

WYROK

W IMIENIU RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ

Dnia 10 stycznia 2014 roku

Sąd Okręgowy w Poznaniu Wydział II Cywilny Odwoławczy

w składzie:

Przewodniczący: SSO Małgorzata Radomska-Stęplewska (spr.)

Sędzia: SO Beata Woźniak

Sędzia: SR del. Dominik Stawicki

Protokolant: st. sekr. sąd. Monika Kwitowska

po rozpoznaniu w dniu 10 stycznia 2014 roku w Poznaniu

na rozprawie

sprawy z powództwa J. Z.

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

o zapłatę

na skutek apelacji wniesionej przez pozwanego

od wyroku Sądu Rejonowego Poznań – Stare Miasto w Poznaniu

z dnia 08 lipca 2013 roku

sygn. akt XII C 673/12

1. oddala apelację;

2. zasądza od pozwanego na rzecz powoda kwotę 90 złotych tytułem zwrotu kosztów zastępstwa procesowego w postępowaniu odwoławczym.

/-/ B. Woźniak/-/ M. Radomska - Stęplewska/-/ D. Stawicki

UZASADNIENIE

Pozwem wniesionym w dniu 11 lipca 2012 r. powód J. Z. wniósł o zasądzenie od pozwanego (...) S.A. w W. kwoty 4 905,62 zł z ustawowymi odsetkami od dnia 22 października 2011 r. do dnia zapłaty oraz o zasądzenie na swoją rzecz kosztów procesu, w tym kosztów zastępstwa procesowego według norm przepisanych. Uzasadniając swoje stanowisko powód wskazał, że dnia 20 września 2011 r. w P. doszło do kolizji drogowej. Na skrzyżowaniu ulicy (...) zderzyły się pojazdy marki R. i S.. Kolizja nastąpiła w momencie, gdy powód wykonywał manewr skrętu w lewo. Kierujący pojazdem R. w tym samym momencie rozpoczął niebezpieczny i niedozwolony manewr – wyprzedzania na skrzyżowaniu kolumny pojazdów poruszających się ulicą (...), przez co doprowadził do uderzenia w pojazd powoda. Fakt zaistnienia zdarzenia powód zgłosił ubezpieczycielowi sprawy – pozwanemu. Pozwany sporządził kosztorys uszkodzeń pojazdu, z którego wynika że szkoda została wyceniona na kwotę 2 521, 98 zł. Powód zaś zlecił wykonania kosztorysu. Uszkodzenia zostały wycenione na kwotę 6 166,61 zł. Przesłany pozwanemu kosztorys został zaakceptowany. Następnie pozwany odmówił wypłaty odszkodowania. Powód odwołał się od decyzji, a pozwany

podtrzymał swoje stanowisko pismem z dnia 13 lutego 2012 r. Pozwany zmienił swoje stanowisko. Wyplacił powodowi kwotę 1260, 99 zł. Dla obliczenia kwoty odszkodowania przyjęto kosztorys sporządzony przez pozwanego. Nadto pozwany ograniczył wysokość wypłaconego odszkodowania powołując się na art. 362 kc. Powód wskazał, że domaga się dopłaty odszkodowania do kwoty 6166,61 zł zgodnie z zaakceptowanym przez pozwanego kosztorysem.

W odpowiedzi na pozew pozwany wniósł o oddalenie powództwa oraz zasądzenie na swoją rzecz kosztów procesu, w tym kosztów zastępstwa procesowego według norm przepisanych. Uzasadniając swoje stanowisko pozwany wskazał, że nie kwestionuje samego faktu zdarzenia drogowego z dnia 20 września 2011 r. oraz, że nie kwestionuje swojej odpowiedzialności gwarancyjnej co do zasady. Spornym jest natomiast wysokość kosztów naprawy. Pozwany zaprzeczył, aby uznał roszczenia powoda w szczególności poprzez uznanie wysokości kosztów naprawy przedstawionych w kosztorysie powoda. Pozwany wskazał, że kwestionuje wysokość stawki roboczogodziny jaka została przyjęta do wyliczenia szkody w opinii sporządzonej na rzecz powoda. Pozwany wskazał również, że ze względu na wiek pojazdu zastosował tzw. urealnienie wartości części poprzez obniżenie ich wartości o 50%. Z uwagi na zużycie powłoki lakierniczej dokonał urealnienia wartości materiału lakierniczego. Pozwany wskazał ponadto, że jego zdaniem powód przyczynił się do powstania szkody w ten sposób, że poruszając się pojazdem S. w trakcie wykonywania manewru na skrzyżowaniu został uderzony w bok przez wyprzedzającego go kierującego pojazdem R.. Powód nie zachował zatem należytej ostrożności w trakcie wykonywania tego manewru poprzez brak obserwacji w lusterku bocznym lub wstecznym czy znajdujący się za nim pojazd nie umożliwi bezpiecznego wykonania manewru, a następnie wykonanie skrętu w momencie wyprzedzania go przez inny pojazd. Zdaniem pozwanego powód naruszył art. 22 ust. 1 ustawy prawo o ruchu drogowym. Pozwany wskazał w związku z tym, że zadośćuczynienie oraz odszkodowanie winno zostać zmniejszone o 50 %.

Wyrokiem z dnia 8 lipca 2013 r. Sąd Rejonowy Poznań – Stare Miasto w Poznaniu:

1. zasądził od pozwanego na rzecz powoda kwotę 4 905, 62 zł z ustawowymi odsetkami od dnia 22 października 2011 r. do dnia zapłaty,
2. kosztami procesu w całości obciążył pozwanego i z tego tytułu zasądził od pozwanego na rzecz powoda kwotę 863 zł, w tym kwotę 600 zł tytułem zwrotu kosztów zastępstwa procesowego,
3. nakazał zwrócić pozwanemu kwotę 376,40 zł jako niewykorzystaną zaliczkę.

Jako podstawę swego rozstrzygnięcia Sąd Rejonowy wskazał następujące ustalenia faktyczne i rozważania prawne:

W dniu 20 września 2011 r. J. Z. kierował samochodem osobowym marki S. (...) o numerze rejestracyjnym (...), a W. G. pojazdem marki R. (...) o numerze rejestracyjnym (...) G. Doszło wtedy do kolizji pomiędzy nimi na skrzyżowaniu ulic (...). Obaj kierowcy przemieszczali się ulicą (...) w P. w kierunku ulicy (...) i znaleźli się w zatorze drogowym. W miejscu zdarzenia drogi przecinają się pod ukosem, a nawierzchnia asfaltowa tych dróg ma dwa pasy ruchu do jazdy w przeciwnych kierunkach. Ulica (...) jest drogą z pierwszeństwem, a przed i za skrzyżowaniem ma wyznaczone przejścia dla pieszych. Za pierwszym przejściem dla pieszych w kierunku środka skrzyżowania na długości około 10 m kierunki ruchu rozdziela podwójna linia ciągła. Linia ta w dalszej części skrzyżowania przechodzi w linię przerywaną pojedynczą i dalej łączy się z przejściem dla pieszych. Ulica (...) na ok. 5 m przed krawędzią drogi ma wyznaczone przejście dla pieszych łącznie z przejazdem dla rowerzystów. W. G. przekraczając podwójną linię ciągłą wyjechał z kolejki i zaczął wyprzedzać inne pojazdy. Powód znajdował się przed przejściem dla pieszych na poziome przerywanej osi jezdni i rozpoczął wykonywanie manewru skrętu w lewo. Na skutek zaistniałej sytuacji doszło do uderzenia przednim lewym narożem S. w prawy bok R..

Kierujący samochodem R. rozpoczął manewr wyprzedzania innych pojazdów w rejonie, gdzie znajdowały się przejścia dla pieszych, a oś jezdni wyznaczona była podwójną linią ciągłą. Swój manewr kontynuował również na skrzyżowaniu, gdzie doszło do zderzenia z pojazdem S.. Przyczyną kolizji było zachowanie kierującego R., który wykonywał

manewr wyprzedzenia w miejscu do tego zabronionym, a ponadto nie zachowując szczególnej ostrożności wjechał na skrzyżowanie, gdzie doprowadził do skrzyżowania z S..

