

Sygn. akt VI GC 1015/16

WYROK

W IMIENIU RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ

Dnia 02 stycznia 2018 roku

Sąd Rejonowy w Gdyni VI Wydział Gospodarczy, w składzie:

Przewodniczący:	SSR Justyna Supińska
Protokolant:	sekr. sąd. Natalia Freyer

po rozpoznaniu w dniu 27 grudnia 2017 roku w Gdyni

na rozprawie

sprawy z powództwa (...) *Company Spółki Akcyjnej z siedzibą w S.*

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

o zapłatę

I. zasądza od pozwanego (...) Spółki Akcyjnej z siedzibą w W. na rzecz powoda (...) Company Spółki Akcyjnej z siedzibą w S. kwotę 20 554,03 złotych (dwadzieścia tysięcy pięćset pięćdziesiąt cztery złote trzy grosze) wraz z:

- odsetkami ustawowymi liczonymi od kwoty 18 682,93 złotych za okres od dnia 07 grudnia 2014 roku do dnia 31 grudnia 2015 roku,
- odsetkami ustawowymi za opóźnienie liczonymi od kwoty 18 682,93 złotych za okres od dnia 01 stycznia 2016 roku do dnia zapłaty,
- odsetkami ustawowymi za opóźnienie liczonymi od kwoty 1 861,10 złotych za okres od dnia 13 kwietnia 2016 roku do dnia zapłaty;

II. zasądza od pozwanego (...) Spółki Akcyjnej z siedzibą w W. na rzecz powoda (...) Company Spółki Akcyjnej z siedzibą w S. kwotę 7 371,83 złotych (siedem tysięcy trzysta siedemdziesiąt jeden złotych osiemdziesiąt trzy grosze) tytułem zwrotu kosztów procesu.

Sygn. akt VI GC 1015/16

UZASADNIENIE

Pozwem z dnia 13 kwietnia 2016 roku powód (...) Company Spółka Akcyjna z siedzibą w S. domagał się zasądzenia od pozwanego (...) Spółki Akcyjnej z siedzibą w W. kwoty 20 554,03 złotych wraz z odsetkami ustawowymi z tytułu opóźnienia w zapłacie liczonymi od kwot: 18 682,93 złotych za okres od dnia 07 grudnia 2014 roku do dnia zapłaty i 1 861,10 złotych za okres od dnia 13 kwietnia 2016 roku do dnia zapłaty, a także kosztów postępowania.

W uzasadnieniu powód wskazał, że jest koncesjonariuszem autostrady płatnej A1 na odcinku od węzła R. do węzła C. i na podstawie umowy o budowę i eksploatację autostrady (...) zawartej z właściwym ministrem pełni funkcję zarządcy

autostrady. Wykonywanie swoich zadań z zakresu utrzymania i eksploatacji autostrady powód powierzył na podstawie odrębnej umowy (...) spółce z ograniczoną odpowiedzialnością z siedzibą w R. pełniącemu funkcję operatora.

Powód wskazał, że w dniu 24 października 2014 roku na autostradzie płatnej R. w kierunku G. miało miejsce zdarzenie, w wyniku którego prowadzący pojazd ciężarowy marki S. o numerze rejestracyjnym (...) wraz z przyczepą, na której przewożony był ładunek, na skutek niezachowania należytej staranności zawadził prawą stroną przyczepy o element bezpieczeństwa (...), powodując jego uszkodzenie. W związku z koniecznością usunięcia szkody powód poniósł koszty w wysokości 37 385,87 złotych. Nadto, powód wskazał, że w dniu 06 listopada 2014 roku zgłosił szkodę pozwanemu jako ubezpieczycielowi sprawcy szkody, który uznał swoją odpowiedzialność co do zasady i dokonał częściowej wypłaty odszkodowania w kwocie 18 692,94 złotych. Powód podniósł, że ubezpieczyciel uznał roszczenie również co do wysokości, jednakże odmówił wypłaty całego odszkodowania z uwagi na rzekome przyczynienie się pracowników operatora autostrady do jej powstania w 50%, które miało polegać na skierowaniu kierowcy do niewłaściwej bramki, wymuszeniu na nim przejazdu i uniemożliwieniu wykonania manewru cofania. Powód wskazał jednak, że taki przebieg zdarzenia różni się całkowicie ze stanem faktycznym, albowiem personel operatora nie odpowiada za kierowanie ruchem samochodowym, nadto autostrada (...) ma pasy ruchu dla pojazdów normatywnych i jeden widocznie szerszy pas ruchu dla pojazdów ponadnormatywnych oraz że aby dokonać opłaty, kierowca musi poruszając się wybranym przez siebie pasem dojechać do bramki i tam dokonać opłaty, nie jest więc możliwe, aby został skierowany do niewłaściwej bramki. Dodał także, że z zeznań kierowcy wynika, że dopiero po uiszczeniu opłaty zorientował się, iż jego pojazd ma problem z przejazdem, a do uszkodzenia elementu autostrady doszło w wyniku podejmowanych manewrów. Powód nadmienił również, że reakcja pracownika operatora była prawidłowa, mając na uwadze całkowity zakaz cofania pojazdów na autostradzie, zgodnie z art. 23 ust. 2 ustawy Prawo o ruchu drogowym. Dodał, że uszkodzenie wynikało nie z powodu wjechania na niewłaściwy pas, gdyż kierowca mógł przejechać przez każdą bramkę przedmiotowym samochodem, ale na skutek niezachowania należytej staranności i braku wystarczających umiejętności, a także nieprawidłowego sposobu przewożenia ładunku.

