

Dorota Maśniak

„Ruch pojazdu” jako przesłanka odpowiedzialności ubezpieczyciela OC posiadacza ciągnika rolniczego lub pojazdu wolnobieżnego – znaczenie orzeczenia TS C 514/16

Rodrigues de Andrade

Artykuł stanowi próbę odpowiedzi na pytanie o znaczenie orzeczenia Trybunału Sprawiedliwości dotyczącego interpretacji pojęcia „ruchu pojazdu” w odniesieniu do pojazdów pełniących dwie funkcje: środka komunikacji i narzędzia pracy. Z uwagi na przyjętą w polskim prawie klasyfikację pojazdów mechanicznych będą to pojazdy wolnobieżne i ciągniki rolnicze. Interpretacja pojęcia „ruchu pojazdu” ma kluczowe znaczenie dla ustalenia istnienia i zakresu odpowiedzialności ubezpieczyciela odpowiedzialności cywilnej, jako że stanowi on przesłankę odpowiedzialności sprawczej. Uwzględniając zasadę akcesoryjności odpowiedzialności ubezpieczyciela poddano analizie wpływ interpretacji pojęcia „ruchu pojazdu” na zakres ochrony ubezpieczeniowej, wynikającej z obowiązkowego ubezpieczenia OC posiadacza pojazdu mechanicznego.

Słowa kluczowe: ruch pojazdu, obowiązkowe ubezpieczenie komunikacyjne, pojazd wolnobieżny, ciągnik rolniczy, Ubezpieczeniowy Fundusz Gwarancyjny, ubezpieczenie OC działalności gospodarczej, ubezpieczenie OC rolnika.

1. Pojęcie pojazdu mechanicznego

W myśl przepisów ustawy z dnia 22 maja 2013 r. o ubezpieczeniach obowiązkowych, Ubezpieczeniowym Funduszu Gwarancyjnym i Polskim Biurze Ubezpieczycieli Komunikacyjnych¹ pojazdem mechanicznym, którego posiadanie stanowi przesłankę obowiązku nabycia ochrony ubezpieczeniowej jest, obok pojazdu samochodowego, motoroweru i przyczepy, ciągnik rolniczy i pojazd wolnobieżny. Definiując pojazd mechaniczny, ustawodawca odwołuje się do pojęć przyjętych w Prawie o ruchu drogowym² (art. 2 ust. 1 pkt 10 u.o.u.o.). Definicje przyjęte w prawie polskim są zgodne z definicją pojazdu w ubezpieczeniowym prawie unijnym. Zgodnie z art. 1 pkt 1 skonsolidowanej dyrektywy komunikacyjnej: „*pojazd*» oznacza każdy pojazd silnikowy przeznaczony do podróżowania lądem oraz napędzany siłą mecha-

¹ Tekst jedn. Dz. U. z 2018 r. poz. 473; dalej: u.o.u.o.

² Ustawa z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym (tekst jedn. Dz. U. z 2017 r. poz. 1260, z późn. zm.).

niczną, który nie porusza się po szynach, oraz każdą przyczepę zespoloną lub nie”³.

Ciągnik rolniczy, podobnie jak pojazd samochodowy, jest pojazdem silnikowym (czyli wyposażonym w silnik). Od pojazdu samochodowego odróżnia go cel używania. Ustawodawca definiując ciągnik rolniczy odniósł się do konstrukcji decydującej o powiązaniu pojazdu z działalnością rolniczą, leśną lub ogrodniczą, wprowadzając jednocześnie ograniczenie odnoszące się do potencjalnej prędkości. Ciągnikiem jest pojazd osiągający prędkość większą niż 6 km/h. Jest pojazdem mechanicznym przeznaczonym do ciągnięcia pojazdów bez własnego napędu, czyli przyczep, naczep, maszyn rolniczych czy budowlanych.

Ciągniki są napędzane niemal wyłącznie silnikami spalinowymi, są więc poruszane za pomocą sił przyrody w rozumieniu art. 436 k.c. Ów kluczowy dla ustalenia zasady odpowiedzialności sprawcy (i w konsekwencji ubezpieczyciela) przepis posługuje się pojęciem mechanicznego środka komunikacji, przez który rozumieć należy środek lokomocji służący do utrzymywania łączności między różnymi miejscami, w tym przewożenie ludzi i ładunków.

Pojazdem silnikowym jest również pojazd wolnobieżny, który różni od pojazdu samochodowego prędkość, którą może rozwijać. Do kategorii pojazdów wolnobieżnych zaliczyć można: samobieżne silnikowe koparki, ładowarki, walce, kosiarki, kombajny, wózki golfowe, wózki transportowe, wózki widłowe czy maszyny leśne (np. harwestery). Jeżeli konstrukcja pojazdu umożliwia jazdę z prędkością nieprzekraczającą 25 km/h uznawany jest on za pojazd wolnobieżny, o ile nie jest używany do prac rolnych, leśnych, ogrodniczych, co klasyfikuje go jako ciągnik rolniczy. Wynika z tego, że dla celów ubezpieczeniowych pojazd silnikowy wykorzystywany w rolnictwie lub ogrodnictwie, który nie osiąga prędkości wyższej niż 6 km/h, uznawany będzie za pojazd wolnobieżny. Dla celów ubezpieczeniowych nie będzie on jednak, co do zasady, uznawany za pojazd mechaniczny. W ustawie o ubezpieczeniach obowiązkowych ustawodawca wyłączył z zakresu tego pojęcia „*pojazdy wolnobieżne będące w posiadaniu rolników posiadających gospodarstwo rolne i użytkowane w związku z posiadaniem tego gospodarstwa.*” (art. 2 ust. 1 pkt 10).

