

Sygn. akt I ACa 923/12

WYROK W IMIENIU RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ

Dnia 12 października 2012 r.

Sąd Apelacyjny w Krakowie – Wydział I Cywilny

w składzie:

Przewodniczący:	SSA Paweł Rygiel
Sędziowie:	SSA Piotr Rusin <u>SSA Teresa Rak</u>
Protokolant:	st.sekr.sądowy Beata Lech

po rozpoznaniu w dniu 12 października 2012 r. w Krakowie na rozprawie

sprawy z powództwa M. U.

przeciwko (...) S.A. w S.

o zapłatę, rentę i ustalenie

na skutek apelacji strony pozwanej

od wyroku wstępnego Sądu Okręgowego w Krakowie

z dnia 25 kwietnia 2012 r. sygn. akt I C 997/10

oddala apelację.

Sygn. akt I ACa 923/12

UZASADNIENIE

Powódka M. U. wniosła o zasądzenie od strony pozwanej (...) S.A. z siedzibą w S. na jej rzecz kwoty 400.000 zł tytułem zadośćuczynienia za doznaną krzywdę oraz 3.000 zł miesięcznie tytułem renty na zwiększone wydatki, płatnej do 10-go dnia każdego miesiąca poczynając od dnia 9 stycznia 2010 roku wraz z ustawowymi odsetkami, ustalenie odpowiedzialności strony pozwanej za mogące się ujawnić w przyszłości skutki wypadku oraz kosztów procesu.

W odpowiedzi na pozew strona pozwana **(...) S.A. w S.** wniosła o oddalenie powództwa oraz zasądzenie kosztów procesu według norm przepisanych, kwestionując swoją odpowiedzialność przede wszystkim co do zasady

Wyrokiem z dnia 25 kwietnia 2012 roku Sąd Okręgowy w Krakowie uznał roszczenie powódki o zapłatę, rentę i ustalenie za usprawiedliwione co do zasady.

Za niesporne Sąd I instancji uznał następujące okoliczności:

Mąż powódki P. U. posiadał w dacie zdarzenia zawartą ze stroną pozwaną umowę w zakresie odpowiedzialności cywilnej posiadacza pojazdu mechanicznego (OC) – samochodu marki F. (...).

Sąd ustalił następujący stan faktyczny:

W dniu 9 stycznia 2010 roku powódka wraz z mężem zamierzali udać się na zakupy samochodem marki F. (...) nr rej. (...), stanowiącym ich współwłasność małżeńską. Kierowany przez męża powódki samochód utknął w miejscu wobec fizycznej niemożności ruszenia z miejsca na śliskiej nawierzchni. W tej sytuacji do samochodu podeszło dwóch mężczyzn stojących w pobliżu i zaczęli pchać pojazd, a następnie z samochodu wysiadła powódka, która również przystąpiła do wypychania samochodu. Po lewej stronie samochodu stali dwaj mężczyźni – S. W. i E. B., zaś po prawej stronie stała powódka. W pewnym momencie samochód ruszył gwałtownie do przodu, co spowodowało, że powódka upadła uderzając głową najpierw w maskę samochodu, a potem w zaśnieżoną jezdnię. W wyniku upadku powódka doznała ciężkich obrażeń ciała, w tym urazu kręgosłupa w odcinku szyjnym. Pozostałym pchającym udało się utrzymać równowagę. Wypadek miał miejsce w czasie lekkiego opadu śniegu, na jezdni zalegała gruba warstwa rozjeżdżonego śniegu, pod śniegiem nawierzchnia była oblodzona, śliska, zarysowane były ślady kolein. Pojazd był wyposażony w opony zimowe.

Powyższych ustaleń faktycznych Sąd i instancji dokonał w oparciu o dowody z dokumentów, w tym dokumentu prywatnego autorstwa oraz zeznania świadków i powódki, a także na podstawie opinii biegłego sądowego ds. technicznej i kryminalistycznej rekonstrukcji wypadków drogowych.

