

Sygn. akt VI GC 2184/16

# WYROK

## W IMIENIU RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ

Dnia 06 września 2017 roku

Sąd Rejonowy w Gdyni VI Wydział Gospodarczy, w składzie:

Przewodniczący:	SSR Justyna Supińska
Protokolant:	sekr. sąd. Dorota Moszyk

po rozpoznaniu w dniu 25 sierpnia 2017 roku w Gdyni

na rozprawie

sprawy z powództwa **M. W.**

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

o zapłatę

I. oddala powództwo;

II. zasądza od powoda M. W. na rzecz pozwanego (...) Spółki Akcyjnej z siedzibą w W. kwotę 3 612,19 złotych (trzy tysiące sześćset dwanaście złotych dziewiętnaście groszy) tytułem zwrotu kosztów procesu;

III. kosztami procesu w pozostałym zakresie obciąża powoda M. W. uznając je za uiszczone.

Sygn. akt VI GC 2184/16

## UZASADNIENIE

Pozwem z dnia 19 lipca 2016 roku powód M. W. domagał się zasądzenia od pozwanego (...) Spółki Akcyjnej z siedzibą w W. kwoty 5 627,60 złotych wraz z odsetkami ustawowymi liczonymi za okres od dnia 05 listopada 2015 roku do dnia zapłaty oraz kosztami procesu.

W uzasadnieniu powód wskazał, iż w dniu 08 września 2015 roku w czasie kierowania przez pracownika powoda W. Ś. pojazdem marki C. (...) o numerze rejestracyjnym (...) należącym do powoda, na autostradzie (...) około 6 kilometrów od K. doszło do powstania szkody w przedmiotowym pojeździe. Z jadącego bezpośrednio przed nim samochodu ciężarowego wypadł ostry przedmiot, który uderzył w spód samochodu powoda. Nie było w tej sytuacji możliwości wyminięcia przez kierowcę przeszkody, a w związku z faktem, iż zdarzenie to miało miejsce na autostradzie, nie było też żadnej możliwości natychmiastowego zatrzymania się, przy czym nie było także ku temu żadnych powodów, gdyż silnik pracował prawidłowo i nie wystąpiły żadne negatywne objawy przemawiające za natychmiastowym zatrzymaniem pojazdu. Po przejechaniu przez kierowcę samochodu około 1 kilometra, zapaliła się w pojeździe kontrolka spadku ciśnienia oleju. Kierowca zatrzymał niezwłocznie pojazd w bezpiecznym miejscu i nie kontynuował dalszej jazdy. Wówczas okazało się, że w wyniku uderzenia w podwozie doszło do uszkodzenia miski olejowej i wycieku oleju.

Naprawę uszkodzonego samochodu powód zlecił J. N., który z tytułu dokonanej naprawy wystawił fakturę VAT o numerze (...) na kwotę 2 424,72 złotych. Natomiast wymianę silnika powód zlecił B. K. (1), który wystawił fakturę VAT numer (...) na kwotę 3 500 złotych.

Na podstawie polisy ubezpieczeń komunikacyjnych numer (...) powód objęty był od dnia 14 marca 2015 roku do 13 marca 2016 roku ubezpieczeniem (...), w tym autocasco od wszystkich ryzyk.

Dnia 17 września 2015 roku powód zgłosił szkodę do ubezpieczyciela (...) Spółki Akcyjnej z siedzibą w W. żądając wypłaty odszkodowania w pełnej wysokości, a na które miały składać się koszty poniesione w związku z naprawieniem powstałej szkody, w tym koszty wymiany silnika. Dnia 04 listopada 2015 roku zostało przyznane odszkodowanie w kwocie 297,12 złotych. W związku z odwołaniem się powoda od powyższej decyzji, pismem z dnia 15 grudnia 2015 roku pozwany poinformował powoda o tym, że nie znajduje podstaw do zmiany swojego stanowiska, argumentując to faktem, że szkoda powstała w wyniku kontynuowania jazdy bez oleju, co wyłącza odpowiedzialność ubezpieczyciela, zgodnie z § 12.1.17 ogólnych warunków ubezpieczenia.

Powód wskazał, że dokonane przez pozwanego obniżenie należnego mu odszkodowania uznać należy za bezprawne i bezpodstawne. Pozwany nie wykazał, ani nawet nie uprawdopodobnił żadnych okoliczności, które mogłyby skutkować uznaniem, iż kierujący samochodem spowodował szkodę umyślnie lub wskutek rażącego niedbalstwa. Jak stwierdził Sąd najwyższy w wyroku z dnia 26 stycznia 2016 roku (sygn. akt V CSK 90/05) rażące niedbalstwo zachodzi tylko wtedy, gdy stopień naganności postępowania drastycznie odbiega od modelu właściwego w danych warunkach zachowania się dłużnika. Brak zaś stwierdzenia tak ujętej winy oznacza, że ubezpieczający, nawet jeśli dopuścił się określonego zaniedbania w sposób zawiniony, jest uprawniony – a zakład ubezpieczeń zobowiązany – do odszkodowania.

