

UZASADNIENIE

wyroku z dnia 20 grudnia 2019 r.

W pozwie wniesionym 28 czerwca 2019 roku B. K. reprezentowana przez fachowego pełnomocnika wniosła o zasądzenie od (...) S.A. w W. kwoty 2451,38 zł z odsetkami ustawowymi za opóźnienie od 19 lipca 2018 r. do dnia zapłaty. Powódka wniosła także o zasądzenie zwrotu kosztów procesu, w tym zwrotu kosztów zastępstwa procesowego.

W uzasadnieniu tego żądania wskazano, że należący do powódki pojazd marki O. (...) został uszkodzony przez inny pojazd, który podczas załadunku stoczył się z lawety marki I.. Posiadacz lawety korzystał z ubezpieczenia OC posiadaczy pojazdów mechanicznych u pozwanego. Wysokość szkody została oszacowana w zakładzie współpracującym z pozwanym, który jednak ostatecznie odmówił wypłaty odszkodowania.

W odpowiedzi na pozew (k. 31) pozwany reprezentowany przez fachowego pełnomocnika wniósł o oddalenie powództwa i zasądzenie kosztów procesu. Uzasadniając to stanowisko, stwierdził, że obowiązkowe ubezpieczenie OC posiadaczy pojazdów mechanicznych nie obejmuje szkód powstałych podczas używania pojazdów jako narzędzia pracy, a więc sytuacji, w których główna funkcja pojazdu nie polegała na wykorzystaniu go jako środka transportu, ale na generowaniu siły napędowej do wykonywania pracy. Takie szkody nie są bowiem związane z ruchem pojazdu. W tym wypadku szkoda została wyrządzona przez pojazd wykorzystywany jako narzędzie pracy, a do tego w trakcie planowanego postoju, a zarazem w związku z ruchem przedsiębiorstwa, a nie pojazdu. Na uzasadnienie swojego stanowiska pozwany powołał się m.in. na orzecznictwo Trybunału Sprawiedliwości UE.

Sąd ustalił następujący stan faktyczny:

W dniu 3 lipca 2018 r. przy ul. (...) w B. kierujący lawetą marki I. nr rej. (...) dokonywał załadunku na tę lawetę pojazdu marki F. (...). Podczas wciągania F. (...) stoczył się, uszkadzając zaparkowanego za nim O. (...) o nr rej. (...). Pojazd O. (...) stanowi własność B. K.. Przyczyną zsunięcia się wciąganego pojazdu było jego niewłaściwe mocowanie i nieprawidłowe wciąganie.

Posiadacz lawety w chwili zdarzenia korzystał z ochrony ubezpieczeniowej w zakresie obowiązkowego ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej posiadaczy pojazdów mechanicznych na podstawie umowy zawartej z (...) S.A.

Szkoda została zgłoszona ubezpieczycielowi 3 lipca 2018 r. W jednym ze wskazanych przez niego zakładów naprawczych wysokość szkody oszacowano na 2451,38 zł.

W piśmie z 19 lipca 2018 r. ubezpieczyciel odmówił wypłaty odszkodowania.

Powyższy stan faktyczny był w całości bezsporny – pozwany poszczególne jego elementy albo wyraźnie potwierdził, albo nie wypowiedział się co nich, co sprawia, że nie wymagają one dowodu (art. 229 i 230 kpc).

Przede wszystkim sam pozwany wskazał, że przyczyną zsunięcia się wciąganego pojazdu było jego niewłaściwe mocowanie i wciąganie oraz zabezpieczenie (k. 32). Ubezpieczyciel nie kwestionował również wysokości szkody, która została ustalona przez współpracujący z nim podmiot w ramach postępowania likwidacyjnego.

Z powyższych przyczyn analiza przedstawionych przez strony dowodów była zbędna, zwłaszcza że potwierdzają one w całości powyższe ustalenia.

Sąd zważył, co następuje:

Powództwo zasługuje na uwzględnienie w przeważającej części. Wysokość szkody była przy tym bezsporna i nie wymaga odrębnego omówienia.