Sąd I instancji stwierdził, że zgodnie z treścią art. 822 k.c. §1 k.c. przez umowę ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej ubezpieczyciel zobowiązuje się do zapłacenia określonego w umowie odszkodowania za szkody wyrządzone osobom trzecim, wobec których odpowiedzialność za szkodę ponosi ubezpieczający albo ubezpieczony. Zobowiązanie do zapłaty odszkodowania z tytułu ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej ma zatem ze swej istoty charakter akcesoryjny. Tę akcesoryjność potwierdzają w odniesieniu do obowiązkowego ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej posiadaczy pojazdów mechanicznych przepisy art. 23, 34, 35 i 36 ustawy z dnia 22 maja 2003 r. o ubezpieczeniach obowiązkowych, Ubezpieczeniowym Funduszu Gwarancyjnym i Polskim Biurze Ubezpieczeń Komunikacyjnych (Dz.U. Nr 124, poz. 1152 ze zm.), które stanowią *lex specialis* wobec art. 822 §1 k.c. Z mocy art. 34 powołanej wyżej ustawy odszkodowanie z OC przysługuje, jeżeli posiadacz lub kierujący pojazdem są zobowiązani do odszkodowania za wyrządzoną ruchem szkodę, której następstwem jest śmierć, uszkodzenie ciała, rozstrój zdrowia lub utrata, zniszczenie lub uszkodzenie mienia. Z kolei z przepisu art. 35 tej ustawy wynika, że ubezpieczeniem OC objęta jest odpowiedzialność cywilna każdej osoby, która kierując pojazdem mechanicznym w zakresie objętym ubezpieczeniem wyrządziła szkodę w związku z ruchem pojazdu. Na gruncie kodeksu cywilnego podstawę odpowiedzialności kierującego pojazdem stanowi art. 435 §1 k.c. w zw. z art. 436 § 1 k.c., zaś ubezpieczyciel, podobnie jak kierujący pojazdem, ponosi odpowiedzialność na zasadzie ryzyka. Sąd I instancji wskazał, iż pojęcie „ruch” w aspekcie prawnym nie jest jednolite, albowiem istnieje pojęcie ruchu w rozumieniu przepisów prawa o ruchu drogowym, używane na potrzeby odpowiedzialności z art. 436 §1 k.c. oraz pojęcie ruchu w rozumieniu przepisów ustawy o ubezpieczeniach obowiązkowych. Według prawa o ruchu drogowym pojęcie ruchu oparte jest na kryteriach formalnych, natomiast w art. 436 §1 k.c. pojęcie ruchu determinowane jest przesłanką wzmożonego niebezpieczeństwa związanego z posługiwaniem się pojazdem wprawianym w ruch za pomocą sił przyrody. Najszerzej pojęcie ruchu definiowane jest w ustawie o ubezpieczeniach obowiązkowych z 2003 roku, mając na względzie zapewnienie ochrony ubezpieczającego. W kwestii spowodowania szkody przez ruch pojazdu mechanicznego zarysowały się dwa pojęcia: węższe i szersze. Według pierwszego ujęcia, pojazd jest w ruchu, gdy porusza się po drodze nawet z wyłączonym silnikiem. Według ujęcia szerszego ruch pojazdu obejmuje również czas wsiadania, wysiadania, postoju na drodze.

Zdaniem Sądu I instancji można przyjąć, że pojazd mechaniczny zawsze jest w ruchu, gdy porusza się po lądzie pod wpływem sił motorycznych wytwarzanych pracą własnego silnika albo też gdy mimo wyłączonego silnika porusza się nadal na skutek poprzedniego działania tych sił bądź porusza się siłą bezwładności, np. po drodze o stromym spadku. Ponadto zawsze jest w ruchu samochód, którego silnik jest włączony, choćby sam pojazd stał w miejscu.

W orzecznictwie i doktrynie przyjmuje się również, że pojazd jest w ruchu tak długo, jak długo pracuje silnik albo też pojazd jeszcze się porusza mimo wyłączzonego silnika, zaś jedynie postój mający pewne cech trwałości wyłącza pojazd z ruchu, natomiast unieruchomienie pojazdu wskutek awarii i związany z tym dłuższy postój nie wyłącza pojazdu z ruchu. Za słuszne należy uznać przyjęcie szerokiego pojęcia ruchu, z tym, że ostro muszą zostać zakreślone jego granice, a o zakończeniu ruchu powinny decydować okoliczności obiektywne. Do szerokiego pojmowania ruchu zmierzają też rozstrzygnięcia Sądu Najwyższego. Odpowiedzialność cywilna na zasadzie ryzyka obejmuje zatem również wypadki w takich sytuacjach, jak wsiadanie i wysiadanie z samochodu, szkody spowodowane przy otwieraniu drzwi pojazdu.