Nakazem zapłaty w postępowaniu upominawczym z dnia 22 kwietnia 2016 roku wydanym w sprawie o sygn. akt VI GNc 1629/16 referendarz sądowy Sądu Rejonowego w Gdyni orzekł zgodnie z żądaniem pozwu.

W sprzeciwie od powyższego nakazu zapłaty pozwany (...) Spółka Akcyjna z siedzibą w W. wniósł o oddalenie powództwa w całości zarzucając naruszenie art. 362 k.c. poprzez przyjęcie, że powodowi należy się od pozwanego odszkodowanie w pełnej wysokości, mimo iż powód w 50% przyczynił się do powstania szkody oraz naruszenie art. 363 k.c. w związku z art. 361 § 1 k.c. przez niewykazanie i nieudowodnienie na zasadzie art. 6 k.c. w zw. z art. 232 k.p.c. odpowiedzialności pozwanego w pełnej wysokości.

W uzasadnieniu sprzeciwu pozwany przyznał, iż w dniu 24 października 2014 roku doszło do szkody w postaci uszkodzenia elementu bezpieczeństwa (...) w R. na wyjeździe z autostrady (...) w stronę S. w związku z ruchem pojazdu marki S. o numerze rejestracyjnym (...), którego kierowca ubezpieczony był w zakresie odpowiedzialności cywilnej posiadaczy pojazdów mechanicznych u pozwanego. Pozwany przyznał również, że ponosi odpowiedzialność co do zasady, uwzględniając jednak 50% stopień przyczynienia się powoda do powstania szkody, wypłacił odszkodowanie w kwocie 18 692,94 złotych kwestionując roszczenie o zapłatę odszkodowania w pozostałej części oraz w zakresie skapitalizowanych odsetek. Pozwany wskazał bowiem, że jak wynika z relacji kierującego pojazdem M. K. w chwili zdarzenia otwarta była tylko jedna bramka, przy czym nie posiadała ona oznakowania wskazującego na maksymalną szerokość pojazdu, który może przez nią przejechać. W związku z tym M. K. skierował swój pojazd w stronę jedynej dostępnej drogi wjazdowej, po czym okazało się, że jej szerokość nie była dostosowana do przejazdu przedmiotowego pojazdu, wobec czego pojazd ten zawadził o element bezpieczeństwa (...). Co więcej, kiedy M. K. próbował wycofać swój pojazd z bramek, pracownik powoda nakazał mu kontynuowanie jazdy przez bramkę z uwagi na to, że podniósł się już szlaban. Zdaniem pozwanego takim zachowaniem pracownik powoda powiększył zaistniałą szkodę. Dodał, że bramka skrajna, przeznaczona dla ciężarówek, była zamknięta, zatem pozwany nie miał możliwości opuszczenia terenu autostrady. Pozwany wskazał, że kwestionuje także wysokość szkody podnosząc, że poszkodowany był zobowiązany do racjonalizacji kosztów naprawy uszkodzonego elementu, w tym do zorientowania się w jego cenach

u różnych dostawców. Ponadto, biorąc pod uwagę zakres uszkodzeń osłony, zdaniem pozwanego nie była konieczna jej wymiana.

Oświadczeniem złożonym na rozprawie w dniu 05 kwietnia 2017 roku pozwany (...) Spółka Akcyjna z siedzibą w W. oświadczył, że nie kwestionuje wysokości szkody (oświadczenie – protokół skrócony rozprawy – k. 208 akt).

Sąd ustalił następujący stan faktyczny:

(...) Company Spółka Akcyjna z siedzibą w S. jest koncesjonariuszem autostrady (...) i na podstawie umowy z dnia 30 września 2008 roku o budowę i eksploatację autostrady (...) zawartej z właściwym do spraw transportu ministrem pełni funkcję jej zarządcy.

W dniu 28 lipca 2005 roku (...) Company Spółka Akcyjna z siedzibą w S. zawarł z (...) spółką z ograniczoną odpowiedzialnością z siedzibą w R. jako operatorem autostrady umowę, na podstawie której powierzono temu podmiotowi wykonywanie zadań z zakresu utrzymania i eksploatacji autostrady.

