

UZASADNIENIE

Powód D. J., po przedmiotowej zmianie powództwa pismem z 7 lutego 2022 roku (k. 203), domagał się zasądzenia od pozwanej (...) spółki akcyjnej w S. 223.990 zł z odsetkami ustawowymi za opóźnienie od 4 stycznia 2018 roku. Podając podstawę faktyczną zgłoszonego powództwa twierdził, że 22 listopada 2017 roku w (...), w miejscowości B. przy S. S. w czasie postoju doszło do zwarcia instalacji elektrycznej pojazdu R. o numerze rejestracyjnym (...), będącego w posiadaniu J. N., w wyniku czego doszło do uszkodzenia mienia powoda znajdującego się wewnątrz tego pojazdu i w pobliżu nieruchomości, gdzie zaparkowano pojazd. Zniszczeniu uległy narzędzia oraz formy z laminatów do produkcji bujaków (urządzeń-zabawek stojących na ulicach). Właściciel pojazdu legitymował się umową ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej zawartą z pozwaną. Ubezpieczyciel odmówił zaspokojenia roszczeń powoda twierdząc, że pojazd nie znajdował się w ruchu, a postój nie był związany z przerwą w podróży.

Powód pismem z 17 grudnia 2020 roku (karta 73) sprecyzował podstawę faktyczną powództwa, twierdząc że na pierwotnie dochodzącą kwotę w 80.000 zł składa się 77.110 zł tytułem odszkodowania za zniszczenia form do produkcji bujaków oraz bujaków, 2.290 zł tytułem zniszczenia odkurzacza oraz 600 zł tytułem zniszczenia nawigacji. W piśmie stanowiącym rozszerzenie powództwa z 7 lutego 2022 roku twierdził, że kwota 221.100 zł stanowi odszkodowanie za zniszczenie form i gotowych produktów – bujaków, a pozostała dochodzona suma stanowi odszkodowanie za zniszczenie odkurzacza oraz nawigacji.

Pozwana domagała się oddalenia powództwa przyjmując, że doszło do samozapłonu wskutek awarii elektrycznej; pożar powstał w wyniku rozgrzania w obszarze stacyjki, zatem nikomu nie można przypisać odpowiedzialności za powstanie pożaru w pojeździe. Według strony pozwanej, pojazd nie znajdował się w ruchu, zatem wyłączona jest odpowiedzialność ubezpieczyciela uwarunkowana odpowiedzialnością posiadacza pojazdu wynikającą z art. 435 k.c. w zw. z art. 436 k.c. Pozwana twierdziła, że odpowiedzialność odszkodowawcza mogłaby zostać ustalona ewentualnie na zasadzie winy, jednak tej nie można przypisać posiadaczowi pojazdu, a zatem nie istnieje odpowiedzialność pozwanej.

Sąd ustalił, co następuje.

1. Powód prowadzi działalność gospodarczą, zajmuje się specjalistycznym ocieplaniem budynków pianką oraz innymi pracami ogólnobudowlanymi. Wcześniej produkował również formy do produkcji bujaków dla dzieci oraz gotowe bujaki (zabawki wystawiane na ulicach). W ramach prac ogólnobudowlanych współpracuje z J. N., zamieszkałą w B. w (...). 22 listopada 2017 roku powód przyjechał swoim samochodem do miejsca zamieszkania J. N. po ustaleniu z nią, że aby wykonać zleczone prace w budynku mieszkalnym w miejscowości P., nad Bałtykiem, powinien przenieść swoje narzędzia z własnego samochodu oraz ze stodoły do samochodu R., stanowiącego własność J. N.. Było to konieczne, aby jednorazowo przewieźć wszystkie narzędzia na budowę. Powód załadował potrzebne narzędzia, po czym wszedł do mieszkania J. N. aby umyć ręce; kiedy razem wychodzili zauważyli, że z kabiny kierowcy unosi się dym. Powód podbiegł do samochodu, po otwarciu drzwi pojazd zaczął płonąć. Nie można było ugasić pożaru, spłonął cały samochód łącznie z rzeczami w nim zgromadzonymi oraz stanowiącymi własność powoda. Spłonęły także, w stopniu nienadającym się do użycia, formy do produkcji bujaków oraz gotowe produkty - bujaki które znajdowały się na zewnątrz, w pobliżu samochodu, oparte o ścianę budynku. (dowód: zeznania świadka J. N., k. 140-140 verte, zeznania powoda, k. 141-141 v.).

2. Stanowiący własność J. N. samochód R. (...) o numerze rejestracyjnym (...) to samochód „firmowy”, używany do bieżącej działalności gospodarczej. Samochód był serwisowany i utrzymany w dobrym stanie. Właścicielka nigdy nie zauważyła problemów z rozrusznikiem albo stacyjką. (dowód: zeznania świadka J. N., k.140 v.)

3. Całkowitemu zniszczeniu uległo 10 form do produkcji bujaków oraz 2 wytworzone przez powoda bujaki. (dowód: zeznania J. N., k.140 v., zeznania powoda, k. 141-141 v.).

