

Sygn. akt I ACa 141/15

WYROK

W IMIENIU RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ

Dnia 11 sierpnia 2016 r.

Sąd Apelacyjny w Warszawie I Wydział Cywilny w składzie:

Przewodniczący: SSA Marzena Miąskiewicz

Sędziowie: SA Jerzy Paszkowski (spr.)

SO (del.) Paulina Aslanowicz

Protokolant: protokolant sądowy Joanna Mikulska

po rozpoznaniu w dniu 11 sierpnia 2016 r. w Warszawie

na rozprawie sprawy z powództwa P. C.

przeciwko (...) SA w W.

o zapłatę i ustalenie

na skutek apelacji powoda

od wyroku Sądu Okręgowego w Warszawie

z dnia 26 listopada 2014 r., sygn. akt I C 660/11

uchyla zaskarżony wyrok i przekazuje sprawę Sądowi Okręgowemu w Warszawie do ponownego rozpoznania i rozstrzygnięcia o kosztach postępowania apelacyjnego.

Jerzy Paszkowski Marzena Miąskiewicz Paulina Aslanowicz

Sygn. akt I ACa 141/15

UZASADNIENIE

Pozwem z dnia 5 lipca 2011 r. skierowanym przeciwko (...) Spółce Akcyjnej z siedzibą w W. powód P. C. wniósł o zasądzenie od pozwanego kwoty 1 025 000 zł tytułem zadośćuczynienia wraz z ustawowymi odsetkami od kwoty 70 000 zł od dnia 19 października 2009 r. do dnia 20 listopada 2009 r., od kwoty 530 000 zł od dnia 19 października 2009 r. do dnia 24 lutego 2010 r., od kwoty 425 000 zł od dnia 25 lutego 2010 r. do dnia zapłaty i od kwoty 300 000 zł od dnia doręczenia pozwanemu odpisu pozwu do dnia zapłaty. Ponadto powód domagał się zasądzenia od pozwanego tytułem odszkodowania kwoty 61 336,72 zł z ustawowymi odsetkami od kwoty 32 551,15 zł od dnia 6 września 2010 r. do dnia zapłaty, od kwoty 23 974 zł od dnia 6 września 2010 r. do dnia zapłaty, od kwoty 36,23 zł od dnia 6 września 2010 r. do dnia zapłaty, od kwoty 11 699,83 zł od dnia 6 września 2010 r. do dnia 27 września 2010 r., od kwoty 4 775,34 zł od dnia doręczenia pozwanemu odpisu pozwu do dnia zapłaty. P. C. wniósł również o ustalenie i zasądzenie renty z tytułu zwiększonych potrzeb w wysokości 2 200 zł miesięcznie począwszy od dnia doręczenia pozwanemu odpisu pozwu, płatnej do 15 dnia każdego miesiąca. Wreszcie powód domagał się ustalenia na przyszłość odpowiedzialności pozwanego za szkody będące następstwem wypadku, jakiemu uległ w dniu 31 lipca 2008 r. z winy kierującego pojazdem ubezpieczonym od odpowiedzialności cywilnej posiadaczy pojazdów mechanicznych w pozwanym zakładzie ubezpieczeń oraz zwrotu kosztów procesu.

W odpowiedzi na pozew pozwany (...) S.A. z siedzibą w W. wniósł o oddalenie powództwa w całości oraz zasądzenie kosztów postępowania, w tym kosztów zastępstwa procesowego według norm przepisanych. W tym pozwany wskazał na przyczynienie się powoda do powstania szkody w, co najmniej 50%, a dodatkowo zanegował wysokość wszystkich roszczeń zgłoszonych przez P. C. oraz zasadność renty. Pozwany wskazał, że wypłacona powodowi kwota 250 000 zł jest adekwatna zarówno do stopnia przyczynienia się oraz rozmiaru krzywdy.

W piśmie procesowym z dnia 17 listopada 2014 r. powód rozszerzył powództwo w zakresie renty o odsetki ustawowe w razie uchybienia terminowi płatności którejkolwiek z rat oraz w zakresie odszkodowania domagając się dodatkowo zasądzenia kwoty 17 940 zł z ustawowymi odsetkami od dnia doręczenia pisma pozwanemu do dnia zapłaty w związku z poniesionymi przez powoda kosztami zamontowania windy przyschodowej – platformy umożliwiającej powodowi przemieszczanie się z poziomu zerowego klatki schodowej na parter.

Na rozprawie w dniu 17 listopada 2014 r. pozwany wniósł o oddalenie powództwa zarzucając brak podstawy materialnoprawnej żądania skierowanego przeciwko ubezpieczycielowi pojazdu mechanicznego, na którym zamontowana została pompo – gruszka, której elementy spadając wyrządziły powodowi szkodę.

Wyrokiem z 24 listopada 2014 r. Sąd Okręgowy w Warszawie oddalił powództwo.

Rozstrzygnięcie powyższe zostało wydane pod dokonaniu następujących ustaleń faktycznych i prawnych:

Powód P. C. był zatrudniony jako betoniarz – brukarz w przedsiębiorstwie (...) w Z.. W dniu 31 lipca 2008 r. po skończonej pracy o godzinie 15.00 otrzymał telefon od szefa, który poprosił go przybycie do zakładu w celu udzielenia pomocy kierowcy przy czyszczeniu pompo – gruszki, gdyż uległa awarii i trzeba było wyczyścić beton, który zalegał w rurach służących do jego przesyłu. Powód P. C. zgodził się i przyszedł do zakładu do pomocy przy czyszczeniu pompo – gruszki. Pompo - gruszka zamontowana była na podwoziu samochodu ciężarowego marki A. (...) o nr rej. (...) ubezpieczonego od odpowiedzialności cywilnej pojazdów mechanicznych w pozwanym (...) S. A. z siedzibą w W.. Na samochodzie znajdowały się również rury przesyłowe będące elementem pompo – gruszki służącej do przewozu betonu, która uległa awarii, a które trzeba była zdjąć z samochodu w celu usunięcia zalegającego w nich betonu. Samochód, na którym znajdowały się pompo – gruszka i rury stał na terenie zakładu i miał wyłączony silnik. Powód razem z kierowcą – operatorem pompo – gruszki przystąpił do czyszczenia zapchanych rur. G. Z. zaczął wypinać rury i zrzucać je na ziemię, żeby przemyć je wodą, które to zadanie miał wykonać powód. Rury zrzucane były przez G. Z. jedna za drugą. Gdy powód odsuwał rurę, która spadła na ziemię, kolejna rura uderzyła go w plecy i przycisnęła do ziemi. Powód nie zauważył, że G. Z. wypiął następną rurę, która go uderzyła, a G. Z. nie widział powoda w chwili, gdy spychał kolejną rurę.