Kierujący samochodem S. wykonywał manewr skrętu w lewo celem wjazdu w ulicę poprzeczną. Kierujący pojazdem S. nie rozpoczął jeszcze wykonywania manewru, gdy na lewym pasie znajdował się już kierujący samochodem R.. W momencie rozpoczęcia swego manewru powód nie upewnił się, że może go bezpiecznie wykonać. Uszkodzenia pojazdu R. (...) znajdują się po prawej stronie nadwozia i dotyczą przednich i tylnych drzwi, progu oraz ściany tylnej. Widoczne ślady bezpośredniego kontaktu rozpoczynają się w ¼ drzwi i mają charakter poziomych otarć i zarysowań. Charakterystyczne jest również odkształcenie poszycia z jednoczesnym przełamaniem dolnego poziomego ich przetoczenia. Zarówno dolna część drzwi jak i próg mają otarcia o znacznym ukośnym przebiegu i ciemnej barwie. Na drzwiach tylnych widoczna jest kontynuacja przebiegu uszkodzeń zapoczątkowanych na drzwiach przednich. Na tym elemencie widoczne są trzy rodzaje przetarć. W przedniej narożnej dolnej części drzwi widoczne jest odkształcenie ich poszycia jako kontynuacja przebiegu uszkodzeń dolnej części drzwi przednich. Poniżej na progu krawędziowe jego odkształcenie zanika na poziomie środkowej części drzwi na ścianie tylnej, w przedniej części do poziomu listwy ochronnej w dół widoczne są poziome przetarcia, które stanowią kontynuację w stosunku do wcześniejszych uszkodzeń. Aluminiowa tarcza prawego tylnego koła wraz z oponą zostały przetarte. Półkoliste ślady widoczne na oponie są skutkiem jego obrotu w stosunku do płaszczyzny kontaktującej. Charakter uszkodzeń wskazuje na to, że samochód ten został uderzony z prawej strony dopiero na wysokości przednich drzwi. Kontakt miał miejsce aż do tylnego błotnika.

Uszkodzenia pojazdu S. (...) występują głównie na przednim lewym narożu, gdzie trwale i w widoczny sposób uszkodzone zostały zderzak wraz z listwą ochronną oraz błotnik. Widoczny ślad kontaktu rozpoczyna się na bocznej części zderzaka i przystaje od styczności kontaktu z przeszkodą. Błotnik przedni został odkształcony w przedniej części, gdzie znajdują się ukośne zarysowania szarej barwy. Na półkolistym przełamaniu popękany został lakier z charakterystycznymi wyszczerbieniami jego powłoki. Przetarcia i zarysowania tego elementu znajdują się jedynie w strefie odkształcenia i przebiegają od w tyłu w kierunku przodu pojazdu. Kołpak koła nosi ślady lekkiego zeszlifowania półkolistej krawędzi. Dodatkowo przetarcie zewnętrznej ściany opony w tym obszarze potwierdza kontakt koła z przeszkodą przemieszczającą się wzdłuż pojazdu. Na skutek chwilowych naprężeń mogło dojść do uszkodzenia górnej narożnej części lewej karty wlotu powietrza. Pas przedni ma widoczne pęknięcie zlokalizowane między prowizorycznie wykonanymi górnymi uchwytyami lewego reflektora. Lewy wspornik zderzaka przedniego ma zdeformowane żebrowanie – na skutek takiego uszkodzenia element taki traci właściwości mocujące i w związku z tym został zakwalifikowany do wymiany. Ponadto w samochodzie S. (...) uszkodzone zostały: osłona chłodnicy, kraty boczne, lewy reflektor, spojler zderzaka przedniego. Koszt naprawy samochodu S. przy użyciu części oryginalnych wyniósł brutto 6860,79 zł. Odbudowa samochodu przy użyciu części oryginalnych nie spowoduje wzrostu jego wartości.

Szkoda została zgłoszona pozwanemu w dniu 21 września 2011 r.

W dniu 14 października 2011 r. została na zlecenie powoda sporządzona kalkulacja szkody, w której koszty naprawy pojazdu określono na kwotę 6166,61 zł

Koszty naprawy zostały zaakceptowane przez pracownika pozwanego.

Pismem z dnia 19 października 2011 r. pozwany wskazał, że odmawia przyjęcia odpowiedzialności z uwagi na naruszenie przez powoda art. 22 ust. 1 w zw. z art. 3 ust. 1 oraz art. 2 pkt 22 prawa o ruchu drogowym.

Powód złożył odwołanie od decyzji, które początkowo nie zostało uwzględnione.

Pismem z dnia 13 lutego 2013 r. pozwany poinformował powoda o przyznaniu odszkodowania w kwocie 2 521,98 zł. Jednocześnie poinformowano powoda o tym, że odszkodowanie zostało obniżone o 50 % do kwoty 1260,99 zł. Kolejne

odwołanie powód przesłał pismem z dnia 24 lutego 2012 r. , na które pozwany odpowiedział pismem z dnia 4 kwietnia 2012 r. wskazując tym pismem, że nie znajduje podstaw do zmiany swojego stanowiska.

Dnia 28 grudnia 2012 r. dokonano połączenia (...) S. A. oraz (...) S.A. w trybie art. 492 § 1 ksh przez przeniesienie całego majątku spółki przejmowanej ((...) S.A.) przez spółkę przejmującą.

Powyższy tan faktyczny Sąd Rejonowy ustalił na podstawie dokumentów oraz opinii biegłego mgr inż. P. B..

Dokonując oceny zgromadzonego materiału dowodowego Sąd uznał za wiarygodne wszystkie zgromadzone w aktach sprawy dokumenty. Ich wiarygodności oraz mocy dowodowej nie kwestionowała żadna ze stron, a Sąd nie znalazł żadnych podstaw do tego, aby uznać je za niewiarygodne.

Na okoliczność ustalenia, czy części pojazdu uszkodzone w kolizji w dniu 20 września 2011 r. były częściami nowymi, czy były to zamienniki oraz czy naprawa uszkodzonego pojazdu na częściach nowych i oryginalnych będzie prowadziła do zwiększenia jego wartości w porównaniu do stanu sprzed szkody oraz czy wystarczająca byłaby naprawa pojazdu powoda w oparciu o zamienniki porównywalnej jakości oraz na okoliczność ustalenia kosztów naprawy samochodu powoda, a także na okoliczność ustalenia czy powód przyczynił się do powstania wypadku, jeśli tak to w jakim stopniu Sąd dopuścił dowód z opinii biegłego mgr inż. P. B.. Biegły ustalił koszty naprawy pojazdu w dwóch wariantach – I w oparciu o części oryginalne na kwotę 6 860,79 zł, II w oparciu o części alternatywne na kwotę 4130,06 zł. W opinii biegły wskazał, że na podstawie zebranego materiału dowodowego nie można dokonać pełnej rekonstrukcji zdarzenia. Biegły wskazał również, że ocena sytuacji wskazuje jednak na to, że przyczyną kolizji było postępowanie kierującego samochodem R., który wykonał manewr wyprzedzenia w miejscu niedozwolonym i nie zachował szczególnej ostrożności w rejonie skrzyżowania. Biegły wskazał, że analiza czasowo-przestrzenna wykazała, że kierujący samochodem S. dokonując odpowiedniej analizy sytuacji na drodze mógł uniknąć kolizji, co wskazuje na jego przyczynienie. Biegły wskazał, że ze względu na przeprowadzoną naprawę oraz brak cech identyfikacyjnych uszkodzonych części na zdjęciach pozwanego, nie można dokonać oceny oryginalności części. Biegły wskazał również, że naprawa samochodu marki S. przy wykorzystaniu części oryginalnych nie powoduje jego usprawnienia, a tym samym wzrostu jego wartości rynkowej.

Biegły podjął próbę rekonstrukcji całego zdarzenia, opisał uszkodzenia obu pojazdów. Wskazał, że z uwagi na to, że pojazd powoda został już naprawiony, przekazany mu materiał zdjęciowy nie zawiera znaków identyfikacyjnych uszkodzonych części, biegły nie może przeprowadzić analizy pod kątem oryginalności uszkodzonych części. Biegły wskazał, że wartość pojazdu na skutek przeprowadzanych napraw maleje w przypadku okresu eksploatacji do 6 lat. Powyżej tego okresu spadek wartości następuje w momencie przeprowadzenia napraw niezgodnych z zaleceniami producenta. Pojazdy eksploatowane przez okres dłuższy niż 6 lat, w których są naprawy blacharsko – lakiernicze, mogą ulec wzrostowi wartości, jeżeli: wymianie podlegają elementy znaczenie skorodowane lub całe zespoły pojazdu. Biegły wskazał, że pojazd powoda eksploatowany był przez okres 9 lat, a zakres jego naprawy obejmował jedynie przednie naroże, w tej sytuacji odbudowa przy użyciu części oryginalnych, nie powoduje wzrostu jego wartości, natomiast gwarantuje przywrócenie pojazdu do stanu sprzed szkody. Ponadto naprawa przy użyciu części alternatywnych nie jest zalecana przez technologie producenta, co może skutkować utratą jego wartości. Użycie części alternatywnych nie przywraca warunków technicznych z uwagi na brak odpowiedniej powłoki antykorozyjnej.