2. Obowiązek zawarcia umowy ubezpieczenia ciągnika rolniczego i pojazdu wolnobieżnego

Co do zasady, ochrona ubezpieczeniowa odpowiadać powinna okresowi zarejestrowania pojazdów mechanicznych. Zawarcie umowy obowiązkowego ubezpieczenia OC posiadacza pojazdu mechanicznego powinno nastąpić najpóźniej w dniu rejestracji pojazdu podlegającego rejestracji. Pojazdy wolnobieżne nie podlegają rejestracji, stąd konieczność wprowadzenia innej przesłanki

³ Dyrektywa 2009/103/WE Parlamentu Europejskiego i Rady 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 (wersja ujednolicona), Dz. Urz. UE L 263/11 z 7.10.2009.

powstania obowiązku zawarcia umowy ubezpieczenia. Jest nią wprowadzenie takiego pojazdu do ruchu. Odpowiedzialność za szkody spowodowane ruchem pojazdu wprowadzonego do ruchu musi być objęta ochroną, stąd obowiązek zawarcia umowy ubezpieczenia najpóźniej w dniu poprzedzającym to zdarzenie. Jednocześnie wprowadzenie pojazdu mechanicznego do ruchu stanowi ostateczny termin zawarcia umowy ubezpieczenia w każdym przypadku. Ustawa nie precyzuje, że chodzi o wprowadzenie do ruchu na drodze publicznej (czy też prywatnej). Wiąże się to z objęciem obowiązkiem ubezpieczenia również posiadaczy pojazdów nieporuszających się po drogach publicznych i/lub prywatnych, np. posiadaczy wózków widłowych. Wynika z tego, że interpretacja pojęcia „ruchu pojazdu” jest kluczowa dla ustalenia istnienia i ewentualnego terminu powstania obowiązku ubezpieczenia OC pojazdu wolnobieżnego.

Ciągnik rolniczy, podobnie jak pojazd samochodowy, podlega rejestracji, stąd ustalenie istnienia i terminu zawarcia umowy ubezpieczenia budzi mniejsze kontrowersje. Co do zasady posiadanie ciągnika rolniczego rodzi obowiązek zawarcia umowy ubezpieczenia OC komunikacyjnego. Interpretacja pojęcia „ruchu pojazdu” jest istotna dla ustalenia zakresu odpowiedzialności ubezpieczyciela. Jeżeli do wypadku z udziałem ciągnika rolniczego doszło w związku z funkcjonowaniem gospodarstwa rolnego zaangażowana może być odpowiedzialność ubezpieczyciela OC rolnika⁴.

3. „Ruch pojazdu” jako przesłanka odpowiedzialności posiadacza pojazdu

Kluczowym pojęciem dla określenia granic wypadku drogowego, stanowiącego przyczynę szkody, jest pojęcie ruchu mechanicznego środka komunikacji. Zgodnie z dominującym w doktrynie poglądem o ruchu pojazdu nie przesądza fakt poruszania się w znaczeniu fizycznym. Mechaniczne rozumienie ruchu odrzuca również judykatura⁵. Przyjmuje się, że pojazd mechaniczny zawsze jest w ruchu, gdy zmienia swoje położenie względem innych ciał dzięki pracy własnego silnika lub pomimo wyłączonoego silnika – na skutek uprzedniego działania sił motorycznych lub siły bezwładności (po drodze o stromym spadku). Uznaje się ponadto, że zawsze jest w ruchu pojazd z włączonym silnikiem, nawet gdy stoi w miejscu. O ruchu świadczy napęd i/lub praca silnika⁶. Nie jest natomiast w ruchu samochód z wyłączonym silnikiem ciągnięty przez ludzi, zwierzęta lub inny pojazd (pojazd holujący). W ostatniej z wymienionych sytuacji w ruchu jest jedynie pojazd holujący i jego posiadacz odpowiada za szkody spowodowane przez cały „zestaw holowniczy”, czyli również przez pojazd holowany.

⁴ Szerzej zob. J. Nawracała, „Komentarz do Ustawy o ubezpieczeniach obowiązkowych, Ubezpieczeniowym Funduszu Gwarancyjnym i Polskim Biurze Ubezpieczycieli Komunikacyjnych”, w: „Prawo ubezpieczeń gospodarczych. Komentarz, t. I, Komentarz do przepisów prawnych o funkcjonowaniu rynku ubezpieczeń”, Wolters Kluwer, Warszawa 2010, s. 874 i n.

⁵ Zob. np. orzeczenie SN z 4 marca 1958 r., I CR 154/56 (OSNCK 1960/1, poz. 8).

⁶ Szerzej zob. D. Maśniak, „Komentarz do Ustawy o ubezpieczeniach obowiązkowych, Ubezpieczeniowym Funduszu Gwarancyjnym i Polskim Biurze Ubezpieczycieli Komunikacyjnych”, w: „Prawo ubezpieczeń gospodarczych. Komentarz...”, s. 810 i n., jak również A. Wąsiewicz, „Ubezpieczenia komunikacyjne”, Oficyna Wydawnicza Branta, Bydgoszcz–Toruń 2001 s. 55.

Istotne jest określenie granicznych momentów pozostawiania pojazdu w ruchu. Bezsporne jest, że moment uruchomienia silnika stanowi moment rozpoczęcia ruchu pojazdu mechanicznego. Nie ma znaczenia cel uruchomienia silnika. Większy problem stanowi ustalenie, kiedy ruch ustał. Bez wątplenia pojazd tak długo jest w ruchu, jak długo chodzi silnik bądź pojazd się porusza (np. siłą bezwładności). Nie oznacza to jednak, że każde zatrzymanie pojazdu i unieruchomienie silnika skutkuje ustaniem ruchu pojazdu. Doktryna i orzecznictwo są zgodne, że wyłącza pojazd z ruchu postój mający trwały charakter, o czym świadczyć może miejsce, w którym zatrzymał się kierujący (np. parking strzeżony obok hotelu)⁷. Stąd odróżnienie pojęcia zatrzymania, przez które rozumie się chwilowe unieruchomienie pojazdu i silnika bez opuszczenia pojazdu przez kierującego i ewentualnych pasażerów⁸, od pojęcia postoju (zaparkowania o charakterze trwałym). Unieruchomienie pojazdu na trasie wskutek awarii nie wyłącza pojazdu z ruchu. Uznaje się zatem, że mieszczą się w granicach ruchu wszystkie czynności łączące się z działaniem pojazdu, nawet gdy stoi on w miejscu z unieruchomionym silnikiem, np. otwieranie drzwi pojazdu przy wsiadaniu lub wysiadaniu. Wyraźne objęcie tego rodzaju szkód zakresem ochrony ubezpieczeniowej jedynie potwierdza powyższą tezę.