Wskutek uderzenia powód stracił przytomność, po czym wezwano pogotowie i odwieziono go do szpitala. Powód doznał poważnych obrażeń ciała.

Powyższy stan faktyczny Sąd ustalił na podstawie dowodów z zeznań świadków M. G., G. Z. oraz przesłuchania powoda P. C. w charakterze strony. Wskazanym dowodom Sąd przydał walor wiarygodności, ponieważ dowody te - korelując ze sobą - stworzyły spójny obraz zdarzenia, w wyniku którego ucierpiał powód.

Z uwagi na ostateczne rozstrzygnięcie, u podstaw którego legło przekonanie o braku odpowiedzialności pozwanego względem powoda jako ubezpieczyciela pojazdu mechanicznego, na którym zamontowana była pompo – gruszka, dowody z opinii biegłych lekarzy specjalistów oraz zeznań żony powoda R. C. przeprowadzone na okoliczność ustalenia następstw wypadku z dnia 31 lipca 2008 r. na zdrowiu powoda okazały się nieistotne.

Jak ustalił Sąd Okręgowy powód P. C. w niniejszej sprawie wskazywał, że szkoda, jakiej doznał na skutek wypadku w dniu 31 lipca 2008 r. była następstwem ruchu pojazdu mechanicznego – samochodu ciężarowego marki A. (...) o nr rej. (...), na którym zamontowana była pompo – gruszka służąca do przewozu betonu, i której elementy w czasie rozładunku spowodowały u niego trwałe uszczerbek na zdrowiu i rozstrój zdrowia. Z tego względu skierował swe roszczenia wobec pozwanego (...) S. A. z siedzibą w W., który związany był umową ubezpieczenia od

odpowiedzialności cywilnej z posiadaczem tego pojazdu. Powód twierdził – powołując się na orzecznictwo sądów powszechnych oraz Sądu Najwyższego, że do wypadku doszło w czasie rozładunku pojazdu mechanicznego, co uzasadnia odpowiedzialność zakładu ubezpieczeń z tytułu ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej.

Pozwany w sporze, zwłaszcza w jego ostatniej fazie, podniósł zarzut braku podstaw do przypisania mu odpowiedzialności jako ubezpieczyciela pojazdu mechanicznego względem powoda twierdząc, że szeroko pojęta szkoda powoda nie pozostawała w związku z ruchem pojazdu mechanicznego, ponieważ pojazd ten w chwili zdarzenia nie był w ruchu, nie był też rozładowywany, lecz prowadzone były czynności eksploatacyjne urządzenia budowlanego w postaci pompo-gruszki zamontowanego na pojeździe – samochodzie ciężarowym polegające na czyszczeniu zapchanych betonem rur służących do jego przesyłu.

W procesie cywilnym obowiązkiem Sądu jest ustalenie stanu faktycznego i dokonanie poprawnej subsumpcji ustalonego stanu faktycznego do odpowiednich przepisów prawa, a to zgodnie z zasadą wyrażoną łacińską paremią *da mihi factum, dabo tibi ius*.

Zgodnie z art. 822 § 1 k.c. przez umowę ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej zakład ubezpieczeń zobowiązuje się do zapłacenia określonego w umowie odszkodowania za szkody wyrządzone osobom trzecim, względem których odpowiedzialność za szkodę ponosi ubezpieczający albo osoba, na rzecz której zostaje zawarta umowa ubezpieczenia.

Podstawowym aktem prawnym regulującym kompleksowo ubezpieczenie odpowiedzialności cywilnej za szkody wyrządzone w związku z ruchem pojazdu mechanicznego jest ustawa z dnia 22 maja 2003 r. o ubezpieczeniach obowiązkowych, Ubezpieczeniowym Funduszu Gwarancyjnym i Polskim Biurze Ubezpieczeń Komunikacyjnych, która weszła w życie z dniem 1 stycznia 2004 r., przy czym w sprawie niniejszej istotne jest brzmienie jej przepisów obowiązujące w dacie wystąpienia szkody, czyli w dniu 31 lipca 2008 r. (Dz. U. nr 124, poz. 1152). Jej przepisy stanowią *lex specialis* względem art. 822 § 1 k.c. i mają pierwszeństwo w zastosowaniu, na co wskazuje wyraźnie art. 22 ust. 1 ustawy, zgodnie z którym do umów ubezpieczenia obowiązkowego, w sprawach nieuregulowanych w ustawie, stosuje się przepisy kodeksu cywilnego. Przepis art. 822 § 1 k.c., który odnosi się do wszystkich rodzajów ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej, zawiera normę o charakterze ogólnym w stosunku do art. 34 i 35 ustawy.

Zgodnie z treścią art. 4 pkt 1 ustawy z dnia 22 maja 2003 r. o ubezpieczeniach obowiązkowych, Ubezpieczeniowym Funduszu Gwarancyjnym i Polskim Biurze Ubezpieczycieli Komunikacyjnych ubezpieczeniem obowiązkowym jest ubezpieczenie odpowiedzialności cywilnej posiadaczy pojazdów mechanicznych za szkody powstałe w związku z ruchem tych pojazdów, zwane dalej „ubezpieczeniem OC posiadaczy pojazdów mechanicznych”.

