

Sygn. akt **I AGa 219/21**

## WYROK W IMIENIU RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ

Dnia 7 kwietnia 2022 r.

**Sąd Apelacyjny w Poznaniu I Wydział Cywilny i Własności Intelektualnej**

w składzie:

Przewodniczący: Sędzia Małgorzata Kaźmierczak

Protokolant: sekr. sąd. Ewelina Frąckowiak

po rozpoznaniu w dniu 16 marca 2022 r. w Poznaniu

na rozprawie

sprawy z powództwa (...) spółka z ograniczoną odpowiedzialnością spółka komandytowa z siedzibą w N.

przeciwko **Towarzystwu (...) Spółka Akcyjna**

**z siedzibą w W.**

**o zapłatę**

na skutek apelacji pozwanego

od wyroku Sądu Okręgowego w P.

z dnia 12 lutego 2021 r. sygn. akt IX GC 851/18

1. oddala apelację;
2. zasądza od pozwanego na rzecz powoda kwotę 8100 zł tytułem zwrotu kosztów zastępstwa procesowego w postępowaniu apelacyjnym.

Małgorzata Kaźmierczak

**I AGa 219/21**

## UZASADNIENIE

Pozwem z dnia 14 maja 2018r. powód (...) spółka z ograniczoną odpowiedzialnością spółka komandytowa z siedzibą w N. wniósł o zasądzenie od pozwanego Towarzystwa (...) Spółka Akcyjna z siedzibą w W. kwoty 282.893,25 zł wraz z ustawowymi odsetkami za opóźnienie od dnia 1 sierpnia 2017r. do dnia zapłaty oraz o zasądzenie kosztów procesu, w tym kosztów zastępstwa procesowego według norm przepisanych.

Nakazem zapłaty w postępowaniu upominawczym z dnia 18 maja 2018r. Sąd Okręgowy w P. w sprawie (...) uwzględnił powództwo w całości.

Od powyższego nakazu sprzeciw wniósł pozwany, wnosząc jednocześnie o oddalenie powództwa w całości i zasądzenie od powoda kosztów postępowania według norm przepisanych.

Zaskarżonym wyrokiem z dnia 12.02.2021r Sąd Okręgowy uwzględnił powództwo w całości i zasądził od pozwanego na rzecz powoda kwotę 282.893,25 zł wraz z ustawowymi odsetkami za opóźnienie od dnia 1 sierpnia 2017r. do dnia zapłaty oraz kosztami postępowania obciążył pozwanego i z tego tytułu zasądził od pozwanego na rzecz powoda 32.134,62 zł.

### ***Podstawę tego rozstrzygnięcia stanowiły następujące ustalenia i rozważania Sądu Okręgowego***

Powód prowadził działalność gospodarczą w zakresie przewozu drogowego towarów.

W ramach tej działalności wykonywał zlecenia m.in. spółki (...) z siedzibą w P. w Danii. Powoda łączyła z pozwanym umowa odpowiedzialności cywilnej przewoźnika drogowego, potwierdzona polisą nr (...). Umowa ubezpieczenia obejmowała roczny okres ubezpieczenia od 7 lipca 2016 r. do 6 lipca 2017 r. i miały do niej zastosowanie Ogólne Warunki Ubezpieczenia Przewoźnika Drogowego, przyjęte uchwałą Zarządu (...) S.A. nr (...) z dnia 1 sierpnia 2007 r.

Zgodnie z § 4 ust. 1 pkt 1 OWU pozwany nie odpowiadał za szkody powstałe wskutek winy umyślnej lub rażącego niedbalstwa ubezpieczającego lub osób działających na jego zlecenie, z jego upoważnienia lub w jego imieniu. Stosownie natomiast do treści § 4 ust. 1 pkt 6 OWU pozwany nie odpowiadał również za szkody powstałe wskutek wykonywania przewozu przez osobę będącą w stanie nietrzeźwości lub pod wpływem środków odurzających.

Zakres obowiązywania powyższych klauzul został zmodyfikowany w treści polisy. Zgodnie z jej zapisami, w przypadku, gdy szkoda jest skutkiem rażącego niedbalstwa ubezpieczającego/ubezpieczonego, ochrona ubezpieczeniowa obejmuje odpowiedzialność cywilną ubezpieczającego/ubezpieczonego za taką szkodę nie więcej, niż do wysokości podlimitu sumy gwarancyjnej 150.000 zł na jedno i wszystkie zdarzenia w okresie ubezpieczenia. Włączona w zakres ochrony została odpowiedzialność za szkody wyrządzone przez kierowcę w stanie nietrzeźwości lub odurzenia środkami, po użyciu których prowadzenie pojazdu jest niedozwolone z zastrzeżeniem, że pozwany wypłaci odszkodowanie tylko w przypadku pierwszego wypadku ubezpieczeniowego, zaistniałego z tej przyczyny, przy czym odpowiedzialność odszkodowawcza pozwanego ograniczona będzie w stosunku do tego wypadku do podlimitu 50.000 zł. Jednocześnie w zakres ubezpieczenia włączone zostały niezbędne koszty (do wysokości 30.000 zł na jedno i wszystkie zdarzenia) likwidacji/utylicacji zniszczonego ładunku, poniesione przez ubezpieczonego lub osoby uprawnione z umowy przewozu, jeżeli likwidacja/utylicacja ładunku wynika z nakazu władz administracyjnych, sanitarnych itp. i potwierdzona jest stosownymi dokumentami.

W dniu 28 kwietnia 2017 r. spółka (...) zleciła powodowi wykonanie przewozu drogowego konstrukcji stalowych. Konstrukcje stalowe zostały załadowane na naczepę o numerze rejestracyjnym (...) w miejscu załadunku, tj. D. w H. w Danii. Towar miał zostać dostarczony odbiorcy – spółce (...), na plac budowy w B. (Niemcy), pod adres podany w liście przewozowym CMR, w dniu 2 maja 2017 r. o godzinie 11:00. Przewóz miał zostać wykonany ciągnikiem o numerze rejestracyjnym (...) przez kierowcę E. P.. Naczepa (o numerze rejestracyjnym (...)) wraz z towarem (konstrukcjami stalowymi) została przyjęta do przewozu dnia 28 kwietnia 2017 r., w siedzibie spółki (...) w P. w Danii przez kierowcę powoda J. S., a przewóz realizowany był ciągnikiem o numerze rejestracyjnym (...). Następnie, tego samego dnia w godzinach wieczornych, realizację przewozu przejął kierowca powoda E. P.. Po wykonaniu 9-godzinnej przerwy w czasie pracy, dnia 29 kwietnia kierowca E. P. kontynuował przewóz w kierunku B.. Po około 3,5 godzinach jazdy kierowca zatrzymał się na parkingu w miejscowości H. w Niemczech - był to parking strzeżony, płatny i oświetlony, a w bezpośrednim sąsiedztwie parkingu znajdowała się stacja paliw oraz restauracja. Z uwagi na weekend (29 - 30 kwietnia) oraz dzień wolny od pracy (1 maja - święto pracy) E. P. wykupił miejsce postojowe obejmujące 3 doby.

W dniu 28 kwietnia 2017 r. spółka (...) zleciła powodowi również wykonanie przewozu drogowego 52 palet, na których znajdowały się artykuły higieniczne. Artykuły higieniczne zostały załadowane na naczepę o numerze rejestracyjnym (...) w miejscu załadunku, tj. A. w A. w Danii. Naczepa wraz z załadowanym towarem miała zostać przyjęta do przewozu przez kierowcę powoda w siedzibie spółki (...) w P., a towar miał zostać dostarczony w dniu 2 maja 2017 r. do centrum logistycznego (...) w F. (Niemcy).

W trakcie realizacji przewozu, około godziny 14:30 kierowca P. M. odbył około 50 minutową przerwę w czasie pracy. Następnie, po 4 godzinach jazdy, około godziny 19:15 kierowca zatrzymał się na parkingu w miejscowości H. w Niemczech. Kierowca zauważył, że na parkingu znajduje się inny pojazd powoda wraz z naczepą (...), wobec czego zaparkował obok (z lewej strony) tego pojazdu, który znajdował się już na parkingu. Był to ciągnik o numerze rejestracyjnym (...), którym przewóz realizował kierowca E. P.. Również kierowca P. M. wykupił miejsce postojowe obejmujące 3 doby. W dniu 30 kwietnia 2017 r. (niedziela) w kabinie kierowcy P. M. doszło do wybuchu pożaru. Około godziny 14.00 kierowca podłączył w kabinie, od strony drzwi pasażera, przetwornicę samochodową (urządzenie, które zmienia napięcie prądu stałego z instalacji samochodowej na napięcie prądu zmiennego). Przetwornica, której używał kierowca była urządzeniem zakupionym niespełna trzy miesiące wcześniej, przeznaczonym do użytku samochodowego. Kierowca podłączył przetwornicę w celu uruchomienia telewizora. Po włączeniu telewizora kierowca oglądał film, w trakcie jego oglądania zasnął.

