

## UZASADNIENIE

Towarzystwo (...) S.A. w W. wniosło pozew do Sądu Rejonowego w Gdyni przeciwko (...) S.A. w S. domagając się zasądzenia od pozwanego na rzecz powoda kwoty 43.949,20 zł wraz z odsetkami ustawowymi od dnia 26.08.2015 r. do dnia 31.12.2015 r. i odsetkami ustawowymi za opóźnienie od 1.01.2016 r. do dnia zapłaty oraz kosztami postępowania, w tym kosztami zastępstwa procesowego. Uzasadniając pozew powód wskazał, że dnia 4.04.2014 r. doszło do kolizji drogowej, że powód, jako ubezpieczyciel pojazdu A. (...) o nr. Rej. (...) w zakresie Autocasco wypłacił poszkodowanej kwotę 43.949,20 zł, domaga się jej zwrotu od pozwanego, jako ubezpieczyciela pojazdu sprawcy zdarzenia w zakresie OC posiadaczy pojazdów mechanicznych. Podniósł, że pozwany odmówił zapłaty odszkodowania wskazując, iż zebrana dokumentacja nie pozwala na ustalenie sprawcy szkody, pomimo, że z informacji przekazanych przez Policję wynika jednoznacznie, że w związku z udziałem pojazdu A. (...) o nr. Rej. (...) w zdarzeniu drogowym z dnia 4.04.2014 r. skierowano do Sądu wnioski o ukaranie kierującego tym pojazdem S. N., jako sprawcy wykroczenia.

W dniu 17 maja 2017 r. Referendarz Sądowy wydał nakaz zapłaty w postępowaniu upominawczym uwzględniający żądanie pozwu, od którego pozwany wniósł skutecznie sprzeciw. Pozwany wniósł o oddalenie powództwa w całości oraz zasądzenie kosztów postępowania. Wskazał, że ponosiłby odpowiedzialność za skutki wypadku z dnia 4 kwietnia 2014 r. pod warunkiem, że poszkodowanemu, któremu powód wypłacił odszkodowanie z tytułu umowy autocasco służyłoby roszczenie o naprawienie szkody w stosunku do S. N., a ten warunek w przedmiotowej sprawie nie został spełniony. Z ostrożności procesowej pozwany zakwestionował wysokość roszczenia (sprzeciw – karta 38 i n.).

Postanowieniem z dnia 21 czerwca 2017 r. Sąd Rejonowy w Gdyni przekazał sprawę do tut. Sądu.

### **Sąd ustalił, co następuje:**

W dniu 4 kwietnia 2014 r. około godz. 13.30 na prostym odcinku drogi krajowej (...) na wysokości miejscowości K. doszło do kolizji drogowej. W zdarzeniu uczestniczyły dwa pojazdy - kierowany przez A. A. TT o nr. rej. (...) oraz kierowany przez S. A. A6 o nr. rej. (...).

/bezsporne; nadto dowód: zeznania A. B. k. 91-92; zeznania S. N. k. 92-93; notatka policyjna k. 14/

Do wypadku doszło na drodze krajowej DK (...) (obwodnica K.) podczas wyprzedzania przez samochód A. (...), kierowany przez A. B., „sznura” 3 pojazdów, z których ostatnim było A. (...), kierowane przez S. N.. S. N. skręcił swoim pojazdem w lewo zamierzając zjechać z drogi DK (...) na przydrożny parking. W tym momencie doszło do zderzenia z samochodem A. (...) prowadzonym przez A. B.. Na drodze panowały warunki panowały wówczas dobre warunki drogowe i atmosferyczne (dowód – dokumenty z akt sprawy II W 2206/14, opinie biegłych).

Pojazd A. (...) o nr. rej. (...) posiadał na dzień 4.04.2014 r. ważne ubezpieczenie OC w (...) S.A. w S., a pojazd A. (...) ubezpieczenie Auto-casco w Towarzystwie (...) spółka akcyjna w W..

/bezsporne, nadto dowód: zapytanie do (...) k. 29/

Szkoda w pojeździe **A. (...)** o nr. rej. (...) w wyniku kolizji była tzw. **szkodą całkowitą**, albowiem oszacowany przez biegłego koszt napraw uszkodzonego samochodu A. (...) wyniósłby 146.076,51 zł i ponad trzykrotnie przewyższyłby wartość pojazdu w kolizji Pojazd na dzień szkody był warty **42.300 zł**. Wrak pojazdu został sprzedany za **7.100,00 zł**. Wysokość wyliczonej szkody po sprzedaży samochodu wynosiła **35.200,00 zł brutto**.

/dowód: opinia biegłego W. G. (1) k. 306/

Towarzystwo (...) S.A. w W. przyznało i wypłaciło tytułu ubezpieczenia Autocasco A. B. odszkodowanie za szkodę powstałą w wyniku kolizji z łączną kwotą **43.949,20 zł**.