Pozwany zakwestionował opinię i wniósł o przeprowadzenie opinii po dokonaniu oględzin pojazdu i ustaleniu w wyniku tych oględzin jakie części (oryginalne czy zamienniki) zostały uszkodzone. Pozwany zakwestionował stawkę za roboczogodzinę przyjętą przez biegłego. Pozwany wskazał również, że biegły nie dokonał oceny stopnia przyczynienia się powoda do powstania szkody.

Opinię sporządzoną przez biegłego sądowego w dziedzinie techniki samochodowej, wyceny pojazdów i kalkulacji napraw, mgr inż. P. B., Sąd Rejonowy uznał za wiarygodną i przydatną dla rozstrzygnięcia sprawy. Przystępując do oceny opinii biegłego podkreślił, iż w postępowaniu cywilnym dowód w postaci opinii biegłego podlega ocenie na równi z innymi dowodami, a strony są uprawnione do podważania mocy dowodowej opinii biegłych za pomocą wszystkich dostępnych i przewidzianych przez prawo środków dowodowych. Zgodnie z postanowieniem Sądu Najwyższego z dnia

7 listopada 2000 roku (sygn. akt: I CKN 1170/98, OSNC 2001, nr 4, poz. 64) opinia biegłego podlega ocenie – przy zastosowaniu art. 233 § 1 k.p.c. – na podstawie właściwych dla jej przedmiotu kryteriów zgodności z zasadami logiki i wiedzy powszechnej, poziomu wiedzy biegłego, podstaw teoretycznych opinii, a także sposobu motywowania oraz stopnia stanowczości wyrażonych w niej wniosków (zob. także wyrok Sądu Najwyższego z dnia 15 listopada 2002 roku, V CKN 1354/00). Kierując się tymi wskazaniem Sąd uznał, że przedmiotowa opinia została sporządzona w sposób rzetelny, jasny i spójny, przez osobę posiadającą odpowiednie kompetencje do jej przygotowania. Wskazuje metodykę opracowania, sposób badań, które doprowadziły biegłego do wysnucia ostatecznych wniosków. Wnioski końcowe pisemnej opinii zostały sformułowane w sposób jednoznaczny i kategoryczny, są wyczerpujące i zostały dostatecznie umotywowane. Niniejsza opinia stanowi logiczną całość.

W konsekwencji Sąd I instancji przyznał powyższej opinii przymiot pełnej wiarygodności, nie znajdując podstaw do podważania jej wartości dowodowej i do konieczności przeprowadzenia dowodu z opinii innych biegłych, tym bardziej, iż żadna ze stron – co należy podkreślić – nie składała takich wniosków. Z uwagi więc na to, że opinia biegłego była kategoryczna i przekonywująca, okoliczności, na które została sporządzona należało uznać za wyjaśnione, a tym samym nie powstał obowiązek dopuszczania dowodu z dalszych opinii biegłych (wyrok Sądu Najwyższego z dnia 21 listopada 1974 r., II CR 638/74, OSP 1975/5/108). Określona przez biegłego kosztorysowa wysokość szkody pozwoliła na stwierdzenie jej rzeczywistej wartości.

Sąd dopuścił dowód z uzupełniającej opinii biegłego jedynie na okoliczność ustalenia przeciętnej stawki za roboczogodzinę. Uzupełniając swoją opinię na rozprawie biegły wskazał, że stawek 60 – 80 zł, na którą pozwany się powołuje, nie ma. Biegły wskazał, że średnia stawka dla warsztatów autoryzowanych to 135 zł, a dla warsztatów nieautoryzowanych 110 zł, a on w opinii przyjął stawkę 130 zł, która mieści się w granicach stawki zastosowanej przy naprawie.

Sąd w pozostałym zakresie oddalił wnioski o przeprowadzenie dowodu z opinii uzupełniającej. Wskazać należy bowiem, że niecelowym było przeprowadzenie oględzin pojazdu powoda celem ustalenia, czy samochód powoda przed naprawą był wyposażony w części oryginalne czy nie, bo na chwilę wydania opinii samochód został już naprawiony. Nie bardzo zatem wiadomo na jakiej podstawie biegły miałby dokonać analizy oryginalności uszkodzonych części. Zresztą nawet gdyby przyjąć, że uszkodzone części nie były oryginalne, to pozwany nie zakwestionował wyводу biegłego odnośnie tego jakiego rodzaju naprawa spowoduje wzrost wartości samochodu. Skoro naprawa części uszkodzonych nie spowodowałaby podniesienia wartości pojazdu w żadne sposób, to przyjąć należy, że nawet wymiana części nieoryginalnych na oryginalne również nie mogłaby spowodować wzrostu takiej wartości.

Odnośnie zarzutu pozwanego co nieustalenia przez biegłego stopnia przyczynienia się powoda do zdarzenia Sąd uznał, że szczegółowy stopień przyczynienia się do wypadku nie jest domeną biegłego, ale Sądu. Biegły miał tylko odpowiedzieć na pytanie, czy do takiego przyczynienia doszło i na takie pytanie odpowiedział.

W ocenie Sądu Rejonowego w niniejszej sprawie podstawę roszczenia powoda stanowią przepisy art. 822 § 1 k.c. w zw. z art. 415 k.c.

Zgodnie z art. 822 § 1 k.c., przez umowę ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej zakład ubezpieczeń zobowiązuje się do zapłacenia określonego w umowie odszkodowania za szkody wyrządzone osobom trzecim, względem których odpowiedzialność za szkodę ponosi ubezpieczający albo osoba, na rzecz której została zawarta umowa ubezpieczenia. Przy tym §4 cytowanego przepisu przewiduje, że uprawniony do odszkodowania może dochodzić roszczenia bezpośrednio od zakładu ubezpieczeń. Regulację tę powtarza art. 19 ust. 1 ustawy z dnia 22 maja 2003 r. o ubezpieczeniach obowiązkowych, Ubezpieczeniowym Funduszu Gwarancyjnym i Polskim Biurze Ubezpieczycieli Komunikacyjnych (Dz. U. z 2003 r. Nr 124, poz. 1152 ze zm.). Wskazać również należy, że ubezpieczyciel w każdym przypadku, gdy zawiera umowę ubezpieczenia, czyni to jako podmiot profesjonalny, w zakresie prowadzonej przez siebie działalności gospodarczej.

Artykuł 415 k.c. stanowi, że kto z winy swej wyrządził drugiemu szkodę, obowiązany jest do jej naprawienia.

Za utrwalone w orzecnictwie Sądu Najwyższego należy uznać stanowisko, że dla ustalenia pojęcia szkody ubezpieczeniowej należy sięgać do odpowiednich regulacji zawartych w kodeksie cywilnym (por. np. uchwały z dnia 18 marca 1994 r., III CZP 25/94, OSNC 1994, nr 10, poz. 188 i z dnia 15 listopada 2001 r., III CZP 68/01, OSNC 2002, nr 6, poz. 74 oraz wyrok z dnia 11 czerwca 2003 r., V CKN 308/01, niepubl.). Wysokość odszkodowania powinna być określona zatem według ogólnych zasad prawa cywilnego, czyli według reguł wskazanych w art. 361 i 363 k.c.

Według pierwszego z wskazanych powyżej przepisów, zobowiązany do odszkodowania ponosi odpowiedzialność tylko za normalne następstwa działania lub zaniechania, z którego szkoda wynikła (art. 361§1k.c.). Dla uznania zatem odpowiedzialności odszkodowawczej zasadnicze znaczenia ma ustalenie adekwatnego związku przyczynowego pomiędzy zdarzeniem a wystąpieniem szkody. Okoliczność ta była bezsporna pomiędzy stronami procesu, gdyż pozwany nie kwestionował, by szkoda powstała w samochodzie powoda nie wystąpiła wskutek zdarzenia opisywanego w pozwie.

