

**Sygn. akt I C 2175/14**

## WYROK

### W IMIENIU RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ

Dnia 8 lutego 2016 roku

**Sąd Rejonowy w Bielsku Podlaskim I Wydział Cywilny**

w składzie następującym:

Przewodniczący: SSR Elżbieta Olechno – Obolewicz

Protokolant: Anita Piekutin

po rozpoznaniu w dniu 25 stycznia 2016 roku w Bielsku Podlaskim

na rozprawie

sprawy z powództwa **G. F.**

przeciwko **(...) Spółce Akcyjnej z siedzibą w S.**

o odszkodowanie

I. zasądza od pozwanego (...) Spółki Akcyjnej z siedzibą w S. na rzecz powoda G. F. kwotę 34.778,99 zł (trzydzieści cztery tysiące siedemset siedemdziesiąt osiem złotych i dziewięćdziesiąt dziewięć groszy) wraz z ustawowymi odsetkami w wysokości 13% w stosunku rocznym liczonymi od dnia 19 sierpnia 2014 roku do dnia 22 grudnia 2014 roku i w wysokości 8% w stosunku rocznym liczonymi od dnia 23 grudnia 2014 roku do dnia 31 grudnia 2015 roku i z ustawowymi odsetkami za opóźnienie w wysokości równej sumie stopy referencyjnej Narodowego Banku Polskiego i 5,5 punktów procentowy w stosunku rocznym liczonymi od dnia 1 stycznia 2016 roku do dnia zapłaty;

II. nakazuje zwrócić ze Skarbu Państwa – Sądu Rejonowego w B. P. na rzecz powoda G. F. kwotę 632,06 złotych (sześćset trzydzieści dwa złotych i sześć groszy) tytułem nadpłaconych w sprawie wydatków;

III. zasądza od pozwanego od pozwanego (...) Spółki Akcyjnej z siedzibą w S. na rzecz powoda G. F. kwotę 5.540,94 złotych (pięć tysięcy pięćset czterdzieści złotych i dziewięćdziesiąt cztery grosze) tytułem zwrotu kosztów procesu, w tym kwotę 2.434 złotych (dwa tysiące czterysta trzydzieści cztery złotych) tytułem zwrotu kosztów zastępstwa procesowego.

Sędzia

**Sygn. akt I C 2175/14**

## UZASADNIENIE

Powód G. F. pozwem skierowanym przeciwko (...) Spółce Akcyjnej z siedzibą w S. wniósł o zasądzenie kwoty 34.778,99 złotych wraz z ustawowymi odsetkami od dnia 19 sierpnia 2014 roku do dnia zapłaty, nadto wniósł o zasądzenie kosztów procesu, w tym kosztów zastępstwa procesowego. W uzasadnieniu wskazał, iż w dniu 24 czerwca 2014 roku doszło do zdarzenia, w którym uszkodzeniu uległ należący do niego pojazd – ciągnik siodłowy marki S. o numerze rejestracyjnym (...). Sprawcą zdarzenia był J. G. kierujący pojazdem marki S. o numerze rejestracyjnym (...), który w dacie zdarzenia był objęty polisą ubezpieczeniową z tytułu odpowiedzialności cywilnej w pozwanym towarzystwie ubezpieczeniowym. Dodał, iż do kolizji doszło na skutek tego, iż J. G. wyjeżdżając z drogi podporządkowanej, nie ustąpił pierwszeństwa przejazdu, co w konsekwencji doprowadziło do uderzenia w pojazd

marki S.. Za spowodowanie wymienionego zdarzenia J. G. został ukarany mandatem karnym. Powód wyjaśnił, iż w toku postępowania likwidacyjnego pozwany oszacował wysokość szkody w jego pojeździe na kwotę 23.978,99 złotych, jednak decyzją z dnia 18 sierpnia 2014 roku odmówiono wypłaty odszkodowania z uwagi na fakt, iż sprawcy zdarzenia nie można było przypisać winy za zdarzenie, ponieważ do awarii doszło na skutek niezadziałania hamulca. Przedmiotowe stanowisko pozwany podtrzymał w piśmie z dnia 8 października 2014 roku i wskazał, iż okoliczność braku zadziałania hamulców wynikała z oświadczenia sprawcy oraz pasażerki pojazdu, jak również w ocenie pozwanego świadczyła o tym treść notatki policyjnej, nadto pojazd sprawcy był poddawany regularnym kontrolom technicznym, posiadał ważne badania okresowe i kierujący pojazdem nie zgłaszał wcześniejszych problemów z układem hamulcowym. Powód kwestionując stanowisko ubezpieczyciela podkreślił, iż sprawca szkody naruszył przepisy ruchu drogowego i popełnił wykroczenie w ruchu drogowym, ponieważ nie zastosował się do znaku drogowego B – 20, nie zatrzymał się i wymusił pierwszeństwo, czym doprowadził do kolizji. Dodał, iż pozwany nie wykazał przesłanek wyłączających odpowiedzialność sprawcy kolizji, zaś nie było w tym zakresie wystarczające jego oświadczenie przy braku przedstawienia opinii potwierdzającej awarię hamulców oraz zbadania pojazdu po kolizji. Oparcie się ubezpieczyciela na oświadczeniu sprawcy w podanych okolicznościach, bez ich zweryfikowania, zawsze prowadziłoby do wyłączenia odpowiedzialności towarzystwa ubezpieczeń. Powód wyjaśnił, iż na kwotę roszczenia składają się kwoty netto – 23.978,99 złotych tytułem kosztów naprawy, 3.800 złotych tytułem kosztów usługi polegającej na wyciągnięciu pojazdu z pobocza oraz kwota 7.000 złotych tytułem kosztów jego transportu. W zakresie roszczenia odsetkowego powód wskazał, iż żąda odsetek od kolejnego dnia po dniu wydania przez pozwanego decyzji odmownej (k. 4 – 8). W piśmie procesowym z dnia 20 stycznia 2016 roku powód wskazał, iż wymieniona powyżej kwota roszczenia stanowi częściowe odszkodowanie (k. 268).