Inaczej rzecz się ma z odpowiedzialnością za szkody powstałe przy załadowywaniu lub rozładowywaniu samochodu ciężarowego. Takie działania pozostają poza granicami pojęcia ruchu mechanicznego środka komunikacji, stanowiącego przesłankę odpowiedzialności opartej na art. 436 k.c. Oznacza to, że za szkodę podczas załadunku (czy rozładunku) towarów do unieruchomionego pojazdu posiadacz (lub kierujący) odpowiada jedynie w przypadku zawionego działania po jego stronie (na ogólnych zasadach – zasadzie winy). Szkody te objęte są jednakże ochroną ubezpieczeniową w ramach obowiązkowego ubezpieczenia OC, o ile szkoda powstała bezpośrednio przy załadunku (lub rozładunku). Dla celów tego ubezpieczenia prawodawca rozszerzył granice pojęcia ruchu pojazdu mechanicznego zgodnie z treścią art. 34 u.o.u.o. stanowiąc, że *„z ubezpieczenia OC posiadaczy pojazdów mechanicznych przysługuje odszkodowanie, jeżeli posiadacz lub kierujący pojazdem mechanicznym są obowiązani do odszkodowania za wyrządzoną w związku z ruchem tego pojazdu szkodę, będącą następstwem śmierci, uszkodzenia ciała, rozstroju zdrowia bądź też utraty, zniszczenia lub uszkodzenia mienia”*. Odnosząc się do zakresu pojęcia „ruch pojazdu” zastrzegł, że za ruch uważa się również szkodę powstałą podczas i w związku z: *„1) wsiadaniem do pojazdu mechanicznego lub wysiadaniem z niego; 2) bezpośrednim załadowywaniem lub rozładowywaniem pojazdu mechanicznego; 3) zatrzymaniem lub postojem pojazdu mechanicznego”*.

⁷ Zob. np. G. Bieniek, w: G. Bieniek, „Komentarz do kodeksu cywilnego. Księga trzecia. Zobowiązania, t. 1”, LexisNexis, Warszawa 1996, s. 318.

⁸ Istnieją jednak sytuacje, w których pozostanie kierującego (i pasażerów) w samochodzie należy traktować jako trwały postój, pozostający poza ruchem pojazdu (np. w odniesieniu do samochodów przystosowanych do nocowania w nich); por. szerzej na ten temat A. Wąsiewicz, „Ubezpieczenia komunikacyjne...”, s. 57.

Zakres ochrony ubezpieczeniowej wynikającej z tego ubezpieczenia obejmuje również wszystkie szkody powstałe podczas zatrzymania, postoju lub garażowania, również te, które pozostają poza granicami wytyczonymi na podstawie wykładni art. 436 k.c. W zależności od charakteru przerw w czasie jazdy odpowiedzialność cywilna stanowiąca przedmiot ubezpieczenia będzie oparta na zasadzie ryzyka (zatrzymanie się pojazdu) lub na zasadzie winy (postój, garażowanie).

4. Pojęcie „ruchu pojazdu” w orzecznictwie unijnym

Moc prawna orzeczeń Trybunału Sprawiedliwości stanowi przedmiot rozważań doktryny i orzecznictwa. Dyskusje dotyczą w szczególności tzw. orzeczeń wstępnych, jakie Trybunał wydaje w odpowiedzi na pytania prejudycjalne kierowane do niego przez sądy krajowe. Sąd krajowy może się zwrócić o wyjaśnienie, jak należy interpretować poszczególne postanowienia prawa unijnego (zarówno pierwotnego, jak i wtórnego)⁹. Przedmiotem sporów pozostaje odpowiedź na pytanie: czy orzeczenia wstępne winny być wiążące przy rozstrzygnięciu innych spraw, w jakich już się toczą bądź dopiero będą się toczyć postępowania przed sądami krajowymi i czy związanie to ma dotyczyć tylko sędziów (innych organów stosujących prawo) tego państwa członkowskiego, którego sąd wystąpił z prośbą o wydanie orzeczenia wstępnego, czy też także sędziów (innych organów stosujących prawo) z pozostałych państw członkowskich. Za przeważający uznać należy pogląd opowiadający się za **przyznaniem wszystkim orzeczeniom wstępnym przymiotu bycia, w sposób powszechny, prawnie wiążącymi**¹⁰. Takie stanowisko zajmuje również sam Trybunał Sprawiedliwości¹¹. Wydanie przez sąd krajowy orzeczenia niezgodnego z dokonaną wykładnią skutkuje jego wadliwością. Może to w skrajnym przypadku prowadzić

