

Sygn. akt I ACa 1834/16

WYROK

W IMIENIU RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ

Dnia 19 kwietnia 2017 r.

Sąd Apelacyjny w Krakowie – I Wydział Cywilny

w składzie:

Przewodniczący:	SSA Andrzej Struzik
Sędziowie:	SSA Paweł Rygiel (spr.) SSA Grzegorz Krężolek
Protokolant:	st.sekr.sądowy Urszula Kłosińska

po rozpoznaniu w dniu 19 kwietnia 2017 r. w Krakowie na rozprawie

sprawy z powództwa **L. C. (1)**

przeciwko **Towarzystwu (...) S.A. w W.**

o zapłatę

na skutek apelacji obu stron

od wyroku Sądu Okręgowego w Krakowie

z dnia 6 września 2016 r. sygn. akt I C 525/12

I. zmienia zaskarżony wyrok w ten sposób, że nadaje mu treść:

„1. zasądza od strony pozwanej Towarzystwa (...) Spółki Akcyjnej z siedzibą w W. na rzecz powoda L. C. (1) kwotę 128.812,20 zł (sto dwadzieścia osiem tysięcy osiemset dwanaście 20/100 złotych) z ustawowymi odsetkami za opóźnienie:

- od kwoty 126.155,40 zł od dnia 2 września 2011r. do dnia zapłaty,

- od kwoty 2.656,80 zł od dnia 14 marca 2012 r. do dnia zapłaty;

2. oddala powództwo w pozostałej części;

3. zasądza od strony pozwanej na rzecz powoda kwotę 8.961 zł (osiem tysięcy dziewięćset sześćdziesiąt jeden złotych) tytułem zwrotu kosztów procesu;

4. nakazuje ściągnąć od powoda L. C. (1) z zasądzonego w pkt 1 roszczenia, na rzecz Skarbu Państwa – Sądu Okręgowego w Krakowie kwotę 822,39 zł (osiemset dwadzieścia dwa 39/100 złote), tytułem wydatków pokrytych tymczasowo ze środków Skarbu Państwa,

5. nakazuje ściągnąć od strony pozwanej Towarzystwa (...) Spółki Akcyjnej z siedzibą w W. na rzecz Skarbu Państwa – Sądu Okręgowego w Krakowie kwotę 1.233,58 zł (jeden tysiąc dwieście trzydzieści trzy 58/100 złote) tytułem wydatków pokrytych tymczasowo ze środków Skarbu Państwa.”

II. w pozostałej części apelację powoda oddala;

III. oddala apelację strony pozwanej w całości;

IV. znosi wzajemnie między stronami koszty postępowania apelacyjnego.

SSA Paweł Rygiel SSA Andrzej Struzik SSA Grzegorz Krężolek

sygn. akt I ACa 1834/16

UZASADNIENIE

wyroku z dnia 19 kwietnia 2017 r.

Powód L. C. wniósł o zasądzenie od Towarzystwa (...) S.A. w W. kwoty 229.476,61 zł tytułem kosztów naprawy pojazdu wraz z odsetkami ustawowymi za opóźnienie od dnia 2 września 2011 r. do dnia zapłaty, kwoty 184,50 zł tytułem zwrotu kosztów holowania pojazdu wraz z odsetkami ustawowymi za opóźnienie od dnia wniesienia pozwu do dnia zapłaty, kwoty 553,50 zł tytułem zwrotu kosztów ekspertyzy pojazdu wraz z odsetkami ustawowymi za opóźnienie od dnia wniesienia pozwu do dnia zapłaty oraz kwoty 3.690 zł tytułem zwrotu kosztów ekspertyzy pojazdu wraz z odsetkami ustawowymi za opóźnienie od dnia wniesienia pozwu do dnia zapłaty. Powód wniósł również o zasądzenie o strony pozwanej na swoją rzecz kosztów procesu. Zgłoszone w sprawie roszczenia powód wiązał z wypadkiem komunikacyjnym, za które odpowiedzialność ponosił kierowca ubezpieczony od odpowiedzialności cywilnej u strony pozwanej.

Pozwany ubezpieczyciel wniósł o oddalenie powództwa.

Zaskarżonym wyrokiem Sąd Okręgowy zasądził od strony pozwanej Towarzystwa (...) S.A. w W. na rzecz powoda L. C. (1) kwotę 52.703 zł z ustawowymi odsetkami za opóźnienie: od kwoty 52.564,75 zł od dnia 2 września 2011 r. do dnia zapłaty oraz od kwoty 138,25 zł od dnia 14 marca 2012 r. do dnia zapłaty. Dalej idące powództwo Sąd oddalił, a ponadto rozliczył koszty procesu.

Podstawą wyrokowania były następujące okoliczności faktyczne.