Pozwany (...) Spółka Akcyjna z siedzibą w S. wniósł o oddalenie powództwa w całości oraz zasądzenie kosztów procesu, w tym kosztów zastępstwa procesowego. Motywując swoje stanowisko pozwany przyznał, iż udzielał ochrony ubezpieczeniowej pojazdowi marki S. o numerze rejestracyjnym (...) na podstawie umowy ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej. Pozwany zakwestionował natomiast zasadę swojej odpowiedzialności podnosząc, iż jego odpowiedzialność uzależniona jest od tego, czy odpowiedzialność ponosi ubezpieczony posiadacz pojazdu lub kierujący pojazdem. Wskazując na przepis art. 34 ust. 1 i art. 36 ust. 1 ustawy z dnia 22 maja 2003 roku o ubezpieczeniach obowiązkowych, Ubezpieczeniowym Funduszu Gwarancyjnym i Polskim Biurze Ubezpieczycieli Komunikacyjnych (Dz.U. z 2013 r., poz. 392 j.t. ze zm.) podniósł, iż odpowiedzialność zakładu ubezpieczeń ma charakter pochodny w stosunku do odpowiedzialności cywilnej posiadacza pojazdu lub kierującego pojazdem i zgodnie z przepisem art. 436 § 2 k.c. w zw. z art. 415 k.c. odpowiedzialność ta ukształtowana jest na zasadzie winy. Brak winy kierowcy wyłącza odpowiedzialność ubezpieczyciela. Zachowania całkowicie niezależne od woli człowieka w danej chwili i spowodowane okolicznościami od niego niezależnymi, nie może być uznane za czyn danego podmiotu i rodzić odpowiedzialność deliktową. Pozwany stwierdził, iż przedmiotowe zdarzenie miało charakter losowy w postaci nagłej awarii układu hamulcowego i było niezależne od zachowania sprawcy, co zostało potwierdzone w aktach policyjnych i złożonych zeznaniach przez J. G. i G. G. oraz notatce urzędowej policji. J. G. nie sygnalizował wcześniejszych problemów z układem hamulcowym, jego pojazd miał aktualne badania techniczne, nadto w notatce informacyjnej jako przyczyna zostało określone „inna przyczyna”. Z uwagi na kasację pojazdu, po otrzymaniu wyjaśnień o okolicznościach zdarzenia, brak było możliwości dokonania oględzin i sporządzenia ekspertyzy. Pozwany stwierdził, iż zdarzenie z dnia 24 czerwca 2014 roku miało charakter losowy, niezależny i nieprzewidywalny z atrybutem zaskoczenia, a tym samym brak było podstaw do przyjęcia odpowiedzialności ubezpieczyciela (k. 35 – 37).

#### **Sąd Rejonowy ustalił i zważył, co następuje:**

Poza sporem pozostawała okoliczność, iż w dniu 24 czerwca 2014 roku doszło do zdarzenia drogowego w P. w rejonie zbiegu ulic (...) z udziałem pojazdu marki S. numer rejestracyjny (...), którego kierującym był J. G. z pojazdem marki S. numer rejestracyjny (...), stanowiącym własność powoda i prowadzonym przez A. P.. Nie było kwestionowanym, iż w dacie zdarzenia pojazd marki S. był objęty ubezpieczeniem OC w pozwanym towarzystwie. Do zdarzenia doszło w ten sposób, iż kierujący pojazdem S., poruszając się ul. (...) i chcąc wykonać manewr skrętu w lewo na ulicę (...) nie zatrzymał się przy znaku STOP i wjechał na drogę z pierwszeństwem przejazdu uderzając w bok nadjeżdżającego

pojazdu marki S.. Po uderzeniu pojazd marki S. zatrzymał się na poboczu i przechylił się, zaś samochód S. zatrzymał się na pasie dla przeciwnego kierunku ruchu. Do zderzenia pojazdów doszło w obrębie skrzyżowania. Bezpośrednio po zdarzeniu na miejsce przybyło pogotowie ratunkowe, które przewiozło do szpitala pasażerkę samochodu S. G. G.. Czynności podjęli także funkcjonariusze policji, którzy sporządzili dokumentację (k. 73 – 74) oraz dokonali oględzin miejsca zdarzenia i opisali zakres uszkodzeń pojazdów (k. 81 – 88). J. G. za spowodowanie zagrożenia w ruchu drogowym został ukarany mandatem karny w kwocie 500 złotych oraz 6 punktami karnymi za popełnienie wykroczenia z art. 86 § 1 k.w. W notatce informacyjnej o zaistniałej kolizji jako sprawcę wskazano kierującego pojazdem marki S. (k. 74). Poza sporem pozostawała okoliczność, iż w trakcie zdarzenia obaj kierujący pojazdami byli trzeźwi (k. 75 – 76). W trakcie postępowania prowadzonego przez policję zeznania złożyli A. P. (k. 77 – 78), J. G. (k. 79 – 80) i G. G. (k. 89 – 90). J. G. wskazał wówczas, iż poczuwa się do spowodowania zdarzenia, a jako jego przyczynę podał awarię hamulców, jednocześnie zobowiązał się do niedokonywania napraw bez uzgodnienia z prowadzącym postępowanie przygotowawcze.

J. G. (k. 163 – 164) i G. G. (k. 161 – 162) konsekwentnie wskazywali, iż przyczyną kolizji była nagła awaria hamulców, która ujawniła się podczas dojeżdżania do skrzyżowania, kiedy to pomimo trzykrotnego naciśnięcia hamulca – hamulce w samochodzie S. nie zadziałały i doszło do kolizji. Jednocześnie świadkowie poza własnymi twierdzeniami, co do zaistnienia awarii, przyznali, iż po zdarzeniu nie dokonywali faktycznego sprawdzenia układu hamulcowego, w tym sprawdzenia ewentualnej przyczyny awarii i samochód po kilku tygodniach zezłomowali. J. G. dodał, iż dopiero w momencie sprzedaży samochodu na złom sprawdził, iż brak było w zbiorniku płynu hamulcowego, a pedał hamulca był miękki, jednak nie dokonał faktycznej weryfikacji sprawności hamulców. J. G. wskazał, iż samochód w dacie zdarzenia posiadał aktualne badania techniczne, nadto przed zderzeniem nie zaświeciła kontrolka poziomu płynu hamulcowego. Dodał, iż w jego ocenie płyn hamulcowy i olej wyciekły już po zdarzeniu, ponieważ prawe przednie koło było wbite pod samochód (k. 234). Z informacji nadesłanej przez autoryzowanego dealera (...) wynikało, iż pojazd S. posiadał kontrolkę poziomu płynu hamulcowego, nadto producent przewiduje wymianę płynu hamulcowego co 30.000 km lub co 24 miesiące (k. 236)