4. Formy do produkcji bujaków mają skomplikowaną budowę, składają się z kilkunastu elementów. Budowane są z laminatu szklano-epoksydowego i powstają w wyniku nasycenia żywicą epoksydową tkaniny szklanej w układzie warstwowym. Forma jest dzielona na części składowe, a następnie skręcana za pomocą śrub. Proces produkcji form polegający na nakładaniu kolejnych warstw odpowiednich materiałów jest powtarzany aż do osiągnięcia odpowiedniej grubości ścian. Minimalna ilość nakładanych warstw to 10-12. Między warstwami tkaniny szklanej wkomponowane są materiały usztywniające formę, mogą to być także płaskowniki, pręty. Standardowo najkrótszy czas wyprodukowania formy w dobrze usprzętowanym warsztacie to około półtora miesiąca, co jest uzależnione od wielu czynników. W wyniku pożaru zniszczeniu uległo 10 form oraz 2 gotowe produkty, ich wartość na koniec 2017 roku to 172.800 zł, a na koniec 2021 roku - 221.100 zł, przy czym są to wartości minimalne. (dowód: opinia biegłego sądowego S. Ł., k. 160-181, k. 238).

5. Wytworzenie gotowych wyrobów - bujaków metodą wtryskową w ten sposób, aby spełniały wszystkie wymagania wytrzymałościowe na zginanie i ściskanie oraz zachowały długowieczność nie jest możliwe metodą wtryskową. Metoda ta byłaby nieopłacalna z uwagi na krótkie serie, duże gabaryty i wymogi wytrzymałościowe produktów. Gotowe formy i bujaki nie tracą na wartości wskutek upływu czasu czy stopnia wyeksploatowania. Ceny produkcji form stale rosną i są wyższe niż wskazane na koniec 2021 roku. (dowód: opinia biegłego sądowego S. Ł., k. 160).

6. W czasie pożaru zniszczeniu uległy również odkurzacz powoda, którego cena zakupu to 2.290 zł oraz nawigacja, której cena zakupu to 145,99 euro. (dowód: zeznania powoda, k. 267 v., odpis faktury, karta 72, odpis faktury, k. 60).

7. Pismem z 4 grudnia 2017 roku powód zgłosił szkodę pozwanemu. (dowód: wymienione pismo, k. 14).

Sąd Okręgowy zważył, co następuje.

1. Szkada powoda powstała na skutek pożaru w pojeździe, którego posiadacz korzystał z ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej na podstawie umowy zawartej z pozwaną. Deliktem są działania i zaniechania oraz zdarzenia w ogóle niezależne od woli człowieka, za które jednak odpowiedzialność ponosi określona osoba, po spełnieniu przewidzianych w prawie przesłanek. Deliktem jest więc wyrządzenie szkody powodowi wskutek pożaru pojazdu stanowiącego własność J. N., bez względu na przyjętą zasadę jej odpowiedzialności, mianowicie winy (art. 415 k.c.) lub ryzyka (art. 435 k.c. w zw. z art. 436 k.c.).

2. Ustalenie prawa właściwego dla zobowiązań pozaumownych, do których należy zobowiązanie z deliktu, znajduje regulację w Rozporządzeniu (WE) nr 864/2007 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 11 lipca 2007 r. dotyczącego prawa właściwego dla zobowiązań pozaumownych (...), por. art. 1 ust. 1 rozporządzenia). Z art. 4 ust. 1 rozporządzenia wynika zasada, że prawem właściwym dla zobowiązania pozaumownego wynikającego z czynu niedozwolonego jest prawo państwa w którym powstaje szkoda, niezależnie od tego, w jakim państwie miało miejsce zdarzenie powodujące szkodę oraz niezależnie od tego, w jakim państwie lub państwach występują skutki pośrednie tego zdarzenia. Szkada powstała w (...), co może sugerować właściwość prawa niemieckiego. W rozpoznanym stanie faktycznym nie znajduje zastosowania łącznik ustanowiony art. 4 ust. 2 rozporządzenia, mianowicie miejsce zwykłego pobytu w tym samym państwie poszkodowanego i osoby, której przypisuje się odpowiedzialność. Miejscem zwykłego pobytu powoda jest Polska, a posiadacza pojazdu mechanicznego, którego pożar jest przyczyną szkody, J. N., są (...). Norma art. 4 ust. 3 rozporządzenia przewiduje łącznik ściślejszego związku, mianowicie jeżeli ze wszystkich okoliczności sprawy wyraźnie wynika, że czyn niedozwolony pozostaje w znacznie ściślejszym związku z państwem innym, niż państwo wskazane w ust. 1 lub 2, stosuje się prawo tego innego państwa. Znacznie ściślejszy związek z innym państwem może polegać, w szczególności, na istnieniu wcześniejszego stosunku pomiędzy stronami, takiego jak umowa, ściśle związanego z danym czynem niedozwolonym. Łącznik ten znajduje zastosowanie w sprawie ponieważ pojazd stanowiący własność J. N. jest zarejestrowany w Polsce, formy i gotowe produkty stanowiące własność powoda były przechowywane w (...), ale używane i przeznaczone wyłącznie na rynek w Polsce. Ponadto powód i J. N. współpracują ze sobą, a powód wykonuje na jej zlecenie roboty budowlane w Polsce, co miało mieć miejsce również w dniu pożaru pojazdu. Delikt pozostaje zatem w znacznie silniejszym związku z prawem polskim, niż z prawem niemieckim, co oznacza właściwość prawa polskiego ustaloną na podstawie art. 4 ust. 3 rozporządzenia.