Na gruncie stanu faktycznego przedmiotowej sprawy Sąd I instancji uznał, że pojazd był w ruchu w momencie zajścia zdarzenia. Pojazd prowadzony przez męża powódki zatrzymał się wyłącznie z uwagi na złe warunki atmosferyczne, a ponadto w momencie zdarzenia miał uruchomiony silnik. Powstanie szkody musi być przyczynowo związane z ruchem pojazdu mechanicznego poruszanego za pomocą sił przyrody, a do powstania odpowiedzialności cywilnej z art. 436 §1 k.c. konieczne jest także istnienie związku przyczynowego adekwatnego między ruchem samochodu, a szkodą. Sąd I instancji uznał, że w niniejszej sprawie mamy do czynienia z sytuacją, w której na skutek gwałtownego ruchu samochodu doszło do zdarzenia, w wyniku którego powódka poniosła szkodę na zdrowiu. Wobec spełnienia – zdaniem Sądu I instancji – wszystkich przesłanek do przyjęcia odpowiedzialności na zasadzie ryzyka należy już na etapie wyroku wstępnego rozstrzygnąć kwestię ewentualnego wyłączenia tej odpowiedzialności w oparciu o przesłanki egzoneracyjne, tj. w szczególności wyeliminować wyłączną winę poszkodowanej powódki. W judykaturze Sądu Najwyższego wypowiedzany jest na ogół pogląd, że w przepisie art. 435 k.c. chodzi o wyłączny związek przyczynowy między zachowaniem się poszkodowanego a wypadkiem. Powstanie szkody wyłącznie z winy poszkodowanego oznacza, że zachodzi nie tylko związek przyczynowy między zachowaniem się poszkodowanego a szkodą, ale że jego zachowanie się ma takie cechy subiektywne, iż można poszkodowanemu przypisać świadomość, że swoim zachowaniem doprowadził do powstania szkody. Sąd Najwyższy konsekwentnie przyjmuje, że wina poszkodowanego musi być wyłączną przyczyną szkody, aby zwalniała od odpowiedzialności na zasadzie ryzyka. W ocenie Sądu I instancji, dla odrzucenia winy poszkodowanego w wypadku samochodowym nie jest konieczne stwierdzenie, że do wypadku doszło z winy kierowcy, gdyż wystarczy stwierdzenie, że jedną z przyczyn wypadku było jakiegokolwiek inne zdarzenie, które nie może być przypisane poszkodowanemu ani osobie trzeciej, za którą samoistny posiadacz samochodu nie odpowiada. Niezależnie od zachowania poszkodowanego i kierowcy wpływ mają tu takie czynniki, jak: stan techniczny pojazdu, stan nawierzchni jezdni, warunki atmosferyczne, nasilenie ruchu, widoczność itp. W niniejszej sprawie Sąd Okręgowy przyjął, że nie mamy do czynienia z wyłączną winą powódki w powstaniu szkody. Niewątpliwie na powstanie szkody złożyły się dwa elementy jak bardzo złe warunki drogowe, tj. związany z pogodą zły stan drogi oraz zachowanie kierującego pojazdem, któremu można również przypisać winę w powstaniu szkody. Nadto przepis art. 436 §2 k.c. przewiduje dwa wyjątki od odpowiedzialności na zasadzie ryzyka posiadacza mechanicznego środka komunikacji poruszanego za pomocą sił przyrody za szkodę wyrządzoną przez ruch tego pojazdu, a mianowicie przypadek zderzenia się mechanicznych środków komunikacji i sytuację przewozu z grzeszności. W świetle dokonanych w sprawie ustaleń brak jest podstaw faktycznych do przyjęcia, że zachodzi którykolwiek z powyższych wyjątków, których posiadacz mechanicznego środka komunikacji ponosi odpowiedzialność na zasadzie winy. Sąd I instancji podkreślił również, że w orzecznictwie Sądu Najwyższego dominuje pogląd, iż zasada winy stanowi odpowiedzialność w przypadku szkody wyrządzonej pasażerowi będącemu współposiadaczem pojazdu przez kierującego pojazdem innego współposiadacza, jednakże można bronić stanowiska, zgodnie z którym przypadek szkody na osobie wyrządzony współwłaścicielowi pojazdu odrywa się niejako od kwestii współwłasności, współposiadania i usprawiedliwia przyjmowanie normalnych zasad odpowiedzialności, jak w przypadku wyrządzenia szkody osobie trzeciej. Sąd I instancji podkreślił, że powódka zdecydowała się na pchanie samochodu, który nie był w stanie ruszyć na śliskiej nawierzchni jezdni i przystąpiła do tej czynności wraz z dwoma mężczyznami w celu uzyskania konkretnego celu – wprawienia samochodu w ruch. W takiej sytuacji kierując się ogólnie pojętą ostrożnością i rozważą mogła i powinna była przewidzieć, że samochód może w pewnym momencie ruszyć. Opisywane zdarzenie miało niewątpliwie charakter losowy, gdyż moment ruszenia i intensywność przyspieszenia samochodu nie były możliwe do przewidzenia, a utrata równowagi i w efekcie przewrócenie się powódki w głównej mierze zależały od jej przygotowania się na wystąpienie oczekiwanego ruchu samochodu. Biorąc pod uwagę