Sporna między stronami było tylko to, czy powód przyczynił się do powstania szkody, a jeśli tak to w jakim zakresie. Zgodnie z art. 362 kc, 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. Przepis stanowi podstawę ograniczenia obowiązku naprawienia szkody z uwagi na przyczynienie się poszkodowanego do jej wyrządzenia. Dłużnik nie powinien ponosić ciężaru kompensowania szkody w zakresie, w jakim spowodowanie uszczerbku przypisać można wierzycielowi. Interpretacja art. 362 k.c. rodzi wiele kontrowersji w doktrynie i judykaturze, w szczególności dotyczące zdefiniowania „przyczynienia się poszkodowanego do powstania lub zwiększenia szkody”. Ukształtowały się cztery stanowiska (cytowane za A. Olejniczak [w:] Kidyba A. (red.), Gawlik Z., Janiak A., Kozieł G., Olejniczak A., Pyrzyńska A., Sokołowski T., Kodeks cywilny. Komentarz. Tom III. Zobowiązania - część ogólna, LEX, 2010, komentarz do art. 362 kc, teza 1). Pierwsze sprowadza się do wskazania na adekwatny związek przyczynowy jako wyłączną przesłankę kwalifikowania przyczynienia. Zachowanie poszkodowanego przyczynia się do wyrządzenia szkody, jeżeli zachodzi wskazana więź kauzalna między tym zachowaniem a szkodą; zachowanie poszkodowanego stanowi *causam concurrans* wobec zdarzenia przypisanego dłużnikowi (por. wyrok SN z 12 sierpnia 1998 r., II UKN 174/98, OSNP 1999, nr 16, poz. 524; wyrok SN z 2 marca 1973 r., I PR 341/72, OSN 1974, nr 1, poz. 15; por. także Z. Banaszczyk (w:) K. Pietrzykowski, Komentarz, t. I, 2005, art. 362, nb 8; T. Dybowski (w:) System prawa cywilnego, t. III, cz. 1, s. 297 i n.; M. Kaliński, Szkoda na mieniu i jej naprawienie, Warszawa 2008, s. 557; R. Longchamps de Berier, Zobowiązania, Poznań 1948, s. 292). Drugie stanowisko wymaga, aby poza istnieniem adekwatnego związku przyczynowego, zachowanie poszkodowanego było obiektywnie nieprawidłowe, naruszające normy prawne, zasady współżycia społecznego lub prakseologiczne reguły postępowania (koncepcja ta jest silnie reprezentowana w judykaturze; por. wyrok SN z 14 lutego 2001 r., I PKN 248/00, OSNP 2002, nr 21, poz. 522; uchwała SN (7) z 20 września 1975 r., III CZP 8/75, OSNC 1976, nr 7-8, poz. 151; por. także W. Czachórski, Zarys części ogólnej zobowiązań, Warszawa 1963, s. 108; E. Łętowska, Przyczynienie się małoletniego..., s. 135). Trzecia koncepcja, obok więzi kauzalnej, wymaga stwierdzenia winy poszkodowanego (rozwijana głównie na podstawie przepisów kodeksu zobowiązań; por. A. Ohanowicz, Zobowiązania - część ogólna, Warszawa 1958, s. 47; por. także wyrok SN z 12 stycznia 1976 r., II CR 690/75, OSPiKA 1977, z. 3, poz. 56, z glosą A. Rembielińskiego tamże). Ostatnie stanowisko uzależnia przesłankę przyczynienia od zasady odpowiedzialności dłużnika (por. wyrok SN z 31 marca 1998 r., II CKN 663/97, niepubl.; wyrok SN z 13 października 1998 r., II UKN 259/98, OSNP 1999, nr 21, poz. 698; por. także A. Koch, Związek przyczynowy..., s. 251-252; A. Szpunar, Wina poszkodowanego w prawie cywilnym, Warszawa 1971, s. 116 i n. oraz tegoż, Przyczynienie się poszkodowanego do wypadku drogowego, KPP 1993, z. 3, s. 245). Według tej koncepcji, poza wymaganym zawsze adekwatnym związkiem przyczynowym, konieczne jest ustalenie winy poszkodowanego, jeżeli dłużnik odpowiada na zasadzie winy. Natomiast gdy odpowiedzialność dłużnika jest niezależna od winy (ryzyko, zasada słuszności), wówczas dla stwierdzenia przyczynienia się poszkodowanego do wyrządzenia szkody wystarczy obiektywna nieprawidłowość jego zachowania.

W ocenie Sądu, dla ustalenia czy poszkodowany przyczynił się do szkody właściwa jest pierwsza z prezentowanych koncepcji, która wymaga jedynie ustalenia adekwatnego związku przyczynowego pomiędzy zachowaniem

poszkodowanego a doznaną przez niego szkodą. Wystarczy zatem ustalenie, że działanie poszkodowanego stanowi współprzyczynę szkody, aby mówić o przyczynieniu się poszkodowanego do szkody w rozumieniu art. 362 kc.

Ocena tego, czy powód przyczynił się do postania szkody wymaga analizy ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. Prawo o ruchu drogowym (Dz.U.2012.1137 j.t. ze zm.). Zgodnie z art. 22 ust. 1 tejże ustawy, kierujący pojazdem może zmienić kierunek jazdy lub zajmowany pas ruchu tylko z zachowaniem szczególnej ostrożności. Zgodnie z ust. 4 tego przepisu kierujący pojazdem, zmieniając zajmowany pas ruchu, jest obowiązany ustąpić pierwszeństwa pojazdowi jadącemu po pasie ruchu, na który zamierza wjechać, oraz pojazdowi wjeżdżającemu na ten pas z prawej strony. Zgodnie z ust. 5 kierujący pojazdem jest obowiązany zawczasu i wyraźnie sygnalizować zamiar zmiany kierunku jazdy lub pasa ruchu oraz zaprzestać sygnalizowania niezwłocznie po wykonaniu manewru. Zdaniem pozwanego, powód naruszył te przepisy, co uzasadnia przyjęcie poglądu o przyczynieniu się powoda do powstania szkody.

W tym miejscu należy zacytować pogląd Sądu Najwyższego wyrażony w postanowieniu z dnia 18 stycznia 2013 r. (V KK 211/12, LEX nr 1277785), że w licznych judykatach Sąd Najwyższy odnosił się do oceny zachowania kierującego, który przystępuje do manewru zmiany kierunku ruchu przez skręt w lewo. I tak przyjęto, że wymóg zachowania szczególnej ostrożności, określony w art. 22 ust. 1 p.r.d., przez zmieniającego kierunek jazdy w lewo, nie obejmuje obowiązku upewnienia się w chwili wykonywania tego manewru, czy nie zajeżdża on drogi nieprawidłowo (z lewej strony) wyprzedzającemu go (vide: wyrok z dnia 1 grudnia 2005 r., KK 151/05, OSNwSK 2005/1/2287, Lex nr 174662). Nałożenie na uczestnika ruchu drogowego obowiązku przewidzenia bez wyjątku wszystkich, nawet najbardziej irracjonalnych zachowań innych uczestników tego ruchu, prowadziłoby w prostej linii do jego sparaliżowania. Nie można przy tym, dla uzasadnienia stanowiska przeciwnego, odwołać się do zasady ograniczonego zaufania przewidzianej w art. 4 ustawy- Prawo o ruchu drogowym, który obliguje do uwzględnienia nieprawidłowych zachowań innych uczestników ruchu jedynie wtedy, gdy okoliczności wskazują na możliwość innego zachowania niż przewidziane przepisami tej ustawy (wyrok z dnia 19 października 2005 r., IV KK 244/05, Lex nr 183099). W tymże postanowieniu Sąd Najwyższy podkreślił również, że od dokonującego skrętu w lewo można wymagać zaniechania jego kontynuowania w sytuacji, gdyby widział, że jest nieprawidłowo wyprzedzany. Wtedy istotnie obowiązuje go zasada ograniczonego zaufania, wyrażona w art. 4 p.r.d. Znajdowanie się na tym pasie ruchu pojazdu powinno stanowić dla niego sygnał, że kierujący nim nie stosuje się do obowiązujących przepisów, gdyż powinien go wyprzedzać z prawej strony. Taka zaś sytuacja obliguje zamierzającego skrócić do utraty zaufania do tamtego kierującego, a w konsekwencji do zaprzestania manewru. W myśl bowiem art. 24 ust. 5 p.r.d. wyprzedzanie pojazdu lub uczestnika ruchu, który sygnalizuje zamiar skręcenia w lewo, może odbywać się tylko z jego prawej strony. Kierujący pojazdem nie może bowiem przystąpić do manewru wyprzedzania pojazdu z lewej strony wówczas, gdy pojazd jadący przed nim sygnalizuje zmianę kierunku jazdy w lewo (art. 24 ust. 1 pkt 3 p.r.d.). Jedynie naruszenie tej zasady - co może mieć miejsce w wyjątkowych sytuacjach - może uzasadniać negatywną ocenę jego zachowania w trakcie wykonywania tego manewru (vide: R. Stefański, Glosa do wyroku Sądu Najwyższego z dnia 8 marca 2006 r., IV KK 416/05, Prokuratura i Prawo 2006/9/143).

