



Sygn. akt II CSK 749/18

## **WYROK W IMIENIU RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ**

Dnia 4 września 2020 r.

Sąd Najwyższy w składzie:

SSN Agnieszka Piotrowska (przewodniczący)  
SSN Paweł Grzegorzcyk  
SSN Krzysztof Pietrzykowski (sprawozdawca)

w sprawie z powództwa P. G.

przeciwko (...) Towarzystwu Ubezpieczeń E. Spółce Akcyjnej z siedzibą w S. i A.  
G.

o zadośćuczynienie, rentę i ustalenie,

po rozpoznaniu na posiedzeniu niejawnym

w Izbie Cywilnej w dniu 4 września 2020 r.,

skargi kasacyjnej strony pozwanej (...) Towarzystwa Ubezpieczeń

E. Spółki Akcyjnej z siedzibą w S.

od wyroku Sądu Apelacyjnego w (...)

z dnia 5 lipca 2018 r., sygn. akt I ACa (...),

- 1. oddala skargę kasacyjną;**
- 2. zasądza od pozwanej na rzecz powoda kwotę 5400 (pięć tysięcy czterysta) złotych tytułem kosztów postępowania kasacyjnego.**

## UZASADNIENIE

Sąd Okręgowy w P. wyrokiem z dnia 6 czerwca 2017 r., zaocznym względem A. G., w sprawie z powództwa P. G. przeciwko (...) Towarzystwu Ubezpieczeń E. S.A. z siedzibą w S. (dalej: E. S.A.) oraz A. G. o zadośćuczynienie, rentę i ustalenie zasądził na rzecz powoda od pozwanych tytułem zadośćuczynienia kwotę 300 000 zł z ustawowymi odsetkami, tytułem skapitalizowanej renty za okres od dnia 1 marca 2014 r. do dnia 31 sierpnia 2014 r. kwotę 15.000 zł z ustawowymi odsetkami, tytułem renty kwotę po 2 500 zł miesięcznie poczynając od dnia 1 września 2014 r. płatną z góry do dnia 10 każdego kolejnego miesiąca z ustawowymi odsetkami, z zastrzeżeniem, że spełnienie świadczenia przez jednego z pozwanych zwalnia drugiego, ustalił, że pozwani ponoszą odpowiedzialność wobec powoda za skutki wypadku z dnia 31 sierpnia 2011 r., oddalił powództwo w pozostałej części, nie obciążył powoda kosztami procesu, nakazał ściągnąć od pozwanych na rzecz Skarbu Państwa - Sądu Okręgowego w P. kwotę 18 150,00 zł tytułem brakującej opłaty od pozwu od uwzględnionej części powództwa, od uiszczenia której powód został zwolniony, nakazał ściągnąć od pozwanych na rzecz Skarbu Państwa - Sądu Okręgowego w P. kwotę 2 229,37 zł tytułem wydatków tymczasowo poniesionych przez Skarb Państwa oraz zasądził na rzecz powoda od pozwanych kwotę 7 217 zł tytułem zwrotu kosztów procesu, we wszystkich wypadkach z zastrzeżeniem, że spełnienie świadczenia przez jednego z pozwanych zwalnia drugiego.

Sąd Okręgowy ustalił, że A. G. w związku z prowadzoną działalnością gospodarczą w okresie od dnia 4 marca 2011 r. do dnia 3 marca 2012 r. był ubezpieczony w E. S.A. w zakresie odpowiedzialności cywilnej w wariantcie rozszerzonym z sumą ubezpieczenia 300 000 zł dla jednego i wszystkich wypadków w okresie ubezpieczenia. A. G. jest właścicielem wyprodukowanego w 1978 r. samochodu ciężarowego Star 28 zarejestrowanego jako podnośnik do prac konserwacyjno - montażowych. Samochód w dniu 31 sierpnia 2011 r. był ubezpieczony w zakresie odpowiedzialności cywilnej E. S.A. W dniu 31 sierpnia 2011 r. P. G. i A. K. jako pracownicy D. Spółki z o.o. we Wrocławiu wykonywali montaż kamery na ścianie budynku w Ś. W czasie montażu znajdowali się w koszu