3. Sąd zobowiązany jest do wykładni przepisów prawa krajowego w sposób zapewniający spójność z prawem wspólnotowym (wykładnia zgodna). W przypadku przepisów stanowiących implementację dyrektywy oraz w odniesieniu do już obowiązujących przepisów krajowych, w tym kodeksu cywilnego, oznacza to obowiązek wykładni prawa krajowego zapewniający efektywność ochrony wynikającej z transponowanej normy prawa wspólnotowego (zasada *effet utile*). Interpretacja przepisów tworzących system odpowiedzialności za szkody wynikające z ruchu pojazdów mechanicznych powinna uwzględniać orzecznictwo (...) interpretujące Dyrektywę Parlamentu Europejskiego i Rady 2009/103/WE z dnia 16 września 2009 r. w sprawie ubezpieczenia od odpowiedzialności cywilnej za szkody powstałe w związku z ruchem pojazdów mechanicznych i egzekwowania obowiązku ubezpieczenia od takiej odpowiedzialności. Trybunał Sprawiedliwości Unii Europejskiej zachowuje wyłączną kompetencję do wiążącej wykładni dyrektyw (art. 267 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej), jest właściwy do orzekania w trybie prejudycjalnym o wykładni Traktatów oraz o ważności i wykładni aktów przyjętych przez instytucje, organy lub jednostki organizacyjne Unii, co oznacza, że dokonana przez Trybunał wykładnia wspomnianych aktów ma charakter wiążący. Jeżeli (...) dokonał wykładni konkretnego przepisu prawa unijnego, np. zawartego w dyrektywie, przesądzając, który z dwóch lub więcej potencjalnie wchodzących w grę sposobów rozumienia tego przepisu uważa za prawidłowy, to taki sam sposób interpretacji powinien być przyjmowany w później wydawanych wyrokach sądów krajowych, w których znajdzie zastosowanie ten przepis (por. uchwała SN z 12.12.2019 r., III CZP 45/19, OSNC 2020/10, poz. 83.).

4. Wspomniana dyrektywa reguluje między innymi kwestię zakresu ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej posiadaczy pojazdów mechanicznych. Z motywu trzeciego preambuły wynika, że każde państwo członkowskie powinno podjąć wszelkie użyteczne środki w celu zapewnienia, by odpowiedzialność cywilna za szkody powstałe w związku z ruchem pojazdów silnikowych zazwyczaj używanych na ich terytorium była ubezpieczona. Zakres odpowiedzialności objętej ubezpieczeniem oraz warunki umów ubezpieczenia ustala się na podstawie tych środków. Dyrektywa określa zatem zakres odpowiedzialności ubezpieczyciela a przez to, pośrednio, posiadacza pojazdu. Określenie zakresu odpowiedzialności posiadacza pojazdu wymaga oczywiście interpretacji obowiązujących przepisów kodeksu cywilnego, w tym, art. 435 i 436 k.c. Według art. 3 akapitu trzeciego dyrektywy, zakres pokrycia szkód oraz warunki ubezpieczenia zostają ustalone w ramach środków określonych w akapicie pierwszym, który z kolei stanowi, że każde państwo członkowskie podejmuje wszelkie stosowne środki w celu zapewnienia, by odpowiedzialność cywilna odnosząca się do ruchu pojazdu mającego zwykle miejsce postoju na jego terytorium była objęta ubezpieczeniem.

5. (...) w wyroku z 20.06.2019 r. (C-100/18, (...) *sa v. S. A. de S. y R.*) stwierdził, że art. 3 akapit pierwszy dyrektywy (...) w sprawie ubezpieczenia od odpowiedzialności cywilnej za szkody powstałe w związku z ruchem pojazdów mechanicznych i egzekwowania obowiązku ubezpieczenia od takiej odpowiedzialności należy interpretować w ten sposób, że pojęciem „ruchu pojazdów”, o którym mowa w tym przepisie, jest objęta sytuacja, taka jak omawiana w postępowaniu głównym, w której pojazd zaparkowany w prywatnym garażu nieruchomości, używany zgodnie z jego funkcją środka transportu, zapalił się, wywołując pożar, który znajduje swe źródło w instalacji elektrycznej tego pojazdu i który spowodował szkody w tej nieruchomości, nawet wówczas, gdy wspomniany pojazd nie przemieszczał się od ponad 24 godzin przed wybuchem pożaru. Trybunał przyjął, że pojęcie „ruchu pojazdów” w rozumieniu art. 3 akapit pierwszy wspomnianej dyrektywy nie można pozostawić ocenie każdego z państw członkowskich, lecz stanowi ono autonomiczne pojęcie prawa Unii, które musi być interpretowane zgodnie z utrwalonym orzecznictwem Trybunału, z uwzględnieniem w szczególności kontekstu tego przepisu i celów zamierzonych przez uregulowanie, którego stanowi on część, odwołując się do wyroku (...) z dnia 20 grudnia 2017 r., N. T., C-334/16, EU:C:2017: (...), pkt 24. Art. 3 akapit pierwszy dyrektywy (...) należy interpretować w ten sposób, że zawarte w nim pojęcie „ruchu pojazdów” nie jest ograniczone do sytuacji ruchu drogowego, to znaczy ruchu na drodze publicznej, ale obejmuje każde użytkowanie pojazdu, które jest zgodne z normalną funkcją tego pojazdu (cytowany wyrok (...) z dnia 20 grudnia 2017 r., pkt 28). Pojazdy mechaniczne przewidziane w art. 1 pkt 1 dyrektywy (...), niezależnie od ich cech charakterystycznych, mają zazwyczaj służyć jako środki transportu, pojęciem tym jest objęte każde korzystanie z pojazdu jako środka transportu (wyrok z dnia 20 grudnia 2017 r., N. T., C-334/16, EU:C:2017: (...), pkt 29). Jeśli pojazd biorący udział w wypadku był unieruchomiony w chwili zajścia, co samo w sobie nie wyklucza, że korzystanie