W przedmiotowej sprawie kierowca pojazdu zatrzymał się niezwłocznie po zapaleniu się kontrolki poziomu oleju. Ponadto nie miał możliwości natychmiastowego zatrzymania samochodu, z uwagi na ruch na autostradzie, jadące za nim samochody. Kierowca w celu uniknięcia dalszych uszkodzeń silnika nie kontynuował jazdy po powzięciu informacji na temat braku oleju, dochowując tym samym należytej staranności i nie przyczyniając się w najmniejszym stopniu do powstania przedmiotowej szkody.

Nakazem zapłaty w postępowaniu upominawczym z dnia 06 października 2016 roku wydanym w sprawie o sygn. akt VI GNc 3397/16 referendarz sądowy Sądu Rejonowego w Gdyni uwzględnił żądanie pozwu w całości.

W sprzeciwie od powyższego orzeczenia pozwany (...) Spółka Akcyjna z siedzibą w W. domagał się oddalenia powództwa wskazując w uzasadnieniu, że szkoda w samochodzie marki C. o numerze rejestracyjnym (...) podlegała likwidacji w ramach dobrowolnej umowy ubezpieczenia Autocasco na podstawie zapisów ogólnych warunków ubezpieczenia ustalonych uchwałą zarządu pozwanego numer (...) z dnia 05 grudnia 2014 roku. Po przeprowadzeniu postępowania likwidacyjnego pozwany wypłacił powodowi odszkodowanie w kwocie 297,12 złotych netto (jako, że powód jest podmiotem uprawnionym do odliczenia podatku VAT) z tytułu uszkodzenia miski olejowej, odmówił zaś przyjęcia odpowiedzialności i wypłaty odszkodowania z tytułu uszkodzenia silnika.

Pozwany wskazał, że zarówno charakter, jak i zakres uszkodzeń silnika polegających na kompletnym zniszczeniu panewek układu korbowo – tłokowego i znacznych zarysowaniach czopów wału korbowego, wskazują jednoznacznie, że powstały one w wyniku kontynuowania jazdy bez oleju. Wbrew twierdzeniom powoda do uszkodzeń takich musiało dojść po przejechaniu znacznego odcinka drogi (ok. 20-30 kilometrów) bez oleju. Przy uszkodzeniu miski olejowej i spadku ciśnienia, od razu byłby widoczny komunikat na desce rozdzielczej, zatem do zatarcia silnika i jego uszkodzenia musiało dojść wskutek kontynuowania jazdy na dłuższym odcinku drogi bez oleju. Ponadto zachowanie kierującego przedmiotowym pojazdem, uznać należy za nieprawidłowe i noszące znamiona rażącego niedbalstwa. Sam fakt, iż do zdarzenia doszło na autostradzie nie przesądza bowiem o konieczności kontynuowania jazdy mimo uszkodzenia samochodu. Na każdej autostradzie występuje pas awaryjny o szerokości od 1,25 metrów do 3 metrów, nadto w odległości nie większej niż co 2 kilometry znajdują się kolumny alarmowe umożliwiające wezwanie

pomocy i ewentualne dojście do nich, po pozostawieniu uszkodzonego pojazdu (stosownie do rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 16 stycznia 2002 roku w sprawie przepisów techniczno – budowlanych dotyczących płatnych autostrad - § 27 oraz § 107).

W tej sytuacji zatem racjonalnym zachowaniem kierującego pojazdem bezpośrednio po zdarzeniu, w wyniku którego mogło dojść do uszkodzenia pojazdu, a okoliczności zdarzenia przemawiają za tym, że takie prawdopodobieństwo było bardzo wysokie, było zatrzymanie pojazdu na pasie awaryjnym i sprawdzenie jego stanu technicznego. Stosownie do § 12 ustęp 1 punkt 17 o.w.u. wyłączeniem odpowiedzialności zakładu ubezpieczeń objęte są uszkodzenia pojazdu, do których doszło wskutek awarii. W okolicznościach faktycznych niniejszej sprawy, pozwany zaliczył uszkodzenie panewek i korbowodu do uszkodzeń powstałe wskutek awarii po kontynuowaniu jazdy bez oleju. Nadto w myśl § 12 ustęp 1 punkt 2 o.w.u. ubezpieczeniem nie są objęte szkody: spowodowane umyślnie lub wskutek rażącego niedbalstwa przez ubezpieczonego lub osobę uprawnioną do korzystania z pojazdu, chyba że w razie rażącego niedbalstwa zapłata odszkodowania odpowiada w danych okolicznościach względem słuszności.