Po zdarzeniu powód w dniu 26 czerwca 2014 roku zgłosił szkodę do pozwanego towarzystwa ubezpieczeń (k. 12 – 13), które oszacowało wartość naprawy pojazdu powoda. W zleceniu dotyczącym likwidacji wymienionej szkody, w opisie zdarzenia wskazano, iż sprawca wymusił pierwszeństwo przejazdu powodując kolizję (k. 62). Zakres uszkodzeń pojazdu marki S. pozostawał bezsporny pomiędzy stronami (k. 18 – 24) i wartość ich naprawy została ustalona przez pozwanego na etapie postępowania likwidacyjnego na kwotę 23.978,99 złotych (netto). Pozwany nie kwestionował także poniesionych przez powoda kosztów wyciągnięcia pojazdu po kolizji w kwocie 3.800 złotych (netto) (k. 25) oraz kosztów transportu na kwotę 7.000 złotych (netto) (k. 26 – 27). Pomimo podjętych czynności decyzją z dnia 18 sierpnia 2014 roku pozwany odmówił wypłaty odszkodowania wskazując, iż na podstawie zgromadzonej dokumentacji stwierdził, że kierującemu pojazdem marki S. nie można przypisać winy za przedmiotową kolizję, ponieważ bezpośrednią przyczyną zderzenia było niezadziałanie hamulca (k. 15). Na skutek odwołania powoda pozwany w piśmie z dnia 8 października 2014 roku podtrzymał swoje stanowisko podnosząc, iż do zdarzenia doszło na skutek awarii hamulców, co zostało potwierdzone w treści notatki policyjnej i wyjaśnieniach pasażerki pojazdu S. (k. 16 – 17). Pojazd sprawcy był poddawany regularnej kontroli technicznej, miał aktualne badania okresowe, nadto J. G. nie sygnalizował wcześniejszych problemów z hamulcami. Z uwagi na przekazanie pojazdu do kasacji pozwany nie miał możliwości wykonania dokumentacji fotograficznej lub stosownej ekspertyzy. Dodał, iż sama okoliczność, iż J. G. przyjął mandat karny nie przesądzała o jego odpowiedzialności, a tym samym nie skutkowałą odpowiedzialnością gwarancyjną ubezpieczyciela (k. 44 – 45).

Biegły z zakresu techniki samochodowej i ruchu drogowego w sporządzonej opinii (k. 188 – 191) wskazał, iż materiał dowodowy zgromadzony w sprawie nie pozwalał na jednoznaczne stwierdzenie, że w samochodzie kierowanym przez J. G. nie zadziałały hamulce bezpośrednio przed wjazdem na skrzyżowanie ul. (...), ani co było przyczyną ewentualnego niezadziałania hamulca zasadniczego. Biegły stwierdził, że kierujący samochodem S. nie mógł uniknąć zderzenia na skrzyżowaniu poprzez hamowanie hamulcem pomocniczym – ręcznym po rozpoznaniu ewentualnej awarii w układzie hamulcowym. Biegły zaznaczył również, iż protokół oględzin pojazdu marki S. został sporządzony wadliwie przez

funkcjonariusza policji, brak było w nim informacji dotyczących układu hamulcowego, w tym hamulca ręcznego i pedału hamulca. Jednocześnie biegły stwierdził, iż świadkowie zdarzenia – J. G., G. G. i kierowca pojazdu marki S. podali typowe objawy uszkodzenia układu hamulcowego. Dodał, iż trwałym śladem awarii układu hamulcowego byłby brak oporu przy naciskaniu pedału hamulca i brak płynu hamulcowego w zbiorniczku. Biegły wyjaśnił, iż wyciek płynu hamulcowego następuje najczęściej przez pęknięty, giętki przewód hamulcowy, który zostawia bardzo wyraźne plamy na jezdni w miejscu, gdzie była nieudana próba hamowania. Wskazując na powyższe biegły ponownie zaznaczył, iż funkcjonariusz policji dokonujący czynności w miejscu zdarzenia nie dokonał poprawnego opisu stanu hamulców w protokole oględzin pojazdu, brak było także wskazania w protokole oględzin miejsca zdarzenia o poszukiwaniu śladów na trasie dojazdu samochodu S. do miejsca kolizji. Biegły zaznaczył, iż pomimo właściwie opisanych objawów i skutków awaryjnego uszkodzenia układu hamulcowego przez kierującego samochodem S., przy istnieniu wymienionych nieprawidłowości w czynnościach przeprowadzonych przez policję, nie można jednoznacznie stwierdzić, iż w samochodzie kierowanym przez J. G. nie zadziałały hamulce przed wjazdem na skrzyżowanie ulic (...), ani co było przyczyną ewentualnego niezadziałania hamulca zasadniczego. Biegły zauważył, iż J. G. podał, że zbliżając się do skrzyżowania poruszał się z prędkością 30 – 40 km/h, a później 20 km/h, nie podając jednak jak prędkość została zredukowana. Oceniając skutki zdarzenia w postaci aktywowania obu poduszek gazowych i niegroźnego zakresu obrażeń u podróżujących biegły uznał, że prędkość kolizyjna była wyższa od 30 km/h i w momencie zderzenia była zbliżona do 35 km/h, 9m/s do zatrzymania pojazdu z tej prędkości przy typowej sytuacji zagrożenia biegły wyliczył odległość do zatrzymania się na 19,5 m. Jednocześnie biegły stwierdził, że w sytuacji gdyby kierujący rozpoznał awarię naciskając trzy razy na pedał hamulca i uświadomiłby sobie niebezpieczną sytuację, i jako manewr obronny wybrałby hamowanie poprzez użycie hamulca ręcznego, to uwzględniając mechanizm jego uruchomienia i zadziałania czas reakcji biegły oszacowała na 2,5 s. Opóźnienie hamowania tylko hamulcem mechanicznym kół osi tylnej biegły przyjął na  $3 \text{ m/s}^2$ . Przy tych parametrach na zatrzymanie samochodu z prędkości 35 km/h potrzebny byłby odcinek drogi 55,6 m. Z odległości 30 m przed skrzyżowaniem kierujący samochodem S. nie miał możliwości zatrzymania samochodu przed miejscem kolizji używając hamulca ręcznego. Biegły wskazał również, iż manewr obronny opisany przez J. G., tj. próba wjazdu ze skretem, prawdopodobnie na inny niezajęty pas ruchu na ul. (...) nie powiodła się, ponieważ siła bezwładności pojazdu wykonującego intensywny skręt nie pozwoliła na utrzymanie samochodu na torze po ciasnym łuku i wypchnęła samochód S. na zewnątrz łuku na tor samochodu ciężarowego.