W dniu 9 kwietnia 2011 r. około godz. 1⁰⁰, w miejscowości G. na drodze krajowej dwujezdniowej nr (...) powód prowadził samochód m-ki M. (...), poruszając się lewym pasem jezdni w kierunku K.. Prowadzony przez niego samochód wyposażony był w znacznie zużyte opony na tylnej osi – bieżnik opon na przedniej osi miał po 4 i 5 mm, natomiast opona na tylnej osi – po 0 mm.

Warunki atmosferyczne były trudne – padał ulewny deszcz. Powód po minięciu odcinka, na którym obowiązywało ograniczenie prędkości do 70 km/h zwiększył na krótkim odcinku na zakręcie w prawo prędkość z 70 km/h do około 100 km/h. Taka technika jazdy w panujących wówczas warunkach mogła powodować wykorzystanie przyczepności nadmiernie zużytych opon kół tylnych w stanach zbliżonych do granicznych, co oznacza, że nawet bez udziału innych pojazdów mogło dojść do utraty stateczności kierunkowej samochodu M. i w efekcie do powstania szkody.

Bezpośrednio za zakrętem pojazd marki C. (...) L. C. (2), poruszający się z prędkością około 90 km/h, rozpoczął manewr wyprzedzania znajdującego się przed nim samochodu ciężarowego i w tym celu zmienił pas ruchu z prawego na lewy, który był zajęty przez powoda. Doszło do kontaktu lewej części tylnego zderzaka samochodu C. z prawą częścią przedniego zderzaka samochodu M., polegającego na niewielkiej sile względnego oddziaływania pojazdów.

Kontakt pomiędzy w/w samochodami miał jedynie charakter delikatny, styczny (otarciowy). Nie mógł on niczego uszkodzić w żadnym z samochodów, a jedynie powodował otarcia na zderzakach. Wzajemny kontakt obu pojazdów bardziej destabilizował ruch C., niż M., gdyż obciążenie kół przednich M. (masa przedniej części pojazdu) było większe, niż obciążenie kół tylnych C. (masa tylnej części pojazdu) z uwagi na umieszczenie zespołów napędowych obu pojazdów z przodu.

Powód zaczął gwałtownie hamować i odbił kierownicą w lewo, częściowo zjeżdżając na pas zieleni rozdzielający jezdnie. Natomiast kierujący pojazdem C. nie miał żadnych problemów z dalszym prowadzeniem pojazdu. Sama kolizja pojazdów bez gwałtownych manewrów obronnych hamowania i skrętu wykonanych przez kierowcę pojazdu M. nie mogła doprowadzić do samoistnej utraty stateczności kierunkowej tego pojazdu. Był on bowiem wyposażony w systemy bezpieczeństwa czynnego (m.in. (...) i (...)).

Bezpośrednio po kontakcie samochodów w wyniku manewrów podjętych przez kierowcę M. samochód ten uderzył w barierę usytuowaną po prawej stronie jezdni. Po „odbiciu” się od prawej bariery, samochód M. przemieścił się na lewą stronę jezdni, uderzając w znajdującą się tam barierę tuż przed słupem oświetlenia ulicznego.

Na skuteczność manewrów obronnych podejmowanych przez L. C. (1) bardzo duży wpływ miało nadmierne zużycie kół tylnych samochodu M., które przy warunkach atmosferycznych występujących w chwili zdarzenia (mokra jezdnia, intensywne opady deszczu) sprzyjało powstawaniu zjawiska aquaplaningu, tj. utraty przyczepności opony do jezdni prowadzącej do utraty panowania nad pojazdem. Z tego powodu stan ogumienia w samochodzie M. mógł przyczynić się do zajścia zdarzenia w znacznym zakresie.

Sąd Okręgowy ustalił także, że w chwili zdarzenia właścicielem pojazdu m-ki M. był M. B.. W dniu 20 lipca 2011 r. sprzedał on przedmiotowy samochód powodowi, wraz z przelewem na rzecz powoda wierzytelności przysługującej mu w stosunku do pozwanego ubezpieczyciela, z tytułu wyżej opisanego zdarzenia.

Kierujący pojazdem C. (...) L. C. (2) był ubezpieczony od odpowiedzialności cywilnej u strony pozwanej.

Powód zgłosił szkodę w (...) w dniu 13 kwietnia 2011 r., jednakże strona pozwana odmówiła wypłaty odszkodowania zarzucając, że do zdarzenia nie mogło dojść w okolicznościach podanych w zgłoszeniu szkody.

Wreszcie Sąd ustalił, że w związku z odmową wypłaty odszkodowania powód poniósł koszt wykonania 2-ch ekspertyz, za które zapłacił 3.690 zł i 553,50 zł. Za holowanie pojazdu z miejsca kolizji powód zapłacił 184,50 zł. Koszt naprawy uszkodzeń pojazdu powoda wynikających z kolizji wynosi 210.259 zł.

