



WYROK W IMIENIU RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ

14 listopada 2025 r.

Sąd Najwyższy w Izbie Cywilnej w składzie:

SSN Roman Trzaskowski (przewodniczący, sprawozdawca)

SSN Władysław Pawlak

SSN Karol Weitz

po rozpoznaniu na posiedzeniu niejawnym 14 listopada 2025 r. w Warszawie
skargi kasacyjnej Towarzystwa Ubezpieczeń spółki akcyjnej w W.

od wyroku Sądu Apelacyjnego w Łodzi I Wydział Cywilny
z 31 stycznia 2022 r., I ACa 252/21,

w sprawie z powództwa S.Z. i V.Z.

przeciwko Towarzystwu Ubezpieczeń spółce akcyjnej w W.

o zadośćuczynienie i odszkodowanie,

**uchyla zaskarżony wyrok i przekazuje sprawę Sądowi
Apelacyjnemu w Łodzi do ponownego rozpoznania
i rozstrzygnięcia o kosztach postępowania kasacyjnego.**

Władysław Pawlak

Roman Trzaskowski

Karol Weitz

UZASADNIENIE

Wyrokiem z dnia 1 grudnia 2020 r. Sąd Okręgowy w Łodzi w punkcie pierwszym (1) oddalił powództwo S.Z. i V.Z., którym domagali się zasądzenia od

Towarzystwa Ubezpieczeń S.A. w W. (dalej – „Ubezpieczyciel”): na rzecz powoda - 50.000 zł z tytułu zadośćuczynienia za krzywdę spowodowaną śmiercią ojca i 4.972,87 zł z tytułu odszkodowania obejmującego koszty transportu zwłok zmarłego ojca [...], a na rzecz powódki - 100.000 zł z tytułu zadośćuczynienia za krzywdę spowodowaną śmiercią męża i 50.000 zł z tytułu jednorazowego odszkodowania za pogorszenie się sytuacji życiowej po śmierci męża, a w punkcie drugim (2) orzekł o kosztach.

Okoliczności sprawy ustalone przez Sąd pierwszej instancji i istotne na obecnym etapie postępowania – przy uwzględnieniu treści zarzutów kasacyjnych – przedstawiały się następująco:

S.Z. (obywatel [...]), mąż powódki i ojciec powoda, był zatrudniony w K. S.A. w Ś. na stanowisku kierowcy samochodu ciężarowego. W [...] 2017 r. około 16.00 zaparkował załadowany ciągnik siodłowy („Pojazd”) w W. na miejscach parkingowych znajdujących się przy drodze prowadzącej do odbiorcy towaru, stając za samochodem innego kierowcy. Samochody oczekujące na rozładunek lub załadunek stoją tam zwyczajowo wzdłuż drogi, żeby nie blokować przejazdu. Obydwaj kierowcy nocowali w kabinach swoich pojazdów. Rozładunek towaru samochodu S.Z. miał być dokonany następnego dnia o godz. 6:00. Jednakże w nocy doszło do pożaru w Pojeździe, w wyniku którego S.Z. doznał rozległych obrażeń ciała (poparzeń) i po dwóch dniach zmarł.

W chwili powstania pożaru silnik Pojazdu był unieruchomiony. Przyczyną powstania pożaru było przypadkowe zaproszenie ognia wewnątrz kabiny przez osobę (kierowcę) przebywającą w jej wnętrzu bezpośrednio przed powstaniem pożaru, np. podczas korzystania z ognia otwartego - palnika kuchenki turystycznej. Nie ma podstaw do przyjęcia innych przyczyn. Ze względu na całkowite wypalenie się kabiny pojazdu i przemieszczenia związane z akcją gaśniczą nie jest możliwe jednoznaczne i bezsporne potwierdzenie albo zaprzeczenie możliwości powstania pożaru w wyniku niesprawności systemu postojowego ogrzewania kabiny. Powstanie pożaru mogłoby nastąpić w przypadku zwarcia w instalacji elektrycznej obsługującej ten system, jednakże nie ma informacji, aby w zniszczonym Pojeździe były problemy z instalacją elektryczną przed powstaniem pożaru.

