

UZASADNIENIE

Powód M. P. wniósł o zasądzenie na jego rzecz od pozwanego (...) S. A. w W. kwoty 80.000 zł z ustawowymi odsetkami za opóźnienie od 18.11.2016 r. i kosztami procesu. W uzasadnieniu wskazał, że w dniu 18.10.2016 r. miał miejsce wypadek drogowy spowodowany przez K. Z. (1), ubezpieczoną z tytułu odpowiedzialności cywilnej posiadaczy pojazdów mechanicznych u pozwanej. K. Z. (1) jadąca pojazdem F. (...) nie dostosowała prędkości jazdy do warunków atmosferycznych (duża mgła) i zignorowała znaki ostrzegające przed dziką zwierzyną, w wyniku czego zderzyła się z dzikami. Na skutek zderzenia jej pojazd został unieruchomiony na przeciwległym pasie ruchu, a po chwili najechał nań pojazd F. (...) będący własnością powoda, a kierowany przez pracownika powoda, S. S. (1). Należący do powoda uszkodzony pojazd był wykorzystywany do prowadzenia działalności gospodarczej (obwoźna sprzedaż wędlin i mięsa), przewożony pojazdem towar uległ całkowitemu zniszczeniu, ponadto powód podniósł wydatek związany ze sporządzeniem prywatnej kalkulacji kosztów naprawy i utracił dochód generowany przez uszkodzony pojazd w okresie od 18 października 2016 r. do 4 lipca 2018 r. Na dochodzoną pozwem kwotę składa się 60.000 zł tytułem kosztów naprawy pojazdu (przy czym cały koszt to 83121,25 zł netto), 1007,50 zł netto tytułem zwrotu kosztów kalkulacji, 5000 zł tytułem zniszczonych wyrobów mięsno-garmażeryjnych (przy czym ich łączna wartość to 12.348,37 zł netto) i 13.992,50 zł utraconego zysku (przy czym cały utracony zysk to kwota 313282 zł).

Po wydaniu nakazu zapłaty w postępowaniu upominawczym pozwana wniosła sprzeciw, wnosząc o oddalenie powództwa w całości i zasądzenie kosztów procesu. W uzasadnieniu wskazała, że wyłącznie winnym wypadku był kierujący pojazdem F. (...), gdyż nie dostosował prędkości do warunków na drodze i niedostarczenie obserwował jezdnię, przez co doprowadził do zderzenia z pojazdem K. Z. (1), mimo że zgodnie z wydanymi w postępowaniu karnym opiniami miał możliwość zauważenia pojazdu F. i uniknięcia zderzenia. Natomiast K. Z. (1) nie mogła dostrzec dzików i uniknąć zderzenia, zatem nie ponosi winy. Pozwana zaprzeczyła też zaistnieniu szkody we wskazywanej przez powoda wysokości, wskazując na jej nieudowodnienie.

Sąd ustalił następujący stan faktyczny:

W dniu 18 października 2016 r. ok. godz. 6.45 na 101 km drogi krajowej nr (...) pomiędzy miejscowościami Ł. i C. doszło do wypadku drogowego. K. Z. (1) jako kierująca i Ł. M. (1) jako pasażer jechali pojazdem F. (...) do pracy ze S. do M.. Ok. 2 km za Ł. droga prowadzi przez las, znajduje się tam znak drogowy A-18b „dzikie zwierzęta” i tabliczka T-2 „7 km”. K. Z. (1) jechała z prędkością ok. 80 km/h, nie padało, było ciemno, ale widoczność była dobra. Pojazd miał włączone światła drogowe. Po wyjeździe z łuku, ale już na prostym odcinku drogi, K. Z. (1) nagle dostrzegła na jezdni stado dzików przebiegające od prawej do lewej, zahamowała gwałtownie, jednak nie zdołała uniknąć zderzenia i pojazd uderzył w zwierzęta. Po uderzeniu wybuchły poduszki i silnik zgasł, natomiast pojazd zatrzymał się większą częścią i pod lekkim skosem na przeciwległym pasie ruchu. Ok. minutę po uderzeniu K. Z. i Ł. M. dostrzegli, że z naprzeciwka jedzie samochód. Był to pojazd F. (...), będący własnością powoda, a kierowany przez S. S. (1). Pojazd ten jechał z prędkością ok. 80 km/h. Osoby siedzące w pojeździe F. sądziły, że kierowca pojazdu F. zauważył ich pojazd na jezdni, gdyż zmienił światła z drogowych na mijania. K. Z. włączyła światła awaryjne i zaczęła dawać sygnały światłami drogowymi – światła działały z prawej strony pojazdu - jednak pojazd z naprzeciwka nie zwalniał. Wówczas Ł. M. próbował uciec z pojazdu, natomiast K. Z. została w środku, była w panice i tylko wcisnęła się w fotel. F. (...) uderzył w lewą stronę przedniej części F. (...) lewym narożnikiem. W momencie zderzenia Ł. M. został uderzony drzwiami pojazdu F. i przetoczył się do rowu. W wyniku uderzenia samochód F. został zepchnięty do rowu po jego prawej stronie, F. po przejechaniu fragmentu drogi po poboczu z jego prawej strony również zjechał do rowu po jego lewej stronie i uderzył w drzewo.

Na miejsce zdarzenia została wezwana Policja, Straż Pożarna i pogotowie, przy czym jednym z pierwszych zadań strażaków było zabezpieczenie obu pojazdów przez odcięcie akumulatorów. W protokole oględzin miejsca wypadku z godz. 8.50 odnotowano brak mgły, stwierdzono, że zdarzenie miało miejsce na prostej, jezdni była wilgotna, nie padało, pojazd F. (...) miał włącznik światel w pozycji włączone światła mijania. Utrwalone zostały na zdjęciach stany

żarników w żarówkach z prawego reflektora pojazdu F., ponadto na poboczach znaleziono dwa martwe dziki, dorosłą samicę i warchlaka.

Dowód: notatki urzędowe k. 16-18, protokół oględzin k. 19 -23, zdjęcia k. 22-29, szkic k. 30, zdjęcia k. 21-25 akt II K 168/17

protokół przesłuchania Ł. M. w postępowaniu karnym k. 13-14, 208-209 akt II K 168/17, protokół przesłuchania K. Z. w postępowaniu karnym k. 47-49, 207 akt II K 168/17,

zeznania Ł. M. (1) k. 278v-279, zeznania K. Z. (1) k. 279

zeznania T. M. k. 279v, zeznania K. O. k. 280, zeznania K. W. k. 280v, zeznania P. Z. k. 281

W dniu kolizji pojazd K. Z. (1) ubezpieczony był z tytułu odpowiedzialności cywilnej posiadaczy pojazdów mechanicznych u pozwanej.