Pożar powstał w przestrzeni podłogi pomiędzy siedzeniem pasażera, a przegrodą czołową kabiny pojazdu. Bezpośrednią przyczyną powstania pożaru było wadliwe działanie przetwornicy prądu, w wyniku którego doszło do zwarcia instalacji w przetwornicy, co skutkowało powstaniem luku elektrycznego. Około godziny 15.00 - 15.30 P. M. obudził się i zauważył, że znaczna część kabiny wypełniona jest czarnym dymem, który wydobywał się spod konsoli samochodowej. Kierowca podjął bezskuteczną próbę gaszenia ognia, a następnie opuszczenia kabiny. Po otwarciu drzwi kabina wypełniła się ogniem, doszło do wystrzału przedniej szyby oraz szyby znajdującej się w drzwiach pasażera, wskutek gwałtownej zmiany ciśnienia w kabinie pożaru, związanej z dotlenieniem środowiska zaistniałego już pożaru przy otwarciu drzwi pojazdu. Po otwarciu drzwi kabiny przez kierowcę, osoby, które znajdowały się w bezpośrednim sąsiedztwie wydobyły go z kabiny. Na miejsce zdarzenia niezwłocznie przybyły pojazdy straży pożarnej oraz karetki pogotowia.

Od płonącego pojazdu zapalił się drugi pojazd powoda, stojący w bezpośrednim sąsiedztwie tj. ciągnik o numerze rejestracyjnym (...) wraz z naczepą o numerze rejestracyjnym (...). W kabinie przebywał wówczas kierowca E. P., który po zauważeniu pożaru chciał opuścić kabinę pojazdu. Wyjście przez drzwi po stronie kierowcy było niemożliwe, gdyż po ich otwarciu do kabiny dostał się ogień. Kierowca musiał więc opuścić kabinę przez drzwi po stronie pasażera. Rozwój pożaru przybrał gwałtowny charakter. Wyposażenie kabiny stanowiło do tego doskonały materiał (elementy wyposażenia, tapicerka itp.), ładunek naczepy (artykuły higieniczne) zwiększał gęstość obciążenia ogniowego. Nadto wiatr wzmacniał proces palenia dodatkowo umożliwiając jego przemieszczenia się na drugi pojazd. Zapalił się bowiem również drugi z pojazdów, gdyż pierwszy palący się, stał od strony nawietrznej. Na miejsce pożaru wezwano firmę (...), zajmującą się pomocą powypadkową, a także sprzątnięciem miejsca zdarzenia. Usunęła ona z miejsca zdarzenia zarówno pozostałości spalonego pojazdu (ciągnik oraz naczepę), jak i uszkodzone konstrukcje stalowe, a miejsce zdarzenia zostało posprzątané. Towar został przeładowany na pojazd zastępczy i przewieziony na parking firmy (...) w B., przy ul. (...), na przedmiotowy parking został również przewieziony spalony zestaw (ciągnik oraz naczepa). Z tytułu wykonanych usług firma (...) wystawiła rachunek nr (...) z dnia 11 maja 2017 r. na kwotę 13.201,52 euro. Rachunek został zapłacony przez powoda przelewem z dnia 16 maja 2017 r. Uszkodzone konstrukcje stalowe sprzedane zostały przez powoda jako złom. Z tytułu sprzedaży powód uzyskał kwoty 6.382,60 zł oraz 312,00 euro:

Powód sprzedał 13.580,00 kg na rzecz (...) sp. z o.o. sp.k. za cenę 0,47 zł za kg, łącznie 6.382,60 zł. Pozostałą część, tj. 3.900,00 kg powód sprzedał na rzecz (...) za cenę 0,08 euro za kg, łącznie 312 euro. W związku z uszkodzeniem przewożonych konstrukcji spółka D. obciążyła spółkę (...) wartością uszkodzonego towaru, tj. kwotą 42.321,02 euro netto (iloczyn wagi przewożonej konstrukcji 20.951 kg oraz wartości 2,02 euro za kilogram). Wspomniana kwota 42.321,02 euro stanowiła równowartość 314.868,39 koron duńskich i powiększona została o podatek VAT w obowiązującej stawce 25%, co dało całkowitą kwotę obciążenia w wysokości 393.585,49 koron duńskich. Kwota 393.585,49 koron duńskich została zapłacona przez spółkę (...) na rzecz D. przelewem z dnia 13 czerwca 2017 r. Po otrzymaniu obciążenia od D., rachunkiem nr (...) z dnia 11 maja 2017 r. spółka (...) obciążyła powoda kwotą 42.321,02 euro, tj. wartością netto konstrukcji stalowych, wynikającą z w/w faktury nr (...) z dnia 10 maja 2017 r. wystawionej przez D. na rzecz (...). Kwota 42.321,02 euro została w całości uregulowana przez powoda na rzecz spółki (...), w drodze kompensaty wzajemnych należności. Przewożone drugim samochodem artykuły higieniczne uległy

całkowitemu uszkodzeniu (spalenie, zanieczyszczenie sadzą, brudem oraz środkami gaśniczymi). Powyższe odpady klasyfikowane były jako odpady niebezpieczne i konieczna była ich utylizacja. W związku z całkowitym uszkodzeniem przewożonego towaru spółka A. obciążyła spółkę (...) wartością przewożonego towaru, tj. kwotą 130.254,63 koron duńskich, stanowiącą równowartość 17.509,89 euro. Kwota 130.254,63 koron duńskich została zapłacona przez (...) na rzecz A. przelewem z dnia 22 maja 2017 r. Po otrzymaniu obciążenia od A., rachunkiem nr (...) z dnia 5 maja 2017 r. spółka (...) obciążyła powoda kwotą 17.483,84 euro, stanowiącą równowartość 130.254,63 koron duńskich przeliczonych na euro. Kwota wynikająca z w/w rachunku, została w całości uregulowana przez powoda na rzecz spółki (...), w drodze kompensaty wzajemnych należności.

Podobnie jak w przypadku pierwszego pojazdu, również w przypadku pojazdu przewożącego artykuły higieniczne, czynnościami z zakresu pomocy powypadkowej zajęła się firma (...). Spalony towar został przeładowany do dwóch kontenerów i przewieziony na parking firmy (...) w B., przy ul. (...), na przedmiotowy parking został również przewieziony spalony zestaw (ciągnik oraz naczepa). Z tytułu wykonanych usług firma (...) wystawiła rachunek nr (...) z dnia 11 maja 2017 r. na kwotę 15.539,27 euro. Rachunek został zapłacony przez powoda przelewem z dnia 16 maja 2017 r. Z uwagi na fakt, że spalone towary zostały zakwalifikowane jako substancje niebezpieczne, konieczne było przeprowadzenie procesu ich utylizacji. Przekazanie towaru do utylizacji miało miejsce 2 czerwca 2017 r., a organizacją utylizacji zajęła się firma (...). Koszt utylizacji wyniósł 9.232,53 euro. Ponieważ spalony towar składowany był w dwóch kontenerach, przekazanie do utylizacji wymagało przeładowania przy użyciu pojazdu operacyjnego z przyczepą oraz podnośnikiem krzyżowym, którego koszt wyniósł 390 euro. Powód zobowiązany był również do pokrycia kosztów związanych z przechowywaniem towaru w dwóch kontenerach na terenie firmy (...) w wysokości 2.200 euro (tj. 100 euro za 22 dni postoju, od 10 maja 2017 r. do 2 czerwca 2017 r.). W związku z powyższym firma (...) wystawiła rachunek nr (...) z dnia 10 maja 2017 r. na łączną kwotę 11.822,53 euro. Rachunek został przez powoda zapłacony przelewem z dnia 10 maja 2017 r. w kwocie 10.000 euro. Pozostała kwota 1.822,53 euro została zapłacona przelewem z dnia 19 czerwca 2017 r.

W dniu 2 maja 2017 r. powód zgłosił pozwanemu wystąpienie szkody, związanej z w/w pożarem obu pojazdów. Decyzją z dnia 31 lipca 2017 r., wydaną w sprawie szkody o numerze (...), pozwany przyznał odszkodowanie w wysokości 50.000 zł, odmawiając jednocześnie wypłaty odszkodowania w pozostałym zakresie. Pomimo złożenia przez powoda odwołania od w/w decyzji, pozwany nie zmienił powyższych decyzji i nie przyznał reszty żądanego odszkodowania.

