuracyjne” 2020, nr 2.
- Orlicki M., Pokrzywniak J., Raczyński A., *Obowiązkowe ubezpieczenie OC posiadaczy pojazdów mechanicznych*, Oficyna Wydawnicza Branta, Bydgoszcz–Poznań 2007.
- Orlicki M., *Regres między ubezpieczycielami w przypadku podwójnego ubezpieczenia OC*, [w:] *Księga pamiątkowa dedykowana profesorowi Andrzejowi Kochowi*, Olejniczak A., Orlicki M., Pokrzywniak J. [red.], Wydawnictwo Naukowe Uniwersytetu Adama Mickiewicza, Poznań 2017.
- Orlicki M., *Ubezpieczenia obowiązkowe*, Wolters Kluwer, Warszawa 2011.
- Robaczyński W., *Kontrowersje wokół pojęcia ruchu pojazdu (art. 436 k.c.)*, „Palestra” 2007, nr 5–6.
- Sieradzka M., *Szkoda związana z ruchem pojazdu jako przesłanka odpowiedzialności z tytułu ubezpieczenia komunikacyjnego. Glosa do wyroku TS z 28 listopada 2017 r., C-514/16, LEX/el.2018. Stan prawny ubezpieczeń obowiązkowych w Polsce. Wykaz z komentarzem*, Kowalewski E. [red.], PIU, Warszawa 2013.
- Wałachowska M., Ziemiak M.P., *Zakres odpowiedzialności za szkody związane z ruchem pojazdów, Glosa do wyroku TS z 28 listopada 2017, C 514/16*, „Europejski Przegląd Sądowy” 2019, nr 2.
- Warkało W., *Odpowiedzialność odszkodowawcza. Funkcje, rodzaje, granice*, Instytut Nauk Prawnych PAN, Wydawnictwo PWN, Warszawa 1972.
- Warkało W., *Ubezpieczenie a odpowiedzialność odszkodowawcza*, „Studia Cywilistyczne” 1970, t. 16.
- Wąsiewicz A., *Ubezpieczenia komunikacyjne*, Oficyna Wydawnicza Branta, Bydgoszcz–Poznań 2001.
- Ziemiak M., *Stan prawny ubezpieczeń obowiązkowych w Polsce*, [w:] *Stan prawny ubezpieczeń obowiązkowych w Polsce*, Kowalewski E. [red.], PIU, Warszawa 2014.

## Trapped by the lack of protection. Defence of the broad concept of vehicle motion

*Judgement of Court of Justice of the European Union in Rodrigues de Andrade caused the controversies regarding the notion of motion of vehicle. The controversies arose also in the judicature of the Polish Supreme Court, which earlier understood the motion of the vehicle more broadly regardless of the function played by a vehicle at the moment of accident. According to the author the Supreme Court shall not change its well established line of judicature. Rodrigues de Andrade judgement prevents the courts of the member states of the European Union to narrow down the notion of the motion of the vehicle*



*in comparison to the notion adopted by CJEU, but it does not prevent to understand it more widely, because the aim of the European Directives on motor civil liability insurance is the protection of victims. Furthermore in Polish conditions there are a lot of arguments supporting the Supreme Court foregoing opinion, among other the relation between the notion of motion of vehicle under Civil Code and under The Act on Compulsory Insurances which according to the author should have tantamount meaning.*

**Keywords:** *motion of the vehicle, liability insurance, compulsory motor insurance, car accidents.*

**DR HAB. BARTOSZ KUCHARSKI, PROF. UŁ** – Katedra Prawa Gospodarczego i Handlowego Uniwersytetu Łódzkiego; adwokat.

ORCID: 0000-0002-3413-6817

e-mail: bkucharski@wpia.uni.lodz.pl