Niesporne

Osoby biorące udział w zdarzeniu rozmaicie relacjonowały warunki drogowe – część z nich wskazywała na występowanie lokalnych zamgleń, część zaś mówiła o dobrej widoczności, ale nikt poza S. S. i A. K. nie mówił o ścianie mgły.

Dowód: zeznania T. M. k. 279v, zeznania K. O. k. 280, zeznania K. W. k. 280v, zeznania P. Z. k. 281

protokoły przesłuchań z postępowania karnego w aktach II K 168/17: A. K. (2) k. 10-11, 209v-210, Ł. M. k. 13-14, 208-209, K. Z. k. 47-49, 207, T. M. k. 56, 210v., K. O. k. 59, 211v, K. W. k. 62, (...). Z. k. 64, 212 v A. B. k. 67, 212v., Ł. W. k. 70v, 213, S. S. k. 114, K. P. k. 127v, (...). T. k. 131v-132, 211, R. J. k. 289, J. C. k. 371, M. S. k. 373, S. P. k. 400

Pojazdem F. (...) przewożony był towar – wyroby mięsne i garmazeryjne, przeznaczone do sprzedaży na targu w S. bezpośrednio z pojazdu, wyposażonego w zabudowę typu food truck. Powód miał w tym czasie 4 pojazdy tego typu, na początku tygodnia pracownicy załadowywali towar na cały tydzień o wartości ok. 15.000 zł.

Dowód: zeznanie S. S. k. 277-278, zeznanie powoda k. 330-331

Po zdarzeniu cały towar przewożony w dniu zdarzenia został zutilizowany. Nie nadawał się do sprzedaży, gdyż w trakcie zderzenia pojazdów wysypał się z lodówek. Rodzaje wędlin i mięsa zostały wskazane w dokumencie wystawionym przez powoda pn. Lista towarów zutilizowanych, wskazano tam wartość towaru łącznie 12348,37 zł netto, rodzaj i ceny towaru zostały spisane z dokumentu WZ, wystawianego w momencie załadunku towaru do pojazdu. Wskazano ceny, za które towar był sprzedawany. Pojazd po zdarzeniu nie został naprawiony.

Dowód: protokół utylizacji k. 141, lista towarów zutilizowanych k. 142, zeznania powoda k. 330-331

W zeznaniu o wysokości dochodu za rok 2015 r. powód wskazał przychód 3.763.540,47 zł, koszt uzyskania przychodu 3.541.243,48 zł i dochód 222.296,99 zł. W zeznaniu za rok 2016 r. było to odpowiednio 3086627,61 zł, 3645205,83 zł i strata 558,578,24 zł, a w 2017 r. – 2942651,96 zł, 2621960,48 zł i dochód 320691,48 zł

Dowód: deklaracje podatkowe k. 143-154

Przeciwko S. S. toczyło się postępowanie karne o spowodowanie wypadku drogowego (art. 177 § 1 k.k.)

W ramach tego postępowania A. K. (2) – pasażerka pojazdu F. i S. S. (1) zeznali, że do zderzenia doszło po wjechaniu w ścianę mgły, która pojawiła się nagle, że pojazd K. Z. był całkowicie niewidoczny i nie miał włączonych żadnych świateł.

W ramach tego postępowania zostały sporządzone 2 opinie biegłych.

W pierwszej biegły M. Ś. (1) wskazał, że pojazdy zderzyły się na szerokości ok. 40 cm, F. stał na pasie ruchu F. na szerokości ok. 0,5 m, pojazd D. jechał blisko osi jezdni i nie zdążył zmienić toru jazdy, prędkość F. (...) w momencie zderzenia wynosiła ok. 70 km/h, żarniki żarówek świateł mijania i pozycyjnego były odkształcone, co oznacza, że żarówki te paliły się w trakcie zderzenia obu pojazdów, żarówka kierunkowskazu nie miała odkształceń, ale do zderzenia mogło dojść w momencie przerwy w świeceniu żarówki. Biegły stwierdził, że nie ma możliwości ustalenia, czy kierująca F. mogła przy normalnej obserwacji jezdni dostrzec zwierzęta w odległości umożliwiającej zatrzymanie, bo nie ma informacji o prędkości tego pojazdu i nie wiadomo, kiedy dziki weszły na jezdnię. Kierująca F. nie miała czasu na ustawienie trójkąta na jezdni. Biegły wskazał też, że przyczyną wypadku był brak należytej obserwacji jezdni przez S. S., gdyż powinien on być dostrzec światła pojazdu F., a wówczas miał możliwość uniknięcia zderzenia. Nawet gdyby na drodze była tak duża mgła, o jakiej zeznanie S. S., to powinien on jeszcze przed wjazdem w taką ścianą radykalnie zmniejszyć prędkość, dostosowując ją do widoczności. Biegły podał też, że jeśli byłaby gęsta mgła, to pojazd F. powinien jechać z prędkością 30km/h, aby uniknąć zderzenia z dzikami.

W drugiej z opinii, autorstwa A. K. (3) i M. S. (2), stwierdzono, że do uderzenia w dziki doszło środkową częścią pojazdu z przemieszczeniem w stronę lewą, jednak uszkodzenia wywołane kolizją z pojazdem F. wykluczają szczegółowe ustalenie, do jakich uszkodzeń mogło dojść w wyniku zderzenia z dzikami. Natomiast z pewnością nie został uszkodzony reflektor z prawnej strony, światło mijania i pozycyjne w tym reflektorze świeciło w trakcie zderzenia F. z F., na co wskazują odkształcenia żarników, żarniki od świateł drogowych i awaryjnych nie były odkształcone. Oddzielenie reflektora od pojazdu nie nastąpiło po uderzeniu w dziki, lecz po zderzeniu obu pojazdów. W ramach tej opinii biegli stwierdzili, że łukowy ślad na jezdni to ślad po otwartych przez Ł. M. (1) drzwiach pojazdu, a to wskazuje, że pojazd F. po uderzeniu w dziki stał przednim lewym kołem na poboczu lewym patrząc od strony kierunku ruchu tego pojazdu. Ponadto stwierdzili, że nie da się określić, czy kierujący F. miał możliwość dostrzeżenia pojazdu F., bo nie ma dostatecznych danych co do widoczności, jednak gdyby mgły nie było, to jadąc z prędkością ok. 70 km/h S. S. powinien dostrzec pojazd F. z odległości co najmniej 150 m, nawet jeśli był on nieoświetlony i S. S. miałby możliwość uniknięcia zderzenia. Biegli wskazali też, że dla prędkości 70 km/h droga zatrzymania to ok. 53 m. Ponadto wskazali, że po wybuchu poduszki dochodzi do rozprzestrzenienia się pyłu i zwiększenia ciśnienia powietrza w kabinie, a kierowca przez jakiś czas traci słuch i jest oszołomiony.