Dokonując oceny zachowania obu uczestników ruchu wskazać należy, że analiza całego zdarzenia wskazuje na to, że kierujący samochodem S. nie rozpoczął jeszcze manewru skrętu, gdy stan zagrożenia, czyli rozpoczęcia manewru przez kierującego samochodem R. już trwał. W takiej sytuacji podzielić należy wywód biegłego, że kierujący samochodem S. rozpoczynając swój manewr nie upewnił się, że na pasie obok znajduje się nieprawidłowo wyprzedzający go samochód R.. Analiza zdarzenia przeprowadzona przez biegłego wskazuje na to, że kierujący samochodem R. przemieszczał się co najmniej 19 m lewym pasem, a czas trwania zagrożenia dla kierowcy S. wynosił od 1,4 s. do 1,7 s. Zatem, gdyby powód należycie upewnił się, czy nie jest wyprzedzany przez innego uczestnika ruchu drogowego, to musiałby zauważyć nieprawidłowo wyprzedzający go samochód R. i mógł uniknąć całego zdarzenia, zaprzestając manewru skrętu w lewo. Zatem powód przyczynił się do powstania szkody, nie upewniając się w sposób należyty czy może wykonać bezpiecznie swój manewr.

Sąd wskazał, że zgodnie z art. 362 kc odszkodowanie ulega odpowiedniemu zmniejszeniu stosownie do okoliczności, a zwłaszcza do stopnia winy obu stron.

Biorąc pod uwagę okoliczności sprawy oraz stopień winy obu stron Sąd Rejonowy uznał, że pomimo przyczynienia się powoda do powstania szkody odszkodowanie nie ulegnie zmniejszeniu. Jak wskazał bowiem Sąd Apelacyjny w Białymstoku w wyroku z dnia 6 lutego 2013 r. (I ACa 803/12, LEX nr 1289371), stwierdzenie przyczynienia się poszkodowanego, nie w każdym przypadku obliguje sąd do zmniejszenia obowiązku naprawienia szkody. Decydują o tym takie czynniki, jak podstawa odpowiedzialności sprawcy szkody, stopień winy obu stron, wina lub nieprawidłowość zachowania poszkodowanego. Stanowią one przesłanki oceny, czy w ogóle i w jakim stopniu uzasadnione jest zmniejszenie obowiązku naprawienia szkody. Zwrócić należy uwagę na to, że kierujący samochodem R. wykonywał manewr wyprzedzenia. Zgodnie z art. 24 ust. 1 ustawy kierujący pojazdem jest obowiązany przed wyprzedzaniem upewnić się w szczególności, czy: 1) ma odpowiednią widoczność i dostateczne miejsce do wyprzedzania bez utrudnienia komukolwiek ruchu; 2) kierujący, jadący za nim, nie rozpoczął wyprzedzania; 3) kierujący, jadący przed nim na tym samym pasie ruchu, nie zasygnalizował zamiaru wyprzedzania innego pojazdu, zmiany kierunku jazdy lub zmiany pasa ruchu. Zgodnie z ust. 2 tego przepisu, kierujący pojazdem jest obowiązany przy wyprzedzaniu zachować szczególną ostrożność, a zwłaszcza bezpieczny odstęp od wyprzedzanego pojazdu lub uczestnika ruchu. W razie wyprzedzania roweru, wózka rowerowego, motoroweru, motocykla lub kolumny pieszych odstęp ten nie może być mniejszy niż 1 m. Zgodnie z ust. 7 zabrania się wyprzedzania pojazdu silnikowego jadącego po jezdni: 1) przy dojeżdżaniu do wierzchołka wzniesienia; 2) na zakręcie oznaczonym znakami ostrzegawczymi; 3) na skrzyżowaniu, z wyjątkiem skrzyżowania o ruchu okrężnym lub na którym ruch jest kierowany. Zgodnie z ust. 8. dopuszcza się wyprzedzanie w miejscach, o których mowa w ust. 7 pkt 1 i 2, na jezdni: 1) jednokierunkowej; 2) dwukierunkowej na odcinku z wyznaczonymi pasami ruchu, pod warunkiem że kierujący nie wjeżdża na część jezdni przeznaczoną do ruchu w kierunku przeciwnym - w miejscu, gdzie jest to zabronione znakami na jezdni. W myśl ust. 9 dopuszcza się wyprzedzanie w miejscu, o którym mowa w ust. 7 pkt 3, pojazdu sygnalizującego zamiar skręcenia, pod warunkiem, że kierujący nie wjeżdża na część jezdni przeznaczoną do ruchu w kierunku przeciwnym. Dodatkowo zgodnie z art. 26 ust. 3 pkt 1 ustawy, kierującemu pojazdem zabrania się wyprzedzania pojazdu na przejściu dla pieszych i bezpośrednio przed nim, z wyjątkiem przejścia, na którym ruch jest kierowany. Jak wynika z opinii biegłego, w miejscu zdarzenia znajduje się skrzyżowanie ulicy (...) i ulicy (...). Dodatkowo na skrzyżowaniu tym znajdują się przejścia dla pieszych. Kierujący pojazdem R. naruszył zatem zakaz wyprzedzania na skrzyżowaniu oraz zakaz wyprzedzania na przejściu dla pieszych lub bezpośrednio przed nim. Dodatkowo ustalono, że na ulicy (...), na której doszło do zdarzenia znajduje się oznakowanie poziome w postaci podwójnej linii ciągłej. Zgodnie z § 86 ust. 5 rozporządzenia Ministrów Infrastruktury oraz Spraw Wewnętrznych i Administracji z dnia 31 lipca 2002 r. w sprawie znaków i sygnałów drogowych (Dz.U.2002.170.1393) znak P-4 „linia podwójna ciągła” rozdziela pasy ruchu o kierunkach przeciwnych i oznacza zakaz przejeżdżania przez tę linię i najeżdżania na nią. Kierujący samochodem R. przekroczył podwójną linią ciągłą i nie zastosował się do obowiązującego oznakowania poziomego. Kierujący samochodem R. złamał zatem kilka zasad ruchu drogowego i podjął się wykonania manewru, którego nie miał prawa wykonać. Stopień jego winy zatem przy naruszeniu zasad bezpieczeństwa w ruchu drogowym należy uznać za znaczny. Powód również naruszył zasady bezpieczeństwa w ruchu drogowym, nie upewniając się w należyty sposób, że może wykonać swój manewr w bezpieczny sposób. Dodatkowo wskazać należy, że całe zdarzenie drogowe miało miejsce w tzw. korku ulicznym. Co prawda Sąd Najwyższy w postanowieniu z dnia 5 listopada 2010 r. (III KK 153/10, LEX nr 686767) przyjął, że utworzenie się kolumny pojazdów unieruchomionych na jezdni lub poruszających się bardzo powoli (a więc taka sytuacja, jaka miała miejsce w czasie i miejscu zdarzenia) odbiega od standardowego ruchu pojazdów na drodze publicznej, oraz że tego rodzaju nietypowe warunki jazdy rodzą realną możliwość wystąpienia nieoczekiwanych i nieraz zaskakujących zachowań uczestników ruchu drogowego, to argumentacji tej nie sposób podzielić. W głosie do tego orzeczenia Ryszard A. Stefański wskazał, że zdaniem Sądu Najwyższego okolicznościami, które prowadzą do utraty zaufania do innego uczestnika ruchu, są: a) cechy osobiste uczestnika ruchu, wskazujące, iż może nie stosować się do obowiązujących go przepisów i zasad bezpieczeństwa ruchu. Do tej grupy okoliczności zalicza się: dzieci stojące częściowo na jezdni i na chodniku, dzieci jadące na rowerach, dzieci przebywające na jezdni bez opieki dorosłych, dzieci bez opieki starszych na jezdni lub w jej bezpośrednim pobliżu, a także obecność na jezdni osoby nietrzeźwej, chwiejącego się pieszego na drodze, co wskazuje na jego nietrzeźwość, obecność na jezdni starców lub pewnej kategorii inwalidów; b) nieprawidłowe zachowanie się uczestnika ruchu, wyrażające się wymuszeniem nienależnego przejazdu lub blokowaniem drogi przez niesfornego przechodnia, niereagowaniem przez