W tym stanie rzeczy Sąd Okręgowy, odwołując się do treści art. 436 § 2 k.c., art. 822 k.c. i art. 361 § 2 k.c. uznał zgłoszone roszczenie za uzasadnione, bowiem kierujący samochodem C. (...), za którego pozwany ubezpieczyciel ponosi odpowiedzialność, dopuścił się nieprawidłowego manewru poprzez zajechanie drogi powodowi, skutkiem czego była kolizja drogowa. Tym, niemniej, w ocenie Sądu, szkoda nastąpiła przede wszystkim w wyniku nadmiernej (niebezpiecznej) prędkości, z którą poruszał się powód, niewłaściwego ogumienia, w które wyposażony był pojazd powoda na tylnej osi oraz zbyt gwałtownych manewrów obronnych podjętych przez powoda. Tym samym zasadne jest przyjęcie, że powód przyczynił się do szkody w 75 %. Przy uwzględnieniu zatem, że koszt naprawy pojazdu powoda wynosi 210.259 zł oraz, należne z tego tytułu powodowi odszkodowanie należy obniżyć o 75 % tj. do kwoty 52.564,75 zł. Podobnie obniżeniu podlega koszt prywatnej ekspertyzy dotyczącej kosztów naprawy tj. kwoty 553 zł, co uzasadnia zasądzenie z tego tytułu kwoty 138,25 zł.

Jako bezzasadne Sąd ocenił roszczenie powoda obejmujące koszty holowania i wydatki na ekspertyzę dotyczącą rekonstrukcji przebiegu zdarzenia oraz odszkodowanie z zasądzonych tytułów, ponad przyznane kwoty.

Orzekając o odsetkach od zasądzonych kwot Sąd odwołał się do treści art. 14 ust.1 ustawy z dnia 22 maja 2003 r. o ubezpieczeniach obowiązkowych, Ubezpieczeniowym Funduszu Gwarancyjnym i Polskim Biurze Ubezpieczycieli Komunikacyjnych oraz do treści art. 482 k.c.

O kosztach procesu Sąd orzekł na podstawie art. 100 k.p.c.

Od powyższego orzeczenia apelacje wniosły obie strony.

Pozwany ubezpieczyciel, zaskarżając wyrok w części uwzględniającej powództwo, zarzucił:

- naruszenie prawa materialnego tj. art. 415 k.c. w zw. z art. 361 k.c. i art. 6 k.c. poprzez ustalenie, że L. C. (2) – kierujący samochodem C. – przyczynił się do zajścia zdarzenia z 9 kwietnia 2011 r. w 25 %, podczas gdy w toku procesu nie wykazano zawinienia po jego stronie, natomiast wykazano, że wyłączną winę za zaistniałe zdarzenie ponosi powód;

- naruszenie prawa materialnego tj. art. 481 k.c. poprzez zasądzenie odsetek – odpowiednio – od dnia 2 września 2011 r. i 14 marca 2012 r., podczas gdy winny być one naliczone od daty wyrokowania.

Pozwany wniósł o zamianę zaskarżonego wyroku poprzez oddalenie powództwa w całości oraz zasądzenie kosztów procesu, jak też o zasądzenie kosztów postępowania apelacyjnego.

Powód, zaskarżając wyrok w części oddalającej powództwo, zarzucił naruszenie przepisów postępowania mające wpływ na treść orzeczenia, a to:

- art. 233 § 1 k.p.c. poprzez brak wszechstronnej oceny materiału dowodowego oraz dokonanie jej w sposób sprzeczny z zasadami logiki i doświadczenia życiowego, co skutkowało błędnymi ustaleniami faktycznymi w zakresie: bezpiecznej prędkości z jaką poruszał się powód; tego, że bez udziału innych pojazdów mogło dojść do utraty styczności kierunkowej pojazdu powoda a w efekcie powstania szkody; tego, że kolizja pojazdów bez gwałtownych ruchów obronnych powoda nie mogła doprowadzić do samoistnej utraty styczności kierunkowej tego pojazdu; tego, że stan ogumienia samochodu powoda mógł przyczynić się do zajścia zdarzenia w znacznym zakresie; tego, że poruszanie się przez powoda samochodem z prędkością 100 km/h pojazdem wyposażonym w opony bez bieżnika było nieprawidłowe; tego, że szkoda nastąpiła przede wszystkim w wyniku nadmiernej prędkości, z którą poruszał się powód, niewłaściwego ogumienia jego pojazdu oraz zbyt gwałtownych manewrów obronnych podjętych przez powoda;