(...) spółka z ograniczoną odpowiedzialnością z siedzibą w R. zobowiązany jest do naprawy uszkodzeń autostrady (...) powstałych w wyniku kolizji drogowych spowodowanych przez osoby trzecie i dochodzenia od ubezpieczycieli sprawców kolizji odszkodowań z tytułu poniesionych kosztów napraw powypadkowych autostrady.

wyciąg z umowy – k. 29-31 akt, wyciąg z umowy – k. 30-34 akt, oświadczenie – k. 39-40 akt

W dniu 24 października 2014 roku około godziny 1:00 w nocy M. K. kierujący pojazdem ciężarowym marki S. o numerze rejestracyjnym (...) wraz z przyczepą L. o numerze rejestracyjnym (...) poruszał się po autostradzie (...) w kierunku punktu poboru opłat R. w kierunku S..

M. K. na przyczepie przewoził koparkę, której gąsienice wystawały z prawej strony. Szerokość przyczepy wynosiła 250 centymetrów, natomiast po rozłożeniu elementów poszerzających, co uczynił kierowca pojazdu w tym przypadku, wynosiła ona 301 centymetrów.

Tej nocy na zjeździe z autostrady czynne były dwa pasy przejazdowe – numer 9 dla przejazdów pojazdów normatywnych oraz numer 10 dla przejazdów pojazdów o gabarytach ponadnormatywnych o szerokości wjazdu ponad 6 metrów, przy czym w momencie zbliżania się pojazdu kierowanego przez M. K. ten pas przejazdowy (numer 10) był zamknięty, gdyż inkasentka była na przerwie.

Otwarte i zamknięte pasy przejazdowe są odpowiednio oznakowane kolorami i jest to widoczne z dużej odległości.

Wjazd na pas przejazdowy numer 9 ma kształt lejka o szerokości 364 centymetrów, następnie zwęża się do 306 centymetrów w kierunku budki kasjera, natomiast odległość między dolnymi belkami ochronnymi wynosi 316 centymetrów, a między górnymi belkami ochronnymi – 336 centymetrów.

Na poziomie jezdni szerokość pasów przejazdowych nie jest oznaczona liczbowo, jednakże pasy te są wymalowane na jezdni i różnica między wjazdem na pas przejazdowy dla pojazdów normatywnych i ponadnormatywnych jest widoczna.

zeznania świadka D. P. – protokół skrócony rozprawy z dnia 05 kwietnia 2017 roku – k. 208-214 akt (zapis obrazu i dźwięku 00:30:51-01:13:04), zeznania świadka L. M. – protokół skrócony rozprawy z dnia 05 kwietnia 2017 roku – k. 208-214 akt (zapis obrazu i dźwięku 01:13:04-01:45:21), zeznania świadka M. K. – protokół skrócony rozprawy z dnia 03 lipca 2017 roku – k. 222-224 akt (zapis obrazu i dźwięku 00:01:14-00:34:34), opinia biegłego sądowego J. K. – k. 232-251 akt

M. K. zamierzał skorzystać z pasa przejazdowego numer 10, jednakże będąc w odległości około 100 metrów od niego zorientował się, że jest on zamknięty, wobec czego zmienił swój zamiar i skierował pojazd w lewą stronę – na pas przejazdowy numer 9, gdzie ustawił pojazd równolegle do barierki, jednakże nie zdołał wyprostować przyczepy, która

była lekko przekrzywiona w prawo i odchylona względem osi bramki, co spowodowało, że już przy wjeździe wystająca z przyczepy gaśienica koparki porysowała barierkę ochronną.

Widząc to inkasentka zadzwoniła do swojego przełożonego L. M., który pełnił funkcję mistrza zmiany, ten natomiast skierował na miejsce zdarzenia na pas przejazdowy numer 9 swojego podwładnego D. P..

W międzyczasie M. K., po uregulowaniu opłaty za przejazd autostradą, zorientował się, że jego ustawienie uniemożliwia mu bezkolizyjny dalszy przejazd przez bramkę, wobec czego powiedział D. P., iż zamierza wycofać pojazd i ustawić go prawidłowo, czemu jednakże D. P. sprzeciwił się, z uwagi na obowiązujący na autostradzie zakaz cofania.

Mimo tego M. K. rozpoczął manewr cofania pojazdem tak, by poprawić ustawienie pojazdu, w tym przyczepy, w trakcie czego uszkodził gaśienicą tego pojazdu i prawym przednim kołem przyczepy element bezpieczeństwa – izbicę (...).