z tego pojazdu w tej chwili może zostać objęte jego funkcją środka transportu, a w konsekwencji pojęciem „ruchu pojazdów” w rozumieniu art. 3 akapit pierwszy dyrektywy (...) (pkt 37 cytowanego wyroku z 20.06.2019 r., por. podobnie wyrok (...) z 15 listopada 2018 r., (...) Company, (...), pkt 38 i przytoczone tam orzecznictwo). Kwestia, czy silnik danego pojazdu działał w chwili zaistnienia wypadku, nie ma ponadto znaczenia (pkt 38 cytowanego wyroku z 20.06.2019 r., por. podobnie wyrok (...) z 15 listopada 2018 r., (...) Company, (...), pkt 39 i przytoczone tam orzecznictwo). Zakres pojęcia „ruchu pojazdów” w rozumieniu art. 3 akapit pierwszy dyrektywy (...) nie zależy od cech terenu, na którym pojazd ten jest używany, a w szczególności od tego, czy w chwili wypadku odnośny pojazd jest unieruchomiony i znajduje się na parkingu (pkt 40 cytowanego wyroku z 20.06.2019 r., por. podobnie wyrok (...) z 15 listopada 2018 r., (...) Company, (...), pkt 37, 40). Należy stwierdzić, że zaparkowanie i okres unieruchomienia pojazdu są naturalnymi i koniecznymi etapami, które stanowią integralną część korzystania z tego pojazdu jako ze środka transportu (pkt 41 cytowanego wyroku (...) z 20.06.2019 r.). Tym samym pojazd jest używany zgodnie z jego funkcją środka transportu, jeżeli przemieszcza się, ale zasadniczo również w trakcie jego zaparkowania pomiędzy jednym i drugim przemieszczeniem (pkt 42 cytowanego wyroku (...) z 20.06.2019 r.). Wniosku tego nie podważa okoliczność, że pojazd był zaparkowany od ponad 24 godzin (...). Zaparkowanie pojazdu oznacza bowiem, że pojazd ten niekiedy przez długi czas jest unieruchomiony do czasu jego kolejnego przemieszczenia (pkt 44 cytowanego wyroku (...) z 20.06.2019 r.). Jeżeli chodzi o okoliczność, iż wypadek (...) wynika z pożaru pojazdu spowodowanego instalacją elektryczną pojazdu, należy uznać, że ponieważ pojazd ten, który jest źródłem tego wypadku, odpowiada definicji pojazdu w rozumieniu art. 1 pkt 1 dyrektywy (...), nie należy wyróżniać wśród części wspomnianego pojazdu tej części, która jest źródłem zdarzenia wywołującego szkodę, ani ustalać funkcji, jaką zapewnia owa część (pkt 45 cytowanego wyroku (...) z 20.06.2019 r.).

6. Odpowiedzialność na zasadzie ryzyka samoistnego posiadacza mechanicznego środka komunikacji poruszanego za pomocą sił przyrody przewiduje norma art. 436 k.c. w zw. z art. 435 k.c., a jedną z przesłanek odpowiedzialności jest wyrządzenie szkody „przez ruch” pojazdu. Sformułowanie to powinno być interpretowane zgodnie z wykładnią (...) wymienionej dyrektywy, wynikającą z cytowanego wyroku z 20.06.2019 r., w którym przyjęto, że ruch pojazdu jest pojęciem autonomicznym i nie pozostaje pozostawiony ocenie każdego z państw członkowskich. Sentencję oraz motywy przytoczono w niezbędnym zakresie odnoszącym się do twierdzeń i zarzutów pozwanej zgłaszanych w tym procesie.

7. Pojazd stanowiący własność J. N. był zaparkowany, jednak był stale używany w działalności gospodarczej i miał być wykorzystany przez powoda w dniu pożaru. Interpretacja art. 435 k.c. i 436 k.c. zgodna z orzecznictwem (...) prowadzi do wniosku, że pojazd znajduje się w ruchu również wtedy, kiedy jest zaparkowany i używany zgodnie z jego funkcją środka transportu. Nie ma znaczenia, czy pojazd nie przemieszczał się od ponad 24 godzin, czy był unieruchomiony w chwili zajścia, a pojęcie ruchu pojazdu nie jest ograniczone do ruchu drogowego na drodze publicznej. Jest nim każde korzystanie z pojazdu jako środka transportu, w tym jego zaparkowanie. Jest zwykła, naturalna i integralna funkcją pojazdu, sposób jego wykorzystania jako środka transportu. Ruchem pojazdu objęta jest sytuacja, kiedy pojazd zapalił się i wywołał pożar i kiedy źródło tego pożaru znajduje się w instalacji elektrycznej pojazdu. Dla przyjęcia odpowiedzialności posiadacza pojazdu nie ma też znaczenia, która z części pojazdu jest źródłem zdarzenia wywołującego szkodę. Nie ma zatem znaczenia, czy szkoda powstała na skutek zapłonu w instalacji elektrycznej związanej ze stacją. J. N. ponosi odpowiedzialność na podstawie art. 435 k.c. i 436 k.c. za szkodę wywołaną pożarem w instalacji elektrycznej samochodu, którego jest właścicielem (posiadaczem).