Wobec powyższego pozwany wskazał, że ubezpieczyciel nie ponosi odpowiedzialności za uszkodzenie silnika i brak jest podstaw do przyznania odszkodowania z tego tytułu.

### **Sąd ustalił następujący stan faktyczny:**

M. W. prowadzący działalność gospodarczą pod firmą (...) zawarł z (...) Spółką Akcyjną z siedzibą w W. umowę ubezpieczenia autocasco dotycząca pojazdu marki C. (...) o numerze rejestracyjnym (...) na okres od dnia 14 marca 2015 roku do 13 marca 2016 roku.

Integralną częścią umowy były ogólne warunki ubezpieczeń komunikacyjnych (...) ustalone uchwałą zarządu (...) Spółki Akcyjnej z siedzibą w W. numer (...) z dnia 05 grudnia 2014 roku.

niesporne, a nadto: ogólne warunki ubezpieczeń komunikacyjnych (...) – k. 44-67v akt

W dniu 08 września 2015 roku na autostradzie (...), na odcinku K. – B., około 6 kilometrów od K., z jadącego bezpośrednio przed pojazdem marki C. (...) o numerze rejestracyjnym (...) samochodu ciężarowego, wypadł ostry przedmiot, który uderzył w spód samochodu marki C. (...), który w tym czasie rozpoczynał manewr wyprzedzania i znajdował się już na lewym pasie jezdni.

Kierowca pojazdu marki C. (...) – W. Ś. kontynuował jazdę wyprzedając ciąg aut.

Po komunikacie z komputera pokładowego o niskim poziomie oleju i zapaleniu się na desce rozdzielczej kontrolki spadku ciśnienia oleju, kierowca podjął decyzję o zatrzymaniu pojazdu na pasie awaryjnym. Nastąpiło to jednakże w jakąś chwilę po uzyskaniu powyższych komunikatów, gdyż kierowca wyprzedzał ciąg pojazdów i musiał zakończyć manewr, a następnie zjechać na prawy pas. Po zatrzymaniu pojazdu widać było dym z silnika, który wydawał także inny odgłos pracy.

W dniu 17 września 2015 roku M. W. zgłosił szkodę ubezpieczycielowi (...) Spółce Akcyjnej z siedzibą w W..

zgłoszenie szkody – k. 36-40 akt szkody, zeznania świadka W. Ś. – k.128-128v akt, opis uszkodzeń – k. 11 akt

M. W. zlecił naprawę uszkodzonego pojazdu J. N., który z tytułu dokonanej naprawy w dniu 22 września 2015 roku wystawił fakturę VAT numer (...) na kwotę 1 971,32 złotych netto, tj. 2 424,72 złotych brutto.

Wymianę silnika M. W. zlecił B. K. (2), który w dniu 29 września 2015 roku wystawił z tego tytułu fakturę VAT numer (...) na kwotę 2 845,53 złotych netto, tj. 3 500 złotych brutto.

faktury VAT – k. 9,10 akt

Decyzją z dnia 04 listopada 2015 roku (...) Spółka Akcyjna z siedzibą w W. przyznał M. W. odszkodowanie w kwocie 297,12 złotych.

Pismem z dnia 24 listopada 2015 roku M. W. skierował do (...) Spółki Akcyjnej z siedzibą w W. wniosek o ponowne rozpatrzenie sprawy i uwzględnienie pełnego poniesionego kosztu naprawy pojazdu, tj. z uwzględnieniem wymiany zatartego silnika.

Pismem z dnia 15 grudnia 2015 roku (...) Spółka Akcyjna z siedzibą w W. poinformował M. W., że nie znajduje podstaw do zmiany swojego stanowiska, ponieważ likwidacja szkody nastąpiła zgodnie z § 12 ustęp 1 punkt 17 ogólnych warunków ubezpieczenia numer (...), który wyłącza z zakresu odpowiedzialności ubezpieczyciela uszkodzenia polegające na awarii pojazdu, do których zaliczono uszkodzenie panewek i korbowodu, powstałe w wyniku kontynuowania jazdy bez oleju.

Pismem z dnia 08 kwietnia 2015 roku M. W. skierował do (...) Spółki Akcyjnej z siedzibą w W. ponowny wniosek o rozpatrzenie sprawy.