Następnie M. K. wszedł do koparki przewożonej na pojeździe i poprawił jej ustawienie w taki sposób, aby stała równolegle na przyczepie, po czym bez przeszkód przejechał pojazdem przez pas przejazdowy numer 9.

zeznania świadka D. P. – protokół skrócony rozprawy z dnia 05 kwietnia 2017 roku – k. 208-214 akt (zapis obrazu i dźwięku 00:30:51-01:13:04), zeznania świadka L. M. – protokół skrócony rozprawy z dnia 05 kwietnia 2017 roku – k. 208-214 akt (zapis obrazu i dźwięku 01:13:04-01:45:21), zeznania świadka M. K. – protokół skrócony rozprawy z dnia 03 lipca 2017 roku – k. 222-224 akt (zapis obrazu i dźwięku 00:01:14-00:34:34), notatka urzędowa – k. 44-45 akt, raport ze zdarzenia – k. 46-47 akt, dokumentacja zdjęciowa – k. 48-55, 77-80, 121, 162-169 akt, oświadczenie o okolicznościach kolizji – k. 136-137 akt, opinia biegłego sądowego J. K. – k. 232-251 akt

(...) Company Spółka Akcyjna z siedzibą w S. wymienił uszkodzony element bezpieczeństwa – izbicę (...), ponosząc z tego tytułu koszt w łącznej kwocie 37 385,87 złotych.

niesporne, a nadto: zestawienie kosztów – k. 43, 56-67 akt

W chwili zdarzenia sprawca szkody M. K. był ubezpieczony od odpowiedzialności cywilnej posiadaczy pojazdów mechanicznych w (...) Spółce Akcyjnej z siedzibą w W..

W czasie zdarzenia wykonywał pracę na rzecz D. K. prowadzącej działalność gospodarczą pod firmą (...) H.P.U. S. D. K. jako kierowca samochodu ciężarowego.

(...) Company Spółka Akcyjna z siedzibą w S. zgłosił szkodę (...) Spółce Akcyjnej z siedzibą w W., który w dniu 02 marca 2016 roku wypłacił (...) spółce z ograniczoną odpowiedzialnością z siedzibą w R. odszkodowanie w kwocie 18 692,94 złotych, odmawiając wypłaty odszkodowania w pozostałym zakresie i uznając, iż pracownicy operatora autostrady przyczynili się w połowie do zaistnienia zdarzenia i szkody.

zgłoszenie szkody – k. 35-38 akt, decyzja – k. 68-69, 71-72, 73-74 akt, pismo – k. 70 akt, potwierdzenie przelewu – k. 75 akt, odwołanie – k. 109 akt, pismo – k. 110 akt,

W przypadku gdyby kierujący pojazdem ciężarowym marki S. o numerze rejestracyjnym (...) wraz z przyczepą L. o numerze rejestracyjnym (...), na której ustawiona była koparka, wybrał pas przejazdowy numer 9 i prawidłowo ustawił się na tym pasie, a ładunek (koparka) byłby ustawiony prawidłowo, byłby w stanie przejechać przez pas przejazdowy numer 9 bez uszkodzania jej. Wykonywanie manewru cofania oraz zawracania na autostradzie jest zabronione. Do uszkodzenia elementu bezpieczeństwa doszło w wyniku wykonanych przez kierującego pojazdem M. K. nieprawidłowych manewrów, w tym m. in. cofania.

Przyczyną zdarzenia był fakt wjazdu na nieprawidłowy pas ruchu, brak prawidłowego ustawienia pojazdu (pod nieodpowiednim kątem) oraz brak wystarczającej umiejętności kierującego i niezachowanie należytej ostrożności podczas przejeżdżania przez bramkę, a także nieprawidłowe ustawienie przewożonego ładunku i wykonanie zabronionego manewru cofania.

opinia biegłego sądowego J. K. – k. 232-251 akt

Sąd zważył co następuje:

Stan faktyczny w niniejszej sprawie Sąd ustalił na podstawie dowodów z dokumentów przedłożonych przez strony w toku postępowania, których prawdziwość i autentyczność nie była przez nie kwestionowana i które nie budziły wątpliwości Sądu co do swej wiarygodności, a zatem brak było podstaw do odmowy dania im wiary. Pozostałe dokumenty nie miały znaczenia dla sprawy, gdyż nie wnosiły nowych i istotnych dla jej rozstrzygnięcia okoliczności.

Odnosnie osobowych źródeł dowodowych, to Sąd dał wiarę w całości zeznaniom świadków D. P. i L. M., którzy jako pracownicy spółki zarządzającej w imieniu powoda przedmiotowym odcinkiem autostrady byli na miejscu zdarzenia, a w szczególności w zakresie, w jakim świadkowie ci, a zwłaszcza D. P. – bezpośredni świadek zdarzenia, relacjonowali jego przebieg oraz zachowanie się kierującego przedmiotowym pojazdem przy podjeździe do punktu poboru opłat, sposób ustawienia pojazdu na pasie przejazdowym oraz sposób ustawienia koparki na przyczepie.

Zeznania tych świadków były spójne oraz znajdowały potwierdzenie w pozostałym materiale dowodowym uznanym przez Sąd za wiarygodny.