innego użytkownika drogi na dawane sygnały ostrzegawcze, nieprawidłowym poruszaniu się pieszych, niewłączeniem przez pojazd jadący z przeciwka świateł mijania lub dziwnym zachowaniem się kierowcy pojazdu; c) szczególna, uzasadniona doświadczeniem życiowym sytuacja. Chodzi o strefę przejścia dla pieszych, poblizłe dworców kolejowych, gdzie ludzie spieszą się z pociągów i do pociągów, przejścia na wysepki przystanków tramwajowych, ulice o wąskich chodnikach, na których przechodniom trudno się zmieścić, stojący na przystanku autobus, gdyż zjawiskiem nader częstym jest to, że osoby, które wysiadły z autobusu, usiłują przejść przez jezdnię, zanim autobus ruszy z przystanku (R.A. Stefański, Glosa do postanowienia Sądu Najwyższego z dnia 5 listopada 2010 r. III KK 153/10, Prokuratura i Prawo z 2011 r., nr 6, s. 151 – 157). R. A. Stefański wskazał, że jazda w korku jest sytuacją nietypową, gdyż ruch zostaje znacznie spowolniony, a nawet zatrzymany, chociaż w dużych aglomeracjach miejskich, np. w W., jest już zjawiskiem codziennym. W czasie takiej jazdy wcale nie jest regułą naruszanie przepisów ruchu drogowego przez jadące osoby, a tylko takie powtarzalne się zachowania uzasadniałyby odstępstwo od zaufania do nich. Doświadczenie związane z jazdą w tzw. korku nie potwierdza takiego założenia, a można nawet przyjąć, że przepisy te są bardziej przestrzegane niż w trakcie normalnej jazdy, chociażby ze względu na wolną prędkość. W głosie skrytykowano również pogląd, że „sprawca łamiący konkretne zakazy lub nakazy określonego zachowania się, wynikające z umieszczonych na drodze znaków, nie może skutecznie powoływać się na swoje przekonanie, iż wszyscy pozostali uczestnicy ruchu drogowego będą przestrzegali tych zasad, do których on sam się nie stosuje. Wręcz przeciwnie, sam naruszając przepisy regulujące ruch na drogach publicznych - właśnie w bezpośrednim związku z powstaniem tzw. korka ulicznego - skazany powinien brać pod uwagę w pełni realną możliwość braku zastosowania się do tych reguł ze strony innych uczestników będących w tej samej sytuacji drogowej”. Wynika z niego, że osoba, która nie przestrzega przepisów ruchu drogowego, musi kierować się nieufnością do innych uczestników ruchu, zakładać, iż oni też nie przestrzegają ich. Wskazano, że oznacza to powrót, wprawdzie w ograniczonym zakresie, do odrzuconej zasady bezwzględnej nieufności, polegającej na tym, że każdy uczestnik ruchu musi zakładać, iż inni uczestnicy ruchu nie przestrzegają przepisów ruchu. Ponadto tym sposobem organ ten uzależnił zaufanie do innych uczestników ruchu drogowego od własnego zachowania. Tymczasem art. 4 nie przewiduje takiego warunku ufności do innych uczestników ruchu. Jej granice wyznaczają okoliczności obiektywne wskazujące na możliwość nieprzestrzegania przepisów i zasad bezpieczeństwa ruchu przez innego uczestnika ruchu. Zachowanie osoby, której ewentualnie można postawić zarzut naruszenia zasady ograniczonego zaufania, w żadnym stopniu nie ma wpływu na ocenę, czy zachodzi szczególnie uzasadniona sytuacja, w której z reguły występują naruszenia przepisów ruchu drogowego. Sąd w niniejszym składzie w pełni podziela argumentację autora glosy do cytowanego postanowienia Sądu Najwyższego. Trzeba bowiem mieć na uwadze, że powód będąc w korku miał prawo przypuszczać, że żaden z użytkowników drogi jadących za nim, nie złamie przepisów. Zatem miał prawo oczekiwać, że kierujący samochodem R. nie złamie zasad ruchu drogowego, a w sprawie nie zachodziły przesłanki do stosowania zasady ograniczonego zaufania.

Sąd Rejonowy wskazał, że sporna pomiędzy stronami pozostawała kwestia wysokości poniesionej przez powoda szkody. Ustawodawca nie zdefiniował pojęcia szkody, które w doktrynie definiuje się niejednolicie. Przeważa stanowisko, że szkoda majątkowa, to różnica między stanem majątkowym poszkodowanego, który powstał po nastąpieniu zdarzenia powodującego uszczerbek, a stanem jaki by istniał, gdyby to zdarzenie nie nastąpiło. Pojęcie szkody było przedmiotem rozważań Sądu Najwyższego m.in. w uzasadnieniach wyroku z dnia 16 maja 2002 r., V CKN 1273/00 ("Izba Cywilna" 2002, nr 12, s. 40) oraz uchwały z dnia 15 listopada 2001 r., III CZP 68/01. Sąd Najwyższy - odwołując się do przeważającego stanowiska wyrażanego w doktrynie - stwierdził, że szkodą jest uszczerbek w prawnie chronionych dobrach majątkowych, wyrażający się w różnicy między stanem tych dóbr, jaki istniał i jaki następnie mógłby istnieć w ramach normalnej kolei rzeczy, a stanem jaki powstał na skutek zdarzenia wywołującego zmianę polegającą na uszczupieniu aktywów lub zwiększeniu pasywów. Sąd Najwyższy podkreślił, że w takim rozumieniu szkodę ujmuje przepis art. 361§1 k.c. Przepis ten wprowadza zasadę pełnego odszkodowania, ale jednocześnie należy z niego wyprowadzać zakaz przyznawania odszkodowania przewyższającego wysokość faktycznie poniesionej szkody.

Sposób naprawienia szkody został natomiast określony w art. 363 § 1 k.c., który przewiduje, iż naprawienie szkody powinno nastąpić, według wyboru poszkodowanego, bądź przez przywrócenie stanu poprzedniego, bądź przez zapłatę odpowiedniej sumy pieniężnej. Jednakże gdyby przywrócenie stanu poprzedniego było niemożliwe albo gdyby pociągało za sobą dla zobowiązanego nadmierne trudności lub koszty, roszczenie poszkodowanego ogranicza się

do świadczenia w pieniądzu. W wyroku z dnia 11 czerwca 2003 r. (V CKN 308/01, Lex 157324) Sąd Najwyższy wyraził pogląd, że jeżeli właściciel uszkodzonego samochodu żąda przywrócenia stanu poprzedniego poprzez naprawę samochodu, sprawca szkody nie może mu narzucić innej formy odszkodowania, w szczególności polegającej na tym, by poszkodowany poddał kasacji uszkodzony pojazd i przestał na odszkodowaniu w postaci różnicy między wartością pojazdu przed wypadkiem a ceną tzw. pozostałości. Tylko w przypadku, gdyby remont samochodu okazał się niemożliwy, albo pociągał za sobą nadmierne trudności lub koszty, roszczenie poszkodowanego ograniczałoby się takiej formy odszkodowania. Przy tym zgodnie z zasadą pełnej kompensaty poniesionej szkody (art. 361 § 2 k.c.), powód może domagać się od pozwanego odszkodowania obejmującego poniesione koszty prac naprawczych, przy uwzględnieniu, że odszkodowanie przysługujące od ubezpieczyciela odpowiedzialności cywilnej za uszkodzenie pojazdu mechanicznego obejmuje niezbędne i ekonomicznie uzasadnione koszty naprawy pojazdu, ustalone według cen występujących na lokalnym rynku (uchwała Sądu Najwyższego z dnia 13 czerwca 2003 r., III CZP 32/03, Monitor Prawniczy 2004/2/81). Trzeba też zaznaczyć, że obowiązek odszkodowawczy ubezpieczyciela pojawił się już z chwilą wyrządzenia powodowi szkody i nie był uzależniony od tego, czy poszkodowany dokonał naprawy samochodu i czy w ogóle zamierzał go naprawić (tak uchwała Sądu Najwyższego z dnia 15 listopada 2001 r., III CZP 68/01, OSNC 2002/6/74). Sąd Rejonowy podziela stanowisko wyrażone przez Sąd Najwyższy w uchwale 7 sędziów z dnia z dnia 12 kwietnia 2012 r. (III CZP 80/11, OSNC 2012/10/112), że brak jest podstaw do tego, by za celowe i ekonomicznie uzasadnione koszty nowych części nie uznać kosztów oryginalnych części zamiennych. Z doświadczenia życiowego wynika, iż wartość pojazdu ulega obniżeniu na skutek samego faktu uszkodzenia go w wyniku wypadku czy kolizji drogowej i nawet po dokonanej naprawie wartość ta nie powraca do wartości sprzed zdarzenia. Zatem zasada pełnego odszkodowania realizowana jest w wyższym stopniu w przypadku uwzględnienia cen części oryginalnych. Suma wysokości tak ustalonego odszkodowania i wartości pojazdu po uszkodzeniu nie jest wyższa, aniżeli wartość pojazdu przed zdarzeniem, zatem nie prowadzi do bezpodstawnego wzbogacenia powoda. Skoro poszkodowany ma prawo wyboru jakimi częściami dokona naprawy uszkodzonego pojazdu i może dokonać jej przy zastosowaniu części oryginalnych, to może także domagać się zapłaty odszkodowania przy uwzględnieniu wartości tych właśnie części.