Pismem z dnia 10 maja 2016 roku (...) Spółka Akcyjna z siedzibą w W. wyjaśnił, że uszkodzenie silnika pojazdu marki C. (...) o numerze rejestracyjnym (...) polegało na kompletnym zniszczeniu panewek układu korbowo – tłokowego i znacznych zarysowań czopów wału korbowego, zaś stwierdzony zakres uszkodzeń silnika jednoznacznie wskazywał, że powstały one w wyniku kontynuowania jazdy bez oleju. Zgodnie zaś z § 12 ustęp 1 punkt 2 ogólnych warunków ubezpieczenia numer (...) ubezpieczeniem tym nie są objęte szkody: spowodowane umyślnie lub wskutek rażącego niedbalstwa przez ubezpieczonego.

decyzja – k. 12 akt, wniosek – k. 13 akt, decyzja – k. 14 akt, pismo – k. 15-16 akt, pismo – k. 17-18 akt

Przyczyną zatarcia silnika (łożysk wału korbowego) w samochodzie marki C. (...) o numerze rejestracyjnym (...) były zaburzenia w działaniu układu smarowania silnika po wycieku oleju z miski olejowej przez szczelinę w poszyciu miski. Natomiast bezpośrednią przyczyną tych zaburzeń w smarowaniu był wyciek oleju z miski olejowej po przecięciu jej poszycia na skutek najechania pojazdu na nieustalony przedmiot na drodze. Przejechanie bez oleju (po wycieku całego oleju i zapaleniu się lampki sygnalizacyjnej) dystansu na długości około 1 kilometra spowoduje zatarcie i zniszczenie łożysk wału korbowego.

Z wyglądu miski olejowej na dokumentacji fotograficznej (wielkości deformacji oraz przecięcia poszycia miski) można wnioskować, że uderzenie w podwozie było silne, wyraźnie słyszalne, metaliczne, co powinno kierowcę wyczulić na skutki takiego uderzenia.

Biorąc pod uwagę przedstawiony przez warsztat zakres uszkodzeń podzespołów silnika (panewki wału korbowego, krzywki wałka rozrządu wraz panewkami, pierścienie tłokowe oraz gładzie cylindrowe) można stwierdzić, że zasadniczo cały silnik uległ zniszczeniu na skutek eksploatacji pojazdu po wycieku oleju z miski olejowej. Tak znaczny zakres uszkodzeń silnika mógł zostać spowodowany jedynie przez stosunkowo długi okres kontynuowania jazdy bez oleju w silniku. Całkowite rozklepanie skorupy półpanewek i ich wytarcie świadczy o eksploatacji silnika jeszcze po zapaleniu się lampki sygnalizacyjnej. Spadek ciśnienia i ten fakt świadczy, że kierowca nie dołożył starań do szybkiego wyłączenia silnika i zatrzymania pojazdu w bezpiecznym miejscu na pasie awaryjnym.

Kontynuowanie jazdy z uszkodzoną miską olejową doprowadziło do zwiększenia skutków tego zdarzenia poprzez zniszczenie silnika do tego stopnia, że naprawa jego była ekonomicznie nieuzasadniona (zakupiono silnik używany).

Gdyby kierowca podjął po silnym uderzeniu podwoziem w nieznaną przeszkodę na drodze odpowiednie działania polegające na niezwłocznym wyłączeniu silnika oraz zatrzymaniu pojazdu w bezpiecznym miejscu na pasie awaryjnym, to możliwe byłoby uniknięcie tak dużych skutków zniszczenia silnika.

opinia biegłego sądowego M. R. – k. 143-148 akt

### **Sąd zważył, co następuje:**

Stan faktyczny w niniejszej sprawie, który w dużej mierze pozostawał bezsporny pomiędzy stronami, Sąd ustalił na podstawie oświadczeń stron w zakresie, w jakim nie były one kwestionowane przez stronę przeciwną.

Sąd uwzględnił zgromadzone w sprawie dokumenty, w tym znajdujące się w aktach szkody, albowiem ich autentyczność i wiarygodność nie była przez strony kwestionowana, wobec czego również Sąd nie znalazł podstaw do podważenia ich wartości i mocy dowodowej.

Sąd oparł się także – uznając je za wiarygodne – na zeznaniach świadka W. Ś., w szczególności w zakresie, w jakim świadek ten wskazywał na przebieg zdarzenia odnośnie najechania pojazdem na przedmiot, który wypadł z pojazdu bezpośrednio jadącego przed nim. Jakkolwiek okoliczność ta nie znalazła potwierdzenia np. w zgłoszeniu takiego zdarzenia – stwarzającego przecież znaczne niebezpieczeństwo z uwagi na prędkość, z jaką poruszają się pojazdy po autostradzie – Policji, czy zarządcy autostrady, niemniej jednak nie była kwestionowana przez pozwanego, stąd też i Sąd nie znalazł podstaw, by okoliczności te zakwestionować.