I. Podstawa odpowiedzialności

Zgodnie z art. 34 ust. 1 ustawy z 22 maja 2003 r. o ubezpieczeniach obowiązkowych, Ubezpieczeniowym Funduszu Gwarancyjnym i Polskim Biurze Ubezpieczycieli Komunikacyjnych (t.j. Dz. U. z 2019 r. poz. 2214) z ubezpieczenia OC posiadaczy pojazdów mechanicznych przysługuje odszkodowanie, jeżeli posiadacz lub kierujący pojazdem mechanicznym są obowiązani do odszkodowania za wyrządzoną w związku z ruchem tego pojazdu szkodę, będącą następstwem śmierci, uszkodzenia ciała, rozstroju zdrowia bądź też utraty, zniszczenia lub uszkodzenia mienia. 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 (art. 34 ust. 2 pkt 2 u.u.o.). Istnienie tego ostatniego przepisu pozwany jednak usilnie pomija.

Zakres sprawstwa według art. 34, 35 i 36 ust. 1 u.u.o. został określony szerzej niż w art. 436 w zw. z art. 435 kc, gdyż obejmuje nie tylko posiadacza, ale i każdą osobę kierującą pojazdem w chwili wypadku ubezpieczeniowego oraz wykracza poza zdarzenia uznawane za ruch pojazdu.

Wciąganie pojazdu na lawetę jest niczym innym jak jej załadunkiem, i to związanym ściśle z jej podstawową funkcją jako środka transportu – przemieszczaniem innych pojazdów.

Co prawda art. 436 kc nie obejmuje swoim zakresem rozładunku i załadunku, jednak odpowiedzialność ubezpieczyciela na zasadzie ryzyka wynika z art. 34 ust. 2 pkt 2 u.u.o., który rozszerza odpowiedzialność za szkodę związaną z ruchem pojazdu mechanicznego także na szkody powstałe podczas i w związku z bezpośrednim załadowywaniem lub rozładowywaniem pojazdu mechanicznego. W tym wypadku nie wchodzi w grę odpowiedzialność na zasadzie winy. Przeczy temu brzmienie użytego w art. 34 ust. 2 sformułowania „uważa się również” – dla celów ubezpieczenia ustawodawca rozszerzył granice pojęcia ruchu pojazdu mechanicznego, przyjmując szerokie rozumienie tego pojęcia, obejmujące także takie zdarzenia, które zgodnie z brzmieniem gramatycznym tego słowa, nie stanowią ruchu pojazdu mechanicznego. Gdyby wolą ustawodawcy było przyjęcie w takich przypadkach winy jako podstawy odpowiedzialności, nie byłoby potrzeby umieszczenia w ust. 2 szerokiej definicji pojęcia ruchu pojazdu mechanicznego. Wystarczyłoby wymienienie tych zdarzeń jako objętych ochroną ubezpieczeniową w ramach obowiązkowego ubezpieczenia OC (wyrok Sądu Najwyższego z 20 kwietnia 2018 r. II CSK 404/17; wyrok Sądu Apelacyjnego w Gdańsku z 26 września 2012 r. V ACa 625/12). Dla porządku należy zaznaczyć, że w tej sprawie nie doszło do zderzenia pojazdów mechanicznych w rozumieniu art. 436 § 2 kc, skoro pojazd powódki nie pozostawał w ruchu (wyrok SN z 2 stycznia 1976 r., III CZP 79/75, wyrok SN z 24 listopada 1998 r., I CKU 87/98).

Jednak nawet w razie przyjęcia odmiennej interpretacji co do zasady odpowiedzialności za szkodę spowodowaną załadunkiem/rozładunkiem, wynik sprawy byłby taki sam – ubezpieczyciel wyraźnie przyznał, że przyczyną szkody były błędy kierującego lawetą przy zabezpieczeniu, mocowaniu i wciąganiu pojazdu, co świadczy o jego winie w rozumieniu art. 415 kc.

Dla odpowiedzialności pozwanego nie ma żadnego znaczenia ewentualna okoliczność, że szkoda powstała w związku z ruchem przedsiębiorstwa w rozumieniu art. 435 § 1 kc. Odpowiedzialność ubezpieczyciela na podstawie art. 34 i n. u.u.o. wiąże się z ruchem pojazdu mechanicznego – jeśli ten warunek jest spełniony, nie ma znaczenia podstawa prawna odpowiedzialności samego sprawcy lub posiadacza pojazdu. Spowodowanie szkody przez pojazd mechaniczny wchodzący w skład przedsiębiorstwa posługującego się w swojej podstawowej działalności takimi pojazdami nie może w żadnym wypadku wykluczać odpowiedzialności ubezpieczyciela z art. 34 i n. u.u.o. Wszystkie omawiane przepisy, w tym także art. 435 i 436 kc, zmierzają do zapewnienia ochrony praw poszkodowanego, a nie do jej ograniczenia. Nie sposób przyjąć, że z ochrony wynikającej z ubezpieczeń obowiązkowych nie może korzystać ten, kto „miał nieszczęście” doznać uszczerbku w skutek ruchu pojazdu, który stanowił jednocześnie ruch przedsiębiorstwa. Ewentualna odpowiedzialność innego podmiotu (jak np. ubezpieczyciel przedsiębiorcy –