/bezsporne, nadto dowód: decyzja k.23-24, decyzja k. 26-27, potwierdzenie przelewu k.25, potwierdzenie przelewu k.28/

KPP w B. wniosła do Sądu Rejonowego w Białogardzie o ukaranie S. N. o to, że w dniu 4 kwietnia 2014 r. około godz. 13.30 na drodze K-6 obwodnica K. kierując samochodem osobowym marki A. (...) nr rej. (...) podczas wykonywania manewru skrętu w lewo na prostym odcinku drogi nie ustąpił pierwszeństwa przejazdu dla kierującej samochodem osobowym marki A. (...) nr rej. (...) jadącej lewym pasem ruchu będącej w trakcie wyprzedzania i wjechał na jej pas ruchu, czym doprowadził do zderzenia się tych pojazdów stworzył zagrożenie bezpieczeństwa w ruchu drogowym tj. o czyn z art. 86 kw. w zw. z art. 22 ust 4 ustawy Prawo o ruchu drogowym. Na potrzeby postępowania karnego prowadzonego przed Sądem Rejonowym w Białogardzie sporządzono kilka opinii biegłych, mających na celu wyjaśnienie przyczyny kolizji.

W toku dochodzenia, biegły Sądowy mgr inż. M. Ś. sporządził opinię, zgodnie z którą, **przyczyną kolizji było niezachowanie szczególnej ostrożności przez kierowcę samochodu A. (...) S. N.** podczas zmiany kierunku jazdy tj. przy skręcie w lewo, polegające na braku starannego upewnienia się w lewym lusterku wstecznym tuż przed rozpoczęciem skrętu w lewo czy manewr ten można wykonać bezpiecznie, na skutek tego A. (...) wjechał na tor jazdy wyprzedzającego go samochodu A. (...) nr rej. (...). W ocenie biegłego, nie da się wykazać, żeby kierująca samochodem A. (...) nr rej. (...) A. B. przyczyniła się do powstania kolizji lub mogła jej uniknąć, gdyż nie ma dowodów potwierdzających odpowiednio wczesne włączenie lewego kierunkowskazu przez kierowcę samochodu A. (...) nr rej. (...) (opinia biegłego mgr. inż. M. Ś. k. 104 akt sprawy sygn. II W 2206/14).

Kolejny powołany w toku postępowania biegły - J. M. w opinii wskazał, że S. N. wykonując manewr zmiany kierunku jazdy w lewo, powinien zachować szczególną ostrożność, ale, że wymóg ten nie obejmował obowiązku upewnienia się w chwili jego wykonywania, czy nie zajedzie drogi pojazdowi nieprawidłowo wyprzedzającemu, którym kierowała A. B.. Kierowca A. (...) winien przede wszystkim uważać, aby nie zajechać drogi pojazdowi jadącemu z przeciwnego kierunku. **Winę i odpowiedzialność za wypadek ponosi w konsekwencji A. B.** (dowód - opinia biegłego J. M. k. 136 akt sprawy sygn. II W 2206/14).

W dniu 17 listopada 2014 r. Sąd Rejonowy w Białogardzie wydał wyrok nakazowy, uznając obwinionego S. N. za winnego zarzucanego mu czynu, od którego obwiniony wniósł skutecznie sprzeciw.

Powołany w toku postępowania sądowego biegły R. P. (1) w swojej opinii stwierdził, że **przyczyną powstania kolizji należy upatrywać w błędach w taktyce jazdy, jakie popełnili zarówno S. N. jak i A. B.** (dowód opinia mgr. inż. R. P. (2) k. 284-285 akt sprawy sygn. II W 2206/14).

Wyrokiem z dnia 14 czerwca 2016 r. Sąd Rejonowy w Białogardzie umorzył postępowanie przeciwko S. N., z uwagi na przedawnienie orzekania.

/dowód: wniosek o ukaranie k. 2 akt sprawy Sądu Rejonowego w Białogardzie sygn. II W 2206/14; opinia biegłego mgr. inż. M. Ś. k. 104 akt sprawy sygn. II W 2206/14; opinia biegłego J. M. k. 136 akt sprawy sygn. II W 2206/14; wyrok nakazowy k. 138 akt sprawy sygn. II W 2206/14; dowód opinia mgr. inż. R. P. (1) k. 284-285 akt sprawy sygn. II W 2206/14; wyrok k. 317 akt sprawy sygn. II W 2206/14/

### **Sąd zważył, co następuje:**

#### powództwo jest zasadne w części

Szereg istotnych faktów w sprawie, związanych z przedmiotowym zdarzeniem drogowym, nie był sporny. Chodzi tu przede wszystkim o fakt, że na odcinku drogi, na którym doszło do zdarzenia **nie było zakazu wyprzedzania** (brak stosownego oznakowania pionowego czy poziomego), a skręt z drogi DK (...) w lewo, który wykonał swoim pojazdem S. N. nie nastąpił w obrębie skrzyżowania dróg. Nie było też sporne, że żaden ze świadków - poza A. B. i S. N. - nie posiadał jakichkolwiek wiadomości na temat sytuacji panującej bezpośrednio przed wypadkiem to jest w

szczególności czy samochodzie A. (...) którym kierował S. N. włączony był lewy kierunkowskaz, czy też nie. Chodzi o świadków T. S., T. P., M. S. (1), M. S. (2), K. W., M. S. (3), P. O. (akta sprawy II W 2206/14). Bezsporne jest też, że funkcjonariusze Policji nie zabezpieczyli na miejscu zdarzenia do badania reflektora (-ów) samochodu A. (...) tak, aby można było ustalić czy w chwili zderzenia obu aut kierunkowskaz tego pojazdu był włączony.