Sąd oparł się na zeznaniach tego świadka także w zakresie, w jakim świadek wskazywał, że po zapaleniu się na desce rozdzielczej kontrolki spadku ciśnienia oleju, podjął on decyzję o zatrzymaniu pojazdu na pasie awaryjnym, przy czym nastąpiło to w jakąś chwilę po uzyskaniu powyższych komunikatów, gdyż wyprzedzał on ciąg pojazdów i musiał zakończyć manewr. Nie znajduje więc potwierdzenia w zeznaniach świadka podnoszona przez powoda okoliczność, że zatrzymanie pojazdu nastąpiło bezzwłocznie od zapalenia się stosownej kontrolki, przy czym jak wynikało z opinii biegłego sądowego nawet przejechanie dystansu jednego kilometra (od momentu zapalenia się lampki sygnalizacyjnej) spowodowałoby zatarcie i zniszczenie łożysk wału korbowego. Sąd miał przy tym na uwadze, że świadek zeznał lakonicznie, nie wskazywał dystansu, jaki pokonał od momentu uderzenia do momentu komunikatu na desce rozdzielczej ani od tego momentu do zatrzymania pojazdu, wskazując jedynie, że „(...) trwało to jakąś chwilę, ponieważ wyprzedzałem ciąg pojazdów i nie mogłem zatrzymać się natychmiast, bo znajdowałem się na lewym pasie (...)” (k. 128 akt).

Istotne znaczenie dla ustalenia stanu faktycznego w niniejszej sprawie miał dowód z opinii biegłego sądowego w zakresie techniki i mechaniki motoryzacyjnej M. R., która to opinia została w całości uwzględniona przez Sąd. Powyższa opinia została sporządzona przez osobę posiadającą wiadomości specjalne w zakresie techniki i mechaniki motoryzacyjnej, a zatem uprawnioną do przeprowadzania badań i sporządzania opinii danego rodzaju. Wykonano ją w sposób rzetelny i obiektywny, zgodnie z zasadami wiedzy fachowej i wymogami przewidzianymi w kodeksie postępowania cywilnego. Opinia jest pełna, jasna i wyczerpująca, a przedstawione w niej wnioski zostały należycie i rzeczowo uzasadnione. Tok rozumowania biegłego przedstawiony w opinii jest logiczny i zgodny z doświadczeniem życiowym oraz wskazaniem wiedzy fachowej.

Powód w piśmie z datą w nagłówku „dnia 01 sierpnia 2017 roku” odnosząc się do opinii biegłego sądowego wskazał, że biegły sądowy stwierdził, że przejechanie bez oleju (tj. po wycieku całego oleju i zapaleniu się lampki sygnalizacyjnej) dystansu długości około jednego kilometra spowoduje zatarcie i zniszczenie łożyska wału korbowego, aczkolwiek w niniejszej sprawie sytuacja taka nie miała miejsca, gdyż po zdarzeniu przez około jeden kilometr jazdy silnik pracował prawidłowo i w pojeździe nie świeciła się żadna kontrolka sygnalizująca jakiegokolwiek uszkodzenie pojazdu, natomiast bezzwłocznie po zapaleniu się tej kontrolki, kierowca zatrzymał pojazd. Biegły sądowy wnioskować miał, że kierowca po najechaniu i silnym uderzeniu podwoziem o przeszkodę nie podjął próby zatrzymania pojazdu, a kontynuował jazdę. Powód tymczasem wskazywał, że kierowca dochowując należyłą staranność zatrzymał się i wyłączył silnik od razu po zapaleniu się lampki kontrolnej mówiącej o spadku poziomu oleju w aucie.

Zdaniem Sądu twierdzenia powoda zawarte w powyższym piśmie stanowią jedynie polemikę z ustaleniami biegłego sądowego M. R., który w swojej opinii pisemnej wyraźnie wskazał, że uderzenie w podwozie musiało być silne, wyraźnie słyszalne, metaliczne i powinno kierowcę wyculić na skutki takiego uderzenia, zaś znaczny zakres uszkodzeń silnika mógł zostać spowodowany jedynie przez stosunkowo długi okres kontynuowania jazdy bez oleju w silniku,

a całkowite rozklepanie skorupy półpanewek i ich wytarcie świadczy o eksploatacji silnika jeszcze po zapaleniu się lampki sygnalizacyjnej. Zarzuty podniesione przez powoda w ocenie Sądu stanowią także próbę dokonania przez powoda rekonstrukcji przebiegu zdarzenia, przy czym podnoszone przez niego argumenty, że przez około jeden kilometr po uderzeniu silnik pracował prawidłowo, nie znalazły potwierdzenia w zeznaniach świadka W. Ś., który nie wskazywał dystansu, jaki miał przejechać do zapalenia się kontrolki ani także, że zatrzymał się od razu po jej zapaleniu się, lecz, że „trwało jakąś chwilę, bo wyprzedzałem ciąg pojazdów”.

W niniejszej sprawie powód M. W. domagał się zasądzenia od pozwanego (...) Spółki Akcyjnej z siedzibą w W. kwoty 5 627,60 złotych wraz z odsetkami ustawowymi liczonymi za okres od dnia 05 listopada 2015 roku do dnia zapłaty, tytułem zapłaty pozostałej części odszkodowania z tytułu zwrotu kosztów naprawy pojazdu marki C. (...) o numerze rejestracyjnym (...) powstałych w związku ze zdarzeniem z dnia 08 września 2015 roku, swoje roszczenie wywodząc z łączącej strony umowy dobrowolnego ubezpieczenia autocasco.