Z kolei w myśl art. 13 ust. 2 powołanej powyższej ustawy w obowiązkowych ubezpieczeniach odpowiedzialności cywilnej odszkodowanie wypłaca się w granicach odpowiedzialności cywilnej podmiotów objętych ubezpieczeniem, nie wyżej jednak niż do wysokości sumy gwarancyjnej ustalonej w umowie.

Stosownie do art. 34 ustawy z dnia 22 maja 2003 r. o ubezpieczeniach obowiązkowych, Ubezpieczeniowym Funduszu Gwarancyjnym i Polskim Biurze Ubezpieczeń Komunikacyjnych, z ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej posiadaczy pojazdów mechanicznych przysługuje odszkodowanie, jeżeli posiadacz lub kierujący pojazdem mechanicznym są zobowiązani do odszkodowania za wyrządzoną w związku z ruchem tego pojazdu szkodę, której następstwem jest śmierć, uszkodzenie ciała, rozstrój zdrowia bądź utrata, zniszczenie lub uszkodzenie mienia.

Ubezpieczeniem odpowiedzialności cywilnej posiadaczy pojazdów mechanicznych objęta jest odpowiedzialność cywilna każdej osoby, która kierując pojazdem mechanicznym w okresie trwania odpowiedzialności ubezpieczeniowej wyrządziła szkodę w związku z ruchem tego pojazdu (art. 35 ustawy). Obie przytoczone regulacje są wyrazem tendencji ustawodawcy, aby umowa ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej stwarzała możliwie szeroki zakres ochrony ubezpieczeniowej zarówno ubezpieczonemu sprawcy szkody przed konsekwencjami osobistego ponoszenia odpowiedzialności cywilnej, jak i poszkodowanemu, przez zapewnienie mu pełnej kompensaty ze strony ubezpieczyciela szkody wyrządzonej przez ponoszącego odpowiedzialność cywilną sprawcę. Ochronę poszkodowanych podkreślają dodatkowo: obowiązkowy charakter ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej

posiadaczy pojazdów mechanicznych za szkody związane z ruchem tych pojazdów (art. 4 pkt 1 ustawy), przewidziana w art. 822 § 4 k.c. możliwość bezpośredniego dochodzenia roszczenia od zakładu ubezpieczeń przez osoby uprawnione do odszkodowania, a także objęcie tym ubezpieczeniem szkód wyrządzonych przez każdą osobę kierującą pojazdem.

Nie budzi wątpliwości, że odpowiedzialność posiadacza pojazdu mechanicznego za szkody na osobie wyrządzone ruchem pojazdu oparta jest na zasadzie ryzyka na podstawie art. 436 § 1 k.c. w zw. z art. 435 § 1 k.c.

Zdaniem Sądu kluczowe znaczenie dla rozstrzygnięcia niniejszej sprawy w zakresie odpowiedzialności pozwanego zakładu ubezpieczeń ma art. 34 i 35 ustawy z dnia 22 maja 2003 r. o ubezpieczeniach obowiązkowych, według których, dla przyjęcia odpowiedzialności ubezpieczyciela z umowy ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej posiadaczy pojazdów mechanicznych konieczne było stwierdzenie, że szkoda została wyrządzona w związku z ruchem pojazdu. Oznacza to, że odpowiedzialność po stronie pozwanej mogłaby zachodzić jedynie wówczas, gdyby szkoda na osobie powoda miała związek z ruchem pojazdu.

Analizując pojęcie „ruchu pojazdu” w rozumieniu powołanych przepisów wskazać należy, że w orzecznictwie podkreśla się, że wyrażenie „ruch” jest wieloznaczne nie tylko dlatego, że występuje on w różnych płaszczyznach poznania i rzeczywistości (filozoficznej, fizycznej, biologicznej czy prawnej), ale również z tej przyczyny, że w każdej z nich może mieć różną postać. W szczególności można mówić o ruchu w aspekcie rzeczowym (w wypadku analizy zachodzącej pomiędzy rzeczami) i w aspekcie prawnym, to jest nadawać temu zjawisku znaczenie z punktu widzenia funkcjonujących w systemie norm prawnych. Wieloznaczność pojęcia „ruch” dodatkowo utrudnia określenie sensu wyrażen ustawowych użytych przez ustawodawcę, dotyczących odpowiedzialności ubezpieczyciela (por. wyrok Sądu Najwyższego z dnia 5 lutego 2002 r., V CKN 644/00, Lex Polonica nr 357986).

Trafnie podniesiono w doktrynie, że pojęcie ruchu środka komunikacji można ujmować w dwu aspektach. Wskazuje się, że pojazd jest w ruchu jedynie wtedy, gdy pracuje silnik lub mechaniczny środek komunikacji przemieszcza się w przestrzeni własnym napędem albo nawet siłą bezwładności; źródło niebezpieczeństwa tkwi wtedy w samym pojeździe. W ujęciu szerszym pojazd jest w ruchu od chwili uruchomienia silnika, aż do ukończenia jazdy w następstwie osiągnięcia miejsca przeznaczenia lub wskutek planowanej przerwy w podróży. Gdy podstawę odpowiedzialności stanowi art. 435 w zw. z art. 436 k.c., istnieją względy jurydyczne, które nakazują uznać za trafną tę drugą definicję ruchu pojazdu (por np. wyroki Sądu Najwyższego z dnia 7 kwietnia 2005 r., II CK 572/04, LEX 151656. i z dnia 11 kwietnia 2003 r., III CKN 1522/00).