W postępowaniu karnym S. S. (1) został uniewinniony.

Dowód: opinia (...) k. 32-112, protokół k. 113-116, wyrok k. 118

protokoły przesłuchań z postępowania karnego w aktach II K 168/17: A. K. (2) k. 10-11, Ł. S. S. k. 114 k. 205-206

opinia M. Ś. k. 136-149, 411-414 w aktach II K 168/17

W postępowaniu powyższym uzyskano informację (...) o warunkach pogodowych w miejscu i czasie zdarzenia, w której wskazano, że z dużym prawdopodobieństwem można określić, że występowała tam mgła, widzialność była słaba od 0,5 do 1,5 km, lokalnie w obszarach zalesionych i obniżonych zła (poniżej 200 m).

Dowód: ekspertyza (...) k. 393 akt II K 168/17

Na zlecenie powoda została sporządzona opinia prywatna dot. wartości szkody w pojeździe. Rzecznawca ocenił wartość pojazdu przez zdarzeniem na 123000 zł, a koszt naprawy na 83121,25 zł netto.

Koszt opinii wyniósł 1007,50 zł netto.

Dowód: opinia k. 126-, 139, faktura k. 140

Pismem z 5 grudnia 2018 r. pełnomocnik powoda zgłosił pozwanemu roszczenia związane ze zdarzeniem z 18.10.2016 r. – 83.121,25 zł z tytułu naprawy pojazdu, 19239,23 zł za sporządzenie opinii, 12348,37 zł tytułem strat w towarze oraz 313283 zł utraconego przychody. Pismem z 14.12.2018 r. pozwana odmówiła uwzględnienia roszczeń, wskazując, że za

zdarzenie odpowiada kierowca F. (...). 27.12.2018 r. pełnomocnik powoda przesłał (...) odpis wyroku uniewinniającego S. S., pozwana nie zmieniła decyzji, także po dodatkowym wezwaniu z dnia 17.05.2019 r.

Dowód: korespondencja stron k. 118-125

K. Z. (1) w dniu 18.10.2016 r. nie naruszyła zasad bezpieczeństwa w ruchu drogowym. W sytuacji nagłego wtargnięcia dzików na drogę nie była w stanie uniknąć zderzenia ze zwierzętami. Jej postępowanie po zdarzeniu (dawanie sygnałów świetlnych) było prawidłowe, z uwagi na bardzo krótki czas pomiędzy zderzeniem z dzikami a pojawieniem się pojazdu F. nie było możliwości podjęcia innych działań. Kierujący pojazdem F. przyczynił się do zderzenia z F., gdyż nie dostosował prędkości do warunków ruchu i nieprawidłowo obserwował drogę. Możliwość uniknięcia kolizji z dzikami, które weszły na drogę nagle, jest bardzo mała i możliwa tylko w sytuacji, gdy prędkość pojazdu jest niewielka („krokowa”), a czas przebywania dzików na jezdni na tyle długi, aby była możliwość reakcji. Przykładowo przy prędkości ok. 50 km/h ten minimalny czas to ok. 3,5-4 sekundy. Inną sytuację miał kierujący F., który przy prawidłowej obserwacji jezdni powinien widzieć pojazd F. z włączonym przynajmniej 1 reflektorem (wskazuje na to fakt, że osoby siedzące w F. widziały nadjeżdżający pojazd F.). Ewentualną „ścianę mgły” kierujący pojazdem F. winien dostrzec z odległości 100-150 m i odpowiednio zmniejszyć prędkość pojazdu. Prędkość pojazdu F. wynosiła w chwili zderzenia ok. 85km/h, co wskazuje, że kierowca F. nie zwolnił, a jedyny manewr, jaki wykonał, to nieznaczne odbicie kierownicą w prawo. Prawidłowe są wnioski obu opinii z postępowania karnego, że światła pozycyjne i mijania 1 reflektora w F. świeciły się w chwili zdarzenia.

W momencie kolizji pojazd M. nie mógł znajdować się w takim położeniu, jakie wynika z opinii (...), gdyż złobienie asfaltu nie jest skutkiem zarysowania przez drzewa, lecz śladem pozostawionym przez uszkodzone w wyniku kolizji przednie lewe koło f. i elementy jego zawieszenia. Pojazdy zderzyły się narożnikowo, a nie centralnie, w pokryciu 1/3, a nie 2/3, co potwierdza charakter uszkodzeń obu pojazdów.

Koszt naprawy pojazdu F. to 83121,25 zł. W wyniku zdarzenia w pojeździe F. (...) zostały uszkodzone następujące elementy: popękana szyba czołowa, uszkodzona pokrywa komory silnika, chłodnica – wyciek płynów eksploatacyjnych, uszkodzone drzwi przednie lewe, uszkodzona rama silnika, przesunięty silnik, uszkodzone zawieszenie przednie strona lewa, rozbite klosze lamp świateł mijania z przodu, uszkodzone błotniki przednie, połamany zderzak przedni, urwane koło przednie lewe, uszkodzona opona z felgą. Nie było uszkodzeń w części obejmującej miejsce przechowywania i sprzedaży wędlin, a jest to część rozłączalna.

Koszt naprawy w kwocie 83121,25 zł jest ekonomicznie nieuzasadniony, gdyż wartość podwozia z kabiną i agregatem chłodniczym to kwota 24.600 zł netto, a zabudowa specjalna nie uległa uszkodzeniu. Wobec tego szkodę można było naprawić w ten sposób, by na zakupione inne podwozie zamontować istniejącą zabudowę. Wartość pozostałości podwozia to 2800 zł, zatem szkoda całkowita to kwota 21.800 zł, do czego należy doliczyć koszt demontażu i montażu kontenera na inne podwozie – 5690 zł netto, co stanowi łącznie kwotę 27490 zł netto. Pojazd mógł być naprawiony w ciągu 40 dni, natomiast przywrócenie pojazdu do stanu sprzed szkody przez zakup innego podwozia i przełożenie zabudowy to czas 18 dni kalendarzowych. Średni miesięczny koszt najmu pojazdu typu food truck w 2016 r. to 1500-2000 zł brutto miesięcznie.

Dowód: opinia biegłego k. 451-485, 520-521, 523-538, protokół oględzin pojazdu k. 8-9 akt II K 168/17

Sąd zważył, co następuje:

Powództwo okazało się bezzasadne.