Pozwany wnosił o oddalenie powództwa kwestionując je co do zasady i wskazując, że z charakteru i zakresu uszkodzeń silnika polegających na kompletnym zniszczeniu panewek układu korbowo – tłokowego i znacznych zarysowaniach czopów wału korbowego, wynika, że powstały one na skutek kontynuowania jazdy bez oleju na znacznym odcinku drogi. Racjonalnym zachowaniem kierującego bezpośrednio po zdarzeniu, było zatrzymanie pojazdu na pasie awaryjnym i sprawdzenie jego stanu technicznego.

W ocenie Sądu powództwo nie zasługiwało na uwzględnienie.

W niniejszej sprawie okolicznością niesporną było, iż powód M. W. zawarł z pozwanym (...) Spółką Akcyjną z siedzibą w W. umowę ubezpieczenia autocasco pojazdu marki C. (...) o numerze rejestracyjnym (...) na okres od dnia 14 marca 2015 roku do 13 marca 2016 roku oraz, że w okresie objętym ochroną ubezpieczeniową, a mianowicie w dniu 08 września 2015 roku na autostradzie (...) doszło do uszkodzenia tego pojazdu.

Zgodnie z treścią art. 805 § 1 k.c. przez umowę ubezpieczenia zakład ubezpieczeń zobowiązuje się spełnić określone świadczenia w razie zajścia przewidzianego w umowie wypadku, a ubezpieczający zobowiązuje się zapłacić składkę.

Zgodnie z § 12 ustęp 1 punkt 2 ogólnych warunków ubezpieczeń komunikacyjnych (...) ustalonych uchwałą zarządu pozwanego numer (...) z dnia 05 grudnia 2014 roku ubezpieczeniem nie były objęte szkody: spowodowane umyślnie lub wskutek rażącego niedbalstwa przez ubezpieczonego lub osobę uprawnioną do korzystania z pojazdu, chyba że w razie rażącego niedbalstwa zapłata odszkodowania odpowiada w danych okolicznościach względem słuszności.

Z uwagi na stanowisko pozwanego, który wskazywał, że uszkodzenia silnika powstały na skutek kontynuowania jazdy bez oleju na znacznym odcinku drogi i są wyłączone z zakresu odpowiedzialności pozwanego zakładu ubezpieczeń w myśl § 12 ustęp 1 punkt 2 oraz § 12 ustęp 1 punkt 17 o.w.u. jako spowodowane rażącym niedbalstwem i powstałe wskutek awarii, okolicznością podlegającą ustaleniu było określenie przyczyn uszkodzenia (zatarcia) silnika oraz ocena zachowania kierowcy pojazdu pod kątem zachowania przez niego należytej staranności.

Rozstrzygając kwestię przyczyn uszkodzenia silnika, Sąd oparł się na opinii biegłego sądowego z zakresu techniki i mechaniki motoryzacyjnej M. R., z której wynika, że przyczyną zatarcia silnika (łożysk wału karbowego) w samochodzie marki C. (...) o numerze rejestracyjnym (...) były zaburzenia w działaniu układu smarowania silnika po wycieku oleju z miski olejowej przez szczelinę w poszyciu miski powstałą na skutek najechania pojazdu na nieustalony przedmiot na drodze.

Jednocześnie biegły sądowy wskazał, że uderzenie w podwozie było silne, wyraźnie słyszalne i metaliczne, co powinno kierowcę wyczulić na skutki takiego uderzenia. Znaczny zakres uszkodzeń silnika mógł zostać spowodowany jedynie przez stosunkowo długi okres kontynuowania jazdy bez oleju w silniku. Całkowite rozklepanie skorupy półpanewek i ich wytarcie świadczy o eksploatacji silnika jeszcze po zapaleniu się lampki sygnalizacyjnej. Spadek ciśnienia i ten fakt świadczy zaś, że kierowca nie dołożył starań do szybkiego wyłączenia silnika i zatrzymania pojazdu w bezpiecznym miejscu na pasie awaryjnym.

Kontynuowanie jazdy z uszkodzoną miską olejową doprowadziło do zwiększenia skutków tego zdarzenia, poprzez zniszczenie silnika do tego stopnia, że naprawa jego była ekonomicznie nieuzasadniona. Gdyby kierowca podjął po silnym uderzeniu podwoziem w nieznaną przeszkodę na drodze odpowiednie działania polegające na niezwłocznym wyłączeniu silnika oraz zatrzymaniu pojazdu w bezpiecznym miejscu na pasie awaryjnym to możliwe byłoby uniknięcie tak dużych skutków zniszczenia silnika.