Oceniając zeznania świadka M. K., Sąd odmówił dania im wiary w tej części, w jakiej świadek ten zeznał, iż koparka na jego przyczepie nie wystawała poza obrys pojazdu, a cały zestaw nie przekraczał 3 metrów szerokości, a także w zakresie, w jakim twierdził, że pracownik powoda gestami pokazywał mu, jak ma manewrować zestawem pojazdów przy cofaniu. Oceniając wiarygodność jego zeznań w tym zakresie Sąd miał na uwadze, iż stały one w sprzeczności z uznanymi za w pełni wiarygodne zeznaniami świadka D. P., który stanowczo wskazywał, że nie tylko nie dawał M. K. żadnych wskazówek w tym zakresie, a wręcz zabronił mu cofania pojazdem. Natomiast co do twierdzenia, iż koparka była ustawiona prosto, to w tym zakresie treść zeznań tego świadka pozostaje w sprzeczności również z zeznaniami pozostałych świadków, a także z dokumentacją fotograficzną, co zostało także potwierdzone również w opinii biegłego sądowego (k. 233v akt). Ponadto biegły sądowy odnosząc się do tej kwestii stwierdził, że cały zestaw po rozłożeniu poszerzeń przyczepy wynosił 301 centymetrów, a zatem przekraczał 3 metry.

W pozostałej części Sąd uwzględnił zeznania tego świadka, który w sposób wyczerpujący wskazał na okoliczności związane z przebiegiem zdarzenia z dnia 24 października 2014 roku, które spowodowało uszkodzenie elementu bezpieczeństwa w postaci izbicy (...), w szczególności przyznając, że na skutek jego manewrów doszło do uszkodzenia izbicy oraz że po przestawieniu koparki był w stanie przejechać przez pas przejazdowy numer 9.

Jakkolwiek uznając za wiarygodne zeznania świadka M. R., to Sąd zważył, że nie miały one istotnego znaczenia dla rozstrzygnięcia sprawy, albowiem świadek ten zeznał wyłącznie na okoliczności związane z wysokością szkody, która ostatecznie była niekwestionowana przez pozwanego.

Sąd oddalił wniosek pozwanego o zobowiązanie powoda do złożenia oświadczenia w przedmiocie liczby pasów przejazdowych otwartych w dniu zdarzenia, mając na uwadze, że jest to okoliczność ustalana w toku postępowania dowodowego, zaś uwzględnienie oświadczenia zawartego w takim dokumencie naruszałoby zasadę bezpośredniości i stanowiłoby obejście przepisów o dowodzie z zeznań świadków. Sąd pominął także wniosek pozwanego o zobowiązanie powoda do przedłożenia nagrań z monitoringu, z uwagi na oświadczenie powoda, że nagrania takie nie zachowały się. Na marginesie jedynie wskazać należy, że pozwany cofnął wniosek o dopuszczenie dowodu z opinii biegłego sądowego na okoliczność wysokości szkody oraz wniosek o zobowiązanie powoda do złożenia oświadczenia w przedmiocie oznakowania pasów przejazdowych.

Istotne znaczenie dla rozstrzygnięcia kwestii spornych w niniejszej sprawie miał dowód z opinii biegłego sądowego z zakresu rekonstrukcji zdarzeń i wypadków drogowych J. K.. Biegły sądowy w zakresie zakreślonym tezą dowodową rzeczowo i wyczerpująco wyjaśnił fakty mające istotne znaczenie dla rozstrzygnięcia kwestii spornych – w tym odpowiedzialności za zaistniałe zdarzenie. Sąd w całości uwzględnił opinię biegłego sądowego, albowiem została ona sporządzona przez osobę posiadającą wiadomości specjalne w zakresie rekonstrukcji zdarzeń i wypadków drogowych,

a zatem uprawnioną do przeprowadzania badań i sporządzania opinii danego rodzaju. Nadto opinia ta została wykonana w sposób rzetelny i obiektywny, zgodnie z zasadami wiedzy fachowej i wymogami przewidzianymi w kodeksie postępowania cywilnego, na podstawie wnikliwej analizy akt oraz oględzin miejsca zdarzenia i pojazdu. Opinia ta nie została również w żadnym zakresie zakwestionowana przez strony, toteż podzielając słuszość założeń i wniosków biegłego sądowego Sąd oparł się na niej dokonując rozstrzygnięcia sporu między stronami.

W ocenie Sądu powództwo zasługiwało na uwzględnienie.

W niniejszej sprawie powód (...) Company Spółka Akcyjna z siedzibą w S. domagał się zasądzenia od pozwanego (...) Spółki Akcyjnej z siedzibą w W. kwoty 20 554,03 złotych wraz z odsetkami ustawowymi z tytułu opóźnienia liczonymi od kwot: 18 682,93 złotych za okres od dnia 07 grudnia 2014 roku do dnia zapłaty i 1 861,10 złotych za okres od dnia 13 kwietnia 2016 roku do dnia zapłaty, tytułem pozostałej części odszkodowania za szkodę powstałą na skutek zdarzenia z dnia 24 października 2014 roku polegającego na uszkodzeniu na autostradzie przez kierującego pojazdem (ubezpieczonego u pozwanego) elementu bezpieczeństwa w postaci izbicy (...).