8. Według art. 34 ustawy z dnia 22 maja 2003 r. o ubezpieczeniach obowiązkowych, Ubezpieczeniowym Funduszu Gwarancyjnym i Polskim Biurze Ubezpieczycieli Komunikacyjnych (t.j. Dz. U. z 2022 r. poz. 2277 z późn. zm., dalej: u.o.o.) z ubezpieczenia OC posiadaczy pojazdów mechanicznych przysługuje odszkodowanie, jeżeli posiadacz jest obowiązany do odszkodowania za wyrządzoną w związku z ruchem tego pojazdu szkodę, przy czym za szkodę powstałą w związku z ruchem pojazdu mechanicznego uważa się również szkodę powstałą podczas i w związku z zatrzymaniem lub postojem pojazdu mechanicznego. W odniesieniu do odpowiedzialności ubezpieczyciela należy zauważyć, że Sąd Najwyższy w wyroku z 23 maja 2019 roku (II CSK 165/18) przyjął, że przepis art. 34 ust. 2 u.o.o. nie rozstrzyga sam w sobie o podstawie odpowiedzialności posiadacza lub kierującego, a ma na celu jedynie przedmiotowe określenie

przypadków, w których w rachubę wchodzi odpowiedzialność ubezpieczyciela z tytułu ubezpieczenia OC. To, czy będzie ona miała miejsce, i na podstawie których przepisów (art. 415 i nast. KC), wymaga rozstrzygnięcia po zbadaniu uwarunkowań danego przypadku, przy czym nie można a priori wykluczyć, że pojazd w trakcie postoju, tak samo jak zatrzymania, będzie oceniony jako pozostający w ruchu w rozumieniu art. 435 w zw. z art. 436 § 1 k.c. Norma art. 34 u.o.o. nie jest modyfikacją kodeksowych reguł odpowiedzialności, a odpowiedzialność ubezpieczyciela warunkowana jest ustaleniem, czy posiadacz lub kierujący pojazdem mechanicznym są obowiązani do odszkodowania za wyrządzoną szkodę na podstawie kodeksu cywilnego i czy szkoda powstała „w związku z ruchem” pojazdu. Pojęcie „w związku z ruchem” użyte w u.o.o. nie jest tożsame z pojęciem „przez ruch” w rozumieniu art. 435 k.c., ponieważ pojęcie „w związku z ruchem” może obejmować różne podstawy odpowiedzialności, w tym art. 415, 429, 430 k.c. Jeżeli jednak szkoda powstała „przez ruch” w rozumieniu art. 435 k.c., to odpowiedzialność ubezpieczyciela jest objęta art. 34 u.o.o., ponieważ pojęcie „w związku z ruchem” jest szersze i obejmuje także pojęcie „przez ruch”. Odwrotna korelacja między omawianymi normami prawnymi, jak już wskazywano, nie zachodzi. Możliwa jest więc sytuacja, kiedy szkoda pozostaje w związku z ruchem, np. miała miejsce podczas postoju pojazdu, ale nie została wyrządzona „przez ruch” pojazdu w rozumieniu 435 k.c. Jeżeli szkoda nie powstała „przez ruch” w rozumieniu 435 k.c., to może pozostawać „w związku z ruchem”, ponieważ można rozważać odpowiedzialność posiadacza na zasadzie winy, zatem w konkretnych okolicznościach należy badać, czy posiadacz pojazdu ponosi winę za zdarzenie będące źródłem szkody.

9. Jak wyżej wskazano, dyrektywa 2009/103/WE reguluje odpowiedzialność ubezpieczyciela za szkody powstałe w związku z ruchem pojazdów mechanicznych, jednak jest wiążącą wskazówką interpretacyjną dla przepisów prawa krajowego stanowiących o odpowiedzialności posiadacza pojazdu, skoro ta warunkuje odpowiedzialność ubezpieczyciela. Parkowanie pojazdu, zgodnie z orzecznictwem (...) uznawane jest za jego ruch, co oznacza, że szkoda powstała w czasie parkowania pojazdu została wyrządzona „przez ruch” w rozumieniu art. 436 w zw. z art. 435 k.c., co jest jednoznaczne z istnieniem związku z ruchem, o jakim mowa w art. 34 u.o.o., co z kolei decyduje o odpowiedzialności ubezpieczyciela. Badanie podstawy odpowiedzialności właściciela pojazdu na podstawie art. 415 k.c. jest zatem bezprzedmiotowe, co skutkowało pominięciem wniosku dowodowego strony powodowej zmierzającego do przeprowadzenia dowodu z opinii biegłego i ustalenia przyczyn pożaru pojazdu (art. 235² § 1 pkt 2 k.p.c.). Ponadto z zeznań J. N. wynika, że samochód był bieżąco serwisowany, nigdy nie było problemów ze stacją ani z zapłonem. Nie było zatem podstaw, aby przypisać J. N. niedbalstwa w postaci zaniechania czynności serwisowych pojazdu, których skutkiem mogło być powstanie pożaru. Kwestię którą również przyjęła za bezsporną pozwana, twierdząc że J. N. można przepisać winy za powstanie pożaru.