- art. 233 § 1 k.p.c. w zw. z art. 362 k.c. poprzez brak wszechstronnej oceny materiału dowodowego oraz dokonanie jej w sposób sprzeczny z zasadami logiki i doświadczenia życiowego, co skutkowało błędnymi ustaleniami faktycznymi w zakresie przyjęcia, że powód przyczynił się do powstania szkody w rozmiarze 75 %;

- art. 328 § 2 k.p.c. polegające na sporządzeniu zdawkowego, niepełnego, a tym samym nierzetelnego uzasadnienia zaskarżonego wyroku, w tym w kluczowym aspekcie tj. ustalenia rzeczywistego przyczynienia się powoda do powstania szkody, a zwłaszcza procentowego w nim udziału;

- art. 100 k.p.c. poprzez oddalenie żądania pozwu w zakresie kosztów ekspertyzy w zakresie rekonstrukcji zdarzenia oraz kosztów holowania pojazdu.

W konsekwencji podniesionych zarzutów, powód wniósł o zmianę zaskarżonego wyroku poprzez zasądzenie od strony pozwanej na jego rzecz całej dochodzonej pozewem kwoty oraz o zasądzenie kosztów postępowania za obie instancje, ewentualnie – o uchylenie wyroku w zaskarżonej części i przekazanie w tym zakresie sprawy Sądowi I instancji do ponownego rozpoznania i orzeczenia o kosztach postępowania apelacyjnego.

Sąd Apelacyjny zważył, co następuje.

Nie może odnieść skutku zarzut naruszenia art. 328 § 2 kpc. Zważyć bowiem należy, że skuteczność przedmiotowego zarzutu ograniczona jest do sytuacji, w której treść uzasadnienia skarżonego wyroku uniemożliwia kontrolę instancyjną. W systemie apelacyjnym, w którym Sąd II instancji jest sądem merytorycznym a postępowanie odwoławcze jest kontynuacją postępowania przed sądem pierwszoinstancyjnym, uchybienia w formie uzasadnienia, nieprowadzące do trudności w identyfikacji motywów rozstrzygnięcia sprawy, nie mają znaczenia dla możliwości rozpoznania apelacji. W tym kontekście wskazać należy, że z treść uzasadnienia Sądu Okręgowego w oczywisty sposób wynika treść dokonanych ustaleń oraz motywy, którymi kierował się Sąd przy dokonywaniu oceny prawnej.

W zasadniczej części ustalenia faktyczne dokonane w pierwszej instancji są prawidłowe i Sąd Apelacyjny przyjmuje je za własne. Zostały dokonane w oparciu o wszystkie zaoferowane dowody, których ocena mieści się w granicach wyznaczonych art. 233 § 1 k.p.c. Tym niemniej trafnie zarzuca apelujący powód, iż ustalenia dotyczące tego, że technika jazdy powoda (w tym nadmierna prędkość i stan ogumienia pojazdu) skutkowały tym, że nawet bez udziału innych pojazdów mogło dojść do utraty stateczności kierunkowej samochodu M. i w efekcie do powstania szkody, są zbyt daleko idące. O ile można bowiem rozważać hipotetyczne zagrożenie utraty stateczności pojazdu powoda, to w świetle opinii biegłego sądowego brak jest podstaw do przyjęcia, że do spornej kolizji drogowej doszłoby także bez udziału kierującego samochodem C..

Przechodząc w tym kontekście do oceny zgromadzonego materiału dowodowego należy wskazać, że nie budzą zastrzeżeń te ustalenia, które dotyczą samego przebiegu zdarzenia komunikacyjnego, które miało miejsce w dniu 9 kwietnia 2011 r., w tym w zakresie okoliczności mających znaczenie dla oceny udziału i zakresu odpowiedzialności za szkodę uczestników tego zdarzenia. Przypomnieć należy, że podstawową kwestia sporną w sprawie było ustalenie, czy do szkody powoda doszło w okolicznościach powołanych w zgłoszeniu szkody. Strona pozwana przeczyła bowiem, by sam przebieg zdarzenia mógł być taki, jaki wynika z opisu powoda. Zauważyć przy tym należy, że pozwany ubezpieczyciel nie kwestionując wprost relacji sprawcy zdarzenia, za którego zachowania ponosi odpowiedzialność, koncentrując się na wykazaniu, że symulacja komputerowa zdarzenia ma przekonywać, iż nie jest możliwe, by pojazd powoda, po zetknięciu z samochodem, który zjechał mu drogę, mógł wykonać tego rodzaju drogę, która wynikała z opisu przedstawianego przez poszkodowanego. Takie stanowisko pozwanego nie jest konsekwentne. Zważyć należy, że ze stanowiska ubezpieczyciela wynikać ma, iż do spornego zdarzenia drogowego miałyby dojść bez udziału kierującego pojazdem C., a jednocześnie pozwany nie kwestionuje samego opisu przebiegu wypadku wskazywanego przez L. C. (2). Tymczasem świadek ten w sposób jednoznaczny wskazał, że wyprzedzając inny pojazd zjechał drogę jadącemu lewym pasem powodowi, że oba samochody się zetknęły, po czym pojazd powoda zaczął obracać się na drodze. Dalej, pozwany kwestionuje sam opis drogi jaką miał wykonać samochód powoda po podjęciu manewru obronnego, nie przecząc, że widniejące na drodze ślady kolizji, w postaci uszkodzenia barierki przydrogowej, pozostają w związku z przedmiotową kolizją. Nie budzi wątpliwości Sądu, że możliwe teoretycznie powstanie szkód w pojeździe powoda w innych okolicznościach niż wskazywane w pozwie, wymagałoby wykazania niemożności powstania oznaczonych uszkodzeń pojazdu w opisywanych warunkach oraz wykazania braku udziału kierującego C. w zdarzeniu. W istocie zatem, w świetle zasad logicznego rozumowania i doświadczenia życiowego, wymagałoby to wykazania powiązania powoda z L. C. (2) oraz tego, że w ogóle nie był on uczestnikiem zdarzenia i nie było go na miejscu zdarzenia. Nie można by bowiem w inny sposób wyjaśnić przyczyn, dla których L. C. (2) złożył wyjaśnienia zbieżne z wersją przedstawioną przez powoda.