Powód dochodził w niniejszej sprawie odszkodowania w związku z kolizją drogową, spowodowaną – jak twierdził – przez osobę ubezpieczoną z tytułu odpowiedzialności cywilnej posiadaczy pojazdów mechanicznych u pozwanej. Fakt zawarcia umowy ubezpieczenia OC przez K. Z. (1) nie był kwestionowany. Potencjalna odpowiedzialność pozwanego towarzystwa ubezpieczeń wynikała z art. 35 ustawy z dnia 22 maja 2003 roku o ubezpieczeniach obowiązkowych, Ubezpieczeniowym Funduszu Gwarancyjnym i Polskim Biurze Ubezpieczycieli

Komunikacyjnych (Dz.U. z 2003r Nr 124 poz. 1152 ze zm.), zgodnie z którym ubezpieczeniem OC posiadaczy pojazdów mechanicznych jest objęta odpowiedzialność cywilna każdej osoby, która kierując pojazdem mechanicznym w okresie trwania odpowiedzialności ubezpieczeniowej, wyrządziła szkodę w związku z ruchem tego pojazdu. Obowiązkiem odszkodowawczym ubezpieczyciela wobec poszkodowanego są objęte wszelkie postaci szkody wyrządzone tej osobie, a więc zarówno szkody na osobie, jak i szkody na mieniu, co wynika z art. 34 ust. 1 powołanej ustawy.

Stosownie do art. 822 § 4 k.c. uprawniony do odszkodowania w związku ze zdarzeniem objętym umową ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej może dochodzić roszczenia bezpośrednio od ubezpieczyciela.

Pozwany odpowiada tylko w granicach odpowiedzialności cywilnej posiadacza lub kierowcy pojazdu mechanicznego. Przepis art. 436 § 2 zd.1 k.c. stanowi, że w razie zderzenia się mechanicznych środków komunikacji poruszanych za pomocą sił przyrody wymienione w art. 435 § 1 k.c. osoby, czyli posiadacz samoistny lub zależny pojazdu, mogą wzajemnie żądać naprawienia poniesionych szkód tylko na zasadach ogólnych. Statuuje to odpowiedzialność na podstawie art.415 k.c., według którego ten, kto z winy swej wyrządził drugiemu szkodę, obowiązany jest do jej naprawienia. O tym, czy zastosowanie ma zasada winy, czy też ryzyka, decyduje to, czy wszystkie pojazdy uczestniczące w zdarzeniu były w ruchu, przy czym ruch pojazdu nie jest rozumiany w sposób czysto mechaniczny, lecz szerzej – obejmuje w zasadzie cały okres od rozpoczęcia drogi do jej zakończenia (patrz Kodeks cywilny, Komentarz, tom I pod red. K. Pietrzykowskiego, wyd. C.H. Beck, Warszawa 1999 r., str. 1035).

Do wypadku doszło na skutek zderzenia pojazdów; podstawę materialnoprawną dochodzonego przez powoda roszczenia stanowi zatem art. 415 k.c. w zw. z art. 436 § 2 k.c. (por. wyrok Sądu Najwyższego z dnia 24 listopada 1998r sygn. akt CKU 87/98 opubl. Prok.i Pr. 1999 Nr 3 poz. 31). Pojazd K. Z. (1) był bowiem w ruchu. Na gruncie art. 436 i 415 k.c. pojęcie ruchu pojazdu interpretowane jest szerzej, ruch pojazdu obejmuje np. czas wsiadania, wysiadania, postoju na drodze (por. wyrok SN z 14 kwietnia 1975 r., II CR 114/75, LexisNexis nr 301521, OSNCP 1976, nr 2, poz. 37, z glosą J. Szachułowicza, NP 1974, nr 1, s. 116 i z omówieniem Z. Radwańskiego i J. Panowicz-Lipskiej, NP 1979, nr 2, s. 92). Judykatura Sądu Najwyższego konsekwentnie odrzucała zawsze czysto mechaniczne pojmowanie ruchu pojazdu, co znalazło wyraz już w orzeczeniu z 4 marca 1958 r., 1 CR 154/56, LexisNexis nr (...), (OSN 1960, nr 1, poz. 8, z glosą A. Szpunara, OSPiKA 1959, nr 10, poz. 257), w którym stwierdzono, że pojazd mechaniczny jest w ruchu „od chwili uruchomienia motoru do momentu, kiedy jazda wskutek osiągnięcia miejsca przeznaczenia lub planowanej przerwy, została zakończona”. Nie budzi żadnych zastrzeżeń określenie momentu, od którego pojazd jest w ruchu; chodzi o moment uruchomienia silnika. Bezspornie przyjmuje się też, że pojazd jest w ruchu dopóty, dopóki pracuje silnik albo też pojazd jeszcze się porusza mimo wyłączzonego silnika (siłą bezwładności). Nie ulega też wątpliwości, że zatrzymanie pojazdu i unieruchomienie silnika wcale nie oznacza, że ruch pojazdu ustał. Doktryna i orzecznictwo wskazują kryteria pozwalające przyjąć, że ruch pojazdu ustał (np. moment zakończenia jazdy wskutek osiągnięcia miejsca przeznaczenia lub planowej przerwy w drodze, wola kierowcy co do zakończenia lub przerwy w ruchu pojazdu, zaparkowanie pojazdu i opuszczenie samochodu).

Reasumując, w orzecznictwie jednolicie przyjmuje się, że jedynie postój mający pewne elementy trwałości (o takich elementach mogą świadczyć zarówno fakty obiektywne, np. miejsce, w którym zatrzymał się pojazd, jak i subiektywne, np. zamiar zrealizowania planowej przerwy) wyłącza pojazd z ruchu. Unieruchomienie pojazdu na trasie, wskutek awarii, nie wyłącza pojazdu z ruchu.

W wyroku z 5 lutego 2002 r., V CKN 644/2000, LexisNexis nr (...), (OSNC 2002, nr 12, poz. 156, z omówieniem W. Robaczyńskiego, PS 2005, nr 11-12, s. 215 oraz z omówieniem K. Mikody i K. Osajdy, w: Prawo intertemporalne w orzecznictwie Trybunału Konstytucyjnego i Sądu Najwyższego, red. E. Łętowska i K. Osajda, Warszawa 2008, s. 224; por. także W. Robaczyński, Kontrowersje wokół pojęcia ruchu pojazdu - art. 436 k.c., Pal. 2007, nr 5-6, s. 9) Sąd Najwyższy dokonał szerszych rozważań na temat pojęcia ruchu pojazdu, wskazując, że można je ujmować w aspekcie rzeczowym i prawnym. Jeżeli chodzi o ruch w znaczeniu rzeczowym, to ze „zderzeniem się” dwóch pojazdów mamy do czynienia wówczas, gdy obydwa z nich znajdują się w ruchu fizycznym (rzeczywistym) wobec siebie i wobec otoczenia, z „najechaniem” zaś wówczas, gdy jeden z pojazdów wobec drugiego nie jest w ruchu fizycznym (rzeczywistym), lecz stanowi element rzeczywistości znajdującej się w bezruchu wobec poruszającego się obiektu.