posiadacza lawety zapewniający ubezpieczenie OC w zakresie jego działalności gospodarczej) nie zwalnia pozwanego z jego odpowiedzialności. Taką wykładnię wydaje się tymczasem sugerować odpowiedź na pozew.

II. *Pojęcie „ruchu pojazdu” w prawie unijnym*

Chybione jest postulowanie zwięzającej wykładni pojęcia ruchu pojazdu na gruncie art. 34 u.u.o. z powołaniem się na wyrok Trybunału Sprawiedliwości z 28 listopada 2017 r. w sprawie R. A. (C-514/16). Taka argumentacja może wynikać jedynie z niezrozumienia sensu tego orzeczenia.

Powołany wyrok stanowił odpowiedź na pytanie prejudycjalne dotyczące interpretacji pojęcia ruchu pojazdu na gruncie art. 3 ust. 1 dyrektywy Rady nr 72/166/EWG. Trybunał wyraził w nim pogląd, że pojęcie to należy wiązać z komunikacyjną funkcją pojazdu.

Po pierwsze, wyrok ten dotyczył odmiennego stanu faktycznego – pojazd mechaniczny był w chwili wyrządzenia szkody używany do oprysków, nie pełnił więc żadnej funkcji komunikacyjnej, podczas gdy w tej sprawie załadunek był związany z tą właśnie funkcją – transportem innych pojazdów.

Po drugie, Trybunał dokonał w nim wykładni konkretnego przepisu prawa unijnego, a jej bezkrytyczne przenoszenie na grunt prawa krajowego jest poważnym błędem.

Dyrektywa jest aktem prawa wtórnego wiążącym co do celu, i co do zasady nie jest stosowana bezpośrednio. Są to zasadnicze czynniki determinujące wykładnię jej przepisów, a także ich ewentualny wpływ na wykładnię norm prawa krajowego.

Przepisy prawa unijnego, które nie zawierają wyraźnego odesłania do prawa państw członkowskich w celu ustalenia ich znaczenia i zakresu, powinny podlegać wykładni autonomicznej, której należy dokonywać z uwzględnieniem kontekstu przepisu i celu spornego uregulowania (wyrok (...) z 18 stycznia 1984 r., E., 327/82). Dotyczy to także pojęcia ruchu pojazdu na gruncie omawianej dyrektywy (wyroki (...): z 4 września 2014 r., V., C-162/13; z 28 listopada 2017 r., R. A., C-514/16).

Taka sama relacja zachodzi w odwrotnym kierunku – realizacja celu dyrektywy na poziomie krajowym oraz prounijna wykładnia przepisów krajowych nie oznacza w żadnym razie automatycznego odnoszenia wykładni pojęć prawa UE do tożsamo lub podobnie brzmiących norm prawa krajowego, z pominięciem kontekstu i celu każdego z interpretowanych przepisów.

Celem dyrektywy 72/166/EWG, co wynika z jej tytułu, motywów i przepisów jest zagwarantowanie swobodnego przepływu osób i pojazdów mechanicznych w obrębie Wspólnoty. Wymaga ono zapewnienia, o czym stanowi art. 3 ust. 1, że w każdym Państwie Członkowskim odpowiedzialność cywilna odnosząca się do ruchu pojazdów normalnie przebywających na jego terytorium jest objęta ubezpieczeniem. Pozwala to stworzyć domniemanie, że wszystkie wspólnotowe pojazdy mechaniczne podróżujące na terytorium Wspólnoty są ubezpieczone, a ubezpieczenie jest ważne na całym terytorium Wspólnoty (motyw 7).