⁹ Odnośnie do instytucji pytań prejudycjalnych oraz wydawanych w odpowiedzi na nie orzeczeń wstępnych zob. art. 256 ust. 3 i art. 267 TFUE; art. 23 i 23a Statutu TSUE; art. 93–118 Regulaminu postępowania przed Trybunałem Sprawiedliwości; Zalecenia dla sądów krajowych, dotyczące składania wniosków o wydanie orzeczenia w trybie prejudycjalnym (Dz. Urz. UE C 338 z 6.11.2012) oraz opracowania doktryny: P. Justyńska, „Rola Europejskiego Trybunału Sprawiedliwości w procesie interpretacji prawa wspólnotowego i prawa krajowego państw członkowskich”, w: „Wykładnia prawa i inne problemy filozofii prawa”, L. Morawski (red.), Wydawnictwo Naukowe UMK, Toruń 2005, s. 89–94; P. Dąbrowska-Kłosińska, „Skutki wyroków prejudycjalnych Trybunału Sprawiedliwości Unii Europejskiej w postępowaniu przed sądami krajowymi w świetle orzecznictwa Trybunału i prawa Unii Europejskiej”, w: „Zapewnienie efektywności orzeczeń sądów międzynarodowych w polskim porządku prawnym”, A. Wróbel (red.), Wolters Kluwer, Warszawa 2011, s. 391–418; A. Grzelak, „Sytuacja polskich sądów w odniesieniu do pytania prejudycjalnego w dziedzinie współpracy w sprawach karnych w Unii Europejskiej”, w: „Zapewnienie efektywności orzeczeń sądów międzynarodowych w polskim porządku prawnym”, A. Wróbel (red.), Wolters Kluwer, Warszawa 2011, s. 419–436.

¹⁰ A. Kalisz, „Wykładnia i stosowanie prawa wspólnotowego”, Wolters Kluwer, Warszawa 2007, s. 118–119; K. Scheuring, „Precedens w orzecznictwie Trybunału Sprawiedliwości Unii Europejskiej”, Warszawa 2010, s. 98–99, 102–103, 211–235; P. Justyńska, „Rola Europejskiego Trybunału Sprawiedliwości...”, s. 86–99.

¹¹ Zob. zwłaszcza pkt. 12–13 i 15–17 Zaleceń dla sądów krajowych, dotyczących składania wniosków o wydanie orzeczenia w trybie prejudycjalnym. Por. też wyroki TS w sprawach *Criminal proceedings v. Kenny Roland Lyckeskog* (C-99/00); *Kühne & Heitz NV v. Produktschap voor Pluimvee en Eieren* (C-453/00); *Gerhard Köbler v. Republik Österreich* (C-224/01); *Gaston*

do odpowiedzialności odszkodowawczej państwa członkowskiego. Implementacja dyrektywy do prawa krajowego oznacza obowiązek wykładni ustawy w sposób zgodny z dyrektywą, a jeżeli dyrektywa była poddana interpretacji Trybunału Sprawiedliwości – zgodny z tą interpretacją.

Pojęcie ruchu pojazdu jako terminu wprost wynikającego z dyrektywy komunikacyjnej stanowi przedmiot harmonizacji regulacji w Unii Europejskiej i swoboda jego interpretacji w państwach członkowskich jest znacznie ograniczona. Nie może być ono pozostawione ocenie każdego państwa członkowskiego, lecz stanowi autonomiczne pojęcie prawa Unii, które należy interpretować z uwzględnieniem w szczególności jego kontekstu oraz celów przepisów, których część stanowi. W myśl art. 3 ust.1 skonsolidowanej dyrektywy komunikacyjnej *„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 swoim orzecznictwie Trybunał Sprawiedliwości przesądził, że pojęcie „ruchu pojazdów” nie jest ograniczone do kontekstu ruchu drogowego, to znaczy ruchu na drodze publicznej, ale obejmuje każde użytkowanie pojazdu, które jest zgodne z normalną funkcją tego pojazdu. Zakres pojęcia „ruchu pojazdów” nie zależy od cech fizycznych czy rzeźby terenu, na którym pojazd mechaniczny jest używany. Fakt, że pojazd uczestniczący w wypadku był nieruchomy w chwili, w której wypadek nastąpił, nie wyklucza sam w sobie, że używanie tego pojazdu w takiej chwili może być związane z jego funkcją jako środka transportu i w rezultacie być objęte zakresem pojęcia „ruchu pojazdów”. Kwestia, czy silnik tego pojazdu w chwili wypadku był, czy też nie był włączony nie jest rozstrzygająca w tym zakresie. Pojęcie „ruch pojazdu” obejmuje każde wykorzystanie pojazdu w charakterze środka transportu.

Trybunał Sprawiedliwości Unii Europejskiej odniósł się do pojęcia ruchu pojazdu w wyroku w sprawie Vnuk¹², wydanym w odpowiedzi na pytanie prejudycjalne sądu słoweńskiego mającego wątpliwości, czy pojęcie ruchu pojazdu w rozumieniu dyrektywy komunikacyjnej obejmuje manewr ciągnika w podwórzu gospodarstwa rolnego w celu wprowadzenia złączonej z nim przyczepy do pomieszczenia gospodarczego, w trakcie którego doszło do potrącenia osoby znajdującej się poza tym pojazdem. Trybunał stwierdził w odpowiedzi, że odpowiedzialność ubezpieczyciela w ramach obowiązkowego ubezpieczenia OC odnosi się do każdego użytkowania pojazdu, które jest zgodne z jego normalną funkcją. Wyraził zapatrywanie, że tak właśnie było w przypadku manewru ciągnika rolniczego i złączonej z nim przyczepy. Podkreślił, że wprawdzie część wersji językowych dyrektyw komunikacyjnych posługuje się pojęciem „ruch pojazdu”, większość jednak mówi o jego „użytkowaniu”.

Schul Douane-expediteur BV v. Minister van Landbouw, Natuur en Voedselkwaliteit (C-461/03); Intermodal Transports BV v. Staatssecretaris van Financiën (C-495/03); Traghetti del Mediterraneo SpA v. Republica Italiana (173/03).

¹² Wyrok TS z 4 września 2014 r., C-162/13, Damijan Vnuk v. Zavarovalnica Triglav d.d., EU:C:2014:2146.