Powyższy stan faktyczny Sąd I instancji ustalił, na podstawie dokumentów dołączonych przez stronę powodową do akt sprawy oraz zeznań świadków, przedstawiciela powoda oraz opinii biegłych S. G. (1) i T. W.. Sąd Okręgowy podniósł, że biegły z dziedziny pożarnictwa wskazał, iż pożar powstał w przestrzeni podłogi pomiędzy siedzeniem pasażera, a przegrodą czołową kabiny pojazdu. Bezpośrednią, najbardziej prawdopodobną przyczyną powstania pożaru według biegłego było wadliwe działanie przetwornicy prądu, w wyniku którego doszło do zwarcia instalacji w przetwornicy, co skutkowało powstaniem luku elektrycznego. Detonacja czy wybuch w kabinie pojazdu o której wspominają świadkowie, nie były samą w sobie przyczyną pożaru, tylko jednym z elementów rozwoju pożaru, a dokładnie wynikały z gwałtownej zmiany ciśnienia w kabinie pożaru, związanej z dotlenieniem środowiska zaistniałego już pożaru przy otwarciu drzwi pojazdu. Rozwój pożaru przybrał gwałtowny charakter z kilku względów. Po pierwsze, wyposażenie kabiny stanowiło do tego doskonały materiał (elementy wyposażenia, tapicerka itp.). Ładunek naczepy (artykuły higieniczne) dodatkowo zwiększał gęstość obciążenia ogniowego, co stanowiło o mocy pożaru oraz czasie jego trwania. Poza tym doszło do zapalenia drugiego z pojazdów, bowiem pojazd, który zapalił się jako pierwszy, stał od strony nawietrznej a wiatr wzmacniał proces palenia.

Z kolei biegły z dziedziny pożarnictwa wskazał, iż klasyfikacja odpadów jako niebezpiecznych była prawidłowa i zaistniała uzasadniona konieczność poddania ich unieszkodliwieniu jako odpady niebezpieczne. Biegły zauważył, iż odpady pozostałe po pożarze miały charakter łatwopalny, a nadto miały działanie toksyczne na narządy docelowe lub stanowiły zagrożenie spowodowane aspiracją (odpady, które mogą działać toksycznie na narządy docelowe na skutek jednokrotnego lub powtarzanego narażenia lub które powodują ostre skutki toksyczne na skutek aspiracji).

Sąd I instancji uznał powyższe opinie biegłych za wyczerpujące, w całości przydatne dla rozstrzygnięcia sprawy. Biegli sądowi przedstawili kategorię wniosków. Wyjaśnili metodologię swojej pracy oraz powołali źródła, na podstawie których doszli do wniosków przedstawionych w sprawie. Opinie biegłych były profesjonalne, dokładne, szczegółowe i rzetelne. Biegli wykorzystali swą wiedzę, zdobyte doświadczenie zawodowe w sposób nie budzący wątpliwości Sądu Okręgowego. Postanowieniem z dnia 15 maja 2020r. Sąd Okręgowy oddalił wnioski pozwanego. O przeprowadzenie opinii biegłego z dziedziny medycyny oraz o sporządzenie opinii uzupełniającej przez biegłego z dziedziny pożarnictwa. W zakresie dotyczącym opinii biegłego z zakresu medycyny Sąd I instancji uznał powyższy wniosek za spóźniony. Okoliczność, iż jeden z kierowców przed pożarem spożywał alkohol, była znana pozwanemu już na etapie postępowania szkodowego. Pozwany odmówił bowiem wypłaty pozostałej części odszkodowania, powołując się między innymi na klauzulę nietrzeźwości. Mógł zatem wniosek w tym zakresie złożyć już w sprzeciwie od nakazu zapłaty. Tymczasem wniosek złożył dopiero po dwóch latach procesu, a jego dopuszczenie, skutkowałoby powstaniem zwłoki w rozpoznaniu sprawy. Ponadto należy mieć na uwadze, iż do wybuchu pożaru doszło w chwili, gdy kierowca spał, a zatem nie miała znaczenia kwestia, czy poziom stężenia alkoholu we krwi kierowcy w wysokości 3,36 promili mógł lub wpływał na ograniczenie świadomości kierowcy w chwili wybuchu pożaru, a jeżeli tak to w jaki sposób. Nadto sąd I instancji miał na względzie ustalenie biegłego, że pożar rozwijał się w sposób gwałtowny. Należy też zwrócić uwagę, iż teza dowodowa zawierała założenie co do poziomu alkoholu we krwi kierowcy. Tymczasem okoliczność ta została udowodniona. Pozwany nie przedłożył wyników badań potwierdzających określone stężenie, a sam kierowca, przyznając, iż pił alkohol, zaprzeczył, aby jego ilość mogła skutkować takim jego stężeniem w organizmie. Zapis o wskazanym poziomie alkoholu znajduje się wyłącznie w raporcie niemieckiej policji, przy czym z treści tego dokumentu wynika, że informację taką uzyskano telefonicznie ze szpitala, w którym przebywał kierowca. Brak jednak dokumentu zawierającego wyniki badania trzeźwości. Nie wiadomo zatem kiedy i w jakich okolicznościach pobrano próbkę i przeprowadzono badanie. Nie można zatem zweryfikować jego wyniku, co wobec braku innych dowodów, uniemożliwia przyjęcie za ustalone, iż kierowca miał w chwili zdarzenia 3,36 promila alkoholu.

W kwestii opinii uzupełniającej z zakresu pożarnictwa Sąd ten wskazał, iż z opinii głównej wynika, że przyczyną powstania pożaru była przetwornica, a zatem oczywistym pozostaje, że do zaistnienia pożaru nie doszłoby, gdyby kierowca nie podłączył wadliwie działającej przetwornicy lub telewizora. Również w opinii wyjaśnione zostały okoliczności momentu powstania pożaru i jego rozwoju. Z kolei kwestia, jak powinien postąpić kierowca w określonych okolicznościach, miała charakter hipotetyczny i przez to nie miała znaczenia dla rozstrzygnięcia sprawy.

W tak ustalonym stanie faktycznym Sąd Okręgowy uznał, że powództwo zgodnie z art. 805§1i§2 pkt.1 k.c. zasługuje na uwzględnienie.

Powód dochodził od pozwanego odszkodowania, w związku z pożarem dwóch samochodów dostawczych na parkingu w Niemczech w dniu 29 kwietnia 2017r. W ocenie Sądu Okręgowego okoliczności faktyczne sprawy w zasadzie pozostawały bezsporne. Odnosiło się to przede wszystkim do rodzaju i okoliczności transportu, jak również okoliczności powstania i przebiegu pożaru. W zakresie dotyczącym transportu wskazać należy, iż jednym z samochodów przewożone były elementy konstrukcji stalowej, a drugim artykuły higieniczne. Transport był przez powoda realizowany na zlecenie spółki (...) z siedzibą w P. w Danii, z którą powód współpracował już wcześniej. Pozwany nie kwestionował rodzaju przesyłek, jej ilości, jak również wartości.

Kwestia przyczyn pożaru w zasadzie również nie budziła wątpliwości, w szczególności w świetle wniosków opinii biegłego z zakresu pożarnictwa. Zdaniem biegłego S. G. (1) pożar powstał w przestrzeni podłogi pomiędzy siedzeniem pasażera, a przegroda czołową kabiny pojazdu. W ocenie biegłego bezpośrednią najbardziej prawdopodobną przyczyną powstania pożaru według biegłego było wadliwe działanie przetwornicy prądu, w wyniku którego doszło do zwarcia instalacji w przetwornicy, co skutkowało powstaniem łuku elektrycznego. Wspomniana przetwornica, to urządzenie, które zmienia napięcie prądu stałego z instalacji samochodowej na napięcie prądu zmiennego, co umożliwia podłączenie urządzeń zasilanych napięciem 230 V w miejscu, gdzie dostęp do gniazdek elektrycznych jest niemożliwy, czyli w tym przypadku w kabinie ciągnika. Podobne wnioski, wskazujące, iż przyczyną pożaru była przetwornica, wynikały również z prywatnej opinii J. G. przedłożonej do akt sprawy. Co do przebiegu pożaru nie

budziło wątpliwości, iż wybuchł on w samochodzie, którego kierowcą był P. M. i przeniósł się na drugi samochód, kierowany przez E. P.. Co istotne, pozwany przed procesem wypłacił część odszkodowania, a zatem potwierdził swoją odpowiedzialność co do zasady. Pozwany odmówił wypłaty odszkodowania w pozostałym zakresie, powołując się na klauzule wynikające z OWU i polisy. W takiej sytuacji, zgodnie z art. 6 k.c. na pozwanym spoczywał ciężar wykazania, że klauzule znajdowały zastosowanie, albowiem ograniczały one zakres jego odpowiedzialności.