Pozwany (...) Spółka Akcyjna z siedzibą w W. ostatecznie nie kwestionował wysokości szkody, podważał natomiast żądanie pozwu co do zasady podnosząc, iż pracownicy powoda przyczynili się do powstania szkody w 50%, wobec czego pozwany nie ponosi za szkodę w tym zakresie odpowiedzialności.

Zgodnie z treścią art. 822 § 1 i § 4 k.c. przez umowę ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej ubezpieczyciel zobowiązuje się do zapłacenia określonego w umowie odszkodowania za szkody wyrządzone osobom trzecim, względem których odpowiedzialność za szkodę ponosi ubezpieczający albo osoba, na której rzecz została zawarta umowa ubezpieczenia. Nie ulega więc wątpliwości, iż zakres odpowiedzialności ubezpieczyciela jest określony przez zakres odpowiedzialności sprawcy szkody.

Podstawą odpowiedzialności cywilnej posiadacza mechanicznego środka komunikacji za szkody wyrządzone ruchem takiego pojazdu jest przepis art. 436 § 1 k.c. statuujący – przy zastosowaniu art. 435 § 1 k.c. – odpowiedzialność opartą na zasadzie ryzyka. Zgodnie z art. 436 §1 k.c. podmiotem odpowiedzialnym za szkodę wyrządzoną ruchem pojazdu mechanicznego środka komunikacji jest samoistny posiadacz w chwili wyrządzenia szkody, a jeżeli oddał pojazd w posiadanie zależne – posiadacz zależny. Zaostrzoną odpowiedzialnością określoną w art. 436 k.c. nie są obciążone inne osoby, które mogą faktycznie władać mechanicznym środkiem komunikacji, a więc ich dzierżyciele.

W wyniku zdarzenia z dnia 24 października 2014 roku nie doszło do zderzenia się dwóch pojazdów mechanicznych, a więc nie znajdzie tutaj zastosowania odpowiedzialność na zasadzie winy określona w § 2 art. 436 k.c.

Istota zasady ryzyka sprowadza się do nałożenia na dłużnika odpowiedzialności odszkodowawczej niezależnej od istnienia po jego stronie winy i bezprawności, co oznacza, że dowód braku winy (ekskulpacja) nie zwalnia go z odpowiedzialności, przy czym ryzyko to obciąża posiadacza pojazdu jedynie w zakresie, w jakim powstanie szkody objęte jest domniemaniem normalnego związku przyczynowego z ruchem pojazdu. Odpowiedzialność na zasadzie ryzyka nie jest jednakże odpowiedzialnością absolutną. Sprawca może uwolnić się od odpowiedzialności poprzez wykazanie, że szkoda nastąpiła wskutek siły wyższej albo wyłącznie z winy poszkodowanego lub osoby trzeciej, za którą nie ponosi odpowiedzialności (art. 435 § 1 k.c.). Należy przy tym podkreślić, że występujące na gruncie powyższego przepisu określenie „wyłączna wina” w spowodowaniu szkody należy wiązać tylko i wyłącznie z sytuacją, gdy zawinione działanie poszkodowanego było jedyną przyczyną wypadku, a zawinione przyczynienie się poszkodowanego nie zwalnia z odpowiedzialności posiadacza pojazdu, lecz umożliwia mu jedynie żądanie obniżenia odszkodowania na podstawie art. 362 k.c.

Wskazać w tym miejscu należy, że zakres odpowiedzialności za powstałą szkodę określa art. 361 § 1 i 2 k.c. zgodnie, z którym zobowiązany do odszkodowania ponosi odpowiedzialność tylko za normalne następstwa działania lub zaniechania, z którego szkoda wynikła. W powyższych granicach, w braku odmiennego przepisu ustawy lub postanowienia umowy, naprawienie szkody obejmuje straty, które poszkodowany poniósł oraz korzyści, które mógłby osiągnąć, gdyby mu szkody nie wyrządzono. Zgodnie zaś 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.