„Ruch pojazdu” należy rozumieć w świetle celów realizowanych przez dyrektywę, którymi są liberalizacja zasad przepływu osób i towarów, jak również ochrona ofiar wypadków spowodowanych przez pojazdy mechaniczne, gwarantująca ofiarom podobne traktowanie bez względu na to, w którym z państw nastąpił wypadek. Zdaniem Trybunału nie można uznać, że prawodawca unijny zamierzał wyłączyć spod ochrony osoby poszkodowane w wyniku wypadków spowodowanych przez pojazdy użytkowane poza kontekstem ruchu drogowego. Tym samym, dokonujący manewru na podwórzu pojazd pełni funkcję środka transportu pomimo niewłączenia do ruchu drogowego.

Już w powołanym orzeczeniu w sprawie Vnuk Trybunał Sprawiedliwości definiując ruch pojazdu odniósł się do sposobu użytkowania pojazdu odpowiadającego normalnie spełnianej przez pojazd funkcji. Rozwinął tę tezę w sprawie Rodrigues de Andrade¹³. Stan faktyczny sprawy dotyczył wypadku ciągnika rolniczego, który przygnoił Marię Alves. W chwili wypadku ciągnik był włączony w celu uruchomienia pompy rozpryskującej herbicydy. Ciężar traktora, drgania silnika oraz deszcz doprowadziły do obsunięcia się ziemi i zsunięcia się ciągnika. Mąż zmarłej domagał się z tego tytułu zadośćuczynienia. W orzeczeniu zapadłym w omawianej sprawie Trybunał Sprawiedliwości stanął na stanowisku, że powołany art. 3 ust. 1 dyrektywy komunikacyjnej należy interpretować w ten sposób, że nie jest objęta zakresem pojęcia „ruchu pojazdów” sytuacja, w której ciągnik rolniczy uczestniczył w wypadku, jeżeli w chwili wystąpienia wypadku główna funkcja tego ciągnika nie polegała na wykorzystaniu go w charakterze środka transportu, ale na generowaniu siły napędowej koniecznej do utrzymania w ruchu pompy opryskiwacza herbicydowego stanowiącej narzędzie pracy. **Ruch pojazdu odniesiony został nie do konstrukcji pojazdu, ale do funkcji spełnianej przez pojazd w chwili wypadku.**

Taka interpretacja ma szczególne znaczenie w przypadku pojazdów, które stanowią jednocześnie środek transportu i narzędzie pracy. Zdaniem Trybunału o przesłance „ruchu pojazdu” warunkującej odpowiedzialność ubezpieczyciela odpowiedzialności cywilnej posiadacza pojazdu mechanicznego można mówić jedynie wtedy, gdy pojazd w chwili wypadku pełnił funkcję środka transportu, a nie narzędzia pracy. Nie jest istotne, czy pojazd utrzymywany był w ruchu za pomocą silnika, jeżeli ów napęd wykorzystywany był do pracy maszyny, np. pompy opryskiwacza. W takiej sytuacji mamy wprawdzie do czynienia z ruchem, ale nie będzie to ruch pojazdu, stanowiącego środek transportu, który warunkuje odpowiedzialność ubezpieczyciela OC posiadacza pojazdu.

Należy ustalić, czy w chwili wypadku, w którym taki pojazd uczestniczył, był on używany głównie jako środek transportu. Takie użycie objęte jest zakresem pojęcia „ruchu pojazdów” w rozumieniu art. 3 ust. 1 dyrektywy. Nie jest objęta

¹³ Wyrok TS z 28 listopada 2017 r., C 514/16, Isabel Maria Pinheiro Vieira Rodrigues de Andrade i Fausto da Silva Rodrigues de Andrade v. José Manuel Proença Salvador i in., EU C:2017:908.

zakresem pojęcia „ruchu pojazdów” sytuacja, w której ciągnik rolniczy uczestniczył w wypadku, jeżeli w chwili wystąpienia 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. Użycie pompy, w którą pojazd został wyposażony w celu rozpryskiwania herbicydu na winorośl rosnącą w gospodarstwie rolnym związana jest zasadniczo z funkcją ciągnika jako narzędzia pracy, a nie środka transportu. Orzeczenie ma również znaczenie dla wypadków z udziałem innych pojazdów, które oprócz pełnienia funkcji środka transportu mogą być używane w określonych okolicznościach jako narzędzie pracy, takich jak koparki, samobieżne podnośniki koszone i inne niż ciągnik maszyny rolnicze.

5. „Ruch pojazdu” w orzecznictwie polskim

Pojęcie „ruchu pojazdu”, stanowiące przesłankę odpowiedzialności posiadacza pojazdu, stanowiło wielokrotnie przedmiot wyrokowania sądów krajowych, również w odniesieniu do ciągników rolniczych i pojazdów wolnobieżnych. Analiza wskazuje na objęcie zakresem normy wynikającej z art. 436 k.c. zdarzeń z udziałem ciągników rolniczych poruszających się poza drogami publicznymi¹⁴. Dlatego główna teza orzeczenia TS w sprawie Vnuk jest zgodna z linią orzecniczą krajowych sądów polskich i nie wzbudziła kontrowersji.

Natomiast trudno doszukać się w orzecznictwie krajowym orzeczenia odnoszącego się do funkcji spełnianej przez pojazd w chwili wypadku. Znamienna jest teza postawiona już 1968 roku przez Sąd Najwyższy, który w swojej uchwale stwierdził, że przeznaczenie ciągnika w danym momencie do takich czy innych celów nie może zmieniać jego charakteru, gdyż z istoty swej jest on środkiem komunikacji. Odniesienie się do istoty środka transportu w oderwaniu od jego przeznaczenia w danym momencie potwierdzone zostało w orzeczeniach zapadłych już w warunkach gospodarki rynkowej¹⁵. Stąd generalny wniosek, że ciągnik rolniczy dokonujący wraz z zagregowaną z nim maszyną rolniczą uprawy gruntu jest mechanicznym środkiem komunikacji, co przesądza o traktowaniu jego ruchu jako ruchu pojazdu mechanicznego.