Pozwany powoływał się na klauzulę nietrzeźwości, zawartą w § 4 ust. 1 pkt 6 OWU. Stosownie do treści powyższego zapisu, pozwany nie odpowiadał również za szkody powstałe wskutek wykonywania przewozu przez osobę będącą w stanie nietrzeźwości lub pod wpływem środków odurzających. Zakres obowiązywania powyższej klauzuli został zmodyfikowany w treści polisy. Włączona w zakres ochrony została odpowiedzialność za szkody wyrządzone przez kierowcę w stanie nietrzeźwości lub odurzenia środkami, po użyciu których prowadzenie pojazdu jest niedozwolone z zastrzeżeniem, że pozwany wypłaci odszkodowanie tylko w przypadku pierwszego wypadku ubezpieczeniowego, zaistniałego z tej przyczyny, przy czym odpowiedzialność odszkodowawcza pozwanego, ograniczona będzie w stosunku do tego wypadku do podlimitu 50.000 zł. Pozwany powołując się na zapisy polisy ograniczył wysokość przyznanego odszkodowania do kwoty 50.000 zł.

Poza sporem pozostawało, że kierowca P. M., w którego samochodzie wybuchł pożar w chwili jego powstania był w stanie po spożyciu alkoholu. W swoich zeznaniach potwierdził on, że pił alkohol, ale zaprzeczył, aby miał tyle promili ile twierdzi pozwany. Jak wyjaśniono powyżej zaoferowane przez pozwanego dowody nie doprowadziły do wykazania, że kierowca ten miał w chwili wybuchu pożaru 3,36 promila, na co wskazywał pozwany. Okoliczność ta nie miała jednak znaczenia dla rozstrzygnięcia sprawy. Istotnym pozostawał fakt, iż w chwili zdarzenia kierowca był po spożyciu alkoholu, który utożsamiać należy, że wskazanym w klauzuli stanem nietrzeźwości. Sam stan nietrzeźwości miał miejsce w okresie dłuższej przerwy w realizacji przewozu, a zatem zachowanie kierowcy nie było niezgodne z prawem. Przerwa stanowiła element przewozu i była do niego wliczana, a zatem okoliczność ta może być rozpatrywana w świetle wspomnianych zapisów umownych.

Interpretując powyższy zapis OWU należy mieć na uwadze, iż dla zastosowania klauzuli nie było wystarczające samo zaistnienie stanu nietrzeźwości. Szkada musiała bowiem powstać w wyniku wykonywania przewozu przez osobę będącą w stanie nietrzeźwości. Musiał zatem zaistnieć związek przyczynowo – skutkowy pomiędzy pożarem, a spożywaniem alkoholu i powstaniem stanu nietrzeźwości. Przyjęcie odmiennej interpretacji, według której wystarczające jest zaistnienie samego stanu nietrzeźwości, bez związku ze zdarzeniem powodującym szkodę, w sposób nieuzasadniony ograniczałoby odpowiedzialność pozwanego.

Rację ma powód, że nie zaistniał związek przyczynowo – skutkowy pomiędzy pożarem, a pićm alkoholu. W niniejszej sprawie, jak potwierdziła to opinia biegłego, pożar wybuchł w następstwie działania przetwornicy. Jest to urządzenie powszechnie stosowane w tego rodzaju pojazdach i kierowca mógł je używać. Biegły nie stwierdził nieprawidłowości jej użytkowania, ani też ewentualnych zmian i modyfikacji przez kierowcę, co jednoznacznie wyklucza winę kierowcy. Niezależnie zatem, czy kierowca był trzeźwy, czy też nie i tak pożar by zaistniał. Ewentualnie stan nietrzeźwości mógłby mieć znaczenie w kwestii zauważenia pożaru i jego szybszego ugaszenia. Z materiału dowodowego wynika, że pożar wybuchł, gdy kierowca spał podczas oglądania telewizji. Pozwany nie przedstawił dowodów, które potwierdzałyby, iż zaśnięcie było wynikiem uprzedniego spożywania alkoholu, a nie na przykład zwykłego zmęczenia. Nie można wykluczyć, iż nawet będąc trzeźwym, kierowca i tak mógłby zasnąć i w porę nie podjąć odpowiednich działań, mających na celu ugaszenie pożaru.

Pozwany nie wykazał związku przyczynowo – skutkowego między stanem nietrzeźwości kierowcy, a powstaniem, czy przebiegiem pożaru, w tym jego rozmiarem, co wyłączało możliwość ograniczenia odpowiedzialności pozwanego w oparciu o przywołaną powyżej klauzulę.

W ocenie Sądu I instancji niezasadny pozostawał również zarzut wyłączenia odpowiedzialności na podstawie § 4 ust. 1 pkt 1 OWU. Zgodnie z jej zapisami pozwany nie odpowiadał za szkody powstałe wskutek winy umyślnej lub rażącego niedbalstwa ubezpieczającego lub osób działających na jego zlecenie, z jego upoważnienia lub w

jego imieniu. Klauzula ta została zmieniona zapisami zawartymi w polisie i zgodnie z nimi w przypadku, gdy szkoda jest skutkiem rażącego niedbalstwa ubezpieczającego/ubezpieczonego, ochrona ubezpieczeniowa obejmuje odpowiedzialność cywilną ubezpieczającego/ubezpieczonego za taką szkodę nie więcej, niż do wysokości podlimitu sumy gwarancyjnej 150.000 zł na jedno i wszystkie zdarzenia w okresie ubezpieczenia. Nawet zatem, gdyby klauzula znalazłaby zastosowanie, to i tak pozwany powinien wypłacić odszkodowanie w wysokości 150.000 zł, tymczasem odszkodowanie wypłacone zostało jedynie w kwocie 50.000 zł, co w sposób oczywisty potwierdza zasadność powództwa co do kwoty 100.000 zł.

Pozwany nie wykazał rażącego niedbalstwa kierowcy. Kierowca, który z uwagi na obowiązujące limity dotyczące czasu pracy i ograniczenia w poruszeniu się samochodów ciężarowych na terenie Niemiec, musiał udać się na dłuższą przerwę, zaparkował samochód na strzeżonym i zabezpieczonym parkingu, przystosowanym do dłuższego postoju. W przypadku samochodu kierowanego przez E. P. jego zachowanie było w pełni prawidłowe (pozwany nie formułuje w tym zakresie żadnych zarzutów) i jego działania, czy też zaniechania, nie miały wpływ na pożar kierowanego przez niego pojazdu, gdyż ogień ten przeniósł się z drugiego pojazdu. W przypadku natomiast P. M., to sama kwestia spożywania przez niego alkoholu nie może być uznana za rażące niedbalstwo. Spożywał on alkohol w trakcie przerwy w przewozie, która była kilkudniowa, a zatem jego działanie nie naruszyło norm prawa. Pozwany odwoływał się również do naruszenia regulacji, dotyczących zakazu spędzania przez kierowcę przerwy w trakcie jazdy w samochodzie, a dokładniej art. 8 Rozporządzenia (WE) nr 561/2006 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 15 marca 2006 r. w sprawie harmonizacji niektórych przepisów socjalnych odnoszących się do transportu drogowego oraz zmieniające rozporządzenia Rady (EWG) nr 3821/85 i (WE) 2135/98, jak również uchylające rozporządzenie Rady (EWG) nr 3820/85 (Dz.U.UE.L.2006.102.1 ze zmianami). Na gruncie powyższego przepisu Trybunał Sprawiedliwości Unii Europejskiej w wyroku z dnia 20 grudnia 2017r. C-102/16 wskazał, że kierowca nie może spędzać w pojeździe regularnych tygodniowych okresów odpoczynku. Artykuł 8 ust. 6 i ust. 8 rozporządzenia nr 561/2006 formułuje zakaz spędzania regularnych tygodniowych okresów odpoczynku w pojeździe, nie przewidując jednak jakiegokolwiek kary w tym zakresie. Artykuł 19 tego rozporządzenia również nie określa kar, natomiast nakłada na państwa członkowskie obowiązek ustanowienia kar za naruszenie tego rozporządzenia oraz podjęcia wszelkich środków niezbędnych do zapewnienia ich stosowania. Państwa członkowskie dysponują pewną swobodą uznania co do charakteru stosowanych kar. Kary za naruszenie tego rozporządzenia mogą mieć charakter karny, cywilny lub administracyjny, zależnie od okoliczności. Muszą być jednak skuteczne, proporcjonalne, odstrasżające i niedyskryminujące. Podzielić należy zapatrywania pozwanego, że orzeczenie to wydane zostało już po zaistnieniu przedmiotowego zdarzenia i związane było z istniejącymi wątpliwościami, co do wykładni przepisów. Nadto, jak sam przyznał powód, kary za naruszenie powyższego zakazu zostały w Niemczech wprowadzone dopiero w późniejszym okresie.