Rozważając pojęcie „ruch” w aspekcie prawnym, Sąd Najwyższy odwołał się do przepisów Prawa o ruchu drogowym. W rozumieniu tych przepisów pojazd jest w ruchu wtedy, gdy znajduje się w ruchu fizycznym (jedzie) albo gdy nie znajduje się wprawdzie w ruchu fizycznym, ale jest unieruchomiony na trasie jazdy na czas nie dłuższy niż jedna minuta z przyczyn niewynikających z warunków lub przepisów ruchu drogowego bądź jest unieruchomiony na czas dłuższy niż jedna minuta z przyczyn wynikających z tych warunków lub przepisów (ma bowiem jechać dalej). Pojazd natomiast nie jest w ruchu, gdy został unieruchomiony na czas dłuższy niż jedna minuta z przyczyn niewynikających z warunków lub przepisów Prawa o ruchu drogowym. Odwołując się do kryteriów formalnych, Sąd Najwyższy przyjął, że „zderzeniem się mechanicznych środków komunikacji poruszających się za pomocą sił przyrody, jest ich zetknięcie się, gdy pozostają wobec siebie w ruchu w rozumieniu przepisów Prawa o ruchu drogowym”.

Jest to szersze rozumienie pojęcia „zderzenie się pojazdów mechanicznych” niż rozumiane jako każde zetknięcie się tych pojazdów w ruchu, bez względu na jego przyczynę, przyjęte w uchwale Sądu Najwyższego z 2 stycznia 1976 r., III CZP 79/75, LexisNexis nr (...), (OSNCP 1976, nr 7-8, poz. 155, z omówieniem Z. R. i J. L., NP 1979, nr 2, s. 93, oraz T. S. i T. K., Studia (...) 1979, nr 4, s. 279). Na potrzeby odpowiedzialności zakładu ubezpieczeń z tytułu obowiązkowego ubezpieczenia OC posiadaczy pojazdów ustawodawca rozszerzył pojęcie ruchu pojazdu, przyjmując w art. 34 ust. 2 ustawy o ubezpieczeniach obowiązkowych, że za szkodę powstałą w związku z ruchem - ale w rozumieniu przepisów tej ustawy - uważa się również szkodę powstałą podczas i w związku z: wsiadaniem do pojazdu lub wysiadaniem z niego; bezpośrednim załadowywaniem lub rozładowywaniem pojazdu oraz zatrzymaniem lub postojem pojazdu.

W niniejszej sprawie niewątpliwym jest, że pojazd powoda, kierowany przez S. S. (1), pozostawał w ruchu w rozumieniu zaprezentowanym powyżej. Pojazd K. Z. (1) natomiast stał, ale było to unieruchomienie wynikające nie z woli kierowcy, ale z powodu zderzenia z dzikami. Oba pojazdy zatem należy uznać za będące w ruchu, co przesądza o odpowiedzialności sprawcy (i zakładu ubezpieczeń) na zasadzie winy, a więc w oparciu o przepis art. 415 k.c., stanowiący, że kto z winy swej wyrządził drugiemu szkodę, obowiązany jest do jej naprawienia. Gdyby jednak przyjąć, że pojazd K. Z. nie był w ruchu, to wówczas to kierujący pojazdem F. odpowiadałby za szkodę wyrządzoną ruchem jego pojazdu na podstawie art. 436 § 1 k.c. (zasada ryzyka) i odpowiedzialność zakładu ubezpieczeń w ogóle nie wchodziłaby w grę.

W świetle powyższych rozważań obowiązkiem powoda było wykazanie (art. 6 k.c.) bezprawnego i zawinonego zachowania kierowcy ubezpieczonego u pozwanej, szkody i związku przyczynowego pomiędzy owym zachowaniem a szkodą, przy czym zgodnie z art. 361 § 1 k.c. powinien to być normalny (adekwatny) związek przyczynowy. W ocenie Sądu zebrany materiał dowodowy nie daje podstaw do uznania, że przyczyną kolizji było bezprawne i zawinione zachowanie K. Z.. Powód wywodził w tym zakresie, że K. Z. nie dostosowała prędkości do warunków panujących na drodze i zignorowała znak ostrzegający przed dzikimi zwierzętami. Jako ustalenie wyjściowe do tej analizy należy przyjąć, że K. Z. jechała z prędkością ok. 80 km/h, a więc z prędkością niższą, niż dozwolona w miejscu zdarzenia. O takiej bowiem prędkości zeznała sama K. Z. i jej pasażer, brak przy tym dowodów, mogących prowadzić do ustaleń przeciwnych. Znaczna część okoliczności związanych z zarzutem niedostosowania prędkości do warunków na drodze nie potwierdziła się. Strona powodowa podkreśla, że K. Z. jechała za szybko, bo nie miała dobrej widoczności wyjeżdżając z łuku. Faktem jest, że K. Z. zeznawała, że nie jechała szybko (ok. 80 km/h), bo w miejscu zdarzenia jest łuk. Jednakże zarówno ze zdjęć wykonanych na miejscu zdarzenia jak i z protokołu oględzin miejsca zdarzenia wynika, że za miejscem zderzenia pojazdów patrząc w stronę Ł. znajduje się długa prosta. Zatem zeznanie K. Z. nie może być decydujące dla ustalenia, że zderzenie z dzikami miało miejsce zaraz po wyjściu z łuku, gdyż byłoby to sprzeczne z dowodami całkowicie obiektywnymi, mianowicie zdjęciami. Nie da się wykluczyć, że łuk, o którym zeznała K. Z., znajdował się na jej trasie wcześniej, natomiast z pewnością zdarzenie nie miało miejsca bezpośrednio przy wyjeździe z łuku. Dość dokładnie zrelacjonował miejsce zdarzenia R. J. w postępowaniu karnym, wskazał bowiem, że pojazdy uszkodzone widział z odległości 200-300 m, po wyjechaniu z zakrętu na prostą, która miała 700-800 m. Zatem przyjąć należy, że do zdarzenia doszło co najmniej w odległości 200-300 m od zakrętu, a nie bezpośrednio za nim i argumentacja o niemożności prawidłowego obserwowania drogi przy opisanej przez K. Z. prędkości w momencie wychodzenia z łuku jest chybiona.