Powyższe w sposób jednoznaczny pozwala na ustalenie, że przyczyną uszkodzenia silnika było kontynuowanie jazdy bez oleju w silniku, który wyciekł szczeliną w misce olejowej uszkodzonej na skutek najechania na nieustalony przedmiot na drodze.

Jednocześnie w tej sytuacji konieczna stała się ocena zachowania kierowcy pod kątem ustalenia zachowania przez niego należytej staranności przy kontynuowaniu jazdy po nastąpieniu zdarzenia.

Jak ustalił biegły sądowy, z wyglądu miski olejowej na dokumentacji fotograficznej (wielkości deformacji oraz przecięcia poszycia miski) można wnioskować, że uderzenie w podwozie było silne, wyraźnie słyszalne, metaliczne, co powinno kierowcę wyczulić na skutki takiego uderzenia. Wniosek ten pozostaje tym bardziej zasadny, że jak zeznał świadek W. Ś. – kierowca przedmiotowego pojazdu, jest on mechanikiem samochodowym, a więc z racji posiadanej wiedzy fachowej, a zapewne i doświadczenia, powinien był on w stanie przewidzieć skutki silnego uderzenia w podwozie.

Tymczasem, jak zeznał świadek, kiedy ów ostry przedmiot wypadł z innego pojazdu i uderzył w spód samochodu marki C., świadek w tym czasie rozpoczynał manewr wyprzedzania i znajdował się już na lewym pasie jezdni, by następnie kontynuować jazdę wyprzedzając ciąg aut.

W ocenie Sądu podjęcie przez świadka takiej decyzji musi być uznane za naruszenie należytej staranności i co więcej mając na uwadze zawód świadka stanowi wręcz o rażącym jego niedbalstwie, przy czym wniosek taki pozostaje uzasadniony zdaniem Sądu nawet w sytuacji, gdy bezpośrednio po uderzeniu nie zapaliły się żadne urządzenia kontrolne, nie można było bowiem wykluczyć, że wskutek tego uderzenia awarii uległa także elektronika.

W takiej bowiem sytuacji, kiedy dochodzi do najechania na jakiś przedmiot, dla każdego kierowcy oczywistym jest, że nie jest dopuszczalne kontynuowanie jazdy i zachodzi konieczność zatrzymania pojazdu oraz sprawdzenia, czy żaden z podzespołów nie uległ uszkodzeniu, tym bardziej, że zaobserwowanie wycieku oleju z miski olejowej nie wymaga jakiegś specjalnej wiedzy, czy urządzeń, wystarczy obserwacja, czy nie tworzy się pod pojazdem plama oleju. Taka zaś obserwacja pozwala na wykrycie uszkodzenia i zapobieżenie zatarciu silnika wskutek jazdy bez oleju, zanim jeszcze komputer pokładowy zasygnalizuje brak odpowiedniego poziomu oleju.

Nie stanowi także uzasadnienia dla zachowania kierowcy okoliczność, że był on na lewym pasie, po stronie którego nie ma pasa awaryjnego i jak wskazywał dopiero po zakończeniu wyprzedzania pojazdów, zjechał na prawy pas i zatrzymał się. Od kierowcy zachowującego należyłą staranność wymagać bowiem należy w takiej sytuacji zaniechania kontynuacji manewru wyprzedzania – który przecież musi być wykonywany ze zwiększoną w stosunku do pojazdów na prawym pasie prędkością, co – oczywiste – generuje większe zapotrzebowanie silnika na olej. Nic bowiem nie stało na przeszkodzie, by świadek W. Ś. po najechaniu na jakiś przedmiot, zrezygnował z manewru wyprzedzania i jak najszybciej powrócił na prawy pas, co umożliwiłoby niezwłoczne zatrzymanie pojazdu na pasie awaryjnym i wyłączenie silnika. Tymczasem świadek kontynuował nie tylko jazdę, ale wręcz manewr wyprzedzania, w czasie którego doszło do sygnalizacji spadku oleju, co spowodowało, że dopiero po jego zakończeniu mógł przemieścić się na prawy pas i zatrzymać pojazd. Sąd miał przy tym na uwadze, że z żadnego przeprowadzonego dowodu nie wynikało, wbrew forsowanym przez powoda twierdzeniom, że od momentu uderzenia do momentu zapalania się kontrolki poziomu oleju silnika świadek przejechał dystans jedynie jednego kilometra, ani też, że po zapaleniu się tej kontrolki niezwłocznie zatrzymał pojazd. Jak już bowiem wcześniej wskazano, świadek zeznał, że wszystko to trwało jakiś czas, co w świetle opinii biegłego sądowego, z której wynikało, że tak rozległe uszkodzenia silnika mogły mieć miejsce

jedynie przez stosunkowo długi okres kontynuowania jazdy bez oleju w silniku, nie pozwala uznać twierdzeń powoda za zgodne z logiką, doświadczeniem życiowym i wskazaniem wiedzy.