Zgodzić należy się ze stanowiskiem powoda, że zachowanie kierowcy stanowiło naruszenie przepisów obowiązujących na terenie Niemiec i całej Unii Europejskiej, ale nie można uznać, że są to reguły kluczowe, a ich naruszenie stanowiłoby rażące niedbalstwo. We wspomnianym zapisie umownym chodzi o istotne złamanie kluczowych zasad dotyczących organizacji i bezpieczeństwa przewozu np. czasowy zakaz poruszenia się pojazdów, zakaz poruszenia się pojazdów po określonych drogach, regulacje dotyczące czasu pracy i odpoczynku kierowców. Rażące niedbalstwo dotyczyłoby naruszenia takich zasad, które w sposób oczywisty stanowiłyby zagrożenie bezpieczeństwa. Z taką sytuacją nie mamy do czynienia w niniejszej sprawie. Ponadto należy zauważyć, że zakaz spędzania w pojeździe okresu odpoczynku, nie oznacza, iż kierowca nie może w nim w ogóle przebywać, nawet przez krótki okres. W trakcie takiego pobytu również mogłoby dojść do zainicjowania pożaru.

W kwestii zakresu i wysokości szkody, a w konsekwencji odszkodowania, wskazać należy, iż pozwany ogólnie zakwestionował wysokość szkody, ale nie podniósł szczegółowych zarzutów i twierdzeń. W ocenie Sądu Okręgowego nie jest wystarczające podważenie twierdzeń powoda, co do wysokości szkody, które potwierdzone są dokumentami załączonymi do pozwu. W szczególności powód przedstawił dokumenty dotyczące kosztów, jakie bezpośrednio poniósł na rzecz firmy S., w związku ze uprzątnięciem pogorzelniska, zabezpieczeniem pozostałości samochodów i towaru, jak również kosztów ich utylizacji. Przedstawił również kwoty, jakimi został obciążony przez zlecającego przewóz - spółkę (...), a także dokumenty, potwierdzające obciążenie z kolei spółki (...) przez podmioty zlecające jej przewóz. Należy

również podkreślić, iż powód podjął działania, mające na celu zmniejszenie wysokości szkody i sprzedał pozostałe elementy konstrukcyjne jako złom. W pozwie w sposób klarowny przedstawił sposób wyliczenia odszkodowania, który nie został podważony przez pozwanego.

Jedyny zarzut w powyższej materii, który zdaniem Sądu I instancji wymagał głębszej analizy, odnosił się do klauzuli utylizacyjnej, zawartej w polisie, zgodnie z którą w zakres ubezpieczenia włączone zostały niezbędne koszty (do wysokości 30.000 zł na jedno i wszystkie zdarzenia) likwidacji/utylizacji zniszczonego ładunku, poniesione przez ubezpieczonego lub osoby uprawnione z umowy przewozu, jeżeli likwidacja/utylizacja ładunku wynikała z nakazu władz administracyjnych, sanitarnych itp. i potwierdzona jest stosownymi dokumentami. Powód żądał z tego tytułu kwoty 30.000 zł (k.339). Klauzula ta pozwala wliczyć do szkody koszty utylizacji zniszczonego ładunku, jeżeli utylizacja wynika z nakazu władz administracyjnych, sanitarnych itp. Jest to katalog otwarty, a więc dopuszczający wszystkie sytuacje, w których istnieje obowiązek utylizacji, nawet jeżeli nie był objęty formalnie nakazem o charakterze administracyjnym. W niniejszej sprawie z taką właśnie sytuacją mamy do czynienia. Powód nie przedstawił bowiem decyzji stosownych organów niemieckich, nakazujących dokonanie utylizacji spalonego towaru. Wystarczające było wykazanie przez powoda, że z uwagi na rodzaj odpadów, ich charakter, konieczne było dokonanie utylizacji i to bez zbędnej zwłoki. Z opinii biegłego T. W. wynika, że były to odpady niebezpieczne, które musiały być usunięte i zutylizowane. W takiej sytuacji trudno od powoda wymagać, aby na parkingu, w miejscu publicznym, pozostawił spalone odpady i czekał, aż właściwe władze niemieckie wydadzą odpowiednie decyzje nakazujące ich usunięcie. Konieczne było podjęcie niezbędnych działań w celu ochrony środowiska i osób, przed niekorzystnym oddziaływaniem spalonego towaru. W ocenie Sądu Okręgowego nie uwzględnienie powyższych kosztów, oznaczałoby, że powód zostałby „ukarany” za to, że postąpił prawidłowo, dążąc do szybkiego usunięcia skutków pożaru i zapobiegnięcie dalszemu negatywnemu wpływowi jego pozostałości na środowisko.

Mając na uwadze powyższe Sąd Okręgowy uwzględnił powództwo w całości. Szkada powstała w okolicznościach objętych ochroną ubezpieczeniową, a pozwany nie wykazał, aby odpowiedzialność ta została wyłączona lub ograniczona przez zastosowanie którejkolwiek z klauzul. Pozwany jednocześnie nie podważył skutecznie wysokości szkody poniesionej przez powoda, która to została wykazana szeregiem dokumentów, załączonych do pozwu.

O odsetkach Sąd I instancji orzekł na podstawie art. 481 k.c. Sąd ten miał na uwadze, że w dniu 31 lipca 2017r. pozwany wydał decyzję o przyznaniu odszkodowania w kwocie 50.000 zł i odmówił wypłaty w pozostałym zakresie, a zatem w tym dniu sprawa była wyjaśniona i pozwany mógł wypłacić odszkodowanie w pełnej wysokości, a zatem odmawiając częściowo jego wypłaty, pozostawał w zwłoce.

O kosztach procesu Sąd I instancji orzekł na podstawie 98 § 1 i § 3 k.p.c.

Apelację od powyższego wyroku wniósł pozwany zaskarżając go w całości. Apelujący zarzucił:

I. naruszenie przepisów prawa procesowego, tj.

- art 233 § 1 k.p.c. przez przekroczenie przez Sąd I instancji zasady swobodnej oceny dowodów, a w konsekwencji dokonanie dowolnej, a nie swobodnej oceny materiału zebranego w sprawie, z uchybieniem zasadom doświadczenia życiowego, polegające na: nie daniu wiary informacji zawartej w Raporcie Inspekcji policji C./V., w którym to raporcie w sposób kategoryczny wskazano, że poziom alkoholu we krwi kierowcy wynosił 3,36 promili, a który to raport należy uznać za dokument urzędowy i wiarygodny. W konsekwencji Sąd Okręgowy błędnie uznał, że niemożliwe jest przyjęcie za ustalone, iż kierowca w chwili zdarzenia miał 3,36 promila alkoholu podczas gdy kategorycznie powyższe wynika z powołanego raportu, a kierowca zaprzeczał aby spożywał alkohol po zdarzeniu, przed badaniem (zeznania P. M. złożone na rozprawie w dniu 19 marca 2019 roku, fragment 00:34:21), tym samym wspomniane stężenie dotyczy czasu przed zdarzeniem wywołującym szkodę;

nie daniu wiary informacji zawartej w Raporcie Inspekcji policji C./V., będącym dokumentem urzędowym i wiarygodnym, gdzie wskazano, że „w kabinie samochodu znajdował się nieprzytomny mężczyzna, który został wyciągnięty z pojazdu” co w sposób jednoznaczny wskazuje na to, że kierowca nie miał możliwości, aby samodzielnie