Zdaniem Sądu Okręgowego szeroka koncepcja ruchu nie oznacza, że każda szkoda „związana z pojazdem mechanicznym” podlega naprawieniu w ramach ubezpieczenia odpowiedzialności posiadaczy pojazdów mechanicznych. Istotą bowiem tej koncepcji jest związek szkody z komunikacyjną lub transportową funkcją pojazdu mechanicznego. W orzecznictwie przyjmuje się, że jeżeli na pojeździe zamontowano specjalistyczne urządzenie (dźwig, podnośnik, wysięgnik) i szkoda powstaje wyłącznie w wyniku działania tego urządzenia, to nawet wtedy, gdy jest ono zasilane tym samym silnikiem, nie jest to szkoda spowodowana przez ruch pojazdu mechanicznego. Podstawę odpowiedzialności przedsiębiorcy, który prowadzi działalność przy wykorzystaniu maszyn poruszanych siłami przyrody - również zamontowanych na pojazdach mechanicznych, za szkody spowodowane przez ruch tych maszyn stanowi bowiem art. 435 k.c. (por. wyrok Sądu Najwyższego z dnia 21 maja 2009 r., V CSK 444/08, Lex nr 627255). Podstawowe bowiem znaczenie dla odpowiedzialności na podstawie art. 436 k.c. ma ustalenie, że szkoda pozostaje w adekwatnym związku przyczynowym z ruchem mechanicznego środka komunikacji (por. bliżej A. Rembieliński, Ruch samochodu jako przesłanka odpowiedzialności cywilnej za wypadek, *Palestra* 1963, z. 9). W judykaturze i piśmiennictwie utrwalilo się stanowisko, które na użytek art. 436 k.c. bardzo szeroko definiuje ruch pojazdu. Najczęściej uważa się, że pojazd jest w ruchu od uruchomienia silnika aż do osiągnięcia zaplanowanego miejsca (celu podróży, planowanego postoju; por. wyrok Sądu Najwyższego z dnia 4 marca 1958 r., I CR 154/56, OSNCK 1960, nr 1, poz. 8).

Zgodnie z treścią art. 34 ust. 2 ustawy z dnia 22 maja 2003 r. o ubezpieczeniach obowiązkowych 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 załadowaniu i rozładowaniu pojazdu mechanicznego; podczas zatrzymania, postoju lub garażowania.

Zgodnie z art. 2 pkt 30 ustawy Prawo o ruchu drogowym (w brzmieniu obowiązującym w dacie wypadku tekst jedn. Dz. U. z 2005 r., Nr 108, poz. 908) postój pojazdu oznacza unieruchomienie pojazdu niewynikające z warunków lub przepisów ruchu drogowego, trwające dłużej niż 1 minutę.

W wyroku z dnia 30 grudnia 1967 r. (I CR 684/67, OSNC 1968, nr 8-9, poz. 150) Sąd Najwyższy przyjął, że zgodnie z ówczesnym § 4 ust. 1 rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 1 grudnia 1961 r. w sprawie obowiązkowych ubezpieczeń następstw nieszczęśliwych wypadków i odpowiedzialności cywilnej z ruchu pojazdów mechanicznych (Dz. U. Nr 55, poz. 311) dla odpowiedzialności zakładu ubezpieczeń za wypadki z postoju pojazdów mechanicznych na trasie jazdy istotne jest to, czy postój miał miejsce na trasie jazdy, tj. na drodze dla ruchu pojazdów przeznaczonej. Treść przepisu powołanego w tym wyroku była następująca: „Zakład ubezpieczeń odpowiada tylko za wypadki, które wydarzą się na obszarze Polskiej Rzeczypospolitej Ludowej bezpośrednio w ruchu pojazdów mechanicznych. Do ruchu zalicza się również postój na trasie jazdy.” Z kolei w wyroku z dnia 5 lutego 2002 r. Sąd Najwyższy (V CKN 644/00, Lex Polonica nr 357986) stwierdził, że w sensie prawnym, samochód jest w ruchu wtedy, gdy znajduje się w ruchu fizycznym („jedzie”), albo gdy nie znajduje się wprawdzie w ruchu fizycznym, ale jest unieruchomiony na trasie jazdy na czas nie dłuższy niż jedna minuta z przyczyn nie wynikających z warunków lub przepisów ruchu drogowego, bądź jest unieruchomiony przez czas dłuższy niż jedna minuta z przyczyn wynikających z tych warunków lub przepisów (ma bowiem „jechać” dalej). Samochód nie jest natomiast w ruchu, gdy został unieruchomiony na czas dłuższy niż jedna minuta z przyczyn nie wynikających z warunków lub przepisów Prawa o ruchu drogowym.

Sąd Najwyższy dokonując wykładni pojęcia „ruchu pojazdu” w cytowanym już wcześniej wyroku z dnia 5 lutego 2002 r. wskazał, że pojęcie „ruch” występuje w aspekcie rzeczowym (ujmować relację zachodzącą między rzeczami) i aspekcie prawnym (nadawać rzeczy, zjawisku znaczenie mające na celu ochronę określonych wartości). Dokonując wykładni pojęcia „ruch” trzeba jednocześnie zachować poczucie zdrowego rozsądku, widzieć potrzeby życia i społeczny cel, któremu ma służyć unormowanie zawierające te wyrażenia, oprzeć się na kryteriach obiektywnych oraz uwzględnić przepisy prawa regulujące ruch określonych typów pojazdów mechanicznych poruszanych za pomocą sił przyrody.

Brakuje legalnej (normatywnej) definicji pojęcia „ruch” występującego w wyrażeniu „ruch mechanicznego środka komunikacji poruszanego za pomocą sił przyrody” (art. 436 § 1 k.c.) i odszkodowanie za wyrządzoną szkodę „w związku z ruchem” pojazdu mechanicznego (§ 10 ust. 1 rozporządzenia). Sąd Najwyższy wskazał, że legalnego określenia pojęcia ruchu pojazdu mechanicznego, nie ma również w przepisach Prawa o ruchu drogowym, lecz jego znaczenie można wyprowadzić z analizy przede wszystkim pojęć: „zatrzymanie pojazdu”, „postój pojazdu”, „włączanie się do ruchu” i „trasa”. Wyrażenie „trasa” występuje również w obecnie obowiązującym Prawie o ruchu drogowym z 1997 r. (art. 64 ust. 2 pkt 3, ust. 4) i oznacza ono wyznaczoną przez właściwy organ państwowy drogę, po której samochód - określonego typu i z przewidzianym ładunkiem - ma się poruszać oraz odległość, którą ma przejechać. Jest to zgodne ze znaczeniem tego pojęcia w języku polskim. Z przepisów Prawa o ruchu drogowym wynika, że pojęcie „ruch” stosowane jest do dwóch różnych sytuacji: do ruchu pojazdu oraz do ruchu jako zjawiska istniejącego na drodze publicznej, nawet gdyby nie było na nim żadnego pojazdu lub uczestnika ruchu (w tym drugim znaczeniu o ruchu traktuje w szczególności cały dział II Prawa o ruchu drogowym z 1997 r.).