– zdaniem Sądu- postępowanie kierującego pojazdem męża powódki było jednak zawinione, gdyż wiedząc, że warunki drogowe są bardzo złe i występują duże problemy z poruszaniem się samochodu na oblodzonej powierzchni, która jest przysypana dużą ilością śniegu, powinien był ostrzec powódkę, że reakcja samochodu może być nietypowa, zwracając jej uwagę na konieczność zachowania szczególnej ostrożności, zaś powódce nie można czynić zarzutu z faktu, że nie przewidziała szczególnego mechanizmu zaistnienia wypadku. Wobec powyższego Sąd uznał, że roszczenie o zapłatę zadośćuczynienia za doznaną krzywdę, roszczenie zapłaty renty z uwagi na zwiększone potrzeby oraz roszczenie ustalenia odpowiedzialności na przyszłość za skutki wypadku są usprawiedliwione co do zasady.

Apelację od powyższego wyroku wniosła strona pozwana zaskarżając go w całości i wnosząc o zmianę zaskarżonego wyroku poprzez oddalenie powództwa w całości, ewentualnie o uchylenie zaskarżonego wyroku i przekazanie sprawy do ponownego rozpoznania Sądowi I instancji. Strona pozwana sformułowała następujące zarzuty:

- zarzut naruszenia prawa materialnego, a konkretnie art. 361 §1 k.c. poprzez błędną jego wykładnię, polegającą na przyjęciu, że istnieje związek przyczynowy pomiędzy ruchem pojazdu a upadkiem powódki, a w konsekwencji - wystąpieniem szkody,

- zarzut naruszenia prawa materialnego, a konkretnie art. 436 k.c. w zw. z art. 435§1 k.c. poprzez jego błędną wykładnię, polegającą na przyjęciu, iż odpowiedzialność kierującego pojazdem za przedmiotowe zdarzenie powinna być oceniana na zasadzie ryzyka, a nie na zasadzie winy w sytuacji, w której zarówno poszkodowana powódka, jak i kierujący pojazdem są jego współposiadaczami,

- zarzut naruszenia prawa procesowego, a konkretnie art. 233 §1 k.p.c., tj. naruszenia zasady swobodnej oceny dowodów poprzez przyjęcie (mimo odmiennych wniosków wynikających z opinii biegłego sądowego), że zachowanie kierującego pojazdem było zawinione.

Po rozpoznaniu apelacji Sąd Apelacyjny zważył, co następuje:

Apelacja nie zasługiwała na uwzględnienie.

Sąd Apelacyjny podzielił wszelkie ustalenia faktyczne poczynione przez Sąd I instancji i przyjął je za własne.

W pierwszej kolejności należy podkreślić, że poza przypadkami szczególnymi, określonymi w art. 436 § 2 k.c., odpowiedzialność posiadacza mechanicznego środka komunikacji za szkodę wyrządzoną jego ruchem uregulowana została przez odwołanie się do reguł odpowiedzialności przewidzianej w art. 435 k.c. Posiadacz pojazdu odpowiada więc na zasadzie ryzyka (art. 436 § 1 k.c.), a od obowiązku naprawienia szkody zwalniają go wskazane przez ustawodawcę w art. 435 k.c. okoliczności egzoneracyjne, a więc powstanie szkody wskutek działania siły wyższej, z wyłącznej winy poszkodowanego lub z wyłącznej winy osoby trzeciej, za którą posiadacz nie ponosi odpowiedzialności. Przepis art. 436 § 2 k.c. nakazuje stosować ogólne zasady odpowiedzialności deliktowej, a więc przepisy art. 415 i n. k.c., do przypisania obowiązku naprawienia szkody posiadaczom mechanicznych środków komunikacji w dwóch przypadkach: uszczerbków powstałych wskutek zderzenia się mechanicznych środków komunikacji oraz uszczerbków wyrządzonych osobom przewożonym z grzeczności. Zatem – w ocenie Sądu Apelacyjnego – nie ma żadnych podstaw, aby uznać, iż na gruncie przedmiotowej sprawy zakład ubezpieczeń (podobnie jak kierujący pojazdem) miałby ponosić odpowiedzialność na zasadzie winy, a nie na zasadzie ryzyka. Stan faktyczny sprawy nie daje żadnych podstaw do stwierdzenia, iż doszło do zaistnienia któregośkolwiek wyjątku z art. 436 §2 k.c., a to zderzenia się mechanicznych środków komunikacji czy wyrządzenia szkody osobie trzeciej przewożonej z grzeczności. W tym stanie rzeczy zasadnie Sąd I instancji stwierdził, że odpowiedzialność kierującego pojazdem w chwili wypadku kształtowała się na zasadzie ryzyka. Na takiej samej zasadzie zatem oparta jest odpowiedzialność pozwanego ubezpieczyciela odpowiedzialności cywilnej sprawy.