Zgodnie ze stanowiskiem judykatury, przyczynieniem się poszkodowanego do powstania szkody jest każde jego zachowanie pozostające w normalnym związku przyczynowym ze szkodą, za którą ponosi odpowiedzialność inna osoba. Zachowanie to musi stanowić adekwatną współprzyczynę powstania szkody lub jej zwiększenia. Przyczynienie się do szkody występuje, gdy w wyniku badania stanu faktycznego sprawy dojść trzeba do wniosku, że bez udziału poszkodowanego szkoda hipotetycznie nie powstałaby lub nie przybrałaby rozmiarów, które ostatecznie w rzeczywistości osiągnęła. Ustalenie istnienia adekwatnego związku przyczynowego między zachowaniem poszkodowanego a szkodą wymaga ustalenia, czy i w jakim zakresie należy zmniejszyć odszkodowanie. Przesłankami do oceny powyższej okoliczności są podstawa odpowiedzialności sprawcy szkody, stopień winy obu stron, wina lub nieprawidłowość zachowania poszkodowanego, a także rozmiar doznanej krzywdy i ewentualne szczególne okoliczności danego przypadku (tak Sąd Najwyższy w wyroku z dnia 29 października 2008 roku, sygn. akt IV CSK 228/08 oraz z dnia 19 listopada 2009 roku, sygn. akt IV CSK 241/09).

O przyczynieniu się poszkodowanego mówimy więc wówczas, gdy w rozumieniu przyjętego w art. 361 k.c. związku przyczynowego zachowanie się poszkodowanego może być uznane za jedno z ogniw prowadzących do ostatecznego skutku w postaci szkody, a jednocześnie – za przyczynę konkurencyjną do przyczyny przypisanej osobie odpowiedzialnej, bowiem skutek następuje tutaj przez współdziałanie dwóch przyczyn, z których jedna „pochodzi” od zobowiązanego do naprawienia szkody, a druga od poszkodowanego.

W ocenie Sądu pozwany (...) Spółka Akcyjna z siedzibą w W. nie zdołał wykazać, stosownie do treści art. 6 k.c., zaistnienia żadnej ze wskazanych w art. 436 k.c. przesłanek egzoneracyjnych skutkujących uwolnieniem się przez niego od odpowiedzialności za zaistniałą w dniu 24 października 2014 roku szkodę w postaci uszkodzenia izby (...), jak też żadnych okoliczności w postaci przyczynienia się pracowników powoda do powstania szkody mających skutkować ograniczeniem jego odpowiedzialności poprzez zmniejszenie wysokości odszkodowania.

Jak wynikało bowiem z opinii biegłego sądowego J. K. przyczyną zaistnienia szkody wskutek zdarzenia z dnia 24 października 2014 roku był fakt wjazdu przez M. K. na nieprawidłowy pas ruchu, a także brak prawidłowego ustawienia pojazdu (pod nieodpowiednim kątem) przed punktem poboru opłat oraz brak wystarczającej umiejętności kierującego i niezachowanie należytej ostrożności podczas przejeżdżania przez pas przejazdowy (bramkę), a także nieprawidłowe ustawienie przewożonego ładunku i wykonanie zabronionego manewru cofania.

Wbrew zaś twierdzeniom strony pozwanej, nie sposób przyjąć w okolicznościach niniejszej sprawy, ażeby pracownicy operatora autostrady przyczynili się w jakikolwiek sposób do powstania szkody, w szczególności poprzez zakazanie cofania pojazdu (zgodnie z obowiązującymi przepisami ustawy Prawo o ruchu drogowym jest to na autostradzie zakazane), czy chociażby poprzez czasowe zamknięcie tej nocy pasa przejazdowego (bramki) dla pojazdów ponadnormatywnych. Pozwany zarzucał bowiem, że powód nie zapewnił wystarczającej ilości otwartych pasów przejazdowych (bramek), tj. że tylko jedna bramka była otwarta, a ponadto brak było na niej oznaczenia szerokości wjazdu. Wskazać jednak należy, że jak wynika z przeprowadzonego postępowania dowodowego czynne w tym czasie były dwie bramki, z tymże jedna w istocie była chwilowo zamknięta z uwagi na przerwę w pracy inkasentki. Pasy prowadzące do wjazdów były natomiast oznaczone liniami, które w wystarczający sposób pozwalają ocenić, czy pojazd zmieści się do danej bramki. Nadto, jak wynika z ustalonego stanu faktycznego, w tym z zeznań samego kierującego pojazdem M. K., zamierzał on najpierw przejechać przez pas przejazdowy (bramkę) dla pojazdów ponadwymiarowych, jednakże w trakcie podjeżdżania (z odległości około 100 metrów) widząc, że jest ona zamknięta, zmienił swój zamiar i ustawił się przy wjeździe do sąsiedniej, jedynej wówczas otwartej bramki, przy czym ustawił swój zestaw pojazdów nieprawidłowo, gdyż przyczepa, na której znajdowała się koparka, jak świadek sam wskazał, była o kilka centymetrów przesunięta względem osi bramki. Nadto, Sąd podziela wniosek biegłego sądowego, który wskazał, że przedmiotowy pojazd, którego szerokość wówczas w najszerszym miejscu wynosiła 301 centymetrów, zgodnie z zasadami bezpieczeństwa, powinien przejechać przez pas przejazdowy (bramkę) numer 10, albowiem przejazd przez pas przejazdowy numer 9, do której wjazd w najwęższym miejscu ma 306 centymetrów, stwarzał ryzyko uderzenia,

mimo, że teoretycznie był możliwy. Tym samym, w ocenie Sądu, kierowca, który zeznał, że zawsze przejeżdża przez pasy przejazdowe ponadwymiarowe, powinien podjechać do takiego właśnie pasa i poczekać na jego otwarcie, okoliczność zaś, że pas taki był w tym momencie zamknięty, nie upoważnia go do przejechania przez niewłaściwą bramkę i nie stanowi usprawiedliwienia dla podjęcia przez niego błędnej decyzji w przedmiocie przejazdu pasem przejazdowym numer 9.