Nie była też sporna w sprawie **legitymacja czynna** powoda, który wypłacił A. B. odszkodowanie z tytułu ubezpieczenia autocasco, które posiadała w powodowym zakładzie ubezpieczeń. Zgodnie z art. 828 kodeksu cywilnego powód wstąpił w miejsce poszkodowanej nabywając legitymację procesową czynną do dochodzenia odszkodowania od Zakładu (...), w którym ubezpieczony był od odpowiedzialności cywilnej S. N..

Z uwagi na to, że doszło do zderzenia się 2 pojazdów znajdujących się w ruchu do oceny odpowiedzialności uczestników tego zdarzenia nie stosuje się przepisów kodeksu cywilnego o odpowiedzialności na zasadzie ryzyka za szkody spowodowane przez ruch pojazdów samochodowych (art. 436 § 1) . Na podstawie art. 436 § 2 kodeksu cywilnego stosuje się w tym przypadku ogólne zasady odpowiedzialności opartej na zasadzie winy, to jest w szczególności art. 415 kodeksu cywilnego

Sąd przy dokonywaniu oceny materiału dowodowego zakładał, że uczestnicy zdarzenia to jest A. B. i S. N. podejmowali bezpośrednio przed zdarzeniem i w jego trakcie decyzje świadome i dające się ocenić w kategoriach racjonalności - co nie oznacza, że były one trafne i zgodne z przepisami ruchu drogowego. Powyższe założenie oznacza tyle, że nie doszło do żadnych zdarzeń nadzwyczajnych, na które nie mieli wpływu, które spowodowałyby określone zachowanie któregoś z ww. kierowców bezpośrednio przed zdarzeniem.

W toku niniejszego postępowania **kolejni biegli** wskazali:

- **mgr inż. D. F. (1)** - że bezpośrednią przyczyną powstania kolizji było niezachowanie wymogu szczególnej ostrożności obojga kierowców - kierującego pojazdem A. (...) podczas manewru skrętu w lewo przez oraz kierującą pojazdem A. (...) podczas manewru wyprzedzania. **Zarówno kierujący pojazdem A. (...), jak i kierująca pojazdem A. (...) ponoszą odpowiedzialność za powstanie zdarzenia drogowego.**

/dowód: opinia biegłego D. F. (1) k. 140-163/

- **mgr inż. J. H.** - że przyczyną zdarzenia samochodów był wjazd na lewy pas ruchu samochodu A. (...), którym kierował S. N., mimo tego, że tym samym pasem ruchu jechał już samochód A. (...), kierowany przez A. B. i kierująca tym samochodem była w trakcie wykonywania manewru wyprzedzania kolumny pojazdów, na początku której jechał samochód A. (...). **Odpowiedzialność za powstanie wypadku ponosi kierujący pojazdem A. (...) S. N.**, który kierowanym przez siebie pojazdem wjechał na lewy pas ruchu, przed samochód A. (...), który był w trakcie wykonywania manewru wyprzedzania jego samochodu.

/dowód: opinia biegłego J. H. k. 213-237/

Skonfrontowani biegli D. F. (1) i J. H. pozostali przy swoich stanowiskach.

/dowód: opinia uzupełniająca – konfrontacja k.355-357v/

Opinie poszczególnych biegłych, jak wynika z powyższych ustaleń, nie były zgodne, co do wniosków końcowych.

Ostatnią opinię w sprawie sporządził zespół pracowników naukowych **Politechniki (...)**

/dowód: opinia Katedry (...) Samochodowych Politechniki (...) k. 429-456/.

Jest to opinia w pewnym sensie i zakresie podsumowująca wcześniejsze opinie oraz krytycznie ustosunkowująca się do niektórych wniosków zawartych w nich. Opinia specjalistów z Politechniki (...) wyjaśniła między innymi, że prędkość pojazdu A. (...) bezpośrednio przed zderzeniem, określona przez biegłego D. F. (1) na około 140 km/h została w jego opinii zawyżona wskutek przyjęcia nieprawidłowych założeń przy wykorzystaniu stosownego modelu

obliczeń. Z tego względu opinia Politechniki (...) zakłada, że prędkość, z jaką poruszał się pojazd A. (...) w chwili rozpoczęcia przez kierującą nim manewru intensywnego hamowania **nie była istotnie większa od 110 km na godzinę** (opinia Politechniki –karta 447). Także opinia biegłego J. H. była w ocenie Politechniki (...) częściowo nieprawidłowa, albowiem nie wyznaczył on prędkości pojazdów bezpośrednio przed zdarzeniem, wskutek czego, nie mógł przeanalizować możliwości uniknięcia zdarzenia oraz wyciągnięcia prawidłowych wniosków (opinia Politechniki – karta 447).