Postanowieniem z dnia 30 listopada 2018 r. umorzono śledztwo w sprawie mającego miejsce w dniu [...] 2017 r. w W. nieumyślnego spowodowania śmierci S.Z., to jest o czyn z art. 155 k.k., wobec braku danych dostatecznie uzasadniających podejrzenie jego popełnienia (art. 17 § 1 pkt 1 k.p.k.).

Pojazd był ubezpieczony w zakresie OC u pozwanego Ubezpieczyciela, który zaprzeczył swej odpowiedzialności i omówił wypłaty.

Powodowie otrzymali kwotę 82.000 zł z polskiego Zakładu Ubezpieczeń Społecznych.

Sąd Okręgowy uznał, że *in casu* nie są spełnione przesłanki odpowiedzialności pozwanego na podstawie art. 436 § 1 w związku z art. 435 § 1 k.c., gdyż Pojazd nie znajdował się w ruchu i to mimo rozszerzenia tego pojęcia w art. 34 ust. 2 ustawy z dnia 22 maja 2003 r. o ubezpieczeniach obowiązkowych, Ubezpieczeniowym Funduszu Gwarancyjnym i Polskim Biurze Ubezpieczycieli Komunikacyjnych (w dacie zdarzenia tekst jedn. Dz. U. z 2016 r., poz. 2060 ze zm.; dalej - „u.u.o.”) także na przypadek zatrzymania lub postoju pojazdu mechanicznego i mimo uwzględnienia, iż postojem w rozumieniu art. 2 pkt 30 ustawy z 20 czerwca 1997 r. Prawo o ruchu drogowym (w dacie zdarzenia tekst jedn. Dz. U. z 2017 r., poz. 128 ze zm.) jest unieruchomienie pojazdu niewynikające z warunków lub przepisów ruchu drogowego, trwające dłużej niż 1 minutę. Rzecz bowiem w tym, że w okolicznościach niniejszej sprawy S.Z. zakończył trasę, postój miał trwać do 6:00 rano (14 godzin), a pojazd - do czasu rozpoczęcia kolejnej podróży - pełnił dla niego funkcję noclegową (miejsca odpoczynku i schronienia), a nie transportową.

Ponadto Sąd pierwszej instancji stwierdził, że nawet gdyby uznać, iż Pojazd był w ruchu, powodowie nie udowodnili, że zachodził związek przyczynowy między ruchem Pojazdu a szkodą doznaną przez poszkodowanego. Z ustaleń wynika, że pożar powstał przez zaproszenie ognia wewnątrz kabiny Pojazdu przez kierowcę przebywającego w jej wnętrzu, co nie miało żadnego związku z ruchem Pojazdu. Okoliczność ta świadczy o wyłącznej winie poszkodowanego, co wyłączałoby odpowiedzialność na podstawie art. 435 § 1 k.c. także w razie przyjęcia, że szkoda była związana z ruchem Pojazdu.

Nie było także żadnych podstaw do przyjęcia odpowiedzialności samoistnego posiadacza przedmiotowego Pojazdu (pracodawcy zmarłego kierowcy) na zasadzie winy (art. 415 k.c.).

Po rozpoznaniu sprawy w następstwie apelacji powodów Sąd Apelacyjny w Łodzi wyrokiem z dnia 31 stycznia 2022 r. zmienił zaskarżony wyrok Sądu Okręgowego w ten sposób, że zasądził od Ubezpieczyciela na rzecz powódki kwoty 100.000 zł z tytułu zadośćuczynienia z bliżej oznaczonymi odsetkami oraz 50.000 zł z tytułu odszkodowania, a na rzecz V.Z. - kwoty 50.000 zł z tytułu zadośćuczynienia i 4.972,87 zł z tytułu odszkodowania, w obu przypadkach z bliżej oznaczonymi odsetkami, oraz orzekł o kosztach postępowania.