podnośnika zamontowanego w samochodzie stanowiącym własność A. G. Podnośnik był obsługiwany przez operatora P. B. zatrudnionego przez A. G. Na skutek awarii ramię podnośnika utraciło stateczność i wraz z koszem gwałtownie opadło, uderzając w stojący na torach wagon z drewnem, a przypięci do kosza A. K. i P. G. upadli na betonową drogę doznając wielu obrażeń ciała. P. G. doznał obrażeń w postaci stłuczenia klatki piersiowej i płuc i opłucnej, obrażeń czaszkowo - mózgowych oraz złamania trzonu kręgosłupa, pięty lewej i obu kości podudzia prawego. Obrażenia te wymagały intensywnego leczenia, wielu operacji i rehabilitacji. Łącznie z przyczyn ortopedycznych powód doznał 78% trwałego uszczerbku na zdrowiu. Powód w chwili wypadku miał 24 lata. Sąd Rejonowy w Ś. prawomocnym wyrokiem z dnia 23 kwietnia 2012 r. warunkowo umorzył postępowanie karne wobec A. G. na okres 2 lat tytułem próby, orzekł wobec oskarżonego świadczenie pieniężne na rzecz Funduszu Pomocy Pokrzywdzonym oraz Pomocy Postpenitencjarnej w kwocie 8 000 zł i obciążył go kosztami. Dnia 6 czerwca 2014 r. wypłacono powodowi jednorazowe odszkodowanie z tytułu wypadku przy pracy w kwocie 85 775. Powód od 2015 r. otrzymywał rentę w kwocie 1 107 zł netto. Powód zgłosił wypadek w E. S.A. W toku postępowania likwidacyjnego otrzymał wypłatę w wysokości 207 324,48 zł, w tym 150 000 zł tytułem zadośćuczynienia z tytułu ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej A. G. w związku z jego działalnością gospodarczą. E. S.A. ustaliła, że powód doznał 147% uszczerbku na zdrowiu. Postępowanie likwidacyjne zakończyło się, gdyż wypłata świadczenia wyczerpała ustaloną w polisie sumę gwarancyjną. E. S.A. odmówiła wypłaty z tytułu odpowiedzialności cywilnej za szkody związane z ruchem pojazdu, argumentując, że szkodzenie pozostaje w związku z ruchem pojazdu, a jedynie ruchem elementów pojazdu wykorzystywanych do działalności gospodarczej, podczas gdy sam pojazd był unieruchomiony.

Sąd Okręgowy przyjął, że podstawą odpowiedzialności E. S.A. za poniesioną przez powoda szkodę w wyniku wypadku komunikacyjnego jest art. 822 k.c. oraz art. 34 ust. 1 ustawy z dnia 22 maja 2003 r. o ubezpieczeniach obowiązkowych, Ubezpieczeniowym Funduszu Gwarancyjnym i Polskim Biurze Ubezpieczycieli Komunikacyjnych (jedn. tekst: Dz.U. z 2019 r. poz. 2214 ze zm.; dalej: „u.u.o.”). Podkreślił, że odpowiedzialność A. G. jako samoistnego posiadacza pojazdu

mechanicznego jest uregulowana w art. 436 k.c., który odsyła do art. 435 k.c., a także w art. 415 k.c. Nie zgodził się z argumentacją E. S.A., że szkoda, jakiej doznał powód, nie powstała w związku z ruchem samochodu ciężarowego Star 28. Przyjął, że pojazd zawsze jest w ruchu, gdy ma uruchomiony silnik, nie ma zaś znaczenia czy pojazd przemieszcza się, czy stoi. Wskazał, że podstawą prawną żądania zadośćuczynienia i odszkodowania jest art. 445 § 1 w związku z art. 444 § 1 k.c. Uznał, że szkoda doznana przez powoda pozostaje w normalnym związku przyczynowym z wypadkiem z dnia 31 sierpnia 2011 r. (art. 361 § 1 k.c.). Ustalając wysokość zadośćuczynienia wziął pod uwagę takie okoliczności, jak powstałe u powoda obrażenia ciała, dolegliwości bólowe, konieczność bolesnych zabiegów operacyjnych i rehabilitacji do końca życia, brak możliwości samodzielnego poruszania się, całkowitą niezdolność do pracy i do samodzielnej egzystencji oraz wiek powoda w dniu wypadku, aktywność zawodową przed wypadkiem, realizowanie przez powoda jego pasji. Zauważył, że odpowiedzialność E. S.A. i posiadacza pojazdu za skutki tego wypadku wynika z różnej podstawy prawnej i jest odpowiedzialnością *in solidum*. Odnosząc się do żądania renty na podstawie art. 444 § 2 k.c. wskazał, że powód na skutek wypadku utracił całkowicie zdolność do pracy, ma orzeczony znaczny stopień niepełnosprawności do 2020 r., jest niezdolny do samodzielnej egzystencji oraz utrzymuje się z renty z tytułu niezdolności do pracy i dodatku pielęgnacyjnego wysokości 1 071 zł netto miesięcznie. Na podstawie art. 189 k.p.c. ustalił, że pozwani ponoszą odpowiedzialność za szkody powoda mogące powstać w przyszłości na skutek wypadku z dnia 31 sierpnia 2011 r.