Nie tylko fakt, że zespół pracowników naukowych Politechniki (...) miał możliwość zapoznania się ze wszystkimi wcześniejszymi opiniami biegłych i krytycznie je ocenić, ale także fakt, że wyjątkowo szeroko, wielowariantowo przedstawione zostały w ich opinii wersje zdarzenia w zależności od przyjętych założeń, wpłynął na przyjęcie przez Sąd opinii Politechniki (...), jako podstawowej dla rozstrzygnięcia sprawy. Nie umniejsza to przy tym znaczenia pozostałych opinii w zakresie wniosków, które nie były objęte krytyczną oceną biegłych Politechniki (...), albo takich zagadnień, których ta opinia nie poruszała.

### **Strony nie kwestionowały opinii Politechniki (...).**

W konkluzjach opinii Politechniki (...) znalazł się opis 2 wariantów zdarzenia. Dla wersji 1, w której S. N. włącza kierunkowskaz skrętu w lewo oraz dla wersji 2, w której S. N. nie włącza kierunkowskazu.

W wariancie **1**, który zakłada, że S. N. włączył lewy kierunkowskaz i zjechał do osi jezdni w odległości 80 - 100 m przed miejscem planowanego zjazdu należałoby przyjąć, że nie zachował on szczególnej ostrożności, tj. nie upewnił się czy może ten manewr bezpiecznie wykonać i nie udzielił pierwszeństwa kierującemu samochodem A. (...), który w tym czasie poruszał się lewym pasem ruchu z prędkością około 110 km/h i znajdował się około 44 m z tyłu za samochodem A. (...), będąc w trakcie wykonywania manewru wyprzedzania. W tym wariancie zdarzenia to **A. B. kierująca samochodem A. (...) spowodowała przedmiotowe zdarzenie**, albowiem miała ona możliwość uniknięcia zderzenia przez zaprzestanie manewru wyprzedzania po zauważeniu włączonego lewego kierunkowskazu w samochodzie A. (...) który ponadto zbliżył się do osi jezdni (opinia karta 448). **S. N. przyczynił się do zaistnienia zdarzenia** (dowód - opinia karta 448).

W wariancie **2** zdarzenia, w którym S. N. nie sygnalizował zamiaru wykonania manewru skrętu w lewo przez włączenie lewego kierunkowskazu, to **S. N. spowodował przedmiotowe zdarzenie**. Jednakże A. B., przekraczając dopuszczalną administracyjnie prędkość **przyczyniła się do zaistnienia zdarzenia**, albowiem, **gdyby poruszała się z prędkością administracyjnie dopuszczalną miałaby techniczną możliwość uniknięcia zdarzenia poprzez zatrzymanie pojazdu przed torem ruchu samochodu A. (...), gdyby podjęła decyzję o hamowaniu** (opinia - karta 445 i 448). Z opinii jednoznacznie wynika, że poruszając się z prędkością około 110 km/h samochodem A. (...) A. B. nie miała technicznej możliwości uniknięcia zderzenia poprzez zatrzymanie pojazdu przed torem ruchu samochodu A. (...) nawet gdyby podjęła decyzję o hamowaniu w tej samej chwili, gdy podjęła decyzję o skręcie w lewo.

W świetle powyższych uwag dla rozstrzygnięcia sprawy kluczowe znaczenie mają kwestie związane z ustaleniem, czy i kiedy S. N. włączył lewy kierunkowskaz, sygnalizując zamiar skrętu w lewo. Ponadto kwestia skutków przekroczenia maksymalnie dozwolonej administracyjnie prędkości, z jaką poruszała się A. B. samochodem A. (...) i wpływu przekroczenia prędkości na powstanie zdarzenia drogowego.

Ciężar dowodu w zakresie wykazania, że doszło do włączenia kierunkowskazów do skrętu w lewo w samochodzie a. (...) spoczywał na pozwanym (artykuł 6 kodeksu cywilnego).

W ocenie Sądu brak wystarczających podstaw do przyjęcia wariantu 1 opinii Politechniki (...). Jedyne dowód, który przemawia za jego przyjęciem to w zasadzie zeznania świadka S. N., który twierdził, że kierunkowskaz włączył już na 80–100 m przed planowanym skrętem w lewo, po czym rozpoczął manewr zbliżania się do osi jezdni z zamiarem dokonania skrętu w lewo (dowód– zeznania S. N.– karta 92). Świadek A. B. przeczyła jednak, ażeby widoczny był włączony kierunkowskaz w pojeździe a. (...) (dowód zeznania świadka karta 91– 91 verte). Żaden inny świadek ani