Uzasadniając swoje stanowisko wskazał przede wszystkim, że przeprowadzone w sprawie postępowanie dowodowe nie dało pewnej odpowiedzi na pytanie o przyczynę pożaru Pojazdu. Wprawdzie w dopuszczonej w sprawie opinii biegły wskazał, że przyczyną pożaru było przypadkowe zaproszenie ognia wewnątrz kabiny przez osobę (kierowcę) przebywającego w jej wnętrzu bezpośrednio przed powstaniem pożaru (np. podczas korzystania z ognia otwartego - palnika kuchenki turystycznej), jednakże na pytania dotyczące powstania pożaru w wyniku niesprawności systemu postojowego ogrzewania kabiny i czy usterka taka mogła wywołać wybuch ognia biegły stwierdził, że z uwagi na całkowite wypalenie się kabiny pojazdu i przemieszczenia związanego z akcją gaśniczą nie jest możliwe jednoznacznie i bezsporne potwierdzenie lub zaprzeczenie takiej przyczyny powstania pożaru. Zważywszy zatem, że opinia biegłego nie wykluczyła możliwości powstania pożaru wskutek niesprawności systemu postojowego ogrzewania, Sąd Okręgowy nie miał podstaw do kategorycznego stwierdzenia, iż przyczyną powstania pożaru było działanie kierowcy. Tymczasem to na pozwanym spoczywał ciężar wykazania przesłanki egzoneracyjnej określonej w art. 435 k.c. w postaci wyłącznej winy poszkodowanego, czemu nie sprostął (nie wykazał z całą pewnością, że do pożaru doszło wskutek zachowania kierowcy). Aby to uczynić, powinien wykazać nie tylko winę tej osoby, ale też brak jakiegokolwiek przyczyny leżącej po swojej stronie i "wyłączny" związek przyczynowy między zachowaniem się tej osoby (poszkodowanego) a wypadkiem.

Sąd odwoławczy zauważył ponadto, że na gruncie art. 436 k.c. od dawna uznaje się, iż pojazd jest w ruchu od chwili uruchomienia aż do osiągnięcia zaplanowanego miejsca (celu podróży, planowanego postoju). W związku z tym przyjął, że *in casu* w chwili zdarzenia Pojazdu był w ruchu, gdyż w dalszym ciągu znajdował się na nim towar gotowy do rozładunku, kierowca nie zakończył zleconego mu zadania, a tym samym w dalszym ciągu oprócz funkcji noclegu Pojazd spełniał swoje podstawowe zadanie, jakim był przewóz materiału.

Wobec uznania odpowiedzialności pozwanego za szkodę wywołaną przedmiotowym zdarzeniem i po zweryfikowaniu wysokości odszkodowania i zadośćuczynienia, jakie powinni otrzymać powodowie, uwzględnił ich żądania w całości.

Skargę kasacyjną od wyroku Sądu Apelacyjnego wniósł powód, zaskarżając go w całości. Zarzucił naruszenie prawa materialnego, tj. art. 34 ust. 1 i 2 u.u.o. w związku z art. 436 § 1 i z art. 435 § 1 k.c. oraz art. 34 ust. 1 i 2 u.u.o. w związku z art. 436 § 1, z art. 435 § 1 i z art. 361 § 1 k.c. Wniósł o uchylenie zaskarżonego wyroku i przekazanie sprawy Sądowi Apelacyjnemu w Łodzi do ponownego rozpoznania i rozstrzygnięcia o kosztach postępowania, ewentualnie – o uchylenie zaskarżonego wyroku i orzeczenie co do istoty sprawy przez oddalenie apelacji powodów w całości i zasądzenie kosztów postępowania.