Uwzględniając powyższe stwierdzić należy, że tak powód jak i uczestniczący w zdarzeniu L. C. (2) złożyli zbieżne ze sobą zeznania co do przyczyn kolizji. Te okoliczności oraz – z uwagi na opisywany przebieg zdarzenia – zakres uszkodzeń samochodu powoda był przedmiotem analizy biegłych. W szczególności w sposób przekonywujący wskazywana przez powoda wersja została zweryfikowana przez biegłego R. J. (k. 372, 433, 468). Biegły ten, analizując ślady pozostawione na tylnym lewym zderzaku samochodu C. wskazał, iż nie można wykluczyć, że do kontaktu pomiędzy tym pojazdem a samochodem powoda doszło, jakkolwiek sam kontakt pojazdów stanowił kolizję skutkującą niewielkimi siłami względnego oddziaływania, a kolizja taka, bez gwałtownych manewrów obronnych hamowania i skrętu wykonanych

przez kierującego M., nie mogła doprowadzić do samoistnej utraty stateczności tego pojazdu. To, w połączeniu z zeznaniami powoda i świadka C. w pełni uzasadnia przyjęcie, że to kierujący C. zajechał drogę powodowi, co skutkowało kolizją polegającą na lekkim kontakcie pojazdów oraz podjęciem przez powoda manewrów obronnych w postaci hamowania i skrętu kierownicą.

W świetle opinii biegłego nie budzi jakichkolwiek wątpliwości, że podjęty przez powoda, na skutek wyżej opisanej kolizji, manewr obronny spowodował utratę stateczności jego pojazdu, a w konsekwencji uderzeniem M. w metalową barierę zabezpieczającą znajdującą się po prawej stronie jezdni, a następnie w barierę i słup lampy oświetlenia ulicznego, znajdującymi się po lewej stronie tej jezdni. Okoliczności te znajdują potwierdzenie tak w udokumentowanych śladach uszkodzeniach barier i lampy oświetlenia ulicznego, jak też w symulacji przeprowadzonej przez biegłego.

Nie budzą także zastrzeżeń te ustalenia Sądu, które dotyczą stanu technicznego pojazdu powoda, w tym przede wszystkim stanu ogumienia oraz wpływu tej okoliczności na przebieg zdarzenia. W oczywisty sposób za prawidłowe należy w szczególności uznać ustalenie, że stwierdzony stan ogumienia sprzyjał powstaniu zjawiska aquaolangu na jezdni, a to z uwagi na intensywne opady deszczu - co musiało mieć wpływ na utratę przez powoda panowania nad pojazdem.

Wreszcie poza sporem pozostaje, że w chwili kolizji powód poruszał się z prędkością dozwoloną administracyjnie. Z tego punktu widzenia – jak wskazał biegły – technika kierowania przez niego pojazdem nie była nieprawidłowa. Z dużą dozą prawdopodobieństwa należy przyjąć za biegłym, że gdyby nie zajechanie drogi przez L. C. (2), to – nawet przy stanie ogumienia M. – prędkość pojazdu nie skutkowałaby powstaniem kolizji drogowej. Tyle tylko, że przy istniejącej kolizji, z uwagi na warunki atmosferyczne i stan ogumienia pojazdu, stwierdzona prędkość „mogła powodować wykorzystanie przyczepności nadmiernie zużytych opon kół tylnych samochodu M. (...) w stanach zbliżonych do granicznych” (opinia uzupełniająca – k. 434). Innymi słowy, jest prawdopodobne, że stwierdzona prędkość z jaką poruszał się powód miała wpływ na utratę przyczepności pojazdu po podjęciu manewrów obronnych, a co za tym idzie – na zakres szkody.