żaden dowód materialny nie uwiarygadnia (nie potwierdza prawdziwości) zeznań świadka S. N.. Brak przekonujących dowodów przesądających o tym, że S. N. włączył kierunkowskaz i rozpoczął zbliżanie się do osi już na 80–100 m przed planowanym skrętem w lewo, także zeznania A. B., która zaprzeczyła, aby widziała włączony lewy kierunkowskaz samochodu A. (...) (zeznania A. B. – karta 91). Z opinii wynika, że w tym wariancie zdarzenia włączenie kierunkowskazu przez S. N. nastąpiłoby momencie, w którym A. B. nie rozpoczęła jeszcze wykonywania manewru wyprzedzania (opinia - karta 443). W obliczu sprzeczności zeznań wyżej wymienionych kluczowych dla rozstrzygnięcia tej kwestii świadków i braku innych dowodów przemawiających za przyjęciem wariantu 1 opinii Politechniki (...) Sąd odrzuca wariant 1 opinii, w związku z nieudowodnieniem faktu tak wczesnego włączenia kierunkowskazu w samochodzie A. (...).

W wariancie 2 ww. opinii przyjęto, że S. N. nie włączył w sposób wyraźny kierunkowskazu. W kontekście tego wariantu opinii P. (...) zwrócono jednak uwagę, że "(...) na podstawie przeprowadzonej symulacji komputerowej ustalono, że aby możliwa była zmiana kierunku ruchu samochodu a. (...) skutkująca możliwością zaznaczenia śladów blokowania koła (ślad numer 3), kierująca samochodem A. (...) musiała podjąć decyzję o skręcie w lewo wcześniej, niż kierujący samochodem A. (...) rozpoczął manewr skrętu w lewo" (opinia – karta 444). W wariancie tym powstaje zatem pytanie, na które brak racjonalnej odpowiedzi, o ile przyjmie się założenie, że w ogóle nie doszło do włączenia kierunkowskazu przez S. N., – dlaczego kierująca A. (...) miałyby wykonywać niezwykle ryzykowny manewr skrętu w lewo, jeszcze przed rozpoczęciem manewru skrętu przez kierującego A. (...). W ocenie Sądu może to wskazywać na to, że w ostatniej fazie przygotowania do skrętu w lewo S. N. włączył jednak sygnalizację kierunkowskazu, zanim jeszcze rozpoczął manewr skrętu. Dlatego A. B. rozpoczęła "awaryjny" skręt w lewo, zmierzający do ominięcia pojazdu A. (...), zanim ten zaczął skręcać. **W ocenie Sądu wariantem wiarygodnym jest, w świetle powyższych ustaleń, wariant 2 opinii Politechniki (...), ale z modyfikacją, do której nie była uprawniona Politechnika K., albowiem wymagała ona oceny wiarygodności zeznań świadków, jako biegły, polegającą na tym, że S. N. zasygnalizował manewr skrętu w lewo, ale zrobił to zbyt późno, a nie „zawczasu”, jak powinien.** Uczynił to, na co wskazuje powyższy opis zdarzenia, ale była to czynność spóźniona na tyle, że kierującej A. (...) pozostawało jedynie albo wykonanie gwałtownego manewru hamowania, który przy prędkości około 110 km/h, co i tak doprowadziłby do zderzenia pojazdów - jak wykazała opinia Politechniki (...) - albo awaryjnego skrętu w lewo celem ominięcia samochodu A. (...). Nie ma w ocenie Sądu wątpliwości, że S. N., włączając kierunkowskaz bezpośrednio przed rozpoczęciem manewru skrętu w lewo, nie dostosował się do przepisów ruchu drogowego. S. N. powinien był upewnić się, czy rozpoczynając manewr skrętu w lewo nie "zajedzie" drogi samochodowi A. (...), który go w tym momencie wyprzedzał. W szczególności powinien obserwować w lusterku wstecznym, czy bezpośrednio za nim nie znajduje się inny pojazd. To, czy w momencie rozpoczęcia manewru skrętu w lewo, pojazd A. (...) mógł się znajdować w tak zwanym martwym punkcie nie ma znaczenia, albowiem kierowca nie tylko poprzez spoglądanie w zewnętrzne lusterko boczne może upewnić się czy nie znajduje się bezpośrednio za nim pojazd, który go wyprzedza. Nie można też wykluczyć, że w nowoczesnym modelu wysokiej klasy auta A. (...) znajdował system dodatkowo ostrzegający o znajdowaniu się pojazdu w tak zwanym martwym polu. Tak, czy inaczej nie ma to znaczenia dla oceny zachowania S. N., jako kierującego samochodem A. (...). Zgodnie z **art. 22 ustęp 5 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. Prawo o ruchu drogowym kierujący pojazdem jest obowiązany zawczasu i wyraźnie sygnalizować kierunkowskazem zamiar zmiany kierunku jazdy lub pasa ruchu oraz zaprzestać sygnalizowania niezwłocznie po wykonaniu manewru.** Przed rozpoczęciem manewru w lewo S. N. powinien bezwzględnie „spojrzeć w lewe lusterko, aby stwierdzić czy manewr ten może wykonać bezpiecznie, niezależnie od ewentualnej sygnalizacji zamiaru skrętu w lewo włączenie lewego kierunkowskazu do niczego nie upoważnia i nie daje żadnych uprawnień jest to tylko sygnalizacja zamiaru skrętu" (dowód - opinia biegłego M. Świerczyńskiego - karta 104 akt II W 2206/14).