W ocenie Sądu kierowca powoda – świadek W. Ś. w sposób rażący naruszył zasady należytej staranności nie odstępując od manewru wyprzedzania i nie zatrzymując pojazdu niezwłocznie po najechaniu na przedmiot wypadający z innego pojazdu oraz nie sprawdzając stanu pojazdu (w tym ewentualnego wycieku oleju, choćby tylko poprzez chwilową obserwację, co powinno być dla świadka jako mechanika samochodowego oczywiste), lecz kontynuując ten manewr i poruszając się ze znaczną prędkością. To również sprawiło, że świadek pozbawił się także możliwości niezwłocznego zatrzymania pojazdu po zapaleniu się kontrolki sygnalizującej spadek poziomu oleju. Błędna bowiem decyzja o kontynuowaniu manewru w okolicznościach niniejszej sprawy spowodowała, że musiał on manewr ten dokończyć zanim mógł zatrzymać pojazd, co niewątpliwie wpłynęło na rozmiar szkody.

Zasadnie zatem pozwany ochroną ubezpieczeniową objął jedynie skutki wywołane uderzeniem w przeszkodę na jezdni, czyli uszkodzenie miski olejowej i nie uwzględnił kosztów naprawy silnika, gdyż powód decydując się na jazdę uszkodzonym pojazdem wykazał się rażącym niedbalstwem, jako że kontynuował jazdę bez rzetelnego sprawdzenia, czy nie doszło do uszkodzeń uniemożliwiających dalszą jazdę. Należało bowiem przyjąć, że gdyby powód po tym zdarzeniu nie kontynuował jazdy, to wówczas nie doszłoby do uszkodzenia silnika. Tym samym najechanie na przeszkodę nie spowodowało tego uszkodzenia i nie pozostaje z nim w adekwatnym związku przyczynowym. Jego efektem było bowiem jedynie uszkodzenie miski olejowej.

Niezachowanie podstawowych elementarnych zasad ostrożności, które są oczywiste dla większości rozsądnie myślących ludzi stanowi o niedbalstwie rażącym. Poziom tej elementarności i oczywistości wyznaczają okoliczności konkretnego stanu faktycznego, związane m. in. z osobą sprawcy, ale przede wszystkim zdarzenia obiektywne, w wyniku, których powstała szkoda (tak Sąd Najwyższy wyroku z dnia 10 sierpnia 2007 roku, sygn. akt II CSK 170/07, Lex numer 465906).

Zgodnie z § 12 ustęp 1 punkt 2 o.w.u. ubezpieczeniem nie były objęte szkody: spowodowane umyślnie lub wskutek rażącego niedbalstwa przez ubezpieczonego lub osobę uprawnioną do korzystania z pojazdu, chyba że w razie rażącego niedbalstwa zapłata odszkodowania odpowiada w danych okolicznościach względem słuszności. Sąd przy tym nie dopatrywał się, aby w rozpoznawanej sprawie za przyznaniem odszkodowania przemawiały względy słuszności, np. wyjątkowo zła sytuacja poszkodowanego będąca skutkiem zdarzenia ubezpieczeniowego.

W świetle powyższych okoliczności należało uznać, iż pozwany był uprawniony do odmowy wypłaty odszkodowania za przedmiotową szkodę.

Uznając zatem żądanie pozwu za niezasadne, Sąd orzekł jak w punkcie pierwszym wyroku na podstawie art. 805 k.c. w zw. z § 12 ustęp 1 punkt 2 o.w.u. w zw. z art. 6 k.c. a contrario.

O kosztach procesu Sąd orzekł natomiast zgodnie z zasadą odpowiedzialności za wynik procesu wyrażoną w dyspozycji art. 98 k.p.c. w zw. art. 99 k.p.c. i 108 § 1 k.p.c., zasądzając od powoda jako strony przegrywającej na rzecz pozwanego – jako strony wygrywającej zwrot poniesionych przez niego kosztów postępowania w kwocie 3 612,19 złotych. Na koszty te składają się: koszty zastępstwa procesowego w kwocie 2 400 złotych ustalone w oparciu o przepis § 2 pkt 4 rozporządzenia Ministra Sprawiedliwości z dnia 22 października 2015 roku w sprawie opłat za czynności radców prawnych (Dz.U. z 2015 roku, poz. 1804) w brzmieniu obowiązującym dla spraw wszczętych przed dniem 27 października 2016 roku, kwota 17 złotych tytułem zwrotu opłaty skarbowej od pełnomocnictwa oraz kwota 1 195,19 złotych tytułem zwrotu kosztów wynagrodzenia biegłego sądowego.

## ZARZĄDZENIE

1. (...)
2. (...)



3. (...)

SSR Justyna Supińska

Gdynia, dnia 18 września 2017 roku