Zarzuty do opinii zgłosiła strona powodowa (k. 202 – 203) wnosząc o ustosunkowanie się przez biegłego do dodatkowych pytań. W opinii uzupełniającej (k. 206 – 208) biegły jako przyczyny niezadziałania zasadniczego układu hamulcowego wskazał:

- błąd kierującego – bardzo rzadko spotykany w pojazdach z automatyczną skrzynią biegów wskutek pomylenia pedałów przyspieszania i hamulca,
- techniczne – nadmierne zużycie podzespołów układu hamulcowego, okładzin ciernych, współpracujących z nimi tarcz i bębnow, nieszczelności w systemie cylinderek hamulcowych, zaciskach lub pompy, utrata właściwości płynu hamulcowego, zapowietrzenie układu hydraulicznego, niesprawność układu wspomagania,
- wskutek awarii – pęknięcie giętkich przewodów hamulcowych, pęknięcie metalowych przewodów hydraulicznych wskutek zużycia korozyjnego, powstanie korków gazowych. W ramach objawów niezadziałania układu hamulcowego biegły wskazał przyczyny techniczne powodujące stopniowe pogarszanie siły hamowania i towarzyszące dodatkowe objawy, przy nadmiernym zużyciu elementów roboczych chrobotanie, skrzypienie, stukanie w czasie hamowania, brak możliwości zablokowania koła, nierównomierne hamowanie kół z prawej i lewej strony, ściąganie w bok w czasie hamowania, ubywanie płynu hamulcowego w zbiorniczku, zaoliwienie w okolicy tłoczków hamulcowych i zacisków. Jako objawy awaryjne niezadziałania układu hamulcowego biegły opisał awaryjne uszkodzenia w układzie hydraulicznym objawiające się niespodziewanie nagłym brakiem działania hamulców, naciśnięty pedał hamulca, po często odczuwalnym, krótkotrwałym oporze, opada do podłogi, kolejne próby naciskania powodują opadanie pedału bez oporu do podłogi i są to objawy pęknięcia przewodu hamulcowego. Podobnie objawia się powstanie korka parowego wskutek obniżenia temperatury wrzenia płynu hamulcowego, wskutek zawilgocenia, przyjęcia wody do

płynu hamulcowego, przy czym ten objaw może ustąpić. Analizując okoliczności wskazane w zeznaniach J. G. i G. G. biegły stwierdził, iż wskazują one na poważną awarię z pęknięciem przewodu hamulcowego prowadzącą do wycieku płynu hamulcowego, za czym przemawiał fakt braku oporu pedału hamulca podczas kolejnej próby naciskania pedału i brak płynu hamulcowego w zbiorniczku. Jeżeli w samochodzie S. była „kontrolka” płynu hamulcowego, to powinna była się zaświecić w momencie powstania awarii, jednak kierujący samochodem S. nie podał takiej informacji. Biegły opisał przyczyny intensywnego i gwałtownego wycieku płynu hamulcowego z instalacji hydraulicznej wskazując, iż następuje to zwykle wskutek pęknięcia przewodu hamulcowego, najczęściej giętkiego, w momencie naciśnięcia pedału hamulca, kiedy ciśnienie wzrasta do 140 – 160 bar. Przewód osłabiony procesami starzenia i korozji może być rozerwany pod tym ciśnieniem i pęknąć w najbardziej osłabionym miejscu. Gwałtowny wyciek płynu hamulcowego może zdarzyć się w samochodzie sprawnym technicznie, ale najczęściej w pojazdach starszych, kilkunastoletnich roczników. Biegły uznał, że w przypadku pojazdu S. w opisanych przez świadków okolicznościach mogło dojść do awarii polegającej na gwałtownym wycieku płynu hamulcowego wskutek najprawdopodobniej pęknięcia przewodu hamulcowego. Dodał, iż kierujący samochodem S. hamując zareagował poprawnie.

W kolejnej opinii uzupełniającej (k. 247 – 248), odnosząc się do pytań powoda (k. 231 – 232), biegły opisał postępowania w zakresie badania układu hamulcowego podczas badań kontrolnych i wskazał, że w przypadku wykrycia nieprawidłowości właściciel ma obowiązek ich usunięcia, po czym po badaniu może nastąpić dopuszczenie pojazdu do ruchu. Biegły opisał również zakres czynności, których musi dokonywać właściciel pojazdu w zakresie oceny jego sprawności, w tym w odniesieniu do układu hamulcowego. Biegły dodał, iż przewody hamulcowe należy wymieniać zgodnie z zaleceniami producenta lub gdy zleci to diagnosta po wykryciu nieprawidłowości w czasie kontroli okresowej.

Zastrzeżenia do opinii zgłosił powód i wniósł o dopuszczenie dowodu z opinii innego biegłego z zakresu rekonstrukcji wypadków drogowych i mechaniki samochodowej twierdząc, iż w opinii biegły nie odniósł się do okoliczności, iż w pojeździe marki S. istnieją dwa obwody hamulcowe, których zasada sprowadza się do tego, że w razie awarii jednego z nich (np. wskutek przerwania przewodu hamulcowego) drugi ma umożliwić awaryjne hamowanie pojazdu. Powód podniósł, iż informacje w tym zakresie uzyskał w rozmowie telefonicznej z pracownikiem autoryzowanego serwisu S.. Strona powodowa nadto zakwestionowała opinię z uwagi na stan wiedzy biegłego, co do stwierdzenia, iż w czasie przeglądu okresowego dokonuje się demontażu elementów układu hamulcowego i ich naprawy lub wymiany (k. 259 – 261).