W konsekwencji należy, w ocenie Sądu, przyjąć, że to **S. N. poruszający się samochodem a. (...) spowodował przedmiotowy wypadek.**

Powyższa konstatacja nie oznacza, że ponosi on wyłączną odpowiedzialność za powstałe zdarzenie. Ze stanowiska pozwanego w procesie domagającego się oddalenia powództwa wynikało, że przyjmuje on, iż wypadek spowodowała A. B., która nie powinna była wykonywać tak ryzykownego manewru wyprzedzania (sprzeciw – k. 38 oraz pismo

pozwanego – k. 112-113). Wobec powyższego Sąd zobligowany był do ustalenia nie tylko, kto spowodował wypadek, ale także, kto i w jakim stopniu się do niego przyczynił, w szczególności ustalić ewentualny stopień przyczynienia się A. B. do powstania lub zwiększenia szkody tudzież stopień winy obu obojga kierowców w kontekście ustalenia przesłanek określonych w art. 362 kodeksu cywilnego z racji procesowego stanowiska pozwanego.

Oceniając zachowanie A. B. stwierdzić należy - zgodnie z opinią Politechniki (...) - że **gdyby poruszała się ona z prędkością administracyjnie dopuszczalną, to jest 90 km/h, to mogłaby wykonać awaryjne hamowanie, które doprowadziłoby do zatrzymania jej pojazdu przed samochodem A. (...)** i uniknięcia zderzenia i dalszych konsekwencji wypadku. Przekraczając dopuszczalną prędkość A. B. naruszyła świadomie przepisy ruchu drogowego to jest **art. 20 ust. 3 pkt d) ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. Prawo o ruchu drogowym** ustawy, ograniczający dopuszczalną prędkość na omawianym odcinku drogi (...) km/h. W kontekście przekroczenia dopuszczalnej prędkości przez samochód prowadzony przez A. B. wymaga podkreślenia, że tego rodzaju zachowanie kierowcy musi być różnie oceniane w zależności od sytuacji, w której do niego dochodzi. Inaczej, to jest „łagodniej”, oceniliby Sąd przekroczenie dopuszczalnej prędkości drogowej na odcinku prostej drogi przy braku ruchu innych pojazdów i braku wykonywania jakichkolwiek ryzykownych manewrów drogowych. Zasadniczo inaczej musi wypaść ta ocena w sytuacji, kiedy doszło do wykonywania jednego z najtrudniejszych manewrów drogowych, to jest wyprzedzania pojazdu i to w sytuacji, wyprzedzania nie jednego, ale łącznie 3 pojazdów. Nie ma w tym kontekście znaczenia, że przepisy ruchu drogowego nie zakazują wyprzedzania „sznura” pojazdu, albowiem zakładają one, że manewr ten może być wykonany jedynie zgodnie z wszystkimi innymi przepisami ruchu drogowego, to jest w szczególności z zakazem przekraczania dozwolonej administracyjnie prędkości i oczywiście, zasadami zdrowego rozsądku. W okolicznościach sprawy A. B. podjęła decyzję bardzo ryzykowną i żeby ją zrealizować przekroczyła dopuszczalną administracyjnie prędkość, przez co doprowadziła do sytuacji, w której przekroczenie przepisów drogowych przez innego uczestnika ruchu drogowego S. N. musiało już nieuchronnie doprowadzić do wypadku drogowego, którego można byłoby uniknąć, gdyby zarówno jeden jak i drugi kierowca dochowali wszystko takich wymagań przepisów ruchu drogowego. A. B. kierująca pojazdem A. (...) w sposób świadomy i zawiniony przekroczyła dopuszczalną prędkość nie w warunkach „pustej” drogi, na której nikomu, poza nią samą, nie mogłoby to zagrażać, ale w warunkach podjęcia trudnego manewru wyprzedzania „sznura” samochodów. Trafnie, zdaniem Sądu, podkreśla w opinii biegły D. F. (1), że „manewr wyprzedzania jest jednym z najtrudniejszych manewrów wykonywanych na drogach, ponieważ wiąże się z wjazdem pojazdu na przeciwległy pas ruchu oraz może powodować przecinanie się torów ruchu innych pojazdów ostrożność” (dowód opinia biegłego F. - karta 160). Analogicznie przyjął w opinii biegły J. H. (dowód - opinia karta 72). Oceniając zachowanie A. B. trzeba dodać, że 2 samochody podążające za samochodem A. (...) S. N. nie podejmowały manewru wyprzedzania ani siebie (pojazd trzeci – drugiego), ani A. (...). Żaden z kierowców tych samochodów nie próbował też ominąć pojazdu A. (...) od prawej strony, na co trafnie zwrócił uwagę biegły M. Ś. w swojej opinii. Z pewnością musiały jednak zmniejszyć prędkość w związku z tym, że S. N., zbliżając się do miejsca, w którym zamierzał skręcić w lewo, także musiał tę prędkość zmniejszyć. Mimo tego, kierująca pojazdem A. (...) nie zaniechała manewru wyprzedzania, jak zeznała nie mogła „zmieścić się” w luce pomiędzy samochodem trzecim i drugim oraz drugim i pierwszym. W ocenie Sądu widząc niską lub zmniejszającą się prędkość A. (...) oraz małe odległości między kolejnymi pojazdami A. B. powinna wyhamować pojazd i zaniechać dalszego wyprzedzania „sznura” pojazdów albo wyprzedzać go z taką prędkością, która umożliwiłaby skuteczne awaryjne hamowanie w związku z manewrem skrętu w lewo wykonanym przez S. N.. Było to tym bardziej uzasadnione, że od drogi DK (...), którą poruszały się oba pojazdy możliwe były zjazdy w boczne drogi, a wyprzedzanie sznura samochodów zawsze wiąże się z ryzykiem braku możliwości dostrzeżenia sygnalizacji kierunkowskazów pojazdu znajdującego się na czele szeregu pojazdów, który jest zasłaniany przez auta jadące za nim, (o czym niżej).