E. S.A. wniosła apelację od wyroku Sądu Okręgowego.

Sąd Apelacyjny w (...) wyrokiem z dnia 5 lipca 2018 r. oddalił apelację i zasądził od pozwanej E. S.A. na rzecz powoda kwotę 8 100 zł tytułem zwrotu kosztów postępowania apelacyjnego. Wskazał na utrwalony zarówno w literaturze, jak i w orzecznictwie pogląd, zgodnie z którym o tym, czy w rozumieniu art. 436 k.c. pojazd pozostaje w ruchu, decyduje przede wszystkim to, czy ma uruchomiony silnik, nie ma przy tym znaczenia, czy pojazd przemieszcza się, czy stoi. Podkreślił, że Sąd Okręgowy prawidłowo ustalił związek przyczynowy między ruchem pojazdu a szkodą, gdyż powstała na skutek działania siły silnika, który służył do napędzania

dźwigu znajdującego się na podeście pojazdu. Uznał, że podnośnik, który był podnoszony na dużą wysokość za pomocą silnika pojazdu, był na trwale przymocowany do pojazdu i wprawiany w ruch tym silnikiem. Spostrzegł, że podnośnik jest integralną częścią pojazdu i nie działa samodzielnie, nie ma zatem znaczenia, czy pojazd w czasie wypadku pełnił funkcję inną niż komunikacyjna. Stwierdził, że zgodnie z utrwaloną linią orzecniczą określenie wysokości zadośćuczynienia za doznaną krzywdę (art. 445 § 1 k.c.) stanowi uprawnienie sądu merytorycznie rozstrzygającego sprawę w pierwszej instancji, który może dokonać wszechstronnej oceny okoliczności sprawy, a korygowanie przez sąd odwoławczy wysokości zasądnionego już zadośćuczynienia uzasadnione jest tylko wówczas, gdy przy uwzględnieniu wszystkich okoliczności sprawy, mających wpływ na jego wysokość, jest ono niewspółmiernie nieodpowiednie, jako rażąco wygórowane lub rażąco niskie (por. wyrok Sądu Najwyższego z dnia 9 lipca 1970 r., III PRN 39/70, OSNCP 1971, nr 3, poz. 53). Zauważył, że art. 442 § 2 k.c. stanowi o rencie „odpowiedniej”, co daje sądowi pewien zakres swobody w ustaleniu jej wysokości, choć oczywiście górną granicę tego świadczenia będzie ostatecznie wyznaczać żądanie pozwu. Oceniał jako bezzasadne zarzuty pozwanej co do uwzględnienia interesu prawnego powoda w ustaleniu odpowiedzialności pozwanej za skutki wypadku mogące wystąpić w przyszłości.

E. S.A. wniosła skargę kasacyjną od wyroku Sądu Apelacyjnego, zaskarżając ten wyrok w całości i zarzucając naruszenie prawa materialnego, mianowicie art. 361 § 1 k.c., art. 435 § 1 i art. 436 § 1 w związku z art. 435 § 1 k.c. oraz art. 34 ust. 1 i art. 35 u.u.o. w związku z art. 435 § 1 k.c. w związku z art. 436 § 1 k.c.

Sąd Najwyższy zważył, co następuje:

Zarzut naruszenia art. 435 § 1 k.c. i art. 436 § 1 w związku z art. 435 § 1 k.c. dotyczy ich błędnej wykładni polegającej na wadliwym przyjęciu, że szkoda wynikała z ruchu pojazdu w sytuacji, gdy pojazd stał, a jego silnik służył w tym wypadku jedynie do uruchomienia urządzenia dźwignicowego, a ponadto w sytuacji, gdy szkoda powstała w związku z ruchem tej maszyny stanowiącej narzędzie pracy wchodzące w skład przedsiębiorstwa, a pojazd mechaniczny w chwili szkody nie był użyty jako środek transportu i nie spełniał funkcji komunikacyjnej.