W ustnej opinii uzupełniającej (k. 272v – 273v) biegły podtrzymał opinie złożone do akt sprawy. Biegły stwierdził, iż istnienie dwuobwodowego układu hamulcowego w samochodzie S. było oczywiste i stąd nie podejmował w tym zakresie dodatkowych rozważań. Wyjaśnił, iż wskazany układ krzyżowy polega na tym, że jedna sekcja odpowiada za hamowanie koła przedniego lewego i tylnego prawego, a druga sekcja odpowiada za hamowanie przedniego prawego koła i tylnego lewego. Wbrew twierdzeniom powoda biegły, odwołując się do swojej wieloletniej praktyki, w tym laboratorium Komendy Wojewódzkiej Policji, stwierdził, że po pęknięciu przewodu hamulcowego jednej sekcji praktycznie zanika hamowanie i nie można zakładać, że zadziała wówczas drugi obwód hamowania, ponieważ kilkukrotne naciśnięcie pedału hamulca prowadzi do wypompowania płynu hamulcowego z całego układu dwuobwodowego, nadto nawet zakładając zadziałanie jednego obwodu, to jego skutkiem byłoby ściągnięcie samochodu na jedną stronę, a tego efektu świadkowie nie opisali. Biegły uznał, iż w realiach przedmiotowej sprawy, przy uwzględnieniu niedoskonałości czynności przeprowadzonych przez funkcjonariusza policji spisującego protokół w około 85% można stwierdzić, że w pojeździe S. nastąpiła awaria, tylko przy założeniu, że świadkowie nie mówili prawdy możliwe byłoby stwierdzenie, że do kolizji doszło z powodu nieuwagi J. G.. Biegły opisał sposób powstania „korka gazowego” wskazując, iż także prowadzi on do zaniku hamowania.

W ocenie Sądu przedstawione przez biegłego opinie – zasadnicza i uzupełniająca zasługiwały na uwzględnienie jako spełniające stawiane im wymogi. Biegły w sposób staranny i wnikliwy dokonał analizy zleconego zagadnienia na podstawie dostępnej dokumentacji. W sposób wyczerpujący i zrozumiały udzielił odpowiedzi na postawione pytania, w tym przedstawione przez stronę powodową zastrzeżenia. Opinie zostały poparte specjalistyczną wiedzą i wieloletnim doświadczeniem zawodowym biegłego, w tym w laboratorium Komendy Wojewódzkiej Policji. Biegły w sposób

wyczerpujący odniósł się także do podnoszonych w sprawie okoliczności w zakresie użycia hamulca ręcznego przez J. G. i wyjaśnił zasady działania dwuobwodowego układu hamulcowego. Strona pozwana nie zgłosiła zarzutów do opinii. W ocenie Sądu brak było podstaw do zakwestionowania poprawności złożonych w sprawie opinii, a tym samym dopuszczenia dowodu z opinii innego biegłego tej samej specjalności. Biegły odniósł się do przedstawionych przez powoda informacji w zakresie dwuobwodowego układu hamulcowego. Same twierdzenie powoda w tej części uzyskane na podstawie telefonicznej informacji od pracownika autoryzowanego serwisu, czy też wskazywana nieścisłość, co do sposobu dokonywania badań okresowych, nie mogły prowadzić do podważenia wniosków zawartych w opinii. Zdaniem Sądu opinie te, co do zasady stanowiły miarodajne źródło ustaleń w sprawie, przy czym należy podkreślić, iż z uwagi na brak sporządzenia poprawnej dokumentacji przez funkcjonariuszy policji bezpośrednio po zdarzeniu oraz okoliczność, iż pojazd został ze złomowany, wyłączona była możliwość poczynienia jednoznacznych ustaleń, zaś przedstawione wnioski biegły w przeważającym zakresie opierał na okolicznościach wynikających ze zeznań świadków J. G. i G. G.. Osoby te były zainteresowane wynikiem sprawy i ich zeznania niewątpliwie należało ocenić w kontekście pozostałego zebranego w sprawie materiału dowodowego, który nie pozwolił na jednoznaczną, pozytywną weryfikację ich twierdzeń, a tym samym potwierdzenie podanej przez nich przyczyny kolizji – jak awarii hamulców. Należy podkreślić, iż dowód z opinii biegłego podlega ocenie sądu 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 (por. wyrok Sądu Apelacyjnego w Lublinie z dnia 9 listopada 2015 roku, III AUa 713/15, LEX nr 1927415). Nie można przyjąć, że sąd obowiązany jest dopuścić dowód z kolejnych opinii biegłych w każdym wypadku, gdyż złożona uprzednio opinia jest dla strony niekorzystna. Sąd ma obowiązek dopuszczenia dowodu z dalszej opinii, gdy zachodzi taka potrzeba, a więc wtedy gdy opinia, którą dysponuje zawiera istotne luki, bo nie odpowiada na postawione tezy dowodowe, jest niejasna, czyli nienależycie uzasadniona lub nieweryfikowalna, tj. gdy przedstawiona przez eksperta analiza nie pozwala organowi orzekającemu skontrolować jego rozumowania co do trafności jego wniosków końcowych (por. wyrok Sądu Apelacyjnego w Białymstoku z dnia 28 października 2015 roku, I ACa 161/15, LEX nr 1916611). Przenosząc powyższe rozważania na grunt niniejszej sprawy zdaniem Sądu nie wystąpiły przesłanki do dopuszczenia dowodu z opinii innego biegłego.