Przeprowadzone postępowania dowodowe wykazało, że koszty naprawy pojazdu wynoszą 6 860,79 zł. Postępowanie wykazało również, że naprawa pojazdu powoda częściami oryginalnymi nie spowoduje wzrostu jego wartości. W toku postępowania szkodowego pozwany wypłacił powodowi odszkodowanie w kwocie 1260,99 zł, tak więc należne odszkodowanie wynosi 5569,80 zł. Jako, że powód żądał kwoty 4905, 62 zł, to taką też kwotę Sąd Rejonowy zasądził będąc związany żądaniem pozwu.

O odsetkach Sąd orzekł na podstawie art. 817§ 2 k.c. w zw. z art. 481§ 1 k.c., uznając, iż pozwany pozostawał w zwłoce z zapłatą na rzecz powoda sumy odszkodowania po upływie 30 dni od dnia zgłoszenia szkody (patrz: wyrok SN z dnia 15 listopada 2002 r., V CKN 1331/00, Lex 75294).

O kosztach orzeczono na podstawie art. 98 § 1 kpc, obciążając nimi w całości pozwanego. Na koszty poniesione przez powoda złożyły się: opłata sądowa w kwocie 246 zł oraz 600 zł jako koszty zastępstwa procesowego ustalone w oparciu o § 6 pkt 3 rozporządzenia Ministra Sprawiedliwości z dnia 28 września 2002 r. w sprawie opłat za czynności adwokackie oraz ponoszenia przez Skarb Państwa kosztów nieopłaconej pomocy prawnej udzielonej z urzędu (Dz. U. nr 163, poz. 1348 ze zm.) powiększone o opłatę skarbową od pełnomocnictwa w kwocie 17 zł.

Pozwany uścił zaliczkę w kwocie 2000 zł, a koszty opinii pisemnej wyniosły 1254,60 zł. Za sporządzenie opinii ustnej biegły wystawił rachunek na kwotę 369 zł. Co prawda na dzień zamknięcia rozprawy wnioski o przyznanie wynagrodzenia przez biegłego nie został rozpoznany, jednak Sąd jest związany wysokością rachunku i nie może przyznać biegłemu wyższego wynagrodzenia aniżeli 369 zł. Jako niewykorzystana zaliczka pozostała zatem kwota 376,40 zł, którą Sąd na podstawie art. 80 ust. 1 w zw. z art. 84 ust. 2 ustawy z dnia 28 lipca 2005 r. o kosztach sądowych w sprawach cywilnych (Dz.U.2010.90.594 j.t.) nakazał zwrócić pozwanemu. W przypadku przyznania biegłemu niższego wynagrodzenia za sporządzenia opinii ustnej, Sąd na podstawie art. 108¹ kpc wyda stosowne postanowienie.

Apelację od wyroku Sądu Rejonowego wywiódł pozwany, zaskarżając powyższy wyrok w części, tj.:

1. co do punktu 1. wyroku, w części zasądzonej od pozwanego na rzecz powoda kwotę ponad 3.541,56 zł wraz z odsetkami ustawowymi od dnia 22 października 2011r. do dnia zapłaty;
2. co do punktu 2 wyroku, zasądzonego na rzecz powoda koszty procesu w kwocie 863,00 zł

i wniósł o:

1. zmianę zaskarżonego wyroku poprzez oddalenie powództwa ponad kwotę 3.541,56 zł wraz z odsetkami ustawowymi od dnia 22 października 2011 roku do dnia zapłaty,
2. zasądzenie od powoda na rzecz pozwanego kosztów procesu w postępowaniu apelacyjnym według norm przepisanych oraz stosunkowe rozdzielanie kosztów procesu w postępowaniu przed Sądem I instancji (art. 100 zd. 1 k.p.c.).

Zaskarżonemu wyrokowi pozwany zarzucił naruszenie przepisów prawa materialnego:

1. art. 362 k.c. w zw. z art. 361 § 1 k.c., poprzez jego niewłaściwe zastosowanie polegające na nieobniżeniu odszkodowania o stopień, w jakim powód przyczynił się do powstania szkody, tj. o 30 %, mimo iż Sąd I instancji ustalił, iż niewątpliwie przyczynienie się ww. uczestnika kolizji miało miejsce;
2. art. 4 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 roku Prawo o ruchu drogowym, poprzez jego niewłaściwe zastosowanie i przyjęcie, iż zasada ograniczonego zaufania nie obowiązuje zamierzającego wykonać skręt w lewo podczas jazdy w tzw. „korku”, a w konsekwencji przyjęcie, iż nie ma podstaw do obniżenia odszkodowania pomimo faktu przyczynienia się powoda do powstania szkody;
3. art. 22 pkt 1 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 roku Prawo o ruchu drogowym, poprzez jego niezastosowanie i pominięcie, że powód winien stosować się do zasady szczególnej ostrożności podczas manewru powoda skrętu w lewo, co skutkowało przyjęciem, iż nie ma podstaw do obniżenia odszkodowania pomimo faktu przyczynienia się powoda do powstania szkody.

Powód wniósł o oddalenie apelacji i zasądzenie na jego rzecz od pozwanego kosztów postępowania odwoławczego.

Sąd Okręgowy zważył, co następuje:

Apelacja okazała się bezzasadna.

Sąd Okręgowy podziela ustalenia faktyczne i rozważania prawne Sądu Rejonowego, za wyjątkiem dotyczących kwestii przyczynienia się powoda do wypadku.

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. O przyczynieniu się do powstania szkody można mówić wówczas, gdy zachowanie się poszkodowanego jest jednym z czynników determinujących powstanie szkody w tym znaczeniu, że szkoda nie powstałaby, gdyby poszkodowany nie zachował się w określony sposób. Zachowanie się poszkodowanego może być uznane za jego przyczynienie się do powstania lub zwiększenia szkody, jeżeli pozostaje w związku przyczynowym ze szkodą i jest nadto obiektywnie nieprawidłowe.

W ocenie Sądu Okręgowego, nie do przyjęcia jest forsowana przez ubezpieczyciela wersja, sprowadzająca się do uznania, że zachowanie powoda w 30% przyczyniło się do powstania szkody. Sąd Okręgowy uznał, że w okolicznościach sprawy nie można mówić o przyczynieniu się powoda do powstania szkody. Sąd Rejonowy nieprawidłowo przyjął, że po stronie powodowej nastąpiło przyczynienie się do powstania szkody, błędnie opierając

się w tej kwestii na wnioskach opinii biegłego sądowego. Słusznie Sąd I instancji wskazał, że w postępowaniu cywilnym dowód w postaci opinii biegłego podlega ocenie na równi z innymi dowodami, a strony są uprawnione do podważania mocy dowodowej opinii biegłych za pomocą wszystkich dostępnych i przewidzianych przez prawo środków dowodowych. Opinia biegłego podlega ocenie przy zastosowaniu art. 233 § 1 k.p.c. Sąd Okręgowy uznał, że opinia biegłego w zakresie oceny przyczynienia się powoda do zdarzenia nie zasługuje na wiarę. Jak wynika z prawidłowo ustalonego stanu faktycznego sprawy, kierujący samochodem R. rozpoczął manewr wyprzedzania innych pojazdów w rejonie, gdzie znajdowały się przejścia dla pieszych, a oś jezdni wyznaczona była podwójną linią ciągłą. Swój manewr kontynuował również na skrzyżowaniu, gdzie doszło do zderzenia z pojazdem S.. Nie budzi wątpliwości, że manewr wyprzedzenia kierujący pojazdem wykonywał w miejscu do tego zabronionym, a ponadto nie zachowując szczególnej ostrożności wjechał na skrzyżowanie, gdzie doprowadził do zderzenia z S., który wykonywał manewr skrętu w lewo celem wjazdu w ulicę poprzeczną.