Ponadto na gruncie rozpatrywanej sprawy istotne znaczenie należy przypisać temu, że powódka, będąca współposiadaczem mechanicznego środka komunikacji, dochodzi roszczeń z tytułu szkody na jej osobie. Zasadą, określoną w art. 34 ust. 1 ustawy z dnia 22 maja 2003 r. o ubezpieczeniach obowiązkowych jest to, 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, której następstwem jest śmierć, uszkodzenie ciała, rozstrój zdrowia bądź też utrata, zniszczenie lub uszkodzenie mienia. Wyłączenie tej odpowiedzialności normuje art. 38 wymienionej ustawy.

Wskazać należy przy tym na jej art. 38 ust. 1 pkt 1, stwierdzający, że zakład ubezpieczeń nie odpowiada za szkody polegające na uszkodzeniu, zniszczeniu lub utracie mienia, wyrządzone przez kierującego posiadaczowi pojazdu mechanicznego; dotyczy to również sytuacji, w której posiadacz pojazdu mechanicznego, którym szkoda została wyrządzona, jest posiadaczem lub współposiadaczem pojazdu mechanicznego, w którym szkoda została wyrządzona. Przepis ten nie obejmuje jednak powyższym wyłączeniem szkody na osobie (na co wskazał Sąd Najwyższy w uzasadnieniu uchwały z dnia 22.04.2005 r. (III CZP (99/04 - OSNC 2005, nr 10, poz. 166) - także w sytuacji, gdy poszkodowanym jest posiadacz lub współposiadacz pojazdu, bowiem w przypadku szkody na osobie dochodzi do naruszenia praw podmiotowych przynależnych wyłącznie poszkodowanemu, niezależnie od jego statusu współposiadacza. Przedmiotem tego naruszenia jest bowiem zdrowie poszkodowanego, stanowiące jego dobro osobiste podlegające zindywidualizowanej ochronie prawnej.

Mając na uwadze powyższe należy stwierdzić, iż słusznie Sąd I instancji zakwalifikował odpowiedzialność zakładu ubezpieczeń (kierującego pojazdem) jako odpowiedzialność na zasadzie ryzyka, a nie na zasadzie winy. Ponadto zasadnie Sąd ten przyjął, iż wyłączenie odpowiedzialności, o którym mowa w art. 38 ust. 1 pkt. 1 cytowanej wyżej ustawy na gruncie przedmiotowej sprawy nie obowiązuje, albowiem pomimo faktu, iż powódka była współwłaścicielem pojazdu, z którego ruchem była związana spowodowana szkoda, to jednakowoż szkoda ta miała charakter niemajątkowy (szkoda na osobie), zaś wyłączeniu podlega w takiej sytuacji jedynie wyrządzenie szkody majątkowej. Wobec jednoznacznego ograniczenia przewidzianego w art. 38 ust. 1 pkt 1 in principio u.u.o. wyłączenia odpowiedzialności zakładu ubezpieczeń jedynie w odniesieniu do wyrządzonych przez kierowcę szkód w mieniu posiadacza, nie ma podstaw do rozciągnięcia zastosowania tego przepisu na przypadki wyrządzonej przez kierowcę posiadaczowi pojazdu szkody na osobie (zob. uzasadnienie uchwały składu siedmiu sędziów Sądu Najwyższego z dnia 22 kwietnia 2005 r., III CZP 99/04), zaś zakład ubezpieczeń odpowiada z tytułu ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej posiadaczy pojazdów mechanicznych za szkodę na osobie wyrządzoną przez kierowcę pojazdu jego posiadaczowi lub współposiadaczowi (por. uchwała Sądu Najwyższego z dnia 19 stycznia 2007 roku, sygn. III CZP 146/06, OSNC 2007/11/161, Prok.i Pr.-wkł. 2007/12/32, Biul.SN 2007/1/11). Nie można zatem zgodzić się z twierdzeniem strony pozwanej, jakoby podstawą odpowiedzialności w przypadku szkody wyrządzonej pasażerowi, będącemu współposiadaczem pojazdu przez kierującego pojazdem – innego współposiadacza pojazdu – była zasada winy.