Sąd Najwyższy wyjaśnił, że w sensie prawnym, w rozumieniu przepisów Prawa o ruchu drogowym, samochód jest w ruchu wtedy, gdy znajduje się w ruchu fizycznym („jedzie”), albo gdy nie znajduje się wprawdzie w ruchu fizycznym, ale jest unieruchomiony na trasie jazdy na czas nie dłuższy niż jedna minuta z przyczyn nie wynikających z warunków lub przepisów ruchu drogowego, bądź jest unieruchomiony przez czas dłuższy niż jedna minuta z przyczyn wynikających z tych warunków lub przepisów (ma bowiem „jechać” dalej). Samochód nie jest natomiast w ruchu, gdy został unieruchomiony na czas dłuższy niż jedna minuta z przyczyn nie wynikających z warunków lub przepisów Prawa o ruchu drogowym. Z powyższych rozważań wynika zatem, że ruch pojazdu ustaje z chwilą osiągnięcia celu podróży.

Odnosząc powyższe kryteria wynikające z dotychczasowego orzecznictwa na tle art. 34 ustawy o ubezpieczeniach obowiązkowych, do konkretnych, ustalonych okoliczności faktycznych niniejszej sprawy, uznać należy, że szkoda doznana przez powoda nie pozostawała w związku z ruchem pojazdu. Okoliczności niniejszej sprawy bezsprzecznie wskazują, że w tym wypadku szkoda miała związek z eksploatacją specjalistycznego urządzenia w postaci pompo-gruszki do betonu i rur stanowiących element tego urządzenia, a zamontowanych na pojeździe ubezpieczonym w zakresie odpowiedzialności cywilnej w (...) w W..

Z zebranego w sprawie materiału dowodowego wynika, że w czasie czyszczenia pompo-gruszki, w szczególności rur służących do przesyłu betonu, pojazd marki A. (...) o nr rej. (...) stał unieruchomiony na terenie zakładu pracy powoda, a jego silnik był wyłączony. Pracodawca powoda wezwał powoda specjalnie do czyszczenia urządzenia budowlanego po godzinach pracy. W ocenie Sądu funkcja komunikacyjna spornego pojazdu zakończyła się z chwilą jego przyjazdu na teren zakładu. Cel jazdy został osiągnięty, gdyż pojazd zatrzymał się na placu przedsiębiorstwa, by przeprowadzić niezbędne ze względu na awarię pompo-gruszki czynności wyczyszczenia rur z betonu, który w nich zalegał i tym samym pojazd, na którym te urządzenia były zamontowane został unieruchomiony w ruchu drogowym, a stanowił jedynie element maszyny budowlanej, wykonującej funkcje gospodarcze.

Z dokonanych w sprawie ustaleń faktycznych wynika, że pojazd (...) o nr rej. (...) zbudowany jest w ten sposób, że bezpośrednio za kabiną, na podwoziu tego auta zamontowana jest maszyna budowlana w postaci pompo – gruszki. Do wysięgnika, na jego całej długości, przytwierdzony jest rurociąg tłoczny, przez który przepływa beton. Skoro zatem w chwili zdarzenia pojazd nie był w trasie, gdyż osiągnął wyznaczone miejsce przeznaczenia – teren zakładu, gdzie pompo – gruszka miała zostać naprawiona, a szkoda powstała w wyniku podjętych czynności zmierzających do wyczyszczenia elementów rurociągu, to w żaden sposób nie można uznać, że był to wypadek komunikacyjny w istotnym dla sprawy znaczeniu. Należy zgodzić się z pozwanym, że czym innym jest ruch maszyny budowlanej służący celom prawidłowej jej eksploatacji, czym innym zaś ruch pojazdu mechanicznego służący celom komunikacyjnym. Niewątpliwie również specjalistyczna maszyna budowlana nie stanowi mechanicznego środka komunikacji. Definicji mechanicznego środka komunikacyjnego nie spełniają urządzenia niesłużące do celów komunikacyjnych, nawet wówczas, jeżeli są zdolne do samodzielnego przemieszczania się (np. koparki, spychacze, kombajny rolnicze i inne maszyny samobieżne) (tak A. Olejniczak Komentarzu do art. 436 k.c. LEX). Bez znaczenia jest przy tym trwałość lub tymczasowość połączenia maszyny z pojazdem, gdyż dla odpowiedzialności cywilnej konieczny jest ruch pojazdu mechanicznego.

Sąd podziela, zatem argumentację pozwanego ubezpieczyciela co do braku podstaw do przyjęcia, że pojazd (...) o nr rej. (...) był w ruchu z uwagi na to, że podejmowane przez G. Z. i powoda czynności miały charakter eksploatacyjny, nie był to w żadnej mierze rozładunek. Przybywając na teren zakładu (...) pojazd osiągnął swoje miejsce przeznaczenia i tym samym nie był unieruchomiony „na trasie jazdy”. Samochód ciężarowy zakończył swój ruch w znaczeniu zarówno komunikacyjnym, jak i prawnym z chwilą przybycia na miejsce przeznaczenie (teren zakładu) w celu naprawy i czyszczenia maszyny budowlanej – pompo – gruszki zamontowanej na jego podwoziu i od tego momentu pojazd przestał pełnić funkcję komunikacyjną. W momencie wypadku pojazd nie pełnił już roli mechanicznego środka komunikacji, ani nie był też w ruchu, gdyż czyszczenie pompy i rurociągu nie było tożsame z ruchem samego pojazdu.