Kierujący pojazdem R. w sposób rażący naruszył zasady ruchu drogowego: zakaz wyprzedzania na skrzyżowaniu, zakaz wyprzedzania na przejściu dla pieszych lub bezpośrednio przed nim, przekroczył podwójną linią ciągłą, nie stosując się do oznakowania poziomego. Kierujący samochodem R. podjął się wykonania manewru wyprzedzania, którego nie miał prawa wykonać, w szczególności, że zdarzenie miało miejsce w tzw. „korku ulicznym”. Zdaniem Sądu Okręgowego, wbrew ustaleniom Sądu Rejonowego, poszkodowany nie naruszył żadnych zasad bezpieczeństwa w ruchu drogowym. Istotne jest, że powód będąc w korku miał prawo przypuszczać i oczekiwać, że żaden z użytkowników drogi jadących za nim, nie złamie przepisów. Zaakcentować trzeba, że jak wynika z analizy czasowo-przestrzennej sporządzonej przez biegłego (k.95 akt) czas, w którym powód mógł się upewnić, czy może wykonać swój manewr bezpiecznie i czy nie będzie stanowił zagrożenia dla innych uczestników ruchu (tj. kierowcy samochodu R.), wynosił zaledwie od 1,4 sekundy do 1,7 sekundy. Okres czasu na reakcję powoda był tak krótki, że trudno mu zarzucić brak należytego upewnienia się co do prawidłowości podejmowanego przez niego manewru. Znajdując się w korku ulicznym, przed przejściem dla pieszych, powód przede wszystkim obserwował otoczenie znajdujące się przed nim. W świetle zasad doświadczenia życiowego nie sposób przyjąć, że jego postępowanie było nieprawidłowe, skoro w około 1,5 sekundy nie był w stanie upewnić się, że sprawca wypadku wjechał na pas ruchu dla pojazdów skręcających w lewo. Nie ma zatem racji Sąd Rejonowy przyjmując, że powód mógł uniknąć całego zdarzenia.

Bezpodstawny jest również zarzut pozwanej dotyczący naruszenia przez Sąd I instancji art. 4 ustawy prawo o ruchu drogowym. Zasada ograniczonego zaufania wymaga, aby kierujący pojazdem bacznie obserwował drogę i innych uczestników ruchu, przewidując możliwość ich nieprawidłowego zachowania się i właściwą na nie reakcję. Kierowca ma obowiązek nie tylko prowadzić pojazd zgodnie z obowiązującymi nakazami i zakazami, lecz winien on także prowadzić pojazd w sposób rozważny i ostrożny. Ugruntowanym jest bowiem stanowisko wyrażone w uchwale połączonych Izb Karnej i Wojskowej SN z dnia 22 czerwca 1963 r., sygn. VI KO 54/61, OSNKW 1963, nr 10, poz. 179 - " Prowadzący pojazd powinien kierować się zasadą ograniczonego zaufania do innych uczestników ruchu. Oznacza to, że ma on prawo liczyć na respektowanie przepisów i zasad bezpieczeństwa ruchu przez współuczestników ruchu dopóty, dopóki ich cechy osobiste lub określone zachowanie albo inna szczególnie uzasadniona doświadczeniem życiowym sytuacja nie każą oczekiwać, że mogą się oni nie dostosować do obowiązujących przepisów lub zasad bezpieczeństwa ruchu. Wskazówką, że współuczestnicy ruchu mogą się zachować na drodze w sposób nieprawidłowy, jest zwłaszcza jawna i dostrzegalna dla prowadzącego pojazd ich niezdolność przestrzegania przepisów i zasad ruchu". Podkreślić należy, że zasada ograniczonego zaufania uprawnia uczestników ruchu do wiary w przestrzeganie przez innych uczestników ruchu przepisów ruchu drogowego, jednakże nie w sytuacjach, które wskazują na możliwość odmiennego ich zachowania. Zaufanie do innego uczestnika ruchu powinno być bowiem pełne do momentu zauważenia symptomów wskazujących na możliwość naruszenia przepisów i zasad bezpieczeństwa w ruchu drogowym (zob. W. Kotowski, Podstawowe zasady bezpieczeństwa w ruchu drogowym. Rys historyczny, Pal. 2008, z. 11-12, s. 297).

Analiza okoliczności zdarzenia uprawnia do stwierdzenia, że nawet przy bardziej uważnej obserwacji drogi, w warunkach „korku ulicznego”, przejścia dla pieszych, obowiązku ustąpienia pierwszeństwa przejazdu jadącemu z kierunku przeciwnego, poszkodowany nie mógł przewidywać, iż kierujący pojazdem R. rażąco naruszy zasady

bezpieczeństwa w ruchu drogowym i zajedzie mu drogę. Nie można mu zarzucić, że winien był spodziewać się zachowania tak nietypowego i odbiegającego od normy. W ocenie Sądu Okręgowego, zasada ograniczonego zaufania nie znajduje tu zastosowania. Czyniąc poszkodowanemu zarzut braku należytego upewnienia się co do prawidłowości podejmowanego przez niego manewru należy pamiętać, że powód w czasie ok. 1,5 sekundy nie miał możliwości, by przewidzieć i zaobserwować, że na torze jego jazdy znajdzie się samochód R.. Zachowanie to było na tyle nietypowe i niedające się przewidzieć, że zasada ograniczonego zaufania nie może mieć w tej sytuacji zastosowania.

Chybiony okazał się również zarzut naruszenia art. 22 pkt 1 ustawy prawo o ruchu drogowym. Podkreślić należy, że ustawodawca bardzo precyzyjnie określa, co należy rozumieć przez szczególną ostrożność. Zgodnie z przepisem art. 2 pkt 22 powołanej ustawy Prawo o ruchu drogowym, szczególna ostrożność to ostrożność polegająca na zwiększeniu uwagi i dostosowaniu zachowania uczestnika ruchu do warunków i sytuacji zmieniających się na drodze – w stopniu umożliwiającym odpowiednio szybkie reagowanie. W niniejszej sprawie (z przyczyn wyżej szczegółowo opisanych) jest dla Sądu Okręgowego oczywistym, iż zachowanie powoda odpowiadało wymogom ustawowym. Zgodnie z art. 22 ust. 1 p.r.d. kierujący pojazdem może zmienić kierunek jazdy lub zajmowany pas ruchu tylko z zachowaniem szczególnej ostrożności. Ponadto, jeżeli zachowa się zgodnie z dyspozycją art. 22 ust. 5, tzn. zawczasu i wyraźnie zasygnalizuje zamiar zmiany kierunku jazdy lub pasa ruchu, to w momencie jego wykonywania nie ma obowiązku upewnić się, czy nie zajedzie drogi nieprawidłowo wyprzedzającemu go innemu uczestnikowi ruchu. Skręcający w lewo ma natomiast – w myśl art. 25 ust. 1 i 3 p.r.d. – obowiązek ustąpić pierwszeństwa przejazdu jadącemu z kierunku przeciwnego. Musi więc przede wszystkim baczyć, aby nie zajechał drogi temu pojazdowi, a nie zaś kierującemu, który nie zachowuje się w sposób nakazany przez art. 24 ust. 5 p.r.d. (ten może wyprzedzać uprzednio sygnalizującego skręt w lewo tylko z jego prawej strony). Inaczej mówiąc, kierującemu nie można zarzucić naruszenia zasad ruchu drogowego, jeżeli postępuje zgodnie z nimi; o ile nie zajdzie wyjątek wyłączający prawo do postąpienia w myśl obowiązujących zasad (por. wyrok SN z 1 grudnia 2005 r. sygn. akt III KK 151/2005). W okolicznościach sprawy, Sąd II instancji podziela pogląd, że nałożenie na uczestnika ruchu drogowego obowiązku przewidzenia bez wyjątku wszystkich, nawet najbardziej irracjonalnych zachowań innych uczestników tego ruchu, prowadziłoby w prostej linii do jego sparaliżowania.

Reasumując, Sąd Odwoławczy uznał, że w okolicznościach sprawy nie ma podstaw, by przyjąć przyczynienie się powoda do powstania szkody.

Mając powyższe na uwadze, Sąd Okręgowy na podstawie art. 385 k.p.c. oddalił apelację jako bezzasadną.

O kosztach postępowania odwoławczego orzeczono na podstawie art. 98 k.p.c w zw. z § 6 pkt 2 rozporządzenia Ministra Sprawiedliwości z dnia 28 września 2002 r. w sprawie opłat za czynności adwokackie oraz ponoszenia przez Skarb Państwa kosztów nieopłaconej pomocy prawnej udzielonej z urzędu (Dz. U. nr 163, poz. 1348 ze zm.).

SSO B. Woźniak SSO M. Radomska - Stęplewska SSR del. D. Stawicki