W dalszej kolejności należy podkreślić, że art. 435§1 k.c. stanowi, że okolicznościami wyłączającymi odpowiedzialność samoistnego posiadacza pojazdu mechanicznego są: siła wyższa, wyłączna wina osoby trzeciej, za którą posiadacz nie ponosi odpowiedzialności lub wyłączna wina poszkodowanego. Na gruncie przedmiotowej sprawy należy stwierdzić, że z całą pewnością nie doszło do wystąpienia żadnej z dwóch wymienionych jako pierwsze przyczyn wyłączających odpowiedzialność posiadacza pojazdu mechanicznego, a to nie mieliśmy do czynienia z oddziaływaniem siły wyższej ani z wyłączną winą osoby trzeciej, za którą posiadacz nie ponosi odpowiedzialności. Należy wskazać, że Sąd I instancji badał kwestię wyłącznej winy powódki jako osoby poszkodowanej, ale mając na uwadze całokształt okoliczności towarzyszących zdarzeniu z dnia 9 stycznia 2010 roku, Sąd ten – posiłkując się treścią opinii biegłego ds. technicznej i kryminalistycznej rekonstrukcji wypadków drogowych- uznał, że nie można przyjąć, aby powódka była osobą wyłącznie winną zaistnieniu zdarzenia, które spowodowało szkodę na jej osobie. Podkreślenia wymaga, iż z treści opinii biegłego sądowego wynika jednoznacznie, że przedmiotowe zdarzenie miało charakter losowy, albowiem moment ruszania i intensywność przyspieszania samochodu nie były możliwe do przewidzenia, zaś powódka mogła i powinna była przewidywać, że samochód w pewnym momencie ruszy. Z kolei biegły stwierdził również, że kierujący pojazdem mąż powódki nie naruszył przepisów Prawa o ruchu drogowym i nie popełnił błędu w sztuce prowadzenia pojazdu, albowiem nie miał on możliwości przewidzenia, w którym momencie i z jaką intensywnością przyspieszy samochód i nie miał możliwości przewidzenia, że w chwili ruszenia samochodu powódka nie zachowa równowagi i

przewróci się. Jak wynika z powyższego biegły uznał, że winy za zaistniałe zdarzenie nie można przypisać kierującemu pojazdem (co nie ma większego znaczenia, albowiem kierujący pojazdem odpowiada w tym przypadku na zasadzie ryzyka), ale także nie można przypisać wyłącznej winy poszkodowanej powódce. Biegły wskazał jednoznacznie, że powódka powinna była przewidzieć, iż samochód w pewnym momencie ruszy, to jednakowoż samo zdarzenie miało charakter losowy, bowiem sam moment ruszenia oraz intensywność przyspieszenia samochodu nie były możliwe do przewidzenia. Podkreślenia wymaga również, że biegły wyraźnie wskazał, iż śliska nawierzchnia jezdni nie tylko utrudniała ruszenie samochodu, ale także stwarzała problem dla osób pchających pojazd, bowiem w każdej chwili osoby te mogły się poślizgnąć i upaść na podłoże. Mając na uwadze powyższe prawidłowe ustalenia poczynione w toku procesu przed Sądem I instancji należy stwierdzić, że Sąd ten niezasadnie uznał, iż kierującemu pojazdem mężowi powódki można przypisać winę, co jednakowoż nie miało znaczenia dla rozstrzygnięcia sprawy, albowiem odpowiedzialność kierującego pojazdem w tym przypadku oparta jest na zasadzie ryzyka, natomiast Sąd I instancji słusznie uznał, że powódce nie można przypisać wyłącznej winy. O ile powódka winna przewidywać, że samochód w pewnym momencie ruszy, to jednakże nie można tracić z pola widzenia, że w dniu zdarzenia warunki atmosferyczne i stan nawierzchni były niekorzystne. Nawet gdyby przyjąć zawinione przyczynienie się powódki do wyrządzenia szkody, to nie można przypisać jej wyłącznej winy, w sytuacji, kiedy także inne okoliczności uznać trzeba za pozostające w adekwatnym związku przyczynowym z uszczerbkiem doznany przez poszkodowaną (w tym przypadku złe warunki atmosferyczne oraz nieodpowiedni stan drogi); por. wyrok SN z 27 marca 1973 r., II CR 233/73, OSP 1974, z. 9, poz. 190, z glosą A. Rembienińskiego; wyrok SN z 15 marca 1974 r., I CR 46/74, OSP 1977, z. 5, poz. 82, z glosą Z. Banaszczyka i B. Lewaszkiewicz-Petrykowskiej, OSP 1976, z. 9, poz. 172.