Sąd Najwyższy zważył, co następuje:

Pozwany zakwestionował rozstrzygnięcie Sądu Apelacyjnego na różnych płaszczyznach. Przede wszystkim wywiódł, że nie można przyjąć, iż Pojazd był w ruchu. Wprawdzie zgodnie z art. 34 ust. 2 pkt 3 u.u.o. za szkodę powstałą w związku z ruchem pojazdu mechanicznego uważa się również szkodę powstałą podczas i w związku z postojem pojazdu mechanicznego, jednakże nie każdy postój pojazdu może być utożsamiany z ruchem pojazdu w rozumieniu art. 435 § 1 w związku z art. 436 § 1 k.c. Pojazd jest w ruchu od uruchomienia silnika aż do osiągnięcia zaplanowanego miejsca (celu podróży, planowanego postoju). *In casu* zaś poszkodowany nie zatrzymał Pojazdu w celu krótkotrwałego postoju na trasie, lecz dojechał nim do miejsca docelowego oczekiwania na rozładunek towaru, zaparkował i wyłączył silnik, co oznacza, że podróż została zakończona, Pojazd nie

pełnił już funkcji komunikacyjnej (transportowej), a jedynie noclegową (wypoczynkową). Okoliczność, że nie został jeszcze rozładowany, nie ma żadnego znaczenia dla zakończenia jego ruchu.

Skarżący zauważył ponadto, że samo stwierdzenie, iż Pojazd był w ruchu, nie determinuje jeszcze odpowiedzialności Ubezpieczyciela na podstawie art. 34 ust. 1 i 2 u.u.o. w związku z art. 436 i z art. 435 § 1 k.c., a konieczne jest także ustalenie adekwatnego związku przyczynowego między ruchem pojazdu a szkodą. W okolicznościach sprawy związek tak nie wystąpił, gdyż szkoda została spowodowana najprawdopodobniej przez zaprószenie ognia wewnątrz kabiny Pojazdu przez znajdującą się tam osobę, a więc czynnością niezwiązaną z prowadzeniem Pojazdu.

Oznacza to również, że nawet gdyby przyjąć odpowiedzialność pozwanego na zasadzie ryzyka, wyłącza ją zaistniała okoliczność egzoneracyjna, tj. wyłączna wina poszkodowanego.

Rozpatrując argumentację pozwanego zmierzającą do zakwestionowania stanowiska, że w czasie pożaru Pojazd był w ruchu, należy zwrócić uwagę, iż jej istotnym elementem jest teza, że Pojazd ów dotarł już do miejsca przeznaczenia, a tym samym jego długotrwały postój nie stanowi postoju, o którym mowa w art. 34 ust. 2 pkt 3 u.u.o. Jest to twierdzenie co do faktu, której towarzyszy ocena prawna. Na płaszczyźnie faktów jest to jednak twierdzenie nieściśle, z ustaleń bowiem wynika, że Pojazd został zaparkowany przy drodze prowadzącej do odbiorcy towaru (wzdłuż tej drogi), w miejscu, w którym samochody oczekujące na rozładunek lub załadunek stoją zwyczajowo, żeby nie blokować przejazdu. Nic nie wskazuje, że było to już docelowe miejsce, w którym towar wieziony przez poszkodowanego miał być rozładowany. Przeciwnie, poczynione w sprawie ustalenia sugerują, że chodziło o drogę, po której przemieszczają się także inne pojazdy, być może nawet drogę publiczną, co już samo przez się mogłoby wskazywać na pozostawianie Pojazdu w ruchu. W każdym razie w świetle linii orzeczniczej, zgodnie z którą środek komunikacji pozostaje w ruchu od momentu włączenia silnika czy innego urządzenia aż do zakończenia jazdy, przy czym ewentualne przerwy w ruchu pojazdu, także z wyłączonym silnikiem, uznaje się za ruch środka komunikacji (pojazdu)

w rozumieniu art. 436 § 1 k.c. (por. wyroki Sądu Najwyższego z dnia 11 kwietnia 2003 r., III CKN 1522/00, niepubl., z dnia 7 kwietnia 2005 r., II CK 572/04, niepubl. i z dnia 26 lutego 2015 r., III CSK 187/14, OSNC-ZD 2016, nr C, poz. 41), prowadziłoby to do wniosku, że w chwili zdarzenia szkodzącego Pojazd pozostawał w ruchu.