Zgodnie z przepisem art. 436 § 2 k.c. w razie zderzenia się mechanicznych środków komunikacji poruszanych za pomocą sił przyrody wymienione osoby mogą wzajemnie żądać naprawienia poniesionych szkód tylko na zasadach ogólnych (art. 415 k.c.). Również tylko na zasadach ogólnych osoby te są odpowiedzialne za szkody wyrządzone tym, których przewożą z grzeczności. Na podstawie przepisu art. 822 § 1 i 2 k.c. przez umowę ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej ubezpieczyciel zobowiązuje się do zapłacenia określonego w umowie odszkodowania za szkody wyrządzone osobom trzecim, wobec których odpowiedzialność za szkodę ponosi ubezpieczający albo ubezpieczony. Jeżeli strony nie umówiły się inaczej, umowa ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej obejmuje szkody, o jakich mowa w § 1, będące następstwem przewidzianego w umowie zdarzenia, które miało miejsce w okresie ubezpieczenia. Przepis art. 36 ust. 1 ustawy z dnia 22 maja 2003 roku o ubezpieczeniach obowiązkowych, Ubezpieczeniowym Funduszu Gwarancyjnym i Polskim Biurze Ubezpieczycieli Komunikacyjnych (Dz.U. z 2013 r., poz. 392 j.t. ze zm.) stanowi, iż odszkodowanie ustala się i wypłaca w granicach odpowiedzialności cywilnej posiadacza lub kierującego pojazdem mechanicznym, najwyżej jednak do ustalonej w umowie ubezpieczenia sumy gwarancyjnej. Zgodnie z art. 34 ust. 1 cytowanej ustawy z ubezpieczenia OC posiadaczy pojazdów mechanicznych przysługuje odszkodowanie, jeżeli posiadacz lub kierujący pojazdem mechanicznym są obowiązani do odszkodowania za wyrządzoną w związku z ruchem tego pojazdu szkodę, będącą następstwem śmierci, uszkodzenia ciała, rozstroju zdrowia bądź też utraty, zniszczenia lub uszkodzenia mienia. Zderzeniem się pojazdów w rozumieniu art. 436 § 2 k.c. jest każde – bez względu na przyczynę – zetknięcie się tych pojazdów będących w ruchu. Powołany przepis wprowadza modyfikację podstawowej reguły odpowiedzialności samoistnego posiadacza na zasadzie ryzyka stanowiąc, że w razie zderzenia się pojazdów, jeżeli chodzi o szkody poniesione przez ich posiadaczy, mogą być dochodzone tylko na zasadach ogólnych, a więc na podstawie art. 415 k.c. W świetle treści tego przepisu za szkodę odpowiada osoba, której zawinione zachowanie się jest źródłem powstania szkody. Czyn sprawcy pociągający za sobą odpowiedzialność cywilną musi być bezprawny, a więc niezgodny z obowiązującymi zasadami porządku prawnego, a przy tym zawiniony. W tym miejscu podkreślić należy, że przesłankami odpowiedzialności deliktowej są: powstanie szkody, zdarzenie, związek

przyczynowy pomiędzy zdarzeniem, z którym ustawa łączy obowiązek odszkodowawczy oznaczonego podmiotu a szkodą oraz winą sprawcy. Pod pojęciem szkody rozumie się – najogólniej rzecz biorąc – uszczerbek w dobrach prawnie chronionych osoby poszkodowanej (por. wyrok Sądu Apelacyjnego w Szczecinie z dnia 30 kwietnia 2015 roku, I ACa 7/15, LEX nr 1785313).

W ocenie Sądu strona powodowa wykazała zasadność swego roszczenia zarówno co do zasady, jak i wysokości. Nie ulega wątpliwości, iż J. G. został ukarany mandatem karnym za spowodowanie kolizji. Wprawdzie wiążący dla sądu cywilnego jest jedynie prawomocny wyrok skazujący co do popełnienia przestępstwa (art. 11 k.p.c.), jednak okoliczność ukarania świadka za popełnienie wykroczenia nie pozostaje bez znaczenia dla poczynionych w sprawie ustaleń, zwłaszcza w kontekście podnoszonej przez J. G. i G. G. okoliczności, iż faktycznie nie dokonali sprawdzenia układu hamulcowego po zdarzeniu celem potwierdzenia przedstawionej przez nich wersji wydarzeń. Należy wskazać, iż J. G. wskazał, że poczuwa się do odpowiedzialności za zaistniałe zdarzenie. Natomiast poza sporem pozostawała okoliczność, iż do zdarzenia pojazdów doszło na skutek nieustąpienia pierwszeństwa przejazdu przez samochód marki S. podczas wjeżdżania na skrzyżowanie i braku zatrzymania się przy znaku B-20 „stop”. Nie bez znaczenia postaje także okoliczność, iż świadek wskazywał, że dojeżdżając do skrzyżowania jechał z prędkością około 40 km/h, a potem zwolnił do 20 km/h, co byłoby jednak niemożliwe, gdyby faktycznie samochód miał awarię hamulców. Biegły określił prędkość pojazdu S. (na podstawie dostępnych danych) na około 35 km/h. Pozwany ubezpieczyciel twierdząc, iż do zdarzenia doszło na skutek awarii hamulców, nie wykazał jednak, aby zdarzenie miało inny przebieg niż wskazuje na to powód, w tym aby dokonał faktycznej weryfikacji przyczyn zdarzenia poprzez dokonanie oględzin pojazdu marki S., podczas, gdy oględziny takie przeprowadzono w stosunku do samochodu S.. Nic zatem nie stało na przeszkodzie, aby oględziny takich dokonać także w odniesieniu do samochodu S.. Zgodnie z art. 6 k.c. ciężar udowodnienia faktu spoczywa na osobie, która z faktu tego wywodzi skutki prawne. Wymaga podkreślenia, iż rozkład ciężaru dowodu (art. 6 k.c.) oraz relewantny art. 232 k.p.c. nie może być rozumiany w ten sposób, że ciężar dowodu zawsze spoczywa na powodzie. W razie sprostania przez powoda ciężącym na nim obowiązkom dowodowym, na stronie pozwanej spoczywa ciężar udowodnienia ekscpecji i faktów uzasadniających oddalenie powództwa (por. wyrok Sądu Najwyższego z dnia 10 czerwca 2013 roku, II PK 304/12, LEX nr 1341274). Zdaniem Sądu w sytuacji przyjęcia mandatu karnego za spowodowanie kolizji drogowej i tym samym uznania swojej odpowiedzialności za skutki zdarzenia, ciężar udowodnienia, że winę za zdarzenie ponosi inna osoba lub, iż przyczyniła się ona do zaistniałej kolizji, spoczywa na tym podmiocie, który ten mandat przyjął i na jego ubezpieczycielu. Przyjęcie mandatu karnego rodzi domniemanie faktyczne, że osoba ukarana takim mandatem naruszyła przepisy ruchu drogowego i odpowiada za skutki zdarzenia. W przypadku odmowy przyjęcia mandatu prowadzone są czynności wyjaśniające, w tym zbierany jest materiał dowodowy w postaci zeznań świadków, ewentualnie opinii biegłych, po czym może zostać skierowany wniosek o ukaranie do Sądu. Wyrok wydany w postępowaniu w sprawach o wykroczenia również nie jest wiążący dla sądu cywilnego, lecz może stanowić materiał dowodowy przydatny dla oceny zachowania uczestników kolizji w kontekście spełnienia przesłanek ich odpowiedzialności cywilnej. Po przyjęciu przez J. G. mandatu karnego powód mógł być zasadnie przekonany, iż nie ma już potrzeby gromadzenia innych dowodów na okoliczność przebiegu kolizji. Z uwagi na ze złomowanie samochodu S. w krótkim okresie po zdarzeniu bezpowrotnie utracono także szanse na dokonanie ostatecznej weryfikacji przyczyn zdarzenia. Nie można także obciążać powoda skutkami wadliwie przeprowadzonych czynności przez funkcjonariuszy policji na miejscu zdarzenia, którzy zaniechali kontroli pedału hamulca, pomimo, iż jak wskazał biegły jest to czynność niezwykle prosta i w okolicznościach sprawy była możliwa do dokonania, a jej wyniki powinny być zostać odnotowane w protokole z oględzin pojazdu. W związku z powyższym to na pozwanym ciążył obowiązek udowodnienia, iż J. G. nie ponosił odpowiedzialności za zdarzenia. Z zebranego w sprawie materiału dowodowego jednoznacznie wynika, iż kierujący pojazdem S. nie przyczynił się do zaistnienia kolizji drogowej.