opuścić pojazd; błędnym uznaniu przez Sąd 1 Instancji, że nie miała znaczenia dla sprawy kwestia, czy poziom stężenia alkoholu we krwi kierowcy w wysokości 3,36 promili mógł lub wpływał na ograniczenie świadomości kierowcy w chwili wybuchu pożaru, a jeżeli tak to w jaki sposób, ponieważ w chwili zdarzenia kierowca spał, podczas gdy niewątpliwie w związku ze stężeniem alkoholu we km kierowca nie mógł podjąć odpowiednich działań mogących zapobiec pożarowi. Co więcej, kierowca już w chwili podłączenia przetwornicy poczuł zapach palonego plastiku (zeznania P. M. z rozprawy z dnia 19 marca 2019 roku, fragment od 00:17:54 do 00:22:32), co świadczy o tym, że już wtedy doszło do negatywnego działania przetwornicy, która musiała już w tym momencie działać awaryjnie, natomiast kierowca będąc pod wpływem alkoholu nie był w stanie w jakikolwiek rozpoznać zagrożenia, które już wówczas było realne;

pominięciu przez Sąd Okręgowy, że przetwornica przed zdarzeniem stanowiącym podstawę roszczeń posiadała wadę, która powodowała, iż palił się bezpiecznik (zeznania P. M. z rozprawy z dnia 19 marca 2019 roku, fragment od 00:17:54 do 00:22:32), co tym bardziej powinno wzbudzić czujność kierowcy, a ponadto strona powodowa nie wykazała aby faktycznie doszło do naprawy i usunięcia wady przetwornicy - nie przedstawiono żadnego dowodu w tym zakresie, w tym dokumencie z którego wynikałby fakt oraz zakres naprawy - co prowadzi do wniosku, że jeżeli nawet doszło do naprawy urządzenia, to miała ona charakter prowizoryczny; daniu w całości wiary zeznaniom złożonym przez świadka P. M., podczas gdy są one sprzeczne z pozostałym materiałem dowodowym zebrany w sprawie, takim jak Raport Inspekcji policji C./V., który to ma charakter dokumentu urzędowego, w pełni wiarygodnego, w a którym to dokumencie w sposób kategoriyczny wskazano, że stwierdzono, iż poziom stężenia we krwi kierowcy wynosił 3,36 promili, a ponadto kierowca znajdując się w kabinie pojazdu był nieprzytomny i został z tego pojazdu wyciągnięty, tym samym nie opuszczając pojazdu o własnych siłach. W związku z powyższym nie można uznać za wiarygodną informacji jaka została przekazana przez świadka P. M., który podał na rozprawie w dniu 19 marca 2019 roku, że „z trudnością wyszedłem z samochodu”, następnie dodając, że został wyciągnięty przez inną osobę; błędnym pominięciu przez Sąd I instancji, że kierowca już po podłączeniu przetwornicy poczuł zapach palonego plastiku (zeznania P. M. z rozprawy z dnia 19 marca 2019 roku, fragment od 00:17:54 do 00:22:32), co powinno wiązać się z podjęciem przez niego odpowiednich działań, co nie zostało uczynione i doprowadziło do rozwoju pożaru; niezasadnym uznaniu przez Sąd Okręgowy, że kwestia dotyczące tego, jak powinien postąpić kierowca w określonych okolicznościach, miała charakter hipotetyczny i przez to nie miała znaczenia dla rozstrzygnięcia, podczas gdy mając na uwadze przebieg i rozwój zdarzeń, niewątpliwie kierowca miał możliwość aby zapobiec pożarowi, czego nie uczynił. Z okoliczności sprawy wynika, że już w chwili podłączenia przetwornicy działała ona wadliwie i awaryjnie, co powinno wiązać się z podjęciem przez kierowcę odpowiednich działań. Ponadto niewątpliwie w sytuacji, gdyby kierujący nie znajdował się pod wpływem alkoholu miałby on możliwość aby niezwłocznie podjąć odpowiednie działania, w tym zapobiec pożarowi bądź go ugasić; błędnym przyjęciu przez Sąd Okręgowy, że w realiach przedmiotowej sprawy nie doszło do wystąpienia rażącego niedbalstwa podczas gdy okoliczność ta przejawiała się aż w kilku aspektach takich jak: spożycie alkoholu w trakcie realizowania przewozu albowiem postój pojazdu również jest częścią realizowania przewozu; podłączenie przetwornicy która działała wadliwie; braku podjęcia odpowiednich działań pomimo, że już po podłączeniu przetwornicy pojawiły się jednoznaczne oznaki jej wadliwego działania, a ponadto poprzez długie przebywanie przez kierowcę w kabinie pojazdu podczas gdy zgodnie z przepisami unijnymi kierowca powinien wykonywać odpoczynek poza kabiną; błędnym ustaleniu przez Sąd Okręgowy, w oderwaniu od zebranego w sprawie materiału dowodowego, w tym treści raportu policji, że rację ma powód, że nie zaistniał związek przyczynowo-skutkowy pomiędzy pożarem, a spożyciem alkoholu, podczas gdy analiza zebranego w sprawie materiału dowodowego oraz przebiegu zdarzenia prowadzi do wniosku, że wspomniany związek istnieje;

- przepisów art. 227 k.c. w zw. z art. 278 § 1 k.p.c. wobec oddalenia wniosku pozwanego o dopuszczenie i przeprowadzenie dowodu z opinii biegłego z dziedziny medycyny oraz z opinii uzupełniającej biegłego z dziedziny pożarnictwa, podczas gdy zgłoszone wnioski były istotne dla merytorycznego wyjaśnienia przedmiotowej sprawy, a ponadto kwestie istotne dla dokonania ustaleń w sprawie mogły zostać wykazane właśnie wiadomościami specjalnymi posiadanymi przez biegłych sądowych. W konsekwencji Sąd I Instancji dał wiarę twierdzeniom powoda, podczas gdy twierdzenia te nie zostały wykazane, a zostały one oparte na dowodach, które nie mogą zastąpić dowodu z opinii biegłego sądowego, w tym na zeznaniach świadka P. M., które zdaniem pozwanego nie mogą zostać uznane za wiarygodne, ponieważ są sprzeczne z informacjami zawartymi w Raporcie Inspekcji policji C./V., a także

przeciwy im przebieg i rozwój wydarzeń. Sąd nie uwzględniając wniosków dowodowych pozwanego o dopuszczenie i przeprowadzenie dowodu z zawnioskowanych opinii biegłych w konsekwencji nie zbadał m.in. czy poziom stężenia alkoholu we krwi kierowcy w wysokości 3,36 promili mógł lub wpływał na ograniczenie świadomości kierowcy w chwili wybuchu pożaru, a jeżeli tak to w jakiś sposób, czy poziom stężenia alkoholu we krwi kierowcy w wysokości 3,36 promili mógł lub wpływał na ograniczenie świadomości kierowcy w zakresie rozpoznania zagrożenia pożarowego w chwili kiedy ujawnił w kabinie zapach spalenizny pochodzący z przetwornicy, a także czy poziom alkoholu we krwi kierowcy w wysokości 3,36 promili mógł lub wpływał na jego czas reakcji na zagrożenie w postaci pożaru, a jeżeli tak to w jaki sposób;

- przepisu art. 212 § 1 k.p.c. poprzez całkowite pominięcie kwestii spornej w przedmiotowej sprawie, którą to było ustalenie występującego związku przyczynowo-skutkowego pomiędzy wybuchem pożaru, a także możliwością podjęcia przez kierowcę odpowiednich działań, mających na celu zapobiec pożarowi, a stężeniem alkoholu we krwi kierowcy;

II. naruszenie przepisów prawa materialnego, tj. art. 805 § 1 k.c. w zw. z klauzulą nietrzeźwości mającą zastosowanie w Polisie ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej przewoźnika drogowego (...) polegające na niezasadnym uznaniu przez Sąd Okręgowy, że w realiach przedmiotowej sprawy wystąpiła odpowiedzialność ubezpieczeniowa pozwanego przekraczająca wypłacone odszkodowanie, odpowiadające kwocie wynikającej z klauzuli nietrzeźwości, podczas gdy mając na uwadze fakt, że występuje związek przyczynowo-skutkowy pomiędzy spożyciem alkoholu przez kierowcę, a zdarzeniem, odpowiedzialność ubezpieczyciela została ograniczona do kwoty, jaka już została wypłacona na etapie postępowania likwidacyjnego; art. 805 § 1 k.c. w zw. z klauzulą utylizacji polegające na błędnym uznaniu przez Sąd, że strona powodowa wykazała roszczenie dotyczące kosztów utylizacji, podczas gdy strona powodowa nie przedłożyła stosownych dokumentów w tym zakresie, co winno nie uznaniem roszczenia strony powodowej.