10. Norma art. 435 i 436 k.c. powinna być interpretowana zgodnie z wykładnią dokonaną przez (...) w cytowanym wyroku z 20.06.2019 r. Pojęcie „przez ruch” użyte w cytowanych przepisach doczekało się szerokiego omówienia w piśmiennictwie oraz było przedmiotem analizy wielu orzeczeń Sądu Najwyższego. Należy zauważyć, że szerokie ujmowanie pojęcia „ruchu pojazdu” w orzecznictwie Sądu Najwyższego odzwierciedla się, ogólnie rzecz ujmując, w przyjęciu, że: 1. pojęcie to nie ogranicza się do ruchu na drodze publicznej, ale obejmuje każde użytkowanie pojazdu zgodne z jego normalną funkcją 2. obejmuje ono swym zakresem każde wykorzystanie pojazdu w charakterze środka transportu 3. fakt, iż pojazd w chwili wypadku był nieruchomy nie wyklucza sam w sobie, iż używanie tego pojazdu może być związane z jego funkcją jako środka transportu 4. kwestia, czy silnik w chwili wypadku był, czy nie był włączony, nie jest w tym zakresie rozstrzygająca (por. m.in. wyrok SN z 18.09.2019 r., IV CSK 292/18, uchwały z 7.03.1968 r., III PZP 1/68, OSNC 1968, nr 8-9, poz. 136 i z 2.01.1976 r., III CZP 79/75, OSNC 1976, poz. 7-8, 155, wyroki z 4.03.1958 r., I CR 154/56, OSPiKA 1959, nr 10, poz. 257, z 13.07.1976 r., IV CR 241/76, z 13.06.2002 r., V CKN 1051/00, z 7.04.2005 r., II CK 572/04, z 21.05.2009 r., V CSK 444/08, z 19.12.2013 r., II CSK 157/13, oraz postanowienie z 30.01.2018 r., III CZP 94/17). Opierając się wyłącznie na poglądach wyrażanych przez Sąd Najwyższy, przy uwzględnieniu, że pojazd stanowiący własność J. N. był trwale wykorzystywany w działalności gospodarczej, został zaparkowany na noc, aby kolejnego dnia być użytym przez powoda, co jest normalną i immanentną funkcją środka transportu należy przyjąć, że znajdował się w ruchu. Parkowanie należy również traktować jako wykonywanie funkcji środka transportu. Nie można również tracić z pola widzenia, że obecnie interpretacja pojęcia „przez ruch pojazdu” z art. 435 k.c. w zw. z art. 436 k.c., w odniesieniu do odpowiedzialności posiadacza pojazdu mechanicznego, musi uwzględniać postępujący stopień komplikacji budowy pojazdów, a więc i

wzmoczone niebezpieczeństwo, które wywołują. Jest truizmem stwierdzenie, że skomplikowana instalacja elektryczna, elektroniczna, komputery zamontowane w pojeździe, przy stałym zasilaniu, stwarzają zagrożenie pożarem w takim samym stopniu podczas parkowania jak i fizycznego przemieszczania pojazdu. Z tego punktu widzenia zupełnie nieracjonalne jest wyłączanie odpowiedzialności posiadacza pojazdu w sytuacji, kiedy ten nie znajduje się fizycznym ruchem.

11. Posiadacz pojazdu mechanicznego ponosi odpowiedzialność na zasadzie ryzyka na podstawie art. 436 k.c. w zw. z art. 435 k.c., ponieważ szkodę wyrządzono przez ruch pojazdu. W konsekwencji oznacza to, że ubezpieczyciel odpowiada na podstawie art. 34 u.o.o., ponieważ sformułowanie „w związku z ruchem” obejmuje sformułowanie „przez ruch” stanowiące przesłankę odpowiedzialności posiadacza pojazdu mechanicznego.

12. Z opinii biegłego sądowego wynika koszt odtworzenia form oraz gotowych zabawek – bujaków, które uległy spaleni podczas zdarzenia. Opinia biegłego jest wiarygodna, ponieważ jej analiza na płaszczyźnie logicznej, spójności, wykorzystanych źródeł i kompetencji biegłego nie budzi żadnych wątpliwości. Zastrzeżenia pozwanej do opinii wyrażone w piśmie z 23 lutego 2022 roku (karta 213) co do możliwości wykonywania zabawek metodą wtryskową oraz uwzględnienia amortyzacji, skoro zostały wyprodukowane 14 lat temu, zostały wyjaśnione w uzupełniającej opinii biegłego. Wynika z niej, że nie jest możliwe wyprodukowanie zabawek metodą wtryskową tak, aby zapewniały wymagany poziom trwałości i bezpieczeństwa oraz że formy i zabawki nie tracą na wartości wskutek upływu czasu; są „długowieczne”. Biegły stwierdził, że obecnie koszt wyprodukowania form i zabawek jest większy, niż wskazany w 2021 roku. Dowód z opinii biegłego jest podstawą dla ustalenia, że wartość spalonych form i zabawek w 2017 roku wynosiła 172.800 zł a na koniec 2021 roku – 221.100 zł.