Odnosząc się do dylematu związanego z dwiema funkcjami spełnianymi przez ciągnik rolniczy Sąd Apelacyjny we Wrocławiu stwierdził, że ciągnik rolniczy ze swej istoty jest przeznaczony do napędzania innych maszyn rolniczych, zaś maszyna nieposiadająca własnego napędu połączona z ciągnikiem, tak jak maszyna do prasowania słomy, wprawiana jest w ruch za pomocą silnika ciągnika¹⁶. W przedmiotowej sprawie powód i jego brat pojechali na pole ciągnikiem, do którego podłączona była za pomocą wału napędowego maszy-

¹⁴ Uchwała z 7 marca 1968 r. (III PZP 1/68); wyrok z 6 lipca 1999 r. (III CKN 312/98).

¹⁵ Orzeczenie SN z 13 czerwca 2002 r. (V CKN 1051/00); wyrok SN z 19 grudnia 2003 r. (II CSK 157/13).

¹⁶ Wyrok SA we Wrocławiu z 7 lutego 2012 r. (ACa 1382/11).

na do prasowania słomy. W pewnym momencie brat powoda został zawołany do pracującego w pobliżu kombajnu i odszedł od ciągnika, zostawiając go z włączonym silnikiem i podłączoną prasą do słomy. W tym czasie powód uległ wypadkowi. Brat odnalazł go nieprzytomnego i pozbawionego ręki, która została wciągnięta w maszynę. Zdaniem Sądu wypadek spowodowany działaniem maszyny złączonej z ciągnikiem należy traktować jako spowodowany ruchem pojazdu mechanicznego. Nie ma przy tym znaczenia, że okoliczności wypadku związane były wyłącznie z pracą maszyny, a nie z ciągnikiem ją napędzającym, bowiem środkiem komunikacji, o którym mowa w art. 436 § 1 k.c. jest ciągnik rolniczy wraz ze sprzężoną z nim maszyną. Taka konstatacja doprowadziła do przesądzenia odpowiedzialności odszkodowawczej ubezpieczyciela na podstawie umowy obowiązkowego ubezpieczenia komunikacyjnego OC posiadacza ciągnika. Nie ma wątpliwości, że taka interpretacja pozostaje w sprzeczności z tezą Trybunału Sprawiedliwości wyrażoną w orzeczeniu w sprawie Rodrigues de Andrade.

W innej sprawie, która toczyła się przed Sądem Apelacyjnym w Katowicach, za wypadek, za który odpowiedzialność odszkodowawczą ponosi zakład ubezpieczeń ubezpieczający w zakresie OC posiadacza ciągnika rolniczego, zostało uznane zdarzenie, do którego doszło w trakcie opróżniania szamba przy użyciu beczki na fekalia połączonej z ciągnikiem za pomocą wału napędowego. Kierujący ciągnikiem poprosił swojego ojca, by ten sprawdził przez okienko w beczce poziom jej napełnienia. Ojciec przeszedł więc do przedniej części beczki, w pobliżu pracującego wału napędowego. W tym momencie kierującemu ześliznęła się noga z naciśniętego pedału sprzęgła, w wyniku czego nastąpiło gwałtowne szarpnięcie do przodu ciągnika, a poszkodowany został popchnięty przyczepą i upadł na wał napędowy, co spowodowało u niego ciężkie obrażenia ciała. Ubezpieczyciel odmówił zadośćuczynienia za krzywdę. Jednak sądy obu instancji nie miały wątpliwości, że wypadek ma związek z ruchem pojazdu mechanicznego¹⁷. Podobnie orzekł Sąd Okręgowy w Olsztynie w sprawie, w której doszło do szkody wyrządzonej ruchem maszyny złączonej z ciągnikiem i napędzanej dzięki pracy jego silnika¹⁸.

W podobnym duchu orzekają sądy w sprawach dotyczących wypadków z udziałem pojazdów wolnobieżnych. Wprawdzie w jednej ze spraw, dotyczącej szkody osobowej spowodowanej przygnieceniem przez łyżkę koparki podczas pracy polegającej na układaniu rur kanalizacyjnych, ubezpieczyciel bronił się odnosząc się do braku spełnienia funkcji komunikacyjnej lub transportowej przez koparkę – warunkującej spełnienie przesłanki „ruchu pojazdu”. Jednak sąd nie przychylił się do takiej argumentacji. Zdaniem Sądu Najwyższego nie ma przesądającego znaczenia funkcja pojazdu wypełniana w momencie powstania szkody, lecz to, czy szkoda ta powstała w związku z ruchem tego pojazdu. Wynika z tego brak łączenia pojęcia „ruchu pojazdu” z funkcją spełnianą przez pojazd. Ów ruch rozumiany jest szeroko – również jako ruch narzędzia

¹⁷ Wyrok SA w Katowicach z 25 czerwca 2013 r. (I ACa 247/13).

¹⁸ Nieprawomocny wyrok Sądu Okręgowego w Olsztynie z 25 października 2013 r. (I C 723/12).

pracy (maszyny)¹⁹. O takiej interpretacji świadczą też orzeczenia sądów apelacyjnych przesądzające o niemożności „rozdzielenia losów prawnych części tyżki koparki oraz pojazdu”, skutkujących objęciem ochroną ubezpieczeniową z tytułu ubezpieczenia obowiązkowego OC pojazdu mechanicznego całej maszyny²⁰. Przykładowo ruch koparki używanej do rozładunku kruszywa z wagonu kolejowego, zdaniem Sądu Apelacyjnego w Poznaniu, objęty był ochroną w ramach obowiązkowego ubezpieczenia OC posiadacza pojazdu mechanicznego²¹.