Odpowiedzialność posiadacza pojazdu mechanicznego, określona w art. 435 § 1 w związku z art. 436 § 1 k.c., obejmuje szkody związane jego ruchem. Sąd Najwyższy w postanowieniu z dnia 30 stycznia 2018 r., III CZP 94/17 (Biul. SN 2018, nr 1; zob. też wyrok z dnia 18 września 2019 r., IV CSK 292/18, EPS 2020, nr 2, s. 61) wyjaśnił, że pojęciu ruchu pojazdu mechanicznego w orzecznictwie, jak też piśmiennictwie prawniczym, nadano szerokie rozumienie, przy uwzględnieniu konkretnych okoliczności. Obejmuje ono zarówno poruszanie się pojazdu przy włączonym silniku, zgodnie z zaplanowanym przejazdem, czy przy przypadkowym wybuchu lub zaskoczeniu silnika albo bezwładnym stacjaniem się (por. uchwałę Sądu Najwyższego z dnia 7 marca 1968 r., III PZP 1/68, OSNC 1968, nr 8-9, poz. 136 oraz wyroki Sądu Najwyższego z dnia 13 czerwca 2002 r., V CKN 1051/00, niepubl. i z dnia 21 maja 2009 r., V CSK 444/08, niepubl.). Za ruch uznawane jest podejmowanie czynności przewozowych, polegających na połączeniu samochodu z przyczepą (por. wyrok Sądu Najwyższego z dnia 30 maja 1974 r., I PR 173/74, niepubl.) i krótki postój pojazdu z włączonym silnikiem, także w czasie wsiadania lub wysiadania pasażera oraz podczas załadunku lub wyładunku (wyrok Sądu Najwyższego z dnia 14 kwietnia 1975 r., II CR 114/75, OSNCP 1976, nr 2, poz. 37). Postój pojazdu na drodze z wyłączonym silnikiem oraz zatrzymanie się poza drogą w celu naprawy są traktowane jako pozostawianie w ruchu, ponieważ stwarza to niebezpieczeństwo (por. wyroki Sądu Najwyższego z dnia 4 marca 1958 r., 1 CR 154/56, OSN 1960, nr 1, poz. 8, z dnia 15 marca 1974 r., I CR 46/74, OSPiKA 1976, nr 9, poz. 172, z dnia 13 lipca 1976 r., IV CR 241/76, niepubl., z dnia 7 kwietnia 2005 r., II CK 572/04, niepubl. i z dnia 20 kwietnia 2018 r., II CSK 404/17, niepubl.). Jednocześnie jednak podkreśla się, że praca silnika zawsze przesądza o tym, że pojazd znajduje się w ruchu i to on stwarza niebezpieczeństwo, nawet gdy ma to miejsce na terenie warsztatu naprawczego, bo oddanie samochodu do naprawy lub przeglądu jest korzystaniem z niego w zwykły sposób (wyrok Sądu Najwyższego z dnia 26 lutego 2015 r., III CSK 187/14, OSNC-ZD 2016, nr C, poz. 41; zob. też wyrok Sądu Najwyższego z dnia 23 maja 2019 r., II CSK 165/18, niepubl.).

W okolicznościach faktycznych sprawy, w której Sąd Najwyższy orzekał w wyroku z dnia 21 maja 2009 r., V CSK 444/08, nastąpiło zablokowanie kontenera

podczas wysypywania śmieci. Powód wszedł na górę pojazdu i gdy starał się odblokować łomem zahaczony na pojeździe kontener, nastąpił skok automatu zwrotnego. Powód stracił wtedy równowagę i spadł z wysokości 2 m na podłoże betonowe. Sąd Najwyższy stwierdził, że Sądy obu instancji nietrafnie przyjęły, iż szkoda powstała wyłącznie w wyniku działania specjalistycznego urządzenia zamontowanego na pojeździe. Tymczasem wystąpił tutaj związek przyczynowy wieloczynnikowy, w którym między poszczególnymi ogniwami zachodziła zależność przyczynowa adekwatna; gdyby nie włączony silnik pojazdu, którego moc w tym czasie służyła do załadunku odpadów na trasie pojazdu, to do wypadku by nie doszło. Podnośnik służący do załadunku stanowił część samochodu działającą tylko przy włączonym silniku, a cel jazdy nie został osiągnięty, gdyż pojazd zatrzymał się na kolejnym punkcie składowania odpadów po to, aby je załadować.