Z uwagi na szereg (sznur) aut, A. B. nie była w stanie obserwować kierunkowskazów pojazdu pierwszego w szeregu. Nie jest przy tym możliwe dokładne określenie ilości aut, które chciała wyprzedzić jednym manewrem A. B.. Ona sama zeznała, że miała przed sobą „**3 4 lub 5 aut**” i **gotowa była je wszystkie wyprzedzić** (dowód zeznania A. B. - karta 91 verte). S. N. potwierdził, że miał przed sobą inne auta, zanim zaczął zwalniać planując manewr skrętu w lewo, choć nie był w stanie podać ich ilości (dowód- zeznania S. N. - karta 91). Wynika stąd, co potwierdza zresztą sama A. B., że **planowała manewr wyprzedzania nawet nie 3, a łącznie 5 samochodów**. Niezależnie od

tego, ile samochodów znajdujących się w przed nią zamierzała jednym manewrem wyprzedzić A. B. stwierdzić należy, że „nie mogła prowadzić bezpośredniej obserwacji pojazdu A. (...), ponieważ pojazdy były rozdzielone przez inne”. Zachowanie A. B. biegły D. F. uznał za „**lekkomyślne, stanowiące poważny błąd w taktyce jazdy**” (dowód opinia biegłego F. karta 161). Sąd podziela powyższą opinię biegłego. Analogicznie biegły R. P. (1) stwierdził w opinii, że „**błąd w taktyce jazdy A. B. przyczynił się do powstania kolizji w stopniu, co najmniej równym jak w przypadku postępowania kierowcy A. (...)**” (dowód opinia biegłego R. pękali–punkt 6 karta 303).

Sąd uznaje **stopień winy A. B.** w przyczynieniu się do zdarzenia w związku z opisaną sytuacją za wysoki. Świadomie przekroczyła dopuszczalną prędkość, co uniemożliwiło uniknięcie wypadku na skutek błędu popełnionego przez S. N.. Rozpoczęła ryzykowny manewr wyprzedzania kilku pojazdów nie mogąc dobrze obserwować auta jadącego na czele. Nie zaniechała manewru wyprzedzania, mimo że pojazdy jadące przed nią zwalniały, co powinno prowadzić do zachowania szczególnej ostrożności przez kierującą. W ocenie Sądu **stopień A. B. w przyczynieniu się do wypadku jest równy stopniowi winy S. N.**, który także naruszył opisane wyżej przepisy ruchu drogowego.

W tej sytuacji Sąd uznaje, że **sprawcą zdarzenia był S. N., a A. B. przyczyniła się do niego w równym stopniu, co S. N..**

Zgodnie z art. 436 § 2 kodeksu cywilnego w przypadku zderzenia się mechanicznych środków komunikacji poruszanych za pomocą sił przyrody odpowiedzialność sprawcy opiera się na zasadach ogólnych, to jest na podstawie art. 415 kodeksu cywilnego. Stosownie z kolei do art. 362 kodeksu cywilnego, jeżeli poszkodowany przyczynił się do powstania lub zwiększenia szkody, obowiązek jej naprawienia ulega odpowiedniemu zmniejszeniu stosownie do okoliczności, a zwłaszcza do stopnia winy obu stron.