Wyżej przedstawione okoliczności w oczywisty sposób wynikają z treści opinii biegłego J.. Wnioski biegłego w opisywanym zakresie są zbieżne z treścią dowodów osobowych, jak też w sposób logiczny wynikają z części opisowej opinii. W oczywisty sposób zatem istniały podstawy do przyjęcia, że sama kolizja, jej przebieg oraz zakres wynikłych stąd szkód wynikały z wystąpienia łącznie kilku czynników, które w ostateczności miały wpływ na utratę stateczności pojazdu powoda – a więc: zajechania przez kierującego C. drogi powodowi, wymuszenia podjęcia przez powoda manewru obronnego oraz – przy istniejących warunkach atmosferycznych - złego stanu ogumienia pojazdu powoda i jego prędkości.

Uwzględniając powyższe, w oczywisty sposób chybione są zarzuty obu apelujących, o ile koncentrują się one wyłącznie na zakwestionowaniu podstawy faktycznej w zakresie okoliczności dla danej strony niekorzystnych. Wymaga podkreślenia, że stwierdzone wyżej okoliczności w oczywisty sposób wynikają z niebudzącej wątpliwości co do swej rzetelności i poprawności opinii biegłego J.. Tymczasem oboje apelujący, nie kwestionując tej opinii, w sposób wybiórczy podważają te okoliczności, które mają decydować o braku ich odpowiedzialności za sporne zdarzenie.

W tym stanie rzeczy Sąd Apelacyjny podziela ocenę Sądu Okręgowego o odpowiedzialności strony pozwanej wobec powoda. Odpowiedzialność ta znajduje oparcie w przepisach art. 436 § 2 kc w zw. z art. 415 k.c. i art. 822 k.c. W tym zakresie bezzasadny jest zarzut naruszenia prawa materialnego podniesiony przez stronę pozwaną, skoro z oczywistych ustaleń faktycznych w sprawie wynika, że podstawowym czynnikiem sprawczym spornej kolizji był manewr kierującego pojazdem C. polegający na zajechaniu drogi prawidłowo jadącemu powodowi. Tym samym bezzasadne jest twierdzenie, że osoba, za którą ponosi odpowiedzialność pozwany ubezpieczyciel nie ponosi winy za zaistniałe zdarzenie.

Kluczową natomiast kwestią w sprawie jest ocena przyczynienia powoda do powstania szkody. Z ustalonego stanu faktycznego wynika bowiem, że wpływ na zakres i skutki zdarzenia miał także stan ogumienia pojazdu powoda oraz –

przy tym stanie ogumienia i istniejących warunkach atmosferycznych – prędkość, z jaką poruszał się powód. Zważyć zatem należy, że zgodnie z art. 362 k.c., 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.

Według Sądu I instancji, łączne występowanie po obu stronach czynników skutkujących ostatecznie rozmiarem szkody powoda, uzasadniać ma przyjęcie, że to powód w przeważającej mierze ponosi odpowiedzialność za zdarzenie. W konsekwencji Sąd Okręgowy przyjmuje zasadność obniżenia należnego powodowi odszkodowania aż o 75 %. Z oceną taka nie sposób się zgodzić.

Po pierwsze wskazać należy, że w świetle treści art. 362 k.c. uczestnictwo poszkodowanego w wyrządzeniu szkody może polegać bądź na przyczynieniu się do powstania szkody lub zwiększenia szkody. O ile zatem rozważyć istotne czynniki, które w niniejszej sprawie wystąpiły, a które miały znaczenie w sprawie, to – w ocenie Sądu Apelacyjnego – za samo powstanie szkody odpowiedzialność ponosi kierujący pojazdem C., a zachowanie powoda miało natomiast wpływ na jej zwiększenie.

W oczywisty sposób nie jest możliwe ściśle wyliczenie znaczenia poszczególnych czynników dla ostatecznego skutku, jak nastąpił przy spornej kolizji. Wbrew sugestiom zawartym w treści zarzutów apelującego powoda, takie wyliczenie zakresu przyczynienia się powoda do powstania szkody nie jest i nie może być objęte ustaleniami faktycznymi, lecz należy do sfery oceny prawnej. W tym zakresie ustalenia Sądu, odwołujące się w głównej mierze do opinii biegłego sądowego, są prawidłowe. Odmienną kwestią jest natomiast ocena, w jaki sposób stwierdzone fakty dotyczące przebiegu zdarzenia kolizyjnego oraz okoliczności mających wpływ na ten przebieg i zakres szkód, przekładają się na stopień przyczynienia powoda do powstania szkody w rozumieniu art. 362 k.c.