6. „Ruch pojazdu” w opinii Rzecznika Finansowego

O utrwaleniu i powszechności powyższej interpretacji, przyjętej przez polską judykaturę, świadczyć może również stanowisko Rzecznika Finansowego, pełniącego od niedawna funkcję mediatora²². W swojej opinii w sprawie przecięcia kabli elektrycznych w toku pracy koparki stwierdził on, że „*gdyby koparka nie była mechanicznym środkiem komunikacji, to nie podlegałaby obowiązkowi ubezpieczenia OC posiadacza pojazdu*”²³. Tym samym Rzecznik stanął na stanowisku, że jeżeli pojazd ze swej istoty pełni funkcję pojazdu mechanicznego w rozumieniu przepisów ustawy o ubezpieczeniach obowiązkowych, to wszelkie zdarzenia o skutkach szkodzących, powstałe w warunkach szeroko pojętego ruchu, objęte będą zakresem ochrony ubezpieczeniowej wynikającej z tytułu umowy ubezpieczenia OC posiadacza pojazdu bez względu na funkcję spełnianą w momencie wypadku, jak miało to miejsce w przedmiotowej sprawie.

Podobną argumentację Rzecznik przedstawił w opinii dotyczącej szkód stanowiących następstwa zahaczenia budynku i siatki ogrodzenia koparko-ladowarką podczas załadunku materiału na samochód ciężarowy²⁴. Przedmiotowa sprawa uwidoczniła, jakie znaczenie dla rynku ubezpieczeniowego ma interpretacja pojęcia „ruchu pojazdu”. Odpowiedzialność cywilna właściciela koparko-ladowarki objęta była ochroną ubezpieczeniową w ramach dobrowolnego ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej przedsiębiorcy. Powszechnym i logicznym warunkiem tego ubezpieczenia jest wyłączenie z zakresu ochrony szkód objętych ochroną na podstawie obowiązkowego ubezpieczenia OC posiadaczy pojazdów mechanicznych. Rzecznik stanął na stanowisku, że koparka jest mechanicznym środkiem komunikacji, bo gdyby nim nie była, to nie podlegałaby obowiązkowi ubezpieczenia (odpowiedzialność związana z jej posiadaniem) i nie ma znaczenia, że w chwili wypadku nie służyła komunikacji. Taka argumentacja pozbawia zasadności korzystanie z dobrowolnego ubezpieczenia OC związanego z działalnością gospodarczą i niemal automatycznie przesądza

¹⁹ Wyrok SN z 21 maja 2009 r. (V CSK 444/08) oraz wyrok z 19 grudnia 2013 r. (II CSK 157/13).

²⁰ Wyrok SA w Białymstoku z 22 listopada 2012 r. (I ACa 615/12).

²¹ Wyrok SA w Poznaniu z 18 października 2012 r. (I ACa 750/12).

²² W oparciu o art. 41 ust. 1 ustawy z dnia 5 sierpnia 2015 r. o rozpatrywaniu sporów przez podmioty rynku finansowego i o Rzeczniku Finansowym (Dz. U. z 2016 r. poz. 892).

²³ Pismo Rzecznika Finansowego z 2 marca 2016 r., RF/ZUE/ZKU/G/756/KD/16 – niepublikowane.

²⁴ Protokół z pozasądowego postępowania w sprawie RF/WRS/JC/KWZ/2188/16 z 26 lutego 2018 r. – niepublikowane.

o odpowiedzialności z tytułu obowiązkowej umowy ubezpieczenia OC posiadacza pojazdu mechanicznego. Mając jednak na uwadze brak obowiązku rejestracji pojazdów wolnobieżnych, taka szeroka interpretacja pojęcia „ruchu pojazdu” ma znaczenie dla Ubezpieczeniowego Funduszu Gwarancyjnego. Tak, jak to miało miejsce w przedmiotowej sprawie, w przypadku niedopełnienia obowiązku ubezpieczenia przez posiadacza koparki, odpowiedzialność ponosić będzie Fundusz, realizując swoją funkcję uzupełniającą na podstawie art. 98 ustawy o ubezpieczeniach obowiązkowych.

7. Podsumowanie

Orzeczenie Trybunału Sprawiedliwości w sprawie Rodrigues de Andrade uznać należy za rewolucyjne dla interpretacji pojęcia „ruchu pojazdu” i w konsekwencji ustalenia zakresu odpowiedzialności ubezpieczycieli: OC posiadacza pojazdu mechanicznego, OC związanej z prowadzeniem działalności gospodarczej i OC rolnika.

Analiza orzecznictwa sądów krajowych wskazuje na jednolitość interpretacji analizowanego pojęcia poprzez odnoszenie się do istoty pojazdu wynikającej z jego konstrukcji. Takie szerokie ujęcie „ruchu pojazdu”, rozumianego jako ruch środka komunikacji (transportu), przesądzało o uznaniu odpowiedzialności ubezpieczyciela OC posiadacza pojazdu mechanicznego we wszystkich przypadkach, w których szkody spowodowane zostały ruchem pojazdu o podwójnej funkcji: środka transportu i narzędzia pracy. Sądy przesądzały odpowiedzialność ubezpieczyciela OC posiadacza pojazdu bez względu na sposób wykorzystania pojazdu w momencie wypadku. Można mniemać, że taka interpretacja znajdowała również uzasadnienie w dominującej zasadzie ochrony ofiar wypadków drogowych. Powszechność ochrony ubezpieczeniowej odpowiedzialności posiadaczy pojazdów, uzupełniona odpowiedzialnością funduszu gwarancyjnego, daje poszkodowanym większą gwarancję rekompensaty szkód niż dobrowolna ochrona ubezpieczeniowa odpowiedzialności przedsiębiorców.

Analizowane orzeczenie Trybunału Sprawiedliwości nie stoi w sprzeczności z szeroką interpretacją „ruchu pojazdu”, stanowiąc tym samym kontynuację linii orzeczniczej Trybunału. Nowością jest jednakże wyraźne uwzględnienie sposobu wykorzystania pojazdu w chwili wypadku. Stąd doniosłość tego orzeczenia dla naprawy szkód spowodowanych przez pojazdy wielofunkcyjne, stanowiące jednocześnie środek transportu i narzędzie pracy. Taka interpretacja, choć wydaje się bardziej sprawiedliwa, może skomplikować sytuację ubezpieczeniową oraz dochodzenie roszczeń odszkodowawczych.