Nie przekonuje też teza, że ze względu na osiągnięcie celu podróży (długotrwałe zaparkowanie) Pojazd nie pełnił już funkcji transportowej. Pomija ona orzecznictwo Trybunału Sprawiedliwości Unii Europejskiej dotyczące art. 3 dyrektywy 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 ubezpieczania od takiej odpowiedzialności (wersja ujednolicona) (Dz. U. UE. L. z 2009 r., Nr 263, s. 11 ze zm.; dalej – „dyrektywa 2009/103”), który nakłada na państwa członkowskie obowiązek podjęcia wszelkich stosownych środków w celu zapewnienia objęcia ubezpieczeniem odpowiedzialności cywilnej „odnoszącej się do ruchu pojazdów” normalnie przebywających na jego terytorium. Trybunał bowiem wyjaśnił, że pojęcie „ruchu pojazdów” zastosowane w art. 3 ww. dyrektywy, który podlega wykładni autonomicznej, nie jest ograniczone do ruchu na drodze publicznej, ale obejmuje każde użytkowanie pojazdu, które jest zgodne z normalną funkcją tego pojazdu (wyrok z dnia 20 grudnia 2017 r., C-334/16, Núñez Torreiro, pkt 28), co w przypadku pojazdów, które mają zazwyczaj służyć jako środki transportu, obejmuje każde korzystanie z pojazdu jako środka transportu (wyrok z dnia 28 listopada 2017 r., C-514/16, Rodrigues de Andrade, pkt 37, 38). Chodzi przy tym nie tylko o korzystanie polegające na kierowaniu pojazdami, ale również o inne sposoby zwykłego użytkowania tych pojazdów (por. wyrok z dnia 15 listopada 2018 r., C-648/17, BTA Baltic Insurance Company, pkt 43 i 45). Również okoliczność, że pojazd biorący udział w wypadku był unieruchomiony w chwili zajścia nie wyklucza, iż korzystanie z tego pojazdu w tej chwili może zostać objęte jego funkcją środka transportu, a w konsekwencji pojęciem „ruchu pojazdów”; nie ma też znaczenia kwestia, czy silnik danego pojazdu działał w chwili zaistnienia wypadku (wyrok z dnia 20 czerwca 2019 r., C-100/18, Línea Directa Aseguradora, pkt 37-38). Wychodząc z założenia, że zaparkowanie i okres unieruchomienia pojazdu są naturalnymi

i koniecznymi etapami, które stanowią integralną część korzystania z tego pojazdu jako ze środka transportu i że pojazd jest używany zgodnie z jego funkcją środka transportu zasadniczo także w trakcie jego zaparkowania – choćby na długi czas - między jednym i drugim przemieszczeniem, Trybunał orzekł, iż pojęciem „ruchu pojazdów”, o którym mowa w art. 3 dyrektywy 2009/103, jest objęta sytuacja, w której pojazd zaparkowany w prywatnym garażu, używany zgodnie z jego funkcją środka transportu, zapalił się, wywołując pożar, który znajduje swe źródło w instalacji elektrycznej tego pojazdu i który spowodował szkody, nawet wówczas gdy wspomniany pojazd nie przemieszczał się od ponad 24 godzin przed wybuchem pożaru (wyrok z dnia 20 czerwca 2019 r., C-100/18, Línea Directa Aseguradora, pkt 41-43, 48 i teza).

Warto przy tym zaznaczyć, że mając na względzie przyjętą w dyrektywie 2009/103 metodę harmonizacji minimalnej, z czym wiąże się możliwość udzielenia szerszej ochrony na gruncie prawa krajowego, w orzecznictwie Sądu Najwyższego przyjęto ostatecznie, iż odpowiedzialność zakładu ubezpieczeń wynikająca z umowy obowiązkowego ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej posiadaczy pojazdów mechanicznych obejmuje szkody wyrządzone w wyniku pracy urządzenia zamontowanego w pojeździe także wtedy, gdy w chwili wyrządzenia szkody pojazd nie pełnił funkcji komunikacyjnej (por. uchwała składu siedmiu sędziów Sądu Najwyższego z dnia 14 stycznia 2022 r., III CZP 7/22, OSNC 2023, nr 2, poz. 12 oraz wyroki Sądu Najwyższego z dnia 21 maja 2009 r., V CSK 444/08, niepubl., z dnia 19 grudnia 2013 r., II CSK 157/13, niepubl., z dnia 4 września 2020 r., II CSK 749/18, OSP 2021, z. 9, poz. 69 i z dnia 25 lipca 2023 r., II CSKP 1008/22, niepubl.).