Zgodnie z przepisem art. 19 ust. 1 i ust. 2 pkt 2 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 roku Prawo o ruchu drogowym (Dz.U. z 2012 r., poz. 1137 j.t. ze zm.) kierujący pojazdem jest obowiązany jechać z prędkością zapewniającą panowanie nad pojazdem, z uwzględnieniem warunków, w jakich ruch się odbywa, a w szczególności: rzeźby terenu, stanu i widoczności drogi, stanu i ładunku pojazdu, warunków atmosferycznych i natężenia ruchu. Kierujący pojazdem jest obowiązany hamować w sposób niepowodujący zagrożenia bezpieczeństwa ruchu lub jego utrudnienia. Na podstawie

przepisu art. 25 ust. 1 powołanej ustawy kierujący pojazdem, zbliżając się do skrzyżowania, jest obowiązany zachować szczególną ostrożność i ustąpić pierwszeństwa pojazdowi nadjeżdżającemu z prawej strony, a jeżeli skręca w lewo – także jadącemu z kierunku przeciwnego na wprost lub skręcającemu w prawo. W oparciu o przepis art. 66 ust. 1 pkt 1 wymienionej ustawy pojazd uczestniczący w ruchu ma być tak zbudowany, wyposażony i utrzymany, aby korzystanie z niego nie zagrażało bezpieczeństwu osób nim jadących lub innych uczestników ruchu, nie naruszało porządku ruchu na drodze i nie narażało kogokolwiek na szkodę. Przepis § 21 ust. 1 – 3 rozporządzenia Ministrów Infrastruktury oraz Spraw Wewnętrznych i Administracji z dnia 31 lipca 2002 roku w sprawie znaków i sygnałów drogowych (Dz.U. z 2002 r. Nr 170, poz. 1393 ze zm.) stanowi, iż znak B-20 „stop” oznacza zakaz wjazdu na skrzyżowanie bez zatrzymania się przed drogą z pierwszeństwem, obowiązek ustąpienia pierwszeństwa kierującym poruszającym się tą drogą. Zatrzymanie powinno nastąpić w wyznaczonym w tym celu miejscu, a w razie jego braku – w takim miejscu, w którym kierujący może upewnić się, że nie utrudni ruchu na drodze z pierwszeństwem. Znak B-20 umieszczony w obrębie skrzyżowania dotyczy tylko najbliższej jezdni, przed którą został ustawiony.

Zdaniem Sądu, w świetle powyższych rozważań uzasadnione jest przypisanie winy kierowcy pojazdu marki S. – J. G. w powstaniu omawianej kolizji. Materiał dowodowy zgromadzony w niniejszej sprawie wskazuje jednoznacznie, że kolizja powstała w następstwie braku ustąpienia pierwszeństwa przejazdu podczas zbliżania się do skrzyżowania. Okoliczności tej nie przeczy, co do zasady pozwana spółka, powołując się jednak na brak odpowiedzialności z uwagi na awarię hamulców w samochodzie sprawcy, która jednak nie została ostatecznie wykazana. Przeprowadzone w sprawie postępowanie dowodowe w ocenie Sądu nie pozwala na ustalenie, iż kierujący pojazdem S. nie ponosi winy za zaistniałe zdarzenie. Nie są w tym zakresie wystarczające zeznania świadków – sprawcy kolizji i jego żony – w sytuacji, gdy ani oni sami, ani strona pozwana nie zweryfikowali faktycznej przyczyny zdarzenia poprzez sprawdzenie pojazdu po kolizji, w tym układu hamulcowego, na którą to możliwość wskazał biegły. Opinia biegłego także finalnie nie dała jednoznacznej odpowiedzi, czy przyczyną zdarzenia była awaria hamulców. Ustalenie w tym zakresie nie były możliwe z powodu zezłomowania pojazdu oraz wadliwej dokumentacji sporządzonej przez policję bezpośrednio po zdarzeniu. Zdaniem Sądu w realiach przedmiotowej sprawy brak było podstaw do przyjęcia jako przedmiotu badania w niniejszym postępowaniu (obowiązku wykazania przez powoda) także udowodnienia tego, co było przyczyną braku ustąpienia pierwszeństwa podczas zbliżania się do skrzyżowania przez J. G.. W ocenie Sądu byłoby to zbyt daleko idące, przy uwzględnieniu powołanej powyżej argumentacji – okoliczności przyjęcia mandatu przez sprawcę, wadliwości dokumentacji sporządzonej przez policję oraz niedokonania oględzin samochodu S. celem sprawdzenia układu hamulcowego. Obciążanie powoda w tych okolicznościach obowiązkiem wykazania winy sprawcy było bowiem faktycznie niemożliwe do zrealizowania. Wskazanie jako przyczyny kolizji awarii hamulców i przez to braku ustąpienia pierwszeństwa pojazdowi nadjeżdżającemu może stanowić ewentualnie okoliczności egzoneracyjne, których wykazanie należało do strony pozwanej. Należy zauważyć, iż prawo cywilne nie definiuje pojęcia winy, stąd konieczne jest odwołanie się do prawa karnego. W prawie karnym przyjmuje się, że pojęcie winy zawiera dwa elementy: obiektywny i subiektywny. Element obiektywny oznacza niezgodność zachowania się z obowiązującymi normami postępowania, a więc szeroko rozumianą bezprawność. Element subiektywny dotyczy stosunku woli i świadomości działającego do swojego czynu. W związku z powyższym winę można przypisać podmiotowi prawa tylko wtedy, kiedy istnieją podstawy do negatywnej oceny jego zachowania z punktu widzenia obu tych elementów. Zdaniem Sądu J. G. ponosi winę w rozumieniu przepisu art. 436 § 2 k.c. za spowodowanie kolizji. Element winy będzie się wyrażał przede wszystkim w sposobie poruszania się przez J. G., który finalnie doprowadził do braku ustąpienia pierwszeństwa przejazdu pojazdowi marki S., a tym samym w kontekście możliwości przypisania mu wszelkiej nieprawidłowości z punktu widzenia właściwej techniki jazdy, zachowania należytej w danych warunkach drogowych ostrożności, jak również poruszania się z prędkością zapewniająca panowanie nad pojazdem i uniknięcie zderzenia. Z opinii biegłego wynika, że jedyną przyczyną kolizji było zachowanie się J. G.. Kierujący samochodem ciężarowym marki S. jechał w sposób prawidłowy i nie miał żadnej możliwości wykonania jakichkolwiek manewrów obronnych, czy też zmierzających do uniknięcia zderzenia. W tych okolicznościach uzasadnione jest stwierdzenie, iż bezpośrednio przyczyny wypadku wskazane przez powoda wskazują na to, że winę w doprowadzeniu do wypadku ponosi kierujący pojazdem marki S., natomiast pozwany, o ile kwestionowała jego winę powinien był wykazać okoliczności wyłączające jego odpowiedzialność wobec powoda, przy czym nie były w tym zakresie wystarczające dowody powołane przez stronę pozwaną w postaci zeznań świadków i dokumentacji policyjnej, która nie została sporządzona w sposób