13. Z zeznań powoda, co do którym nie ma podstaw, by uznać je za niewiarygodne, wynika, że w czasie pożaru zniszczone zostały, między innymi, odkurzacz, którego cena zakupu w 2019 roku (po dacie zdarzenia) wynosiła 2290 zł (faktura, karta 72) oraz nawigacja, której cena zakupu w 2016 r. wynosiła 145,99 euro (faktura, karta 60). Oszacowanie wartości szkody z tym związanej na chwilę orzekania (art. 363 § 2 k.c.) jest oczywiście niecelowe, ponieważ wymagałoby powołania dowodu z opinii biegłego, którego koszt byłby zbliżony do wartości obu utraconych rzeczy (art. 322 k.p.c.). W odniesieniu do ustalenia wysokości szkody wystarczające jest zatem oparcie się na treści przedstawionych faktur - koszcie zakupu odkurzacza w 2019 roku oraz koszcie zakupu nawigacji w 2016 roku, co po przeliczeniu euro na złotego zdecydowanie przekracza 600 zł.

14. Szkada, którą poniósł powód, to co najmniej 221.100 zł wynikająca ze zniszczenia form i bujaków według cen z grudnia 2021 roku oraz 2.890 zł wynikająca ze zniszczenia odkurzacza i nawigacji.

15. Norma art. 363 § 2 k.c. przewiduje, jako zasadę, ustalenie wysokości odszkodowania według cen z daty wyrokowania (art. 316 k.p.c.). Kwestia „szczególnych okoliczności”, jak i „innej chwili”, pozostawiona została ocenie sądu. Ocena ta nie może mieć charakteru arbitralnego, ale też nie oznacza to, że sąd nie korzysta w tym zakresie - z woli ustawodawcy - ze stosunkowo daleko sięgającej swobody (por. postanowienie SN z 18.09.2019 r., I CSK 164/19).

16. Pieniężne świadczenie odszkodowawcze ma zazwyczaj charakter bezterminowy (art. 455 k.c.). Powstaje konieczność określenia terminu zapłaty, wymagalności roszczenia oraz dnia, od którego należy liczyć odsetki za opóźnienie. W zakresie ustalenia daty wymagalności roszczenia odszkodowawczego, kiedy zdarzenie sprawcze miało miejsce w odległym czasie od daty wyrokowania prezentowany jest pogląd, zgodnie z którym odsetki ustawowe za opóźnienie pełnią tę samą funkcję, co art. 363 § 2 k.c., kompensując spadek wartości pieniądza, zatem chwila ustalenia rozmiarów szkody jest najwcześniejszą możliwą datą początku naliczania odsetek. Przyznanie odsetek od odszkodowania ustalonego według cen z daty orzekania za okres poprzedzający tę datę, prowadziłoby do nieuzasadnionego uprzywilejowania dłużnika kosztem wierzyciela, a nie znajduje też usprawiedliwienia stosowanie równocześnie dwóch mierników równoważących skutki utraty siły nabywczej pieniądza, które prowadzą do podwójnej waloryzacji (por. np. wyrok SN z 6.09.2017 r., I CSK 15/17). Odszkodowanie obliczone według cen z daty jego ustalania, którą z reguły jest data orzekania, staje się wymagalne dopiero z datą wyrokowania i dopiero od tej daty dłużnik pozostaje w opóźnieniu uzasadniającym zapłatę odsetek (wyrok SN z 9.01.2013 r., III CSK 89/12). W orzecznictwie

Sądu Najwyższego przyjęto, że odsetki należą się od chwili określenia wysokości szkody i odszkodowania, gdyż dopiero wtedy można mówić o opóźnieniu dłużnika, negując możliwość stosowania równolegle dwóch mechanizmów waloryzacyjnych, ustalenia wysokości szkody na chwilę orzekania i odsetek za okres wsteczny (wyrok SN z 10.07.2019 r., V CSK 120/18, por. także uchwałę SN w składzie siedmiu sędziów z 28.03.2018 r., III CZP 46/17, OSNC 2018, nr 7-8, poz. 65; wyroki SN z 14.06.2013 r., V CSK 388/12; z 30.09.2015 r., I CSK 753/14; z 14.10.2015 r. V CSK 708/14 i z 2.02.2017 r. I CSK 302/16).