Kierując się tym orzecznictwem i wykładnią zapewniającą zgodność prawa polskiego z prawem unijnym, należy stwierdzić, że w trakcie oczekiwania na rozładunek Pojazd znajdował się w ruchu, zarówno w rozumieniu art. 436 § 1 k.c., jak i na gruncie art. 34 ust. 1 i 2 u.u.o. Trafnie bowiem uznaje się, że zakres przewidzianej w art. 34 ust. 1 i 2 u.u.o. wtórnej odpowiedzialności zakładu ubezpieczeń z tytułu obowiązkowego ubezpieczenia OC posiadaczy pojazdów mechanicznych pokrywa się z zakresem pierwotnej odpowiedzialności cywilnej samoistnego posiadacza pojazdu mechanicznego wynikającej z art. 436 k.c. i art.

361 k.c. (por. zwłaszcza uchwała składu siedmiu sędziów Sądu Najwyższego z dnia 14 stycznia 2022 r., III CZP 7/22).

Co do skutku konkluzja o pozostawaniu Pojazdu w ruchu odpowiada też stanowisku wyrażonemu w wyroku Sądu Najwyższego z dnia 20 kwietnia 2018 r., II CSK 404/17 (niepubl.), w którym na podstawie art. 34 ust. 2 pkt 3 u.u.o. odpowiedzialnością ubezpieczyciela OC posiadacza pojazdu mechanicznego objęto szkody związane ze śmiercią kierowcy samochodu ciężarowego w wyniku zatrucia tlenkiem węgla, wydobywającego się z niesprawnego systemu postojowego ogrzewania kabiny, włączonego przez kierowcę w czasie, gdy samochód po dokonaniu rozładunku oczekiwał na parkingu wewnętrznym firmy na załadunek. Z odwołaniem do definicji postoju zawartej w art. 2 pkt 30 ustawy z 20 czerwca 1997 r. Prawo o ruchu drogowym, Sąd zakwalifikował to jako postój w rozumieniu art. 34 ust. 2 pkt 3 u.u.o. i stwierdził, że nie ma uzasadnienia wprowadzanie dodatkowych pozanormatywnych zastrzeżeń, jak przyczyna unieruchomienia pojazdu, zamiar kontynuowania jazdy, osiągnięcie jej zaplanowanego kolejnego bądź końcowego etapu. Dla wykazania zaś odpowiedzialności zakładu ubezpieczeń i odpowiednio posiadacza wystarczające będzie potwierdzenie związku kauzalnego pomiędzy postojem, uruchomieniem niesprawnego systemu ogrzewania w nienależycie zabezpieczonej (nieszczelnej) kabinie pojazdu przez kierowcę podczas oczekiwania na załadunek towaru a zatruciem, skutkującym jego zgonem.

Odrębnym zagadnieniem, które nie zostało wystarczająco wyodrębnione i rozważone przez Sąd Apelacyjny, mimo że stanowiło istotny element argumentacji Sądu Okręgowego, jest rozstrzygnięcie, czy szkoda doznana przez kierowcę Pojazdu pozostawała w związku przyczynowym z tak rozumianym ruchem tego Pojazdu. Zgodnie bowiem z orzecznictwem Sądu Najwyższego do powstania odpowiedzialności posiadacza (ubezpieczyciela) pojazdu mechanicznego konieczne jest – zgodnie z art. 361 k.c. - istnienie związku przyczynowego między ruchem pojazdu a szkodą (por. wyroki Sądu Najwyższego z dnia 22 października 1973 r., II CR 537/73, niepubl., z dnia 28 grudnia 1981 r., IV CR 465/81, OSNC 1982, nr 5-6, poz. 88, z dnia 7 kwietnia 2005 r., II CK 572/04, z dnia 28 czerwca 2017 r., IV CSK 542/16, OSNC-ZD 2018, z. D, poz. 50, z dnia 20 kwietnia 2018 r., II CSK 404/17), przy czym przyjmuje się, że szkoda wyrządzona w czasie postoju pojazdu