Orzeczenie ma szczególne znaczenie dla ustalania zakresu odpowiedzialności ubezpieczeniowej, a nie odpowiedzialności sprawcy. Przyznać należy, że obecny sposób sformułowania art. 436 § 1 k.c. utrudnia interpretację odnoszącą się do funkcji pojazdu w chwili wypadku, a nie jego konstrukcji. Jednakże wykładnia uwzględniająca orzecznictwo unijne prowadzi do zmiany kwalifikacji prawnej z art. 436 § 1 k.c. na art. 435 k.c., co nie zmienia zasady odpowiedzialności sprawcy.

W przypadku ciągników rolniczych liczyć się należy ze wzrostem roli ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej rolnika. Z uwagi na jego obowiązkowy charakter trudno przewidzieć rozszerzenie zakresu ochrony spowodowane zwiększeniem liczby zawieranych umów. Wzrośnie natomiast liczba dochodzonych roszczeń od ubezpieczycieli OC rolnika z tytułu szkód spowodowanych ruchem ciągników rolniczych, pełniących w chwili wypadku funkcję narzędzia pracy w gospodarstwie rolnym. Co istotne, z uwagi na powszechność ochrony ubezpieczeniowej z obu tytułów – dylemat dotyczyć będzie przede wszystkim ustalenia odpowiedzialności jednego z ubezpieczycieli.

Inaczej wygląda sytuacja w przypadku pojazdów wolnobieżnych niepodlegających rejestracji, ułatwiającej narzucenie obowiązkowej ochrony ubezpieczeniowej. Zapobiegliwy posiadacz takiego pojazdu zadbać powinien zarówno o obowiązkową ochronę z tytułu ubezpieczenia OC komunikacyjnego, jeśli pojazd pełni funkcję środka komunikacji, jak i z tytułu dobrowolnego ubezpieczenia OC związanej z prowadzeniem działalności gospodarczej.

dr hab. Dorota Maśniak prof. UG

*Katedra Prawa Cywilnego
Uniwersytet Gdański*

Bibliografia

- Bieniek G., w: „Komentarz do kodeksu cywilnego. Księga trzecia. Zobowiązania, t. 1”, LexisNexis, Warszawa 1996, s. 318.
- Dąbrowska-Kłosińska P., „Skutki wyroków prejudycjalnych Trybunału Sprawiedliwości Unii Europejskiej w postępowaniu przed sądami krajowymi w świetle orzecznictwa Trybunału i prawa Unii Europejskiej”, w: „Zapewnienie efektywności orzeczeń sądów międzynarodowych w polskim porządku prawnym”, A. Wróbel (red.), Wolters Kluwer, Warszawa 2011.
- Grzelak A., „Sytuacja polskich sądów w odniesieniu do pytania prejudycjalnego w dziedzinie współpracy w sprawach karnych w Unii Europejskiej”, w: „Zapewnienie efektywności orzeczeń sądów międzynarodowych w polskim porządku prawnym”, A. Wróbel (red.), Wolters Kluwer, Warszawa 2011.
- Justyńska P., „Rola Europejskiego Trybunału Sprawiedliwości w procesie interpretacji prawa wspólnotowego i prawa krajowego państw członkowskich”, w: „Wykładnia prawa i inne problemy filozofii prawa”, L. Morawski (red.), Wydawnictwo Naukowe UMK, Toruń 2005.
- Kalisz A., „Wykładnia i stosowanie prawa wspólnotowego”, Wolters Kluwer, Warszawa 2007.
- Maśniak D., „Komentarz do Ustawy o ubezpieczeniach obowiązkowych, Ubezpieczeniowym Funduszu Gwarancyjnym i Polskim Biurze Ubezpieczycieli Komunikacyjnych”, w: „Prawo ubezpieczeń gospodarczych. Komentarz, t. I, Komentarz do przepisów prawnych o funkcjonowaniu rynku ubezpieczeń”, Wolters Kluwer, Warszawa 2010.
- Nawracała J., „Komentarz do Ustawy o ubezpieczeniach obowiązkowych, Ubezpieczeniowym Funduszu Gwarancyjnym i Polskim Biurze Ubezpieczycieli Komunikacyjnych”, w: „Prawo ubezpieczeń gospodarczych. Komentarz, t. I, Komentarz do prze-

pisów prawnych o funkcjonowaniu rynku ubezpieczeń”, Wolters Kluwer, Warszawa 2010.

Scheuring K., „Precedens w orzecznictwie Trybunału Sprawiedliwości Unii Europejskiej”, Warszawa 2010.

Wąsiewicz A., „Ubezpieczenia komunikacyjne”, Oficyna Wydawnicza Branta, Bydgoszcz–Toruń 2001.

“Use of Vehicles” as a Prerequisite of the Liability of the Insurer of Civil Liability Insurance of the Owner of an Agricultural Tractor or a Slow-Moving Vehicle – the Importance of the CJ C-514/16 Rodrigues de Andrade Judgment

The present article is an attempt to answer the question about the importance of the judgment of the Court of Justice of the European Union regarding the interpretation of the concept of “use of vehicles” in respect of vehicles performing two functions, namely a means of transport and a production tool. In view of the classification of motor vehicles adopted in Polish law they are slow-moving vehicles and agricultural tractors. The interpretation of the term “use of vehicles” is vital to determine the existence and scope of liability of civil liability insurers, as it is a prerequisite of causative liability. Taking into account the principle of the ancillary nature of the insurer’s liability, the author analyses the impact of the interpretation of the concept of “use of vehicles” on the scope of insurance coverage under compulsory liability insurance of the owner of a motor vehicle.

Keywords: use of vehicles, compulsory insurance, slow-moving vehicle, agricultural tractor, insurance guarantee fund, business liability insurance, farmers’ liability insurance.