W stanie faktycznym sprawy, w której orzekł Sąd Najwyższy w wyroku z dnia 19 grudnia 2013 r., II CSK 157/13 (niepubl.) na podwoziu samochodu była zamontowana pompa do betonu, a bezpośrednio za kabiną była zamontowana podstawa wysięgnika, w której znajdował się mechanizm jego obrotu. Samochód został unieruchomiony przez rozłożenie czterech podpór, a następnie, po uruchomieniu silnika, rozpoczął się proces podawania betonu. W trakcie tej operacji doszło do pęknięcia wysięgnika przy jego podstawie, w następstwie czego wysięgnik upadł na plac budowy przygniatając dwie osoby. Sąd Najwyższy stwierdził, że przeznaczenie samochodu do celów komunikacji, czyli przemieszczania się ludzi i rzeczy w przestrzeni, było niewątpliwe, podobnie zresztą jak i wprawianie go w ruch za pomocą sił przyrody. Podkreślił, że Sąd Apelacyjny podjął próbę zdefiniowania ruchu dla potrzeb sprawy i uczynił to wadliwie, podobnie jak wadliwie powiązał szkodę z funkcją pojazdu zamiast z jego ruchem. Sąd Najwyższy uznał, że ruch silnika zawsze przesądza o tym, że samochód znajduje się w ruchu, bez względu na to, czy samochód jedzie, czy stoi, zatem praca silnika jest jednoznaczna z ruchem samochodu.

Sąd Najwyższy w niniejszym składzie podziela dominujący pogląd dotychczasowego orzecznictwa tego Sądu, zgodnie z którym o ruchu pojazdu mechanicznego w rozumieniu art. 435 § 1 w związku z art. 436 § 1 k.c. decyduje włączenie silnika również wtedy, gdy w chwili wypadku pojazd nie spełniał funkcji

komunikacyjnej, ale wykonywał pracę z wykorzystaniem zamontowanego na nim narzędzia specjalistycznego.

Zarzut naruszenia art. 34 ust. 1 i art. 35 u.u.o. w związku z art. 435 § 1 k.c. w związku z art. 436 § 1 k.c. dotyczy ich błędnej wykładni polegającej na wadliwym rozumieniu przesłanki odpowiedzialności cywilnej „wyrządzenia szkody w związku z ruchem pojazdu mechanicznego” oraz pojęcia „ruchu pojazdu” w sposób odbiegający od unijnego wzorca interpretacyjnego pojęcia „ruchu pojazdów” przyjętego przez orzecznictwo Trybunału Sprawiedliwości Unii Europejskiej przy wykładni art. 3 ust. 1 pierwszej dyrektywy Rady 72/166/EWG z dnia 24 kwietnia 1972 r. w sprawie zbliżenia ustawodawstw Państw Członkowskich odnoszących się do ubezpieczenia od odpowiedzialności cywilnej za szkody powstałe w związku z ruchem pojazdów mechanicznych i egzekwowania obowiązku ubezpieczenia od takiej odpowiedzialności (Dz.Urz. WE L 103, s. 1; dalej: „dyrektywa 72/166/EWG”), a obecnie art. 3 akapit pierwszy dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2009/103/WE z dnia 16 września 2009 r. w sprawie ubezpieczenia od odpowiedzialności cywilnej za szkody powstałe w związku z ruchem pojazdów mechanicznych i egzekwowania obowiązku ubezpieczenia od takiej odpowiedzialności (Dz.Urz. UE L 263, s. 11, dalej: „dyrektywa 2009/103/WE”).

Zgodnie z art. 3 ust. 1 dyrektywy 72/166, z zastrzeżeniem zastosowania art. 4, każde Państwo Członkowskie podejmie wszelkie stosowne środki, aby zapewnić, że odpowiedzialność cywilna odnosząca się do ruchu pojazdów normalnie przebywających na jego terytorium jest objęta ubezpieczeniem. Zakres pokrycia szkód oraz warunki ubezpieczenia zostaną ustalone w ramach tych środków. Według art. 3 późniejszej dyrektywy 2009/103, z zastrzeżeniem art. 5 każde państwo członkowskie podejmuje wszelkie stosowne środki w celu zapewnienia objęcia ubezpieczeniem odpowiedzialności cywilnej odnoszącej się do ruchu pojazdów normalnie przebywających na jego terytorium.