mechanicznego nie pozostaje w związku z ruchem pojazdu mechanicznego, gdy powstaje na skutek działania urządzenia niebędącego pojazdem mechanicznym i niepozostającego z tym pojazdem w jakimkolwiek związku technicznym i prawnym (por. wyrok Sądu Najwyższego z dnia 25 czerwca 2020 r., II CSK 715/18, OSNC-ZD 2021, z. D, poz. 39). Dla przyjęcia odpowiedzialności posiadacza pojazdu mechanicznego za szkodę konieczne jest wykazanie, że przyczyna niebezpieczeństwa, a następnie zdarzenia odnosiła się do pojazdu (tkwiła w nim; por. postanowienie Sądu Najwyższego z dnia 30 stycznia 2018 r., III CZP 94/17, niepubl.). W przeciwieństwie jednak do przesłanek egzoneracyjnych, w tym wyłącznej winy poszkodowanego, związek ten powinien być wykazany przez powodów (por. na gruncie art. 435 § 1 k.c. wyrok Sądu Najwyższego z dnia 12 marca 2009 r., V CSK 352/08, niepubl.). Już na tej płaszczyźnie nabiera zatem znaczenia, jaka przyczyna pożaru była najbardziej prawdopodobna, a w szczególności, czy było nią – jak przyjął Sąd Okręgowy - zaproszenie ognia wewnątrz kabiny Pojazdu przez poszkodowanego, np. podczas korzystania z palnika kuchenki turystycznej. Przy czym wbrew założeniu Sądu odwoławczego okoliczność, że określona przyczyna zdarzenia nie jest w 100% pewna, nie wyłącza jeszcze możliwości jej ustalenia, jeżeli jest wystarczająco prawdopodobna. Kwestia ta wymaga zatem wyjaśnienia, przy czym pewne znaczenie mogą mieć uwarunkowania techniczne związane z taką hipotezą, skoro zakłada ona, że poszkodowany nie zareagował w odpowiednim czasie na owo zaproszenie ognia, co może sugerować, iż doszło do niego w czasie snu (a więc nie w czasie przygotowania posiłku). Nie bez znaczenia dla ostatecznej oceny odpowiedzialności pozwanego jest także to, czy taki sposób korzystania z ciągnika siodłowego odpowiada w praktyce zwyczajnemu korzystaniu (choćby nieprawidłowemu), zwłaszcza przy uwzględnieniu, że długotrwałe parkowanie w danym miejscu w oczekiwaniu na rozładunek czy załadunek, także w nocy i w okresie zimowym, najwyraźniej miało charakter standardowy, co rodzi pytanie, czy i w jaki sposób kierowca, zobowiązany zazwyczaj do pieczy nad pojazdem i przewożonym towarem, miał zapewnić sobie ciepły posiłek. W tym kontekście oraz w kontekście ewentualnej wyłącznej winy poszkodowanego istotne może być też to, czy i w jakim zakresie praktyka używania kuchenek turystycznych zasilanych butlą gazową –zakładająca wszak łatwe do odnotowania przewożenie

w kabinie kuchenki i butli – była akceptowana czy tolerowana przez pracodawcę (*in casu* samoistnego posiadacza Pojazdu, którego odpowiedzialność na podstawie art. 436 § 1 w związku z art. 435 § 1 k.c. jest pośrednio źródłem odpowiedzialności pozwanego).

Z tych względów, na podstawie art. 398¹⁵ § 1 k.p.c., Sąd Najwyższy orzekł, jak w sentencji.

Władysław Pawlak Roman Trzaskowski Karol Weitz

(K.L.)

[r.g.]