Wskazując na powyższe zarzuty, apelujący wniósł o zmianę zaskarżonego wyroku w całości poprzez oddalenie powództwa w całości oraz poprzez zasądzenie od powoda na rzecz pozwanego zwrotu kosztów procesu wraz z kosztami zastępstwa procesowego przed Sądem I Instancji według norm przepisanych; zasądzenie od powoda na rzecz pozwanego zwrotu kosztów procesu dotyczących postępowania apelacyjnego wraz z kosztami zastępstwa w postępowaniu apelacyjnym według norm przepisanych; ewentualnie o uchylenie zaskarżonego wyroku w całości i przekazanie sprawy w całości do ponownego rozpoznania przez Sąd I instancji.

Powód domagał się oddalenia apelacji i zasądzenia od pozwanego na rzecz powoda kosztów postępowania za II instancję wg. norm przepisanych.

### ***Sąd Apelacyjny zważył, co następuje:***

Apelacja okazała się bezzasadna.

Sąd Okręgowy na podstawie zebranego w sprawie materiału dowodowego, ocenionego bez przekroczenia granic określonych treścią art. 233 § 1 k.p.c. dokonał prawidłowych ustaleń faktycznych. Ustalenia te oraz ich prawną ocenę Sąd Apelacyjny podziela, przyjmując je jako własne i uznając zarzuty apelacji za pozbawione uzasadnionych podstaw.

Przechodząc do oceny zarzutów apelacyjnych pozwanego w pierwszej kolejności należy się odnieść do zarzutów naruszenia przepisów art. 233 § 1 k.p.c., art. 227 k.p.c., , art. 278 § 1 k.p.c., art.212§1k.p.c. gdyż dotyczą one dokonanych przez Sąd Okręgowy ustaleń faktycznych, stanowiących następnie podstawę oceny materialnoprawnego roszczenia powoda.

Dla skutecznego podniesienia zarzutu naruszenia przepisu art. 233 § 1 k.p.c. niezbędne jest wykazanie przez skarżącego, że Sąd pierwszej instancji naruszył granice swobodnej oceny dowodów. W wyroku z dnia 31 sierpnia 2005 roku Sąd Apelacyjny w Poznaniu ( (...), niepublikowane) wskazał, że „ocena mocy i wiarygodności dowodów, przeprowadzona w pisemnym uzasadnieniu orzeczenia, mogłaby być skutecznie podważona w postępowaniu odwoławczym tylko wówczas, gdyby wykazano, że zawiera ona błędy logiczne, wewnętrzne sprzeczności, jest niepełna

itp.”, podnosząc podobnie w wyroku z dnia 24 maja 2005 roku ((...), niepublikowane), że „dokonywanie oceny dowodu przez Sąd pierwszej instancji bez naruszenia zasad logicznego rozumowania lub doświadczenia życiowego mieści się w granicach swobodnej oceny dowodów”. W wyroku z dnia 7 października 2005 roku ((...)) Sąd Najwyższy jednoznacznie wskazał, że „jeżeli wnioski wyprowadzone przez sąd orzekający z zebranego materiału dowodowego są logicznie poprawne i zgodne z doświadczeniem życiowym, ocena tego sądu nie narusza przepisu art. 233 § 1 k.p.c. i musi się ostać, choćby z materiału tego dawały się wysnuć również wnioski odmienne. Tylko wówczas, gdy brakuje logiki w powiązaniu wniosków z zebranymi dowodami lub gdy wnioskowanie sądu wykracza poza schematy logiki formalnej albo, wbrew zasadom doświadczenia życiowego, nie uwzględnia jednoznacznych związków przyczynowo - skutkowych, przeprowadzona przez sąd orzekający ocena dowodów może być skutecznie podważona”.

W okolicznościach rozpoznawanej sprawy apelujący skutecznie nie podważył oceny dowodów przeprowadzonej przez Sąd Okręgowy. I tak w odniesieniu do poziomu alkoholu we krwi kierowcy Sąd I instancji wyczerpująco wskazał z jakich przyczyn nie oparł swoich ustaleń na informacji zawartej w raporcie inspekcji policji. Skoro bowiem raport nie zawierał wyników badań na poziom stężenia alkoholu we krwi kierowcy, a informacja w tym przedmiocie została pozyskana telefonicznie ze szpitala, to przy uwzględnieniu zeznań kierowcy- świadka P. M. , bez możliwości weryfikacji wyników badania trzeźwości, nie zachodziły podstawy do uznania za udowodnione, że kierowca w chwili zdarzenia miał 3,36 promila. Za przyjęciem takiego ustalenia nie przemawiał też zacytowany przez apelującego fragment raportu policji. Apelujący pomija bowiem „że informacja o „nieprzytomnym kierowcy” znajduje się w raporcie w części opisującej zeznania przesłuchanego świadka J. D. , co do którego stwierdzono w raporcie, że w ograniczonym stopniu znał język niemiecki i bardziej szczegółowe przesłuchanie było niemożliwe z powodu bariery językowej. Powyższe wskazuje, że zarówno kwestia „nieprzytomności” kierowcy, podobnie jak poziom stężenia alkoholu nie była własnym ustaleniem policji, co przeczy twierdzeniu apelującego o kategoryczności powyższych ustaleń zawartych w raporcie inspekcji policji C./V.. Nadto rację ma powód wskazując, że niezasadne jest powoływanie się przez pozwanego w apelacji na moc dowodową raportu policji jako dokumentu urzędowego. Dokument urzędowy stanowi dowód tego, co w nim urzędowo zaświadczone (art. 244 § 1 k.p.c.), tylko w granicach, w których o czymś zaświadcza i tylko w odniesieniu do stanowiącego treść tego zaświadczenia oświadczenia wiedzy wystawcy dokumentu" (tak: wyrok Sądu Najwyższego z dnia 9 sierpnia 2019 r., sygn. akt (...), A. Turczyn [w:] Kodeks postępowania cywilnego. Postępowanie procesowe. Komentarz aktualizowany, red. O. M. Piaskowska, LEX/el. 2021, art. 244). Moc dowodowa dokumentu urzędowego nie rozciąga się zatem na inne informacje ujęte w dokumencie, a nieobjęte oświadczeniem wiedzy wystawcy dokumentu (w okolicznościach sprawy - Inspekcji policji C./ V.). W apelacji pozwany odwołuje się zaś do mocy dowodowej tych fragmentów raportu policji, które stanowią opis oświadczeń składanych przez inne osoby - w zakresie stężenia alkoholu - dr K./ Szpital (...), w zakresie nieprzytomności kierowcy - świadek J. D.. Wbrew stanowisku pozwanego, w tym zakresie raport policji nie korzysta z żadnych domniemań właściwych dla dokumentów urzędowych, a jego wiarygodność i moc dowodowa podlega ocenie zgodnie z regułami wynikającymi z art. 233 § 1 k.p.c.

Apelujący niezasadnie kwestionuje także ustalenie Sądu I instancji, że biorąc pod uwagę przebieg pożaru kwestia stężenia alkoholu nie miała znaczenia dla podjęcia przez kierowcę działań mogących zapobiec pożarowi. Z opinii biegłego z dziedziny pożarnictwa wynika bowiem, że bezpośrednią przyczyną pożaru było wadliwe działanie przetwornicy prądu, przy czym faza początkowa rozwoju pożaru nastąpiła, gdy kabina pojazdu zaczęła wypełniać się dymem, co nastąpiło po około godzinie od podłączenia przetwornicy, gdy kierowca spał.

Powyższe wyklucza zatem twierdzenie apelującego, że już w momencie podłączenia przetwornicy, gdy kierowca poczuł – jak zeznał „przez chwilę dziwny zapach”, a nie jak to wskazał apelujący „poczuł zapach palonego plastiku”- powinien był rozpoznać zagrożenie, skoro po tym chwilowym zapachu nie było żadnych innych sygnałów budzących niepokój, a pożar nastąpił po godzinie od podłączenia przetwornicy. Brak także podstaw dowodowych do przyjęcia, że sen był uwarunkowany uprzednim spożyciem alkoholu, a nie zmęczeniem. Po przebudzeniu się kierowca P. M. zauważył, że znaczna część kabiny wypełniona jest czarnym dymem, który wydobywał się spod konsoli samochodowej. Kierowca podjął bezskuteczną próbę gaszenia ognia, a następnie opuszczenia kabiny - wówczas, po otwarciu drzwi kabiny, doszło do wystrzału przedniej szyby oraz szyb znajdujących się w drzwiach pasażera. Choć apelujący twierdzi, że w związku ze stężeniem alkoholu we krwi kierowca „nie mógł podjąć prawidłowych działań, które miałyby na celu

zapobieżenie rozprzestrzenianiu się pożaru", to twierdzenia pozwanego pozostają w istocie blankietowe. Pozwany nie podejmuje nawet próby wskazania działań - innych niż podjęte przez kierowcę, które kierowca mógłby podjąć w momencie, gdy obudził się, a kabina była wypełniona dymem. W takiej sytuacji jedyne rozsądne działanie, ratujące życie kierowcy polegało właśnie na podjęciu próby wydostania się z kabiny pojazdu poprzez otwarcie jej drzwi.