Zatem pomimo faktu, iż Sąd I instancji naruszył zasady swobodnej oceny dowodów w zakresie ustalenia winy kierującego pojazdem pomimo, iż z wiarygodnego materiału dowodowego, a to w szczególności z treści opinii biegłego wynika coś wprost przeciwnego, to jednak należało uznać, że to uchybienie o charakterze wyłącznie procesowym nie miało znaczenia dla rozstrzygnięcia sprawy, a to w szczególności dlatego, że odpowiedzialność kierującego pojazdem (a co za tym idzie ubezpieczyciela) jest w tym przypadku oparta na zasadzie ryzyka (o czym mowa w powyższej części uzasadnienia). Należy również podkreślić, że w pozostałym zakresie ocena dowodów dokonana przez Sąd I instancji jak najbardziej zgodna jest z zasadami logiki, prawidłowego rozumowania oraz doświadczenia życiowego.

Nie można również zgodzić się ze skarżącym, iż Sąd I instancji niezasadnie przyjął, iż istnieje związek przyczynowy pomiędzy ruchem pojazdu a upadkiem powódki, a w konsekwencji wystąpieniem szkody. Należy podkreślić, że w doktrynie i judykaturze bezsporne pozostaje, iż 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 pracuje 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 wyłączenie pojazdu z ruchu następuje przez postój mający trwały charakter, o czym może świadczyć miejsce, w którym zatrzymał się kierujący (np. parking strzeżony obok hotelu). Stąd odróżnienie pojęcia zatrzymania, przez które rozumie się chwilowe unieruchomienie pojazdu i silnika bez opuszczenia pojazdu przez kierującego i ewentualnych pasażerów, od pojęcia postoju (zaparkowania o charakterze trwałym), zaś unieruchomienie pojazdu na trasie, wskutek awarii, nie wyłącza pojazdu z ruchu (por. wyrok Sądu Najwyższego z dnia 13 lipca 1976 roku, IV CR 241/76, OSPiKA 1968, z.12, poz. 265). Sąd I instancji słusznie przyjął, iż pojęcie ruchu należy interpretować szeroko, choćby z uwagi na treść art.34 ust.2 ustawy z dnia 22 maja 2003 r. o ubezpieczeniach obowiązkowych, Ubezpieczeniowym Funduszu Gwarancyjnym i Polskim Biurze Ubezpieczycieli Komunikacyjnych, który stanowi, iż za szkodę powstałą w związku z ruchem pojazdu mechanicznego uważa się również szkodę powstałą przy wsiadaniu do pojazdu mechanicznego i wysiadaniu z niego, bezpośrednio przy załadunku i rozładunku pojazdu mechanicznego, podczas zatrzymania, postoju lub garażowania. Mając na uwadze powyższe, należy uznać, że szkoda wyrządzona powódce nastąpiła w związku z ruchem pojazdu, albowiem pojazd ten miał włączony silnik i zmierzał do wyjazdu z miejsca postoju, co było chwilowo niemożliwe z uwagi na konieczność pokonania przeszkody w postaci oblodzonego, zaśnieżonego fragmentu nawierzchni. W ocenie Sądu Apelacyjnego nie można mieć zatem żadnych wątpliwości, iż pojazd prowadzony przez męża powódki znajdował się wówczas w ruchu.