Na marginesie wskazać należy, że twierdzenia pozwanego, iż pracownicy powoda skierowali sprawcę szkody do bramki numer 9 dla pojazdów normatywnych nie znalazły potwierdzenia w żadnym z przeprowadzonych dowodów i co więcej, sam świadek M. K. zeznał, że to on samodzielnie dokonał wyboru pasa przejazdowego numer 9.

Ponadto pozwany podnosił, że pracownik powoda zakazał pozwanemu wycofania pojazdu z pasa przejazdowego numer 9 oraz nakazał mu przejazd przez niego, co znalazło potwierdzenie w materiale dowodowym. Wskazać jednakże należy, że szkoda powstała nie w wyniku zakazu wycofania pojazdu i przejazdu przez bramkę, przy której stał, lecz właśnie na skutek podjęcia i wykonania przez kierującego pojazdem manewru cofania, czego wprost zabronił mu pracownik operatora D. P.. Zachowanie tego pracownika, w ocenie Sądu, było prawidłowe, albowiem zgodnie z zasadami ruchu drogowego, a także regulaminu autostrady (k. 156-156v akt) na autostradzie obowiązuje zakaz cofania, przy czym zakaz ten obejmuje również place poboru opłat, które są integralną częścią autostrady.

W tej sytuacji, zdaniem Sądu, szkoda po stronie powoda w całości powstała na skutek działania M. K., który ustawił pojazd pod złym kątem przy teoretycznie możliwej do przejechania, choć faktycznie niewłaściwej bramce i który ponadto nieprawidłowo umieścił na przyczepie ładunek – koparkę, która wystawała poza obrys pojazdu i której wystające gaśnice spowodowały szkodę w czasie zabronionego manewru cofania wykonanego na autostradzie. Brak jest zaś jakichkolwiek podstaw do uznania, że pracownicy powoda przyczynili się do powstania tej szkody, w szczególności poprzez zakazanie kierującemu wycofania pojazdu, takie zachowanie było bowiem zgodne z obowiązującymi zasadami ruchu drogowego.

Wobec wskazanych wyżej okoliczności, Sąd na podstawie art. 435 k.c. w zw. z art. 436 § 1 k.c. w zw. z art. 822 k.c. w zw. z art. 481 k.c. w zw. z art. 482 k.c. zasądził od pozwanego (...) Spółki Akcyjnej z siedzibą w W. na rzecz powoda (...) Company Spółki Akcyjnej z siedzibą w S. kwotę 20 554,03 złotych wraz z odsetkami: ustawowymi liczonymi od kwoty 18 682,93 złotych za okres od dnia 07 grudnia 2014 roku do dnia 31 grudnia 2015 roku i ustawowymi za opóźnienie liczonymi od kwoty 18 682,93 złotych za okres od dnia 01 stycznia 2016 roku do dnia zapłaty oraz ustawowymi za opóźnienie liczonymi od kwoty 1 861,10 złotych za okres od dnia 13 kwietnia 2016 roku do dnia zapłaty.

O kosztach postępowania Sąd orzekł w punkcie II wyroku zgodnie z zasadą odpowiedzialności za wynik procesu na podstawie art. 98 § 1 k.p.c. w zw. z art. 108 § 1 k.p.c. i zasądził od pozwanego jako strony przegrywającej niniejszy proces na rzecz powoda kwotę 7 371,83 złotych tytułem zwrotu kosztów procesu, na którą składają się kwoty: 1 028 złotych tytułem zwrotu opłaty sądowej od pozwu, 4 800 złotych tytułem zwrotu kosztów zastępstwa procesowego (na podstawie § 2 pkt 5 rozporządzenia Ministra Sprawiedliwości z dnia 22 października 2015 roku w sprawie opłat za czynności adwokackie (Dz. U. z 2015 roku, poz. 1800 ze zmianami), 17 złotych tytułem zwrotu opłaty skarbowej od pełnomocnictwa oraz 1 526,83 złotych tytułem zwrotu wykorzystanej zaliczki na poczet wynagrodzenia biegłego sądowego.

ZARZĄDZENIE

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

SSR Justyna Supińska

Gdynia, dnia 12 stycznia 2018 roku