Nie ma także racji apelujący kwestionując ustalenie Sądu I instancji co do braku związku przyczynowo-skutkowego między stanem nietrzeźwości kierowcy, a powstaniem i przebiegiem pożaru. Apelujący pomija, że z opinii biegłego z dziedziny pożarnictwa wynika jednoznacznie, że przyczyną pożaru było wadliwe działanie przetwornicy prądu, a nie jej wadliwe użytkowanie przez kierowcę, czy też stan nietrzeźwości kierowcy. Skoro zatem przyczyna pożaru tkwiła w przetwornicy prądu, to do wybuchu pożaru doszłoby niezależnie od tego czy kierowca był trzeźwy, czy nie. Wskazywany przez pozwanego za przyczynę szkody - stan nietrzeźwości kierowcy - w ogóle zatem nie stanowił warunku sine qua non wystąpienia szkody polegającej na całkowitym uszkodzeniu przewożonych towarów. Jak już wskazano z opinii biegłego sądowego S. G. (2) jednoznacznie wynika, że przyczyną pożaru stanowiło wadliwe działanie przetwornicy - między stanem nietrzeźwości kierowcy a wadliwym działaniem przetwornicy prądu brak zaś jakiegokolwiek związku przyczynowo- skutkowego. Z żadnego fragmentu opinii nie wynika, aby stan nietrzeźwości kierowcy miał jakikolwiek wpływ na przyczynę pożaru. Wręcz przeciwnie, z opinii biegłego jednoznacznie wynika, że zdaniem biegłego przyczyna pożaru tkwiła w wadliwości działania przetwornicy prądu. Również sama wadliwość działania przetwornicy w żaden sposób nie była związana z uprzednim spożywaniem alkoholu przez kierowcę, lecz - jak sprecyzował biegły w opinii - wynikała albo z wady urządzenia (tj. wady samej przetwornicy), albo z niewłaściwego doboru sprzętu telewizor-przetwornica. Z tych względów niezasadny okazał się także zarzut naruszenia art.805§1k.c. w związku z klauzulą nietrzeźwości mającą zastosowanie w polisie ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej przewoźnika jako, że pomiędzy wykonywaniem przewozu przez kierowcę znajdującego się w stanie nietrzeźwości, a zdarzeniem powodującym szkodę nie zaistniał związek przyczynowo-skutkowy.

Nie doszło także do naruszenia art. 212§1k.p.c. jako, że Sąd Okręgowy nie pominął kwestii związku przyczynowo-skutkowego pomiędzy pożarem, a stanem nietrzeźwości kierowcy, a jedynie ustalił tę okoliczność niezgodnie z twierdzeniami pozwanego, co nie stanowi o „pominięciu kwestii spornej”.

Odnosząc się do twierdzenia apelującego, że zachowanie kierowcy w postaci spożywania alkoholu nosiło cechy rażącego niedbalstwa ,to nawet gdyby je podzielić, stwierdzić należy, że skoro pomiędzy stanem nietrzeźwości kierowcy, a szkodą nie zachodził związek przyczynowo-skutkowy, to tym samym nie zaktualizowała się przesłanka wyłączenia odpowiedzialności ubezpieczyciela, o której mowa w § 4 ust. 1 pkt 1 OWU . Wyłączenie odpowiedzialności ubezpieczyciela określone § 4 ust. 1 pkt 1 OWU również dotyczyło jedynie tych szkód, które powstały wskutek winy umyślnej lub rażącego niedbalstwa ubezpieczającego lub osób działających na jego zlecenie, z jego upoważnienia lub w jego imieniu . Przedmiotowe wyłączenie - podobnie jako w przypadku „stanu nietrzeźwości” - aktualizowało się bowiem jedynie w sytuacji, gdy pomiędzy rażącym niedbalstwem kierowcy, a szkodą istniał związek przyczynowo-skutkowy.

Nieuzasadnione okazały się także zarzuty naruszenia art.227k.c. w zw. z art. 278§1k.p.c. Trafnie bowiem wskazał Sąd I instancji, że wniosek o powołanie biegłego z dziedziny medycyny był spóźniony, skoro fakt spożywania alkoholu przez kierowcę był znany na etapie postępowania likwidacyjnego, podnoszony w sprzeciwie od nakazu zapłaty, a wniosek o powołanie biegłego został zgłoszony dopiero po dwóch latach trwania procesu. Powyższe uzasadniało jego pominięcie, przy czym w apelacji pozwany nie podjął nawet próby wykazania, że nie zgłosił wcześniej tego wniosku bez swojej winy, bądź, że wystąpiły inne wyjątkowe okoliczności przemawiające za uwzględnieniem tego wniosku. Podobnie wniosek o przeprowadzenie dowodu z uzupełniającej opinii biegłego z zakresu pożarnictwa zasadnie został oddalony przez Sąd Okręgowy. W zakresie tezy dowodowej obejmującej przyczynę pożaru , jego początek i rozwój jednoznacznych odpowiedzi udzieliła opinia biegłego S. G. (2), zaś w odniesieniu do tezy dowodowej obejmującej ocenę zachowania kierowcy wniosek był spóźniony, jako, że winien być zgłoszony przed dopuszczeniem dowodu z opinii biegłego z dziedziny pożarnictwa, bowiem opinia biegłego nie ujawniła żadnych nowych okoliczności sprawy,

które nie były znane pozwanemu od chwili wszczęcia postępowania, w tym okoliczności związanych z podłączeniem przetwornicy.

Z tych przyczyn nie zachodziły także warunki do przeprowadzenia powyższych dowodów na etapie postępowania apelacyjnego, co skutkowało ich pominięciem.

Niezasadny okazał się także zarzut naruszenia art.805§1k.c. w zw. z klauzulą utylizacji.

Sąd Okręgowy dokonał prawidłowej wykładni klauzuli utylizacji, zaś pozwany w apelacji ograniczył się do przedstawienia własnego stanowiska, nie podnosząc w istocie żadnych zarzutów, które pozwoliłyby na podważenie argumentacji Sądu Okręgowego w tej kwestii. Nie ulega przy tym wątpliwości, że dokonanie utylizacji spalonych artykułów higienicznych było konieczne ze względu na charakter odpadów, które były odpadami niebezpiecznymi oraz fakt, że do takiej utylizacji doszło na zlecenie powoda przez firmę niemiecką zajmującą się utylizacją, oraz że powód pokrył koszty utylizacji w kwocie przewyższającej limit odpowiedzialności pozwanego wynikającej z klauzuli utylizacji- wszystkie powyższe okoliczności zostały potwierdzone dokumentami o unieszkodliwieniu odpadów, rachunkiem nr. (...) i przelewami powoda z 10.05 i 19.06. 2017r. oraz opinią biegłego T. W.. Otwarty katalog zawarty w klauzuli utylizacji dopuszcza zaś wszystkie sytuacje, w których istnieje obowiązek utylizacji, nawet jeżeli nie był formalnie objęty nakazem o charakterze administracyjnym.

Z przedstawionych względów apelacja jako bezzasadna podlegała z mocy art. 385k.p.c. oddaleniu.

Konsekwencją oddalenia apelacji było obciążenie pozwanego, jako stronę przegrywającą sprawę (art. 98§1i3k.p.c.), kosztami postępowania apelacyjnego obejmującymi wynagrodzenia pełnomocnika powoda obliczonymi zgodnie z §10 ust.1pkt.2 w zw. z §2pkt.7 Rozporządzenia Ministra Sprawiedliwości z 22 10 2015r w sprawie opłat za czynności adwokackie( Dz.U. 2015.1800).

Sędzia Małgorzata Kaźmierczak

Niniejsze pismo nie wymaga podpisu własnoręcznego na podstawie § 21 ust. 4 zarządzenia Ministra Sprawiedliwości z dnia 19 czerwca 2019 r. w sprawie organizacji i zakresu działania sekretariatów sądowych oraz innych działów administracji sądowej jako właściwie zatwierdzone w sądowym systemie teleinformatycznym.

Sekretarz sądowy

Patrycja Amiławska