Powyższe cele są jeszcze bardziej czytelne na gruncie obecnie obowiązującej dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2009/103/WE w sprawie ubezpieczenia od odpowiedzialności cywilnej za szkody powstałe w związku z ruchem pojazdów mechanicznych i egzekwowania obowiązku ubezpieczenia od takiej odpowiedzialności. Kładzie ona przy tym szczególny nacisk na zapewnienie wysokiego poziomu ochrony poszkodowanym i wyraźnie dopuszcza możliwość, że ochrona w prawie krajowym może być szersza niż minimalny poziom wymagany przez dyrektywę (motyw 22, 26, art. 14 lit. b).

Umożliwienie swobodnego przepływu pojazdów oraz zapewnienie ochrony poszkodowanym wymaga, aby obowiązkowe ubezpieczenie OC dotyczące pojazdów mechanicznych w każdym państwie członkowskim obejmowało pewien minimalny, wspólny zakres odpowiedzialności ubezpieczyciela. Dyrektywa wprowadza więc minimalne wymogi dotyczące tego ubezpieczenia. Uregulowania krajowe, które przewidują szerszą ochronę poszkodowanych

w żaden sposób nie sprzeciwiają się temu celowi, o ile tylko nie nakładają dodatkowych obowiązków na posiadaczy pojazdów z innych państw UE – polska ustawa o ubezpieczeniach obowiązkowych tego nie czyni.

Prawo unijne nie zabrania z resztą co do zasady tzw. dyskryminacji odwrotnej (tj. nakładania obowiązków większych na podmioty krajowe niż na podmioty z innych państw UE) – o ile o takiej w ogóle może być mowa na gruncie analizowanych przepisów.

Wykładnia omawianych dyrektyw przedstawiona w wyroku w sprawie C-514/16 oznacza więc tylko tyle, że prawo unijne nie zobowiązuje państw członkowskich do objęcia ochroną w ramach ubezpieczenia OC szkód wyrządzonych przez pojazd bez związku z jego funkcją komunikacyjną. W żaden sposób nie można uzasadnić tezy, że prawo unijne miało by wprowadzać jakikolwiek maksymalny zakres tej ochrony.

III. Odsetki

Uprawnienie strony powodowej do żądania odsetek ustawowych za opóźnienie znajduje oparcie w art. 481 § 1 i 2 kc. Termin, od którego naliczanie odsetek stało się możliwe, wyznacza data zgłoszenia szkody (3 lipca 2018 r.) oraz art. 14 ust. 1 u.u.o., w myśl którego zakład ubezpieczeń wypłaca odszkodowanie w terminie 30 dni licząc od dnia złożenia przez poszkodowanego lub uprawnionego zawiadomienia o szkodzie.

Według niekwestionowanego twierdzenia powódki szkoda została zgłoszona 3 lipca 2018 r. Termin 30 dni od tej daty upłynął 2 sierpnia 2018 r. stąd pozwany pozostawał w opóźnieniu od 3 sierpnia 2018 r. W tej sprawie nie było żadnej potrzeby wyjaśniania okoliczności faktycznych – wystarczyło dokonanie prawidłowej, niezbyt złożonej oceny prawnej.

Powództwo w zakresie odsetek podlegało tym samym oddaleniu za okres wcześniejszy (od 19 lipca 2018 r.).

IV. Koszty

Orzeczenie o kosztach procesu znajduje oparcie w art. 100 zd. drugie kpc, zgodnie z którym w razie częściowego tylko uwzględnienia żądań sąd może włożyć na jedną ze stron obowiązek zwrotu wszystkich kosztów, jeżeli jej przeciwnik uległ tylko co do nieznaczej części swego żądania.

Żądanie powódki zostało oddalone tylko co do części okresu naliczania odsetek, stąd przysługiwał jej zwrot całości poniesionych kosztów. Składa się na nie uiszczona opłata od pozwu (100 zł), wynagrodzenie pełnomocnika (900 zł; § 2 ust. 3 rozporządzenia MS z 22 października 2015 r. w sprawie opłat za czynności adwokackie) oraz 17 zł opłaty skarbowej od pełnomocnictwa.

O nieuiszczonych kosztach sądowych Sąd orzekł na podstawie art. 113 ust. 1 uoksc oraz w oparciu o powołane wyżej przepisy dotyczące zwrotu kosztów procesu. Koszty te obejmują 23 zł części nieuiszczonej opłaty od pozwu.

Mając powyższe na uwadze, Sąd orzekł jak w sentencji wyroku.

Asesor sądowy Jakub Petkiewicz