W ocenie Sądu Apelacyjnego, główną i podstawową przyczyną będącej przedmiotem sporu kolizji drogowej było zachowanie L. C. (2) - jego manewr, polegający na zajechaniu drogi prawidłowo jadącemu powodowi, czego skutkiem było lekkie zetknięcie się pojazdów oraz wymuszenie podjęcia przez powoda manewru obronnego. Dla samego zaistnienia kolizji, a więc i powstania szkody, bez znaczenia były okoliczności obciążające powoda tj. stan ogumienia jego pojazdu oraz – przy istniejących warunkach drogowych – prędkość jego pojazdu. W oczywisty sposób z opinii biegłego wynika, że gdyby nie bezprawny manewr kierującego C., do utraty przyczepności przez pojazd powoda by nie doszło. Brak jest jakichkolwiek dowodów, które wskazywałyby na to, że z uwagi na stan ogumienia i prędkość M., także przy panujących warunkach atmosferycznych, M. utraciłby przyczepność na drodze bez nieprawidłowego zachowania kierowcy, za którego odpowiedzialność ponosi strona pozwana.

Podkreślenia wymaga, że nie sposób obciążać powoda faktem podjęcia przez niego manewru obronnego. Zasady doświadczenia życiowego wskazują, że przy poruszaniu się ze stwierdzoną prędkością, nagły i niespodziewany manewr innego uczestnika ruchu, polegający na zajechaniu drogi, w sposób uzasadniony wywołuje reakcję hamowania i skręcenia kierownicy, a to dla uniknięcia kolizji. Z tego punktu widzenia obojętne jest nawet to, czy oba pojazdy zetknęły się ze sobą. Istota problemu polega na tym, że nieprawidłowy manewr kierującego polegający na nagłym i niespodziewanym zajechaniu drogi innemu uczestnikowi ruchu, wymusza i usprawiedliwia podjęcie przez tego uczestnika manewru obronnego.

W sytuacji zatem, w której samo wystąpienie kolizji drogowej, a co za tym idzie - szkody, jest w głównej mierze wynikiem zawinienia kierującego samochodem C., to nie sposób przypisać powodowi takiego stopnia przyczynienia, przy którym to on odpowiadałby w większym stopniu niż bezpośredni sprawca wypadku.

W oczywisty sposób powód L. C. (1) ponosi odpowiedzialność za zwiększenie rozmiaru szkody. Odpowiedzialność ta związana jest ze stanem ogumienia jego pojazdu, a z uwagi na to, przy panujących warunkach atmosferycznych, niedostosowaniem prędkości jazdy. Stan ogumienia, przy jeździe w warunkach deszczowych, wymagał weryfikacji bezpiecznej prędkości jazdy. Tym samym nie może być dla przedmiotowej oceny decydująca okoliczność, że powód nie przekroczył prędkości dopuszczalnej administracyjnie. Na powodzie spoczywał bowiem obowiązek dostosowania sposobu jazdy do panujących na drodze warunków. W tym kontekście nie ulega wątpliwości, że obfite opady

deszczu, przy zerowym stanie bieżnika tylnych kół, przy prędkości pojazdu na poziomie 90-100 km/h, w przypadku konieczności podjęcia nagłego manewru w związku z „zajechaniem drogi”, złożyły się na utratę przez powoda panowania nad pojazdem. Jednocześnie nie sposób jednoznacznie przesądzić, że prawidłowy stan ogumienia i mniejsza prędkość pojazdu skutkowałyby tym, że samochód powoda nie utraciłby przyczepności z powierzchnią drogi i do szkody by nie doszło. Samo kolidowanie obu pojazdów – jak to wynika z opinii biegłego – ograniczyło do pewnego momentu swobodę w kierowaniu samochodem przez powoda. Tyle tylko, że jest wysoce prawdopodobne, iż nadmierne zużycie opon kół tylnych w M. oraz przyspieszenie jazdy samochodu na krótkim odcinku i na zakręcie, miało wpływ na skuteczność manewrów obronnych podjętych przez powoda. Stąd stopień przyczynienia do zakresu szkody powoda, jakkolwiek nie przekraczający stopnia zawinienia kierującego C., jest znaczny. W uwzględnieniu poczynionych rozważań, w ocenie Sądu Apelacyjnego, zasadne jest przyjęcie, że powód przyczynił się w 40 % do zwiększenia szkody.