W świetle powyższych rozważań, Sąd uznał, że w okolicznościach niniejszej sprawy, nie zachodzi odpowiedzialność ubezpieczyciela oparta na podstawie art. 34 ustawy, gdyż szkoda, jakiej doznał powód, nie pozostawała w związku z ruchem pojazdu mechanicznego. Z tych względów, skierowanie powództwa przeciwko pozwanemu zakładowi ubezpieczeń w należało uznać za bezzasadne.

Odpowiedzialności pozwanego względem P. C. nie uzasadnia na gruncie niniejszego postępowania również fakt dokonania wypłaty świadczeń na rzecz powoda w postępowaniu likwidacyjnym, ponieważ Sąd obowiązany jest dokonać samodzielnej oceny istnienia podstawy materialnoprawnej zgłoszonych roszczeń wobec ubezpieczyciela samochodu ciężarowego, a taka w ocenie Sądu w sprawie nie występuje. Nawet gdyby przyjąć, że w toku postępowania likwidacyjnego pozwany zakład ubezpieczeń uznał roszczenie powoda w części, to uznanie to ma charakter uznania niewłaściwego i nie przekłada się na jego stanowisko procesowe. Pozwany w tym procesie nie uznał powództwa (art.

213 § 2 k.p.c.), którą tą czynnością dyspozytywną Sąd byłby związany po zbadaniu jej przez pryzmat zgodności z prawem i zasadami współżycia społecznego. Uznanie roszczenia w znaczeniu materialno prawnym może mieć wpływ jedynie na bieg terminu przedawnienia (art. 123 § 1 pkt 2 k.c.), nie staje się natomiast samoistną podstawą prawną dalszych roszczeń, chyba, że strony zawarłyby ugodę. Taka sytuacja w sprawie jednak nie wystąpiła.

Mając na uwadze powyższą argumentację Sąd uznał, że powództwo jako pozbawione podstawy prawnej podlega oddaleniu.

O kosztach procesu postanowiono na podstawie art. 102 k.p.c. uznając, że takie rozstrzygnięcie uzasadnia szczególny charakter zgłoszonego roszczenia oraz sytuacja życiowa, w tym finansowa powoda.

Apelację od tego wyroku wniósł powód zaskarżając go w całości i zarzucając:

1. naruszenie prawa materialnego, tj.

- art. 34 ust. 1 i 2 ustawy z dnia 22 maja 2003 r. o ubezpieczeniach obowiązkowych, Ubezpieczeniowym Funduszu Gwarancyjnym i Polskim Biurze Ubezpieczeń Komunikacyjnych poprzez jego niezastosowanie i błędne przyjęcie, że szkoda doznana przez powoda nie powstała w związku z ruchem pojazdu mechanicznego,

- art.445 § 1 k.c. poprzez jego niezastosowanie i oddalenie powództwa o zadośćuczynienie i odszkodowanie,

- art.445 § 2 k.c. poprzez jego niezastosowanie i oddalenie powództwa o rentę;

2. Naruszenie prawa procesowego, tj.

- art.233 § 1 k.p.c. poprzez przyjęcie, że do wypadku z dnia 31 lipca 2008 r. nie doszło podczas i w związku z rozładowywaniem pojazdu mechanicznego oraz poprzez niedokonanie oceny całego zgromadzonego w sprawie materiału dowodowego, w szczególności dowodu z opinii biegłych i zeznań świadków,

- art.189 poprzez jego niezastosowanie i oddalenie powództwa o ustalenie odpowiedzialności pozwanego na przyszłość.

Przy tak określonych zarzutach powód wniósł o uchylenie zaskarżonego wyroku w całości i przekazanie sprawy Sądowi Okręgowemu w Warszawie do ponownego rozpoznania i rozstrzygnięcia o kosztach postępowania odwoławczego, ewentualnie o zmianę wyroku w zaskarżonej części i uwzględnienie powództwa w całości.

Pozwany wniósł o oddalenie apelacji powoda w całości.

W ocenie Sądu Apelacyjnego apelacja powoda zasługuje na uwzględnienie.

Przed wszystkim słuszny jest zarzut naruszenia art. 233 § 1 k.p.c. poprzez błędne przyjęcie, że do wypadku z dnia 31 lipca 2008 r. nie doszło podczas i w związku z rozładowywaniem pojazdu mechanicznego marki A. (...) oraz poprzez dokonanie nieprawidłowej oceny całego zgromadzonego w sprawie materiału dowodowego, przede wszystkim zeznań powoda i świadków.

Sąd Okręgowy ustalił, iż podejmowane w dniu 31 lipca 2008 r. czynności miały wyłącznie charakter eksploatacyjny i służyły czyszczeniu betoniarki. Sąd Okręgowy uznał, że czym innym jest ruch maszyny budowlanej służący celom prawidłowej jej eksploatacji, a czym innym ruch pojazdu mechanicznego służący celom komunikacyjnym. Zdaniem Sądu Okręgowego, skoro samochód ciężarowy zakończył swój ruch zarówno w znaczeniu komunikacyjnym, jak i prawnym w chwili przybycia na teren zakładu, to należy przyjąć, że przestał pełnić swoją funkcję komunikacyjną. Sąd pierwszej instancji w swoich rozważaniach posłużył się obszernie uzasadnieniem orzeczenia Sądu Apelacyjnego w Szczecinie, które jednak zostało uchylone przez Sąd Najwyższy i stan faktyczny tamtej sprawy - choć dotyczył też wypadku związanego z eksploatacją betoniarki był odmienny, gdyż w opisywanym przez Sąd Okręgowym stanie

faktycznym szkoda powstała na skutek pęknięcia wysięgnika urządzenia w chwili, gdy był on uruchomiony. W stanie faktycznym sprawy niniejszej całe urządzenie było unieruchomione.