Kolejny fakt, z którego strona powodowa wyciąga wniosek o tym, że K. Z. jechała za szybko, to mgła panująca na drodze. Jednakże i tu materiał dowodowy nie daje podstaw do przyjęcia, że K. Z. miała ograniczoną widoczność z powodu mgły. Przeciwnie, sama K. Z. i jej pasażer już w postępowaniu karnym, gdzie nie mieli żadnego interesu, by zeznawać nieprawdę, wskazywali, że choć było ciemno, to widoczność była dobra i nie był mgły. Sąd dostrzega, że świadkowie zarówno w postępowaniu karnym jak i w niniejszym procesie zeznawali rozbieżnie co do widoczności na drodze. Jednakże w protokole oględzin miejsca zdarzenia wyraźnie wskazano, że mgły w miejscu zdarzenia nie było. Jednocześnie ekspertyza (...) uzyskana w sprawie karnej wskazuje na występowanie mgły w miejscu zdarzenia z dużym prawdopodobieństwem, przy czym widzialność była słaba od 0,5 do 1,5 km, lokalnie w obszarach zalesionych i obniżonych zła (poniżej 200 m). Różne zeznania świadków (jedni widzieli mgłę, inni nie) w zestawieniu z tą ekspertyzą i protokołem oględzin miejsca zdarzenia pozwalają przyjąć, że zamglenia mogły występować lokalnie, ale nie dają podstawy do przyjęcia, że K. Z. i Ł. M. kłamali mówiąc o dobrej widoczności. Natomiast z pewnością za niewiarygodne należy uznać zeznania A. K. i S. S. o „ścianie mgły”, która pojawiła się nagle. Jeśli istotnie na drodze występowałyby ściana mgły, to kierowca F. powinien ją dostrzec z pewnej odległości (o ile należycie obserwował drogę), jako że było ciemno, a od tak gęstej mgły odbijają się światła pojazdu. Nie ma więc możliwości, aby ściana mgły była dla kierowcy zaskoczeniem, o ile należycie obserwuje on drogę. Ponadto zeznania A. K. są niespójne, w jednym bowiem momencie wskazuje ona, że ściana mgły pojawiła się nagle i zaraz było uderzenie („wjechanie w ścianę mgły było raptowne i było uderzenie”), a dalej mówi, że S. S. gdy wjechał w mgłę, to zwolnił i powiedział „A. zobacz jaka jest mgła” i było uderzenie, co sugerowałoby, że od wjechania w mgłę do uderzenia minął pewien czas. Także w niniejszym postępowaniu S. S. stwierdził, że uderzenie było od razu po wjechaniu w ścianę mgły. Tymczasem K. Z. i Ł. M. od początku twierdzili, że widzieli zbliżający się pojazd F., zatem zeznania o ścianie mgły i to takiej, która całkowicie wykluczyła widoczność, należy uznać za podyktowane dążeniem do umniejszenia odpowiedzialności S. S. za to, że wjechał w pojazd K. Z.. Wobec tego w ustaleniach faktycznych Sąd przyjął, że K. Z. miała dobrą widoczność i nie była obowiązana do zmniejszenia prędkości z uwagi na ograniczenia widoczności.

Kolejna podnoszona przez powoda kwestia to niedostosowanie przez K. Z. prędkości w zw. ze znakiem ostrzegającym przed dzikimi zwierzętami. Zgodnie z art. 7 ustawy z 20 czerwca 1997 r. prawo o ruchu drogowym (Dz.U. z 2005 r. Nr 108, poz. 908 z późn. zm.) znaki drogowe wyrażają ostrzeżenia, zakazy, nakazy lub informacje, zaś ich znaczenie i zakres obowiązywania oraz szczegółowy sposób ustawiania regulują rozporządzenia wykonawcze. W § 3 rozporządzenia Ministra Infrastruktury oraz Spraw Wewnętrznych i Administracji z 31 lipca 2002 r. (Dz.U. Nr 170, poz. 1392 z późn. zm.) opisano, że znaki ostrzegawcze uprzedzają o miejscach na drodze, w których występuje lub może występować niebezpieczeństwo. To zobowiązuje uczestników ruchu do zachowania szczególnej ostrożności. Tabliczka T-2 wskazuje (jeżeli zaistnieje taka potrzeba) długość odcinka drogi, na którym powtarza się lub występuje niebezpieczeństwo, jeżeli przekracza ono długość 500 m. W załączniku nr 2 do rozporządzenia Ministra Infrastruktury z 3 lipca 2003 r. w sprawie szczegółowych warunków technicznych dla znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunków ich umieszczania na drogach (Dz.U. Nr 220, poz. 218 z późn. zm.) w odniesieniu do znaku A-18b „dzikie zwierzęta” zapisano, że stosuje się go do oznaczenia miejsc (odcinków dróg), na których zwierzęta dziko żyjące często przekraczają drogę. Znak ostrzega o możliwości napotkania na drodze zwierząt oraz zobowiązuje uczestników ruchu do zachowania szczególnej ostrożności. Nie nakazuje zmniejszenia prędkości, ale jedynie zwiększoną ostrożność. Biegły, pytany o prędkość zalecaną dla takiej sytuacji wskazał wprawdzie na 60 km/h, ale jednocześnie zaznaczył, że to wcale nie gwarantowałoby uniknięcia zderzenia z dzikami, ale też – w razie takiego zderzenia – nie wykluczałoby przemieszczenia się pojazdu na przeciwny pas, bo owo przemieszczenie było prawdopodobnie raczej wynikiem odbicia kierownicą w lewo – odruchu naturalnego przy zderzeniu – a nie zmiany toru jazdy samochodu na skutek zderzenia z dzikiem. Jednocześnie biegły zaznaczył, że owo odbicie kierownicą to odruch bezwarunkowy i jego wykonanie nie może być uznane za podstawę zarzutu niewłaściwego zachowania dla K. Z.. Jak wskazał biegły, kierująca pojazdem F. nie miała możliwości uniknięcia zdarzenia z dzikami, o ile nie jechała z prędkością „krokową”. Jednocześnie trzeba podkreślić, że K. Z. jechała wolniej, niż prędkość administracyjnie dozwolona, a biegły wskazał, że samo postawienie znaku ostrzegającego przed dzikimi zwierzętami nie oznacza obowiązku zwolnienia do określonej prędkości, a jedynie obowiązek zachowania zwiększonej ostrożności. Biegły wskazał też jednak, że zderzenia z dzikimi zwierzętami są zdarzeniami nieprzewidywalnymi i niemożliwymi do

uniknięcia, gdy zwierzęta te wychodzą nagle z lasu. Jak wynika z zeznań K. Z. i Ł. M., dostrzegli oni dziki dosłownie chwilę przed zderzeniem, zatem prawidłowy jest wniosek biegłego, że w takiej sytuacji praktycznie nie ma możliwości uniknięcia zdarzenia, jeśli pojazd nie porusza się z prędkością „krokową” (biegły M. Ś. w postępowaniu karnym wskazał na prędkość ok. 30km/h jako dającą szansę na uniknięcie zderzenia ze zwierzęciem, które wybiega na drogę tuż przed samochodem). Taka prędkość nie jest jednak ani normalną prędkością podrózną, ani nawet prędkością, jaką biegły uznał za taką, do jakiej należałoby zwolnić w tożsamych warunkach (ok. 60 km/h).