całkowicie prawidłowy i wyczerpujący, tak aby pozwalała na jednoznaczne ustalenie zaistnienia awarii hamulców w pojeździe marki S.. Przeprowadzona w sprawie opinia biegłego także nie mogła stanowić wystarczającego dowodu dla potwierdzenia zaistnienia awarii hamulców (nie zawierała jednoznacznego stwierdzenia przyczyny zdarzenia), nie można bowiem pominąć, iż ustalenia w niej zawarte zostały poczynione na podstawie wymienionych zeznań świadków oraz dokumentacji sporządzonej po zdarzeniu przez funkcjonariuszy policji. Odwołując się do powyższych ustaleń uzupełniająco trzeba także dodać, iż podana w notatce informacyjnej o zaistniałej kolizji drogowej (k. 74) przyczyna, tj. „inna przyczyna” nie zmienia okoliczność, iż faktycznie J. G. nie ustąpił pierwszeństwa przejazdu kierującemu samochodem marki S.. Sąd nie był związany przyczyną podaną we wspomnianej notatce i poczynił w tym zakresie własne ustalenia, co do przyczyn zdarzenia.

W tej sytuacji Sąd uznał, że powód wykazał, że pozwana spółka co do zasady ponosi odpowiedzialność za szkodę powstałą w wyniku kolizji z dnia 24 czerwca 2014 roku, jako ubezpieczyciel kierowcy, który spowodował wypadek, w zakresie odpowiedzialności cywilnej. Wysokość roszczenia nie została zakwestionowana w toku postępowania w przedmiotowej sprawie i w zakresie naprawy uszkodzeń w pojeździe marki S. koszty naprawy zostały oszacowane przez samego ubezpieczyciela. Zdaniem Sądu z uwagi na miejsce zdarzenia i zakres uszkodzeń pojazdu marki S. uzasadnione było poniesienie kosztów wyciągnięcia pojazdu z pobocza oraz jego transportu.

Podsumowując na podstawie powołanych przepisów orzeczono jak w sentencji orzeczenia (punkt I wyroku). O odsetkach orzeczono na podstawie art. 817 § 1 k.c. w zw. z art. 481 § 1 i 2 k.c. z uwzględnieniem zmiany przepisu na podstawie art. 2 pkt 2 lit. a ustawy z dnia 9 października 2015 roku o zmianie ustawy o terminach zapłaty w transakcjach handlowych, ustawy – Kodeks cywilny oraz niektórych innych ustaw wysokości odsetek ustawowych (Dz.U. z 2015 r., poz. 1830) zasądzając odsetki od dnia 19 sierpnia 2014 roku do dnia zapłaty.

O zwrocie nadpłaconych w sprawie wydatków w postaci zaliczki na poczet opinii biegłego rozstrzygnięto na podstawie art. 84 ust. 1 i 2 ustawy z dnia 28 lipca 2005 roku o kosztach sądowych w sprawach cywilnych (Dz.U. z 2014 r., poz. 1025 j.t. ze zm.) (punkt II sentencji wyroku).

O kosztach procesu orzeczono w oparciu o zasadę odpowiedzialności za wynik procesu na podstawie art. 98 k.p.c. Na koszty postępowania poniesione przez powoda złożyła się opłata sądowa od pozwu w kwocie 1.739 złotych, koszty zastępstwa procesowego – 2.400 złotych, opłata skarbową – 34 złotych oraz wynagrodzenie biegłego wraz z kosztami dojazdu w łącznej kwocie 1.367,94 złotych. Wysokość kosztów zastępstwa procesowego ustalono na podstawie § 6 pkt 5 rozporządzenie Ministra Sprawiedliwości z dnia 28 września 2002 roku w sprawie opłat za czynności radców prawnych oraz ponoszenia przez Skarb Państwa kosztów pomocy prawnej udzielonej przez radcę prawnego ustanowionego z urzędu (Dz.U. z 2013 r., poz. 490 j.t. ze zm.), a także części IV załącznika do ustawy z dnia 16 listopada 2006 roku o opłacie skarbowej (Dz.U. z 2015 r., poz. 783 j.t. ze zm.) (punkt III wyroku).

Sędzia