Zasadna jest apelacja powoda także i w tej części, w której kwestionuje on nie uwzględnienie w wyliczeniu szkody kosztów holowania pojazdu (184,50 zł) oraz kosztów ekspertyzy na okoliczność rekonstrukcji przebiegu zdarzenia (3.690 zł), jakkolwiek podnosząc przedmiotowe naruszenie apelujący odwołuje się do wadliwej podstawy prawnej. Okoliczność związana z bezzasadnym nie uwzględnieniem w/w kosztów w ramach należnego powodowi odszkodowania nie wiąże się bowiem z naruszeniem przepisu procesowego regulującego zasady rozliczenia kosztów procesu (art. 100 k.p.c.), lecz naruszeniem przepisu prawa materialnego tj. art. 361 § 1 i 2 k.p.c.

Oczywistym pozostaje, że powód zmuszony był odholować uszkodzony samochód z miejsca zdarzenia, a co za tym idzie – ponieść związany z tym koszt. Dla odmowy uwzględnienia tej kwoty nie jest decydujące, że rachunek za holowanie nie został wystawiony na L. C. (1), lecz na firmę prowadzoną przez niego w ramach jednoosobowej działalności gospodarczej.

Co do kosztów ekspertyzy na okoliczność rekonstrukcji przebiegu zdarzenia zważyć należy, że konieczność jej wykonania wynikała z postawy ubezpieczyciela, skoro strona pozwana kwestionowała zasadność roszczenia powoda przecząc by do zdarzenia doszło w sposób opisany przez poszkodowanego. Nie może, jako niecelowe, być ocenione działanie zmierzające do przekonania dłużnika do przyjęcia własnej odpowiedzialności bez potrzeby wszczęcia kosztownego procesu sądowego.

W rezultacie przyjęć należy, że szkoda powoda wyniosła łącznie 214.687 zł, a na przedmiotową kwotę składa się: 210.259 zł z tytułu kosztów naprawy, 184,50 zł z tytułu poniesionych kosztów holowania oraz 3.690 zł i 553,50 zł z tytułu kosztów ekspertyz. Przy przyjęciu 40 % przyczynienia się powoda do zakresu szkody, jego roszczenie okazało się uzasadnione do kwoty 128.812,20 zł.

Bezzasadny jest zarzut apelującego ubezpieczyciela kwestionujący datę początkową świadczenia odsetkowego. Stosownie do treści art. 817 k.c. i art. 14 ust.1 ustawy z dnia 22 maja 2003 r. o ubezpieczeniach obowiązkowych, Ubezpieczeniowym Funduszu Gwarancyjnym i Polskim Biurze Ubezpieczycieli Komunikacyjnych, strona pozwana winna wypłacić powodowi odszkodowanie w terminie 30 dni do dnia zawiadomienia o szkodzie. Okoliczności niniejszej sprawy nie uzasadniają przyjęcia, że istniały tego rodzaju wątpliwości, które skutkowałyby przesunięciem daty wymagalności spornego roszczenia. W szczególności zważyć należy, że strona pozwana dysponowała oświadczeniem sprawcy kolizji, nie kwestionowała faktu istnienia śladów kolizji na drodze, wreszcie powód przedstawił jej ekspertyzy, z których wynikały podstawy do wypłaty świadczenia.

Biorąc to pod uwagę Sąd Apelacyjny, na podstawie art. 386 § 1 k.p.c. i art. 385 k.p.c., orzekł jak w sentencji.

Konsekwencją zmiany rozstrzygnięcia co do istoty była zmiana orzeczenia w zakresie rozliczenia kosztów procesu. Stosownie do treści art. 100 k.p.c. zasadne było obciążenie tymi kosztami: powoda w 40 %, a pozwanego – w 60 %. Przed Sądem I instancji powód poniósł koszty w łącznej wysokości 21.413 zł, a pozwany – 9.717 zł. Łącznie koszty te wyniosły zatem 31.130 zł, z czego powoda obciążały koszty w 40 % tj. w kwocie 12.452 zł, a pozwanego w 60 % tj. w

kwocie 18.678 zł. Różnica pomiędzy kosztami obciążającymi każdą ze stron a kosztami poniesionymi wynosi zatem 8.961 zł i taką kwotę należało zasądzić od strony pozwanej na rzecz powoda.

Kwota brakujących kosztów sądowych wynosiła 2.055,97 zł, z czego powoda obciążała kwota 822,39 zł (tj. w 40 %), a pozwanego – 1.233,58 zł (tj. w 60 %). Stąd, na podstawie art. 113 ust. 1 i 2 ustawy o kosztach sądowych w sprawach cywilnych, należało orzec jak w pkt 4 i 5 zmodyfikowanego wyroku Sądu Okręgowego.

O kosztach postępowania apelacyjnego orzeczono na podstawie art. 100 k.p.c.

SSA Paweł Rygiel SSA Andrzej Struzik SSA Grzegorz Krężolek