Podkreślenia wymaga, że do najechania F. na F. doszło po upływie bardzo krótkiego czasu od uderzenia w dziki – w zeznaniach pojawiał się czas minuta, dwie minuty. Nakazuje to przyjąć, że zarówno kierowca F. jak i kierowca F. mieli te same warunki drogowe. Jeśli zatem powód uważa, że jego pracownik nie miał szans na uniknięcie zderzenia z pojazdem F., bo był on nieoświetlony i w żaden sposób nieoznakowany, to tym bardziej K. Z. nie miała możliwości uniknięcia zderzenia z dzikami, skoro są one mniejsze od pojazdu, poruszają się w sposób nieprzewidywalny i jak wynika z materiału dowodowego wbiegły na jezdnię w niewielkiej odległości przed pojazdem F.. Dla przypisania odpowiedzialności odszkodowawczej nie jest wystarczającym samo stwierdzenie określonego naruszenia porządku prawnego, lecz niezbędnym jest również dowiedzenie wpływu owego naruszenia na wystąpienie szkody, innymi słowy inicjator postępowania winien udowodnić istnienie adekwatnego związku przyczynowego pomiędzy nieprawidłowym zachowaniem K. Z. a skutkiem w postaci szkody.

Normalny związek przyczynowy w rozumieniu art. 361 § 1 k.c. między określonym zdarzeniem a szkodą zachodzi wówczas, gdy w danym układzie stosunków i warunków oraz w zwyczajnym biegu rzeczy, bez szczególnego zbiegu okoliczności, szkoda jest typowym następstwem tego rodzaju zdarzeń (por. wyrok SN z dnia 10 kwietnia 2000 r., V CKN 28/00, LEX nr 52426). Normalny związek przyczynowy pomiędzy niewykonaniem danego obowiązku a szkodą istnieje, gdy wypełnienie tego obowiązku przez tę osobę w normalnych warunkach pozwoliłoby zapobiec szkodzie. Jeśli taka zależność nie wystąpi, wówczas nie można traktować niewykonania określonego obowiązku jako warunku sprawczego szkody.

Reasumując, wtargnięcie zwierzęcia w nocy, z prawej strony nie daje szans na uniknięcie wypadku, nawet, jeśli kierowca jechałby z prędkością, którą biegły określił jako dostosowaną do znaków drogowych. Jeśli zaś K. Z. nie miała możliwości uniknięcia zderzenia z dzikami, nawet gdyby jechała z prędkością zalecaną przez biegłego dla warunków bez mgły (ok. 60km/h), to nie można przyjąć, że to nieprawidłowe zachowanie K. Z. (jazda z prędkością ok. 80 km/h) jest przyczyną zdarzenia pierwotnego (zderzenie z dzikami) i następnie kolizji z pojazdem F..

Natomiast z opinii biegłych – także tych z postępowania karnego – wynika, że kierujący pojazdem F. miał możliwość dostrzeżenia pojazdu F., gdyby prawidłowo obserwował jezdnię. Opinia (...) wykluczyła taką możliwość tylko przy mgle ograniczającej widoczność poniżej 200 m, zawierała jednak także warianty dla innej widoczności, a jak wyżej wskazano, brak jest w materiale dowodowym podstaw by przyjmować, że taka mgła występowała, skoro osoby z F. (...) widziały zbliżający się pojazd F. ze sporej odległości. Wszystkie trzy opinie biegłych (dwie z postępowania karnego i opinia W. S.) zgodnie wskazują, że w pojeździe M. w chwili zderzenia włączone były co najmniej światła mijania i pozycyjne z prawej strony, zatem to S. S. – przy założeniu, że miał tę samą widoczność co K. Z., która widziała jego pojazd – miał możliwość zatrzymania się i uniknięcia zderzenia z pojazdem M.. Wobec tego to nieprawidłowe zachowanie S. S. (nienależyta obserwacja jezdni) jest przyczyną szkód poniesionych przez powoda. Nie zmienia tej oceny fakt, że S. S. został uniewinniony w postępowaniu karnym, jako że wyłącznie prawomocny wyrok skazujący jest dla Sądu cywilnego wiążący (art. 11 k.p.c.)

Niezależnie od powyższego wskazać należy, że powód nie wykazał szkody w wysokości opisywanej w pozwie. I tak, co do kosztów naprawy pojazdu, biegły wskazał, że sposób polegający na naprawie kabiny z podwoziem jest ekonomicznie nieuzasadniony, szkoda bowiem w sytuacji, gdy zabudowa jest elementem odłączalnym i nieuszkodzonym powinna być rozliczona jako całkowita i wówczas jej wartość w realiach niniejszej sprawy wynosi 27490 zł netto (wartość podwozia pomniejszona o wartość pozostałości i powiększona o koszt przemontowania zabudowy). Jeśli idzie o utracone zyski, to powód zamierzał ich wysokości dowodzić za pomocą opinii biegłego, który to dowód, z racji ustalenia, że przyczyną szkody nie jest zachowanie osoby ubezpieczonej u pozwanego, uznano za zbędny. Niemniej

jednak materiał dowodowy wskazuje, że gdyby powód postępował w sposób racjonalny i zrealizował obowiązek zapobiegania szkodzie i zmniejszania jej rozmiarów (art. 354 § 2, art. 362 i 826 § 1 k.c.), to szkoda rozumiana jako utracony zysk w ogóle by nie powstała. Jak wynika z opinii biegłego, powód stosunkowo niewielkim kosztem (27490 zł netto) mógł zastąpić pojazd uszkodzony pojazdem sprawnym, a jednocześnie operacja taka nie potrwałaby dłużej niż miesiąc. Z kolei wskazany przez biegłego koszt najmu pojazdu typu food truck to kwota maksymalnie 2000 zł miesięcznie. Z art. 362 k.c. wynika, że jeżeli poszkodowany przyczynił się do powstania lub zwiększenia szkody, obowiązek jej naprawienia ulega odpowiedniemu zmniejszeniu stosownie do okoliczności. W ocenie Sądu jeśli istniała możliwość wyeliminowania negatywnych następstw wypadku za kwotę łącznie ok. 30.000 zł, to nie ma podstaw, by nakładać na ubezpieczyciela obowiązek zwrotu utraconych korzyści (które powód szacuje na kwoty ok. 17-18 tysięcy złotych miesięcznie w latach 2016-2017 i 7,5 tysiąca złotych w 2018 r.) za okres 21 miesięcy. W takim wypadku niezależnie od wyników opinii biegłego należne odszkodowanie związane z utraconym zyskiem należałoby obniżyć do kwoty 2000 zł (wskazany przez biegłego koszt najmu pojazdu zastępczego przez okres 1 miesiąca).