Przy ocenie odpowiedzialności pozwanego Towarzystwa należało ustalić, jaki charakter miał ubezpieczony w tym Towarzystwie pojazd i jaką funkcję spełniał. Wbrew stanowisku Sądu Okręgowego - wprawdzie nie wyrażonemu kategorycznie - pojazd (...) stanowił mechaniczny środek komunikacji. Trafnie wskazuje strona powodowa, że nie można rozdzielać ruchu maszyny budowlanej zamontowanej na tym pojeździe od ruchu samego pojazdu. Zamontowana na pojeździe pompo -gruszka stanowi część składową pojazdu mechanicznego (...)V., a więc ubezpieczenie obejmowało cały pojazd stanowiący integralną całość.

Kwestia kwalifikacji tego typu urządzenia była już przedmiotem analizy sądów, min. Sądu Apelacyjnego w Białymstoku, który w uzasadnieniu wyroku z dnia 22 listopada 2012 r., I ACa 615/12 wskazał, że tak zwana "gruszka" służąca do przewozu i mieszania masy betonowej jest zespolona z samochodem w sposób, który przesądza, iż jest ona częścią składową pojazdu i nie może być wykorzystana bez daleko idących przeróbek oraz ingerencji w jej mechanizmy jako urządzenie samodzielne bądź przewożone innym pojazdem (art. 47 § 2 k.c.).

Podobne stanowisko zajął Sąd Apelacyjny w Poznaniu odnośnie do części składowych koparki wskazując, że niemożność rozdzielenia losów prawnych części składowej łyżki koparki oraz tego pojazdu nakazuje przyjąć, iż skutki ubezpieczenia od OC samochodu jako pojazdu mechanicznego obejmują całą maszynę, łącznie z łyżką koparki (wyrok z dnia 24 września 2014 r., I ACa 220/14, LEX nr 1527124).

W takiej sytuacji w kontekście odpowiedzialności pozwanego nie można mówić oddzielnie o ruchu maszyny budowlanej i oddzielnie o ruchu mechanicznego środka komunikacji, jak to przyjął Sąd Okręgowy.

Pojazd marki A. (...), jako całość jest mechanicznym środkiem komunikacji. Okoliczność tę potwierdza zapis w karcie pojazdu (samochód ciężarowy betoniarka), jak również podleganie obowiązkowemu ubezpieczeniu od odpowiedzialności OC pojazdów mechanicznych i zakwalifikowanie go, jako samochodu ciężarowego, gdyby nie był to mechaniczny środek komunikacji nie podlegałaby obowiązkowemu ubezpieczeniu OC.

Przedmiotowy samochód służy komunikacji - przemieszczania się w celu przewozu, dostarczenia betonu, niewątpliwie spełnia on funkcję komunikacyjną transportując towar - beton.

Jak wskazał w uzasadnieniu swego wyroku z dnia 24 września 2014 r. Sąd Apelacyjny w Poznaniu (I ACa 220/14 LEX nr 1527124) użyte w art. 436 k.c. pojęcie mechanicznego środka komunikacji ujmowane jest zarówno w doktrynie jak i w orzecznictwie szeroko. Jest to w zasadzie każde urządzenie mechaniczne służące celom komunikacji. Przy czym pod pojęciem komunikacji należy rozumieć przemieszczanie towarów bądź też ludzi. Komunikacja w języku polskim oznacza bowiem "ruch środków lokomocji między odległymi od siebie miejscami; też drogi, szlaki i środki lokomocji", "możliwość przedostania się z jednego pomieszczenia, miejsca do drugiego".

Sąd Okręgowy skupiając się na zdefiniowaniu ruchu pojazdu i jego funkcji komunikacyjnej nie poddał wnikliwej analizie treści art. 34 ust. 2 ustawy z dnia 22 maja 2003 r. o ubezpieczeniach obowiązkowych, Ubezpieczeniowym Funduszu Gwarancyjnym i Polskim Biurze Ubezpieczycieli Komunikacyjnych; który wskazuje, że za szkodę powstałą w związku z ruchem pojazdu mechanicznego uważa się również szkodę powstałą podczas i w związku z bezpośrednim załadowywaniem lub rozładowywaniem pojazdu mechanicznego. Jest to więc samodzielna przesłanka do ustalenia odpowiedzialności zupełnie oderwana od definicji ruchu i ścisłej funkcji komunikacyjnej pojazdu. Dla ustalenia odpowiedzialności wystarcza wykazanie, że mamy do czynienia z pojazdem mechanicznym i że szkoda powstała podczas i w związku z bezpośrednim załadowywaniem lub rozładowywaniem pojazdu mechanicznego.

Przepis ten wskazuje na czynnik bezpośredniości, nie wprowadzając dodatkowych ograniczeń odnoszących się do załadunku bądź rozładunku towaru. Czynności załadunku i rozładunku pojazdu mogą mieć miejsce w różnych okolicznościach faktycznych. Może to nastąpić przy typowym transporcie towaru, może mieć też miejsce w innych okolicznościach. Rozładowanie pojazdu w celu umożliwienia naprawienia sprzętu nie wyklucza zastosowania art. 34

ust. 2 ustawy z dnia 22 maja 2003 r. o ubezpieczeniach obowiązkowych, Ubezpieczeniowym Funduszu Gwarancyjnym i Polskim Biurze Ubezpieczycieli Komunikacyjnych.

Kwestią tą zajmował się Sąd Najwyższy, który w wyroku z dnia 27 października 2004 r. IV CK 133/04, LEX nr 197655 wskazał, że szkoda powstała "bezpośrednio przy załadunku i rozładunku pojazdu" jest ex definitione szkodą będącą następstwem ruchu pojazdu, za którą ponosi odpowiedzialność na zasadach art. 436 w zw. z art. 435 k.c. posiadacz lub kierowca pojazdu, a za nich zakład ubezpieczeń na podstawie poprzednio obowiązującego, a mającego identyczne brzmienie, jak art. 34 ust. 2 ustawy ubezpieczeniowej § 10 ust. 1 i 2 pkt 2 rozporządzenia Ministra Finansów z dnia 9 grudnia 1992 r. w sprawie ogólnych warunków obowiązkowego ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej posiadaczy pojazdów mechanicznych za szkody powstałe w związku z ruchem tych pojazdów (Dz. U. Nr 96, poz. 475 ze zm.).