Z uwagi na ustalenie, że poszkodowana przyczyniła się do szkody w połowie należne powodowi odszkodowanie ulega zmniejszeniu o 50%. Wysokość szkody ustalona została w opinii biegłego W. G. (1) (opinia – k. 306), co opisano na wstępie uzasadnienia. Sąd w wyjaśnieniu dodatkowo, że po zmianie sędzięgo referenta na rozprawie w dniu 17 listopada 2022 roku przy zobowiązaniu stron do zajęcia stanowisk, co do opinii Politechniki (...) zobowiązano powoda do uiszczenia zaliczki na poczet kosztów biegłego z zakresu szacowania szkód samochodowych (protokół rozprawy–karta 510). Powód uiszczył zaliczkę, tym niemniej w toku dalszych czynności pozwany jednoznacznie stwierdził, że nie kwestionuje ustaleń biegłego W. G., co wysokości szkody i cofnął wniosek dowodowy w tym zakresie (pismo pozwanego – k.516 oraz 546). W konsekwencji, pismem z dnia 16 grudnia 2022r. także powód cofnął wniosek przeprowadzenia dowodu celem ustalenia czy koszt naprawy samochodu a. (...) przekraczał jego wartość (pismo powoda– karta 528).

**W tej sytuacji sąd uznał opinię biegłego W. G. (1), co do wysokości szkody w pojeździe a. (...) za miarodajną dla ustalenia wysokości szkody w pojeździe A. (...).**

Opinia nie była kwestionowana przez żadną ze stron.

Zgodnie z ww. opinią szkoda w pojeździe A. (...) w wyniku kolizji była tzw. **szkodą całkowitą**, albowiem oszacowany przez biegłego koszt napraw uszkodzonego samochodu A. (...) wyniósłby 146.076,51 zł i ponad trzykrotnie przewyższyłby wartość pojazdu w kolizji. Wartość pojazdu A. (...) na dzień szkody wynosiła **42.300 zł**. Wrak pojazdu został sprzedany za **7.100,00 zł**. Wysokość szkody po stronie powoda po sprzedaży samochodu wynosiła **35.200,00 zł brutto** (dowód – opinia biegłego karta 306).

Powyższa kwota stanowi wysokość szkody, która pozostaje w normalnym związku przyczynowym z wypadkiem drogowym – art. 361 § 1 kodeksu cywilnego (po odliczeniu przypadającej poszkodowanej wartości pozostałości). Fakt, że wycena wartości pojazdu wykonana przez powoda w ramach postępowania likwidacyjnego była wyższa, aniżeli wartość auta na dzień szkody ustalona przez biegłego W. G. jest bez znaczenia dla rozstrzygnięcia sprawy. To opinia biegłego stanowi miarodajne źródło ustalenia wysokości szkody. Zgodzić się też należy ze stanowiskiem i zarzutem pozwanego (sprzeciw– k.39), że dalsze składowe szkody wykazywane przez powoda nie zostały w sposób należyty umotywowane, w szczególności w uzasadnieniu pozwu (vide: uzasadnienie pozwu– karta 3). W piśmie z dnia

19 grudnia 2017 roku powód odniósł się do problemu 10% marży “stosowanej przez kupujących przy odsprzedaży pojazdu” wyjaśniając, że “praktyka wyliczenia odszkodowania za szkodę całkowitą z uwzględnieniem marży jest powszechnie stosowana przez towarzystwa ubezpieczeniowe” (k. 107). Zdaniem sądu stanowisko powoda w kwestii stosowania powyższej marży jest niezrozumiałe, nie znajduje oparcia w obowiązujących przepisach prawa, a jeśli decyduje o tym praktyka ubezpieczeniowa to jedynie na bazie relacji pozasądowych a nie przy ocenie roszczeń odszkodowawczych wynikających z mocy samego prawa. Z uwagi na brak dalszych przytoczeń faktycznych, co do wysokości szkody, które zawarte byłyby w treści pozwu lub pozostałych pism procesowych powoda, **Sąd uznaje wysokość szkody ustaloną w opinii biegłego W. G. (1) za właściwą, niekwestionowaną przez strony.**

Z uwagi na przyjęcie, że poszkodowana A. B. przyczyniła się w **50%** do powstania szkody, wysokość należnego powodowi odszkodowania powinna ulec zmniejszeniu o 50%, wobec czego, zasądzono od pozwanego na rzecz powoda, kwotę **17.600 zł** (35.200:2) wraz z odsetkami ustawowymi na podstawie art. 481 § 2 w zw. z art. 817 kodeksu cywilnego - od dnia 26 sierpnia 2015 roku do 31 grudnia 2015 roku i odsetkami ustawowymi za opóźnienie od dnia 1 stycznia 2016 roku do dnia zapłaty – punkt I sentencji wyroku.

W pozostałym zakresie roszczenie podlegało oddaleniu - punkt II sentencji wyroku.

O kosztach orzeczono na podstawie artykułu 108 (1) kodeksu postępowania cywilnego przyjmując, że powód wygrał sprawę w 40% - jest to proporcja, w jakiej pozostaje suma zasądzona do sumy dochodzonej pozwem - pozostawiając referendarzowi sądowemu szczegółowe wyliczenie kosztów procesu – punkt III sentencji wyroku.

Sędzia Krzysztof Pietkowski

## ZARZĄDZENIE

1. odnotować;
2. odpis wyroku z uzasadnieniem doręczyć pełn. powoda + pełn. pozwanego;
3. akta z wpływem lub za 21 dni.

Sędzia

K., dnia 03.04.2023.