W orzecznictwie Trybunału Sprawiedliwości Unii Europejskiej pojęcie ruchu pojazdów jest rozumiane stosunkowo szeroko. W wyroku z dnia 4 września 2014 r., C-162/13 TSUE przyjął, że pojęcie „ruchu pojazdów” obejmuje każde użytkowanie pojazdu, które jest zgodne z normalną funkcją tego pojazdu. Rzeczne pojęcie mogłoby zatem obejmować manewr traktora w podwórzu gospodarstwa rolnego



w celu wprowadzenia przyczepy, w którą ów traktor jest wyposażony, jak w postępowaniu głównym, do pomieszczenia gospodarczego, czego zbadanie należy do sądu odsyłającego. W wyroku z dnia 15 listopada 2018 r., C-648/17 TSUE uznał, że art. 3 ust. 1 dyrektywy 72/166/EWG należy interpretować w ten sposób, że zakresem pojęcia „ruchu pojazdów”, o którym mowa w tym przepisie, jest objęta sytuacja, w której pasażer stojącego na parkingu pojazdu, przy otwieraniu drzwi tego pojazdu, uderzył i uszkodził stojący obok pojazd.

W niektórych jednak orzeczeniach jest eksponowane funkcjonalne rozumienie ruchu pojazdów. W wyroku z dnia 20 czerwca 2019 r., C-100/18 TSUE stwierdził, że art. 3 akapit pierwszy dyrektywy 2009/103/WE należy interpretować w ten sposób, że pojęciem ruchu pojazdów, o którym mowa w tym przepisie, jest objęta sytuacja, w której pojazd zaparkowany w prywatnym garażu nieruchomości, używany zgodnie z jego funkcją środka transportu, zapalił się, wywołując pożar, który znajduje swe źródło w instalacji elektrycznej tego pojazdu i który spowodował szkody w tej nieruchomości, nawet wówczas, gdy wspomniany pojazd nie przemieszczał się od ponad 24 godzin przed wybuchem pożaru. Jeszcze wyraźniej ujął to TSUE w wyroku z dnia 28 listopada 2017 r., C-514/16, zgodnie z którym art. 3 ust. 1 dyrektywy 72/166/EWG należy interpretować w ten sposób, że nie jest objęta zakresem pojęcia „ruchu pojazdów”, o którym mowa w tym artykule, sytuacja, w której ciągnik rolniczy uczestniczył w wypadku, jeżeli w chwili nastąpienia wypadku główna funkcja tego ciągnika nie polegała na wykorzystaniu go w charakterze środka transportu, ale na generowaniu, jako narzędzie pracy, siły napędowej koniecznej do utrzymania w ruchu pompy opryskiwacza herbicydowego.

Do tych wypowiedzi nawiązuje wyrok Sądu Najwyższego z dnia 18 września 2019 r., IV CSK 292/18 (EPS 2020, nr 2, s. 61), według którego pojęcie „ruchu pojazdu” stanowi autonomiczne pojęcie prawa Unii, podlegające jednolitej wykładni państw członkowskich. Sąd Najwyższy wyjaśnił, że wyroku TSUE z dnia 28 listopada 2017 r., C-514/16, nawiązującym też do wyroku z dnia 4 września 2014 r., C-162/13, w odniesieniu do pojęcia „ruchu pojazdu” zasadniczo dokonano interpretacji, z którą pozostaje w zgodzie rozumienie szkody „wyrządzonej w związku z ruchem pojazdu” przyjęte w powołanym wcześniej orzecznictwie Sądu Najwyższego. Istota wątpliwości rozstrzygniętych w wyroku z dnia 28 listopada