Natomiast za wykazany należy uznać koszt zutilizowanego towaru. Powód przedstawił listę towaru przeznaczonego do utylizacji. Wskazane tam ceny są normalnymi cenami rynkowymi wyrobów wędliniarskich i mięsa, których wysokość można mniej więcej ocenić na podstawie doświadczenia życiowego. Przedstawiony został także dowód utylizacji. Z kolei wiarygodne w świetle doświadczenia życiowego i logiki są zeznania powoda, że towar ten nie mógł zostać sprzedany, nawet bowiem jeśli nie wysypałby się z lodówek, to po uszkodzeniu pojazdu przez co najmniej kilka, jeśli nie kilkanaście godzin pozostawał nieschłodzony. Przedstawione dowody są wystarczające do uznania, że towar zniszczony w wyniku zdarzenia miał wartość taką, jak podał powód i powierzenie tej kwestii do zbadania biegłemu jest niecelowe. Nie istnieją bardziej skonkretyzowane dokumenty, na których biegły mógłby się oprzeć badając tę wartość, siłą rzeczy opinia taka miałaby charakter hipotetyczny, biegły bowiem również mógłby tylko szacunkowo podać, czy wskazane przez powoda ceny odpowiadają cenom rynkowym.

Także koszt wykonania prywatnej opinii należałoby uwzględnić, o ile istniałaby odpowiedzialność pozwanego zakładu. Jak wskazał Sąd Najwyższy w uchwale z 18 maja (...). (III CZP 24/04, OSNC 2005/7-8/117), odszkodowanie przysługujące z umowy ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej posiadaczy pojazdów mechanicznych za szkody powstałe w związku z ruchem tych pojazdów może - stosownie do okoliczności sprawy - obejmować także koszty ekspertyzy wykonanej na zlecenie poszkodowanego. Każdorazowo należy więc ocenić, czy w danej sprawie poniesienie tego wydatku było obiektywnie konieczne. W niniejszej sprawie powód wskazał, że nie ma stosownej wiedzy, by samodzielnie ocenić koszt naprawy pojazdu, zatem zlecenie takiej wyceny mogło okazać się pomocne w sporze z ubezpieczycielem.

Reasumując, gdyby pozwany odpowiadał za skutki zdarzenia, to powództwo należałoby uwzględnić do kwoty 35.497,50 zł (koszt naprawy pojazdu 27490 zł, koszt kalkulacji 1007,50 zł, koszt zniszczonego towaru 5000 zł i utracony zysk obniżony do kwoty 2000 zł, stanowiącej równowartość kosztu najmu pojazdu zastępczego przez miesiąc). Jednakowoż z racji przyjęcia, iż to nie zachowanie K. Z. było przyczyną szkód powstałych w majątku powoda powództwo podlegało oddaleniu.

Stan faktyczny Sąd ustalił na podstawie dokumentów złożonych przez strony i dokumentów zawartych w aktach postępowania karnego, zwłaszcza jeśli idzie o opis miejsca zdarzenia po wypadku. Okoliczności przed wypadkiem ustalono na podstawie zeznań K. Z. i Ł. M., natomiast zeznania S. S. i A. K. (te ostatnie wyłącznie z postępowania karnego) uznano za niewiarygodne co do istnienia „ściany mgły” z przyczyn opisanych powyżej. Za podstawę oceny prawidłowości zachowania K. Z. posłużyła opinia biegłego W. S., a zachowania S. S. – wszystkie trzy opinie, które, jak wyżej wskazano, prezentowały zbieżne wnioski co do możliwości dostrzeżenia pojazdu F. przez kierowcę F. przy założeniu braku „ściany mgły”. Podnoszone przez pełnomocnika powoda zastrzeżenia co do opinii biegłego W. S. nie uzasadniały w ocenie Sądu powoływania kolejnego biegłego. Szczegółowa symulacja przebiegu zdarzenia od momentu uderzenia pojazdu F. w pojazd F. ma znaczenie drugoplanowe dla rozstrzygnięcia, skoro kluczowe było ustalenie, czy K. Z. postąpiła w sposób nieprawidłowy i czy jej zachowanie było przyczyną zderzenia dwóch pojazdów. Negatywna odpowiedź na to pytanie czyni bezprzedmiotowym dalsze roztrząsanie, jaka dokładnie była pozycja przedkolizyjna pojazdu F. i jak dokładnie poruszał się on po zderzeniu. Dodać tylko należy ponownie, że ze wszystkich trzech opinii

wynika działanie przynajmniej prawego reflektora w pojeździe K. Z., wobec tego powinien on być widziany przez S. S. niezależnie od tego, czy pojazd K. Z. znajdował się w całości, czy też jedynie w części na pasie ruchu F.. Dlatego też niecelowym jest dalsze badanie, czy ślad na asfalcie pozostawiło unieruchomione koło przednie lewe, czy też drzwi przednie prawe, aczkolwiek w ocenie Sądu bardziej przekonujące w tym zakresie są wnioski W. S. i M. Ś., że był to ślad po zablokowanym kole. Wskazuje na to nie tylko podnoszona przez biegłego kwestia wciśnięcia lewego przodu pojazdu w jezdnię w chwili uderzenia i związane z tym podniesienie się prawej części pojazdu. Ze szkiców (...) wynika, że pojazd lewą częścią znajdował się na poboczu od strony F. (...) i tylko takie usytuowanie umożliwiłoby stwierdzenie, że ślad na jezdni pochodzi od przednich prawych drzwi F., co jednak nie koreluje ze śladami z tego pobocza pozostawionymi przez F., a zaczynającymi się już za śladem na jezdni. Takie ułożenie F. (lewymi kołami na poboczu) oznaczałoby, że pojazd F. musiałby zjechać na pobocze jeszcze przed zderzeniem, a więc ślad na poboczu powinien zaczynać się wcześniej. Ponadto przy takim ułożeniu F. pojazdy zderzyłyby się środkowo, a nie narożnikami.

W znacznej części nie były przydatne do ustaleń zeznania świadków, zwłaszcza te, które relacjonują zdarzenia już po wypadku, nawet bowiem, jeśli świadkowie zeznają o tym, że widzieli światła awaryjne uszkodzonych pojazdów w rowie i dlatego się zatrzymali, to nie jest to miarodajne dla ustalenia widoczności przed zdarzeniem, gdyż mgły mogły mieć charakter przejściowy.

O kosztach procesu orzeczono zgodnie z art. 98 k.p.c. i 108 § 1 zd. 2 k.p.c.

ZARZĄDZENIE

1. (...)
2. (...)
3. (...)
4. (...)