Podobne stanowisko zajmowały sądy powszechne, min. Sąd Apelacyjny w Gdańsku uznał, że sytuacja, gdy poszkodowany doznaje uszczerbku na zdrowiu bezpośrednio przy rozładunku pojazdu z towarów znajdujących się na pojeździe, wiąże się z ruchem pojazdu, za którą posiadacz pojazdu ponosi odpowiedzialność na podstawie art. 436 k.c. w zw. z art. 435 k.c. (wyrok z dnia 18 lipca 2012 r., I ACa 394/12, LEX nr 1220761).

Z analizy zebranego w sprawie materiału dowodowego uzupełnionego na etapie postępowania apelacyjnego o dodatkowe przesłuchanie powoda i świadków wynika, iż przedmiotowy pojazd służył do transportu płynnej zaprawy betonowej pompowanej do pompo-gruszki i w taki sam sposób był wypompowywany. Było to więc napełnianie i opróżnianie betoniarki, a więc załadunek i rozładunek przewożonego materiału płynnego. Pojazd (...) V. został tak skonstruowany, iż załadunek i rozładunek masy betonowej następował przy pomocy sprawnej pracującej gruszko-pompy.

Trudności w dokonaniu oceny prawnej mogła sprawiać konieczność przyjęcia w niniejszej sprawie odmiennej od powszechnie używanej i rozumianej terminologii towaru i jego załadunku/rozładunku, gdzie towarem jest płynna zaprawa, a załadunek i rozładunek następuje przez jego pompowanie lub wylewanie.

Krytycznego dnia 31 lipca 2008 r. okazało się, że mechanizm pompy się zepsuł (została ona zapchana) i cała zawartość gruszko-pompy i rur przesyłowych nie została wypompowana, należało dokonać opróżnienia (rozładunku betonu) ręcznie - zdejmując i opróżniając z betonu rury przesyłowe, a następnie gruszko-pompę.

Z zebranego w sprawie materiału dowodowego nie wynika, aby kierowca pojazdu i powód uczestniczyli w naprawie zepsutego pojazdu lub też jego elementu czyli pompy, opróżniali oni pojazd z załadunku, którym była masa betonowa.

Analiza materiału dowodowego pozwala stwierdzić iż w sprawie zaistniał też element bezpośredniości przy powstaniu szkody. Pojazd się przemieszczał w celu dostarczenia betonu i przyjechał do zakładu w celu jego rozładunku. W tym celu został też wezwany do zakładu pracy powód. Z zeznań świadka B. - właściciela przedsiębiorstwa wynika, że betoniarka 31 lipca 2008 r. miała dwukrotnie dostarczać beton. Pierwsza dostawa nastąpiła bez zakłóceń rano, przy drugiej dostawie powstały problemy w związku z awarią pompy. Będąca w betoniarce zaprawa miała być tego dnia wypompowana (rozładowana u klienta). Okoliczności te zostały potwierdzone też przez powoda, który zeznał, że tego dnia było dwóch klientów. Zeznania świadka Z. - kierowcy pojazdu w konfrontacji z zeznaniami powoda, właściciela przedsiębiorstwa i świadka G. są niewiarygodne. Świadek ten słuchany przed Sądem Apelacyjnym zeznał, że tego dnia pompa była przygotowywana do próby, wskazał że nie pamięta czy wyjeżdżał czy też nie wyjeżdżał betoniarką poza przedsiębiorstwo. Zeznania te są niespójne z zeznaniami świadka B. i powoda. Niewiarygodne jest bowiem, aby świadek nie pamiętał tak istotnej okoliczności z dnia, w którym wydarzyło się tak tragiczne zdarzenie, w którym de facto uczestniczył.

Zatem z uwagi na awarię betoniarki beton w całości lub części nie został dostarczony odbiorcom bo nie można go było wypompować. Wobec niepracujących mechanizmów pompujących należało więc go usunąć ręcznie. Jak już wspomniano, nie była to naprawa, nie były to też zwykłe czynności eksploatacyjne, do których należy choćby uzupełnienie płynów w pojeździe, kontrola ogumienia, zabezpieczenie antykorozyjne, czyszczenie. Nie było to też

mycie pojazdu po pracy, ale jedna z metod usuwania zalegającego betonu - wypłukiwanie silnym strumieniem wody bądź też usuwanie go przy pomocy młota pneumatycznego. Zdejmowanie lub usuwanie załadunku nie jest więc czynnością eksploatacyjną pojazdu.

W związku z powyższym należało dokonać innej subsumpcji tak ustalonego stanu faktycznego pod normę art. 34 ust. 2 ustawy ubezpieczeniowej i przyjąć, iż zakład ubezpieczeń w tej sprawie odpowiada na podstawie tego przepisu. Ustalenie zakresu tej odpowiedzialności i odniesienie się do zgłoszonego przez pozwanego zarzutu przyczynienia się powoda do powstania szkody będzie należała do Sądu Okręgowego przy ponownym rozpoznaniu sprawy, albowiem przyjęcie braku odpowiedzialności pozwanego za powstałe zdarzenie skutkowało tym, że Sąd Okręgowy w ogóle nie zajmował się istotą sprawy i oceną poszczególnych zgłoszonych przez powoda roszczeń, co skutkuje uchynieniem zaskarżonego wyroku i przekazaniem sprawy Sądowi Okręgowemu do ponownego rozpoznania i rozstrzygnięcia o kosztach postępowania apelacyjnego na podstawie art.386 § 4 k.p.c. o kosztach postępowania apelacyjnego rozstrzygnięto na podstawie art. 108 § 2 k.p.c.