17. Zasada ta nie znajduje jednak zastosowania, gdy szczególne okoliczności przemawiają za przyjęciem wysokości odszkodowania według cen istniejących w innej chwili (art. 363 § 2 k.c.). Przy kwalifikacji określonej okoliczności jako szczególnej w rozumieniu art. 363 § 2 k.c. konieczne jest zachowanie daleko idącej elastyczności oraz unikanie szablonowości (wyrok SN z 9.01.2013 r., III CSK 89/12). Zasadzenie odszkodowania według cen z daty wyrokowania może uzasadniać przyznanie odsetek dopiero od tej daty, a przewidziana w art. 363 § 2 k.c. zasada nie wyklucza ustalenia w danym wypadku odszkodowania według cen z daty, w której powinno ono być spełnione, i zasądzenia go z odsetkami od tej daty (wyrok SN z 10 lutego 2000 r., II CKN 725/98). W wyroku SN z 18 lutego 2011 r. (I CSK 243/10) stwierdzono, że żadne z przytoczonych rozwiązań nie może być uznane za wyłącznie właściwe, gdyż data, z którą w okolicznościach konkretnej sprawy zakład ubezpieczeń popada w opóźnienie w spełnieniu świadczenia pieniężnego na rzecz poszkodowanego wymaga określenia indywidualnie. To stanowisko znalazło akceptację także w innych orzeczeniach Sądu Najwyższego (por. np. nieopublikowane wyroki z 8.03.2013 r., III CSK 192/12, 7.03.2014 r., IV CSK 375/13, z 3.03.2017 r., I CSK 213/16). Za trafny należy uznać ten nurt orzecznictwa, według którego wymagalność roszczenia o odszkodowanie i o zadośćuczynienie za krzywdę, a tym samym i początkowy termin naliczania odsetek za opóźnienie w zapłacie tych świadczeń, może się różnie kształtować w zależności od okoliczności sprawy (por. wyrok SN z 18.01.2018 r., V CSK 142/17, z 18.02.2011 r., I CSK 243/10, z 8.03.2013 r., III CSK 192/12, z 7.03.2014 r., IV CSK 375/13).

18. Według art. 14 ust. 1 u.o.o. zakład ubezpieczeń wypłaca odszkodowanie w terminie 30 dni licząc od dnia złożenia przez poszkodowanego lub uprawnionego zawiadomienia o szkodzie. Pieniężne świadczenie ubezpieczyciela ma zatem charakter terminowy. Odsetki za opóźnienie w spełnieniu świadczenia mają charakter waloryzacyjny, więc uwzględniają spadek wartości pieniądza w czasie ale również zwraca się uwagę na ich charakter odszkodowawczy oraz penalny, dyscyplinujący. Ustalenie wysokości szkody według cen z daty orzekania i przyznanie odsetek za opóźnienie od daty, kiedy ubezpieczyciel powinien spełnić świadczenie, nie jest wykluczone i wymaga rozważenia wszystkich okoliczności sprawy, jak wskazał Sąd Najwyższy w wyroku z 9.01.2013 r. (III CSK 89/12). Należy przyjąć ogólną zasadę, że przyznanie odsetek od pieniężnego świadczenia odszkodowawczego od dnia wyrokowania powinno nastąpić wtedy, kiedy mechanizm z art. 363 § 2 k.c. w całości rekompensuje wyrównanie skutków spadku wartości pieniądza w czasie. Sytuacja tego rodzaju nie ma miejsca w rozstrzygniętej sprawie, ponieważ biegły ustalił wartość form i bujaków na koniec 2021 roku oraz że koszt wykonania form i bujaków stale rośnie. Wyrok w sprawie zapadł 8 maja 2023 roku. Od daty, na którą ustalono wysokość szkody do chwili wydania wyroku procesy inflacyjne spowodowały spadek siły nabywczej pieniądza co najmniej o 20%, co jest okolicznością powszechnie znaną. Przyznanie odsetek ustawowych od daty wyrokowania nie uwzględniałoby zatem tej istotnej okoliczności, a zasada ustalenia odszkodowania według cen z daty zamknięcia rozprawy nie rekompensowałaby spadku siły nabywczej pieniądza zaistniałego między datą opinii a datą wyrokowania. Należy mieć również na uwadze, że stosowanie zasady z art. 363 § 2 k.c. w odniesieniu do ubezpieczyciela skutkowałoby pochoptnością odmowy przyznawania odszkodowania, co nota bene miało miejsce w rozpoznanej sprawie, zatem odsetki ustawowe nie spełniałyby swojego penalnego i dyscyplinującego charakteru. W ten sposób nie zostałyby osiągnięty swoisty „efekt odstrasający” i dyscyplinujący ubezpieczyciela, charakterystyczny również dla stosowania dyrektywy 93/13 w odniesieniu do obrotu konsumenckiego. Dwa wymienione wyżej argumenty decydują o przyznaniu odsetek ustawowych za opóźnienie od dnia, kiedy ubezpieczyciel powinien spełnić świadczenie, 4 stycznia 2018 roku, co zostało wyznaczone datą zgłoszenia szkody 4 grudnia 2017 roku (k.14). Pozwana nie przedstawiła twierdzeń i dowodów które pozwoliłyby na zastosowanie art. 14 ust. 2 u.o.o.

19. Pozwana przegrała sprawę i zobowiązana jest do zwrotu powodowi wszystkich kosztów procesu (art. 98 k.p.c.), wynagrodzenia adwokata ustalonego na podstawie § 2 pkt 6 w zw. z § 19 rozporządzenia Ministra Sprawiedliwości z dnia 22 października 2015 roku w sprawie opłat za czynności adwokackie w wysokości 5.400 zł, opłaty od pełnomocnictwa 17 zł, 11.200 zł opłaty sądowej, 3.106,54 zł kosztów sporządzenia opinii przez biegłego sądowego. Powód zapłacił zaliczkę na koszty sporządzenia opinii w wysokości 4.000 zł do zwrotu pozostaje zatem kwota 893,46 zł.

SSO Robert Bury