2017 r., C-162/13 dotyczyła pojazdów, które, oprócz normalnej funkcji środka transportu, mogą być w określonych okolicznościach używane jako narzędzie pracy. Trybunał stwierdził, że w takiej sytuacji należy ustalić, czy w chwili wypadku, w którym taki pojazd uczestniczył, był on używany głównie jako środek transportu, w którym to przypadku takie użycie może być objęte zakresem pojęcia „ruchu pojazdów” w rozumieniu art. 3 ust. 1 dyrektywy, czy też jako narzędzie pracy, kiedy to dane użycie nie może być objęte zakresem tego pojęcia. Z orzeczenia TSUE wynika, że - przy zachowaniu szerokiej definicji „pojazdu w ruchu” - odpowiedzialność posiadacza pojazdu (ubezpieczyciela) zależy od funkcji, jakiej służył pojazd w chwili wypadku, i nie powstaje, gdy w takiej chwili pojazd nie był wykorzystywany jako środek transportu, ale jako narzędzie pracy. Wymaga to badania *in casu*, czy do wypadku doszło w ramach używania pojazdu jako środka transportu, a zatem oceniając odpowiedzialność cywilną za szkody powstałe w związku z ruchem pojazdu należy każdorazowo ustalać, czy istnieje powiązanie szkody z funkcją komunikacyjną pojazdu. Nie bez znaczenia jest określenie normalnej funkcji pojazdu, a więc, czy chodzi o pojazd, którego zasadniczą funkcją jest komunikacja (służy głównie do transportu), czy o pojazd specjalistyczny, który służy do wykonywania określonych prac, z tym jednak zastrzeżeniem, że ostatecznie decydujące jest konkretne przeznaczenie pojazdu w chwili zdarzenia.

Jak już wyjaśniono, według orzecznictwa Sądu Najwyższego o ruchu pojazdu mechanicznego w rozumieniu art. 435 § 1 k.c. w związku z art. 436 § 1 k.c. decyduje włączenie silnika również wtedy, gdy w chwili wypadku pojazd nie spełniał funkcji komunikacyjnej, ale wykonywał pracę z wykorzystaniem zamontowanego na nim narzędzia specjalistycznego. Pogląd ten został przyjęty przede wszystkim w omówionych wyżej wyrokach z dnia 21 maja 2009 r., V CSK 444/08 i z dnia 19 grudnia 2013 r., II CSK 157/13. W motywach preambuły dyrektyw 72/166/EWG i 2009/103/WE wyraźnie i wielokrotnie podkreśla się, że ich celem jest zapewnienie poszkodowanym ochrony ubezpieczeniowej. W sprzeczności z tym celem pozostają jednak niektóre wyroki TSUE, które pozbawiają takiej ochrony osoby poszkodowane tylko z tego względu, że w chwili wypadku pojazd, mimo włączonego silnika, wykonywał inną funkcję niż komunikacyjna. W tej sytuacji Sąd Najwyższy w niniejszym składzie jest zdania, że dokonana przez TSUE wykładnia

dyrektywy nie może być skutecznie powoływana przeciwko objęciu ochroną ubezpieczeniową osób poszkodowanych, jeżeli taką ochronę zapewnia im dotychczasowe orzecznictwo sądów polskich.

Zarzut naruszenia art. 361 § 1 k.c. dotyczy jego błędnej wykładni polegającej na uznaniu, że zachodzi adekwatny związek przyczynowy pomiędzy ruchem pojazdu mechanicznego a powstałą szkodą w sytuacji, gdy wyłączną przyczyną szkody był zły stan techniczny urządzenia dźwignicowego będącego w ruchu, tj. awaria zamontowanego na pojeździe podnośnika wchodzącego w skład przedsiębiorstwa pozwanego A. G.. W orzecznictwie i piśmiennictwie przyjmuje się, że stosownie do art. 361 § 1 k.c. normalny (adekwatny) związek przyczynowy ustala się w dwóch etapach. W pierwszym etapie przeprowadza się test *conditio sine qua non*, to znaczy w niniejszej sprawie bada się, czy ruch pojazdu jest zdarzeniem, bez którego nie wystąpiłaby szkoda na osobie. Odpowiedź twierdząca na to pytanie jest oczywista. W drugim etapie bada się, czy ruch pojazdu zwiększał prawdopodobieństwo wystąpienia szkody. Również w tym wypadku nawet bez potrzeby sięgania do wiadomości specjalnych odpowiedź twierdząca nie budzi wątpliwości.

Z przedstawionych powodów Sąd Najwyższy na podstawie art. 398<sup>14</sup> k.p.c. orzekł, jak w sentencji.

jw.