Ponadto dla powstania odpowiedzialności cywilnej posiadacza pojazdu (opartej na art. 436 § 1 k.c.) konieczne jest istnienie związku przyczynowego między ruchem pojazdu a szkodą. Chodzi tu o adekwatny związek przyczynowy w rozumieniu art. 361 § 1 k.c. W doktrynie i orzecznictwie znajduje aprobatę stanowisko, że dla stwierdzenia w określonym stanie faktycznym adekwatnego związku przyczynowego należy: 1) ustalić, czy zdarzenie stanowi warunek konieczny wystąpienia szkody (test *conditio sine qua non*); 2) ustalić, czy szkoda jest normalnym następstwem tego zdarzenia (selekcja następstw); por. Z. Banaszczyk (w:) K. Pietrzykowski, Komentarz, t. I, 2005, art. 361, nb 7-8; M. Kaliński, Szkada na mieniu..., s. 386 i n.; A. Koch, Związek przyczynowy..., s. 68 i n. Zatem zawsze należy zbadać, czy niewystąpienie zdarzenia powodowałoby, że szkoda taka nie wystąpiłaby. Na gruncie przedmiotowej sprawy stwierdzić należy, że gdyby pozwana nie pchała przedmiotowego pojazdu, to z całą pewnością szkoda w postaci ciężkiego uszczerbku na jej zdrowiu nie wystąpiłaby. Należy podkreślić, że analiza wiarygodnego materiału dowodowego zgromadzonego w sprawie prowadzi do jednoznacznego wniosku, iż powódka doznała uszczerbku na zdrowiu w wyniku upadku przednią częścią ciała na jezdnię, co nastąpiło na skutek gwałtownego ruszenia pojazdu pchanego przez powódkę oraz inne osoby.

Ponadto dla wykazania adekwatnego związku przyczynowego konieczne jest uznanie, że szkoda jest normalnym następstwem zdarzenia. Przy dokonywaniu oceny normalności nie jest konieczne ustalenie, że każdorazowemu zaistnieniu danej przyczyny towarzyszy badany skutek (por. wyrok SN z 28 lutego 2006 r., III CSK 135/05, LEX nr 201033). Nie jest też konieczne stwierdzenie, że jest to skutek typowy, zazwyczaj występujący. Wystarczy stwierdzenie, że zwiększa się prawdopodobieństwo jego wystąpienia. W konkretnych okolicznościach nawet wysoce prawdopodobny skutek nie musi wystąpić, będzie jednak normalnym następstwem, jeżeli zaistnieje (np. śmierć lub poważne uszkodzenie ciała jako skutek katastrofy lotniczej). Za normalne mogą być uznane tylko takie następstwa, których prawdopodobieństwo wystąpienia zawsze wzrasta, ilekroć pojawi się przyczyna danego rodzaju (por. szerzej A. Koch, Związek przyczynowy..., s. 139-143). Przy selekcji następstw, dla określenia wzorca relacji kauzalnej i prognozy prawdopodobieństwa korzysta się z wiedzy o otaczającej nas rzeczywistości i zależnościach danego rodzaju, głównie z wyników badań naukowych, danych statystycznych oraz doświadczenia życiowego (por. wyrok SN z 2 czerwca 1956 r., III CR 515/56, OSNCK 1957, nr 1, poz. 24); wiedzę płynącą z doświadczenia pracy z dziećmi uwzględnił SN w wyroku z 11 grudnia 1965 r. (I CR 326/65, OSN 1966, nr 10, poz. 167). Na gruncie powyższych rozważań należy stwierdzić, że Sąd I instancji prawidłowo ustalił istnienie związku przyczynowego pomiędzy zdarzeniem a wystąpieniem szkody w postaci ciężkiego uszczerbku na zdrowiu powódki. Nie stanowi bowiem przeszkody w ustaleniu szkody za normalne następstwo zdarzenia fakt, iż skutek, jaki wystąpił u powódki jest skutkiem nietypowym, rzadko występującym. Nie ulega bowiem wątpliwości, że zdarzenie z dnia 9 stycznia 2010 roku zwiększyło prawdopodobieństwo wystąpienia skutku w postaci doznania ciężkiego uszczerbku na zdrowiu przez powódkę, albowiem w sytuacji pchania samochodu, który znajduje się na oblodzonej i zaśnieżonej jezdni prawdopodobieństwo upadku jest wysokie, zaś upadek z całą pewnością może skutkować doznaniem urazu kręgosłupa, którego doznała powódka. Nie można zatem zgodzić się z twierdzeniem strony pozwanej, że pomiędzy ruchem pojazdu a upadkiem powódki oraz wystąpieniem szkody na jej osobie nie występuje związek przyczynowy.

Mając na uwadze, iż żaden z zarzutów apelacyjnych sformułowanych przez stronę pozwaną nie okazał się zasadny, Sąd na podstawie art. 385 k.p.c. oddalił apelację.