

Sygn. akt VI GC 81/14

WYROK W IMIENIU RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ

Dnia 29 września 2014 r.

Sąd Okręgowy w Rzeszowie VI Wydział Gospodarczy

w składzie następującym:

Przewodniczący: SSO Anna Harmata

Protokolant: st. sekr. sądowy Małgorzata Zawilo

po rozpoznaniu w dniu 19 września 2014 r. w Rzeszowie

na rozprawie

sprawy z powództwa: **M. M.**

przeciwko: **(...) Spółce Akcyjnej w W.**

o **zapłatę**

I. **oddala powództwo,**

II. **zasądza** od powoda M. M. na rzecz pozwanego (...) S.A. w W. kwotę 3.617 zł (trzy tysiące sześćset siedemnaście złotych) tytułem zwrotu kosztów zastępstwa procesowego,

III. **zarządza** zwrot powodowi M. M. kwoty 772,80 zł (siedemset siedemdziesiąt dwa złote 80/100) tytułem niewykorzystanej zaliczki na koszt opinii biegłego,

IV. **zarządza** zwrot pozwanemu (...) S.A. w W. kwoty 3.000 zł (trzy tysiące złotych) tytułem niewykorzystanej zaliczki na koszt opinii biegłego.

Sygn. akt VI GC 81/14

UZASADNIENIE

wyroku z dnia 29 września 2014 r.

Pozwem wniesionym w sprawie powód M. M. wniósł o zasądzenie od pozwanego (...) Spółka Akcyjna w W. kwoty 85.158,44 zł z ustawowymi odsetkami od dnia 8 listopada 2013 r. do dnia zapłaty tytułem odszkodowania z polisy Autocasco obejmującej szkodę w pojeździe oraz o zasądzenie kosztów procesu.

W uzasadnieniu dla niniejszego podał, iż prowadząc działalność gospodarczą zawarł z (...) Sp. z o.o. umowę leasingu obejmującą pojazd samochód dostawczy marki (...)o nr rej, (...), a leasingodawca zawarł z pozwanym umowę ubezpieczenia autocasco, która obejmowała przedmiotowy samochód dostawczy. W dniu 22 lipca 2013 r. w P. pracownik powoda P. S. kierując wyżej opisanym pojazdem zahaczył (uderzył) o wiadukt kolejowy, w wyniku zdarzenia samochód ten uległ uszkodzeniu. Zgodnie z kalkulacją naprawy szkody wykonaną przez przedstawiciela pozwanego wyliczenie kosztów robocizny i części zamiennych dla usunięcia szkody wynosiło 85.158,44 zł. Umową z dnia 20 lutego 2014 r. leasingodawca przeniósł wierzytelność o wypłatę wynikającą z zaistniałej szkody na powoda. Powód zgłosił pozwanemu fakt zaistnienia szkody, w toku przeprowadzonego postępowania likwidacyjnego pozwany odmówił przyznania odszkodowania za powstałą szkodę, w uzasadnieniu wskazując, iż zgodnie z par. 7 ppkt. 1.2)

ogólnych warunków ubezpieczenia autocasco dla klienta korporacyjnego ustalonych uchwałą (...)z dnia 3 kwietnia 2012 r., ubezpieczeniem nie są objęte szkody spowodowane umyślnie lub na skutek rażącego niedbalstwa przez ubezpieczającego,

ubezpieczonego lub osobę uprawnioną do korzystania z pojazdu, a zdarzenie wywołujące szkodę było spowodowane rażącym niedbalstwem ubezpieczonego (osoby kierującej pojazdem) wskazując, że wysokość wiaduktu była oznakowana (pierwszy znak przed wiaduktem, drugi na wiadukcie), warunki drogowe były dobre, a wiadukt widoczny był z dużej odległości. Z niniejszym stanowiskiem nie zgodził się powód wskazując, iż pierwszy z tych znaków był zasłonięty i usytuowany w sposób niezgodny z obowiązującymi przepisami, niedostrzeżenie drugiego znaku przez kierowcę usprawiedliwione było panującymi wówczas warunkami, kierowca bowiem znajdował się w kolumnie pojazdów i zmuszony był wykonać manewr ominięcia rowerzysty, wielkość znaku umieszczonego na wiadukcie była zbyt mała w stosunku do wielkości do wiaduktu, a dodatkowym elementem zakłócającym możliwość odpowiednio wcześniejszego dostrzeżenia tego znaku był baner reklamowy w jasnych kolorach i napisach o powierzchni kilku metrów kwadratowych na wiadukcie.

W odpowiedzi na pozew pozwany wniósł o oddalenie powództwa w całości i zasądzenie od powoda na rzecz pozwanego zwrotu kosztów postępowania.

W uzasadnieniu pozwany zarzucił, iż zachowanie kierowcy pojazdu oraz okoliczności powstania szkody uzasadniały powołanie się na wyłączenie odpowiedzialności odszkodowawczej pozwanego z tytułu umowy ubezpieczenia AC- par. 12 ustęp 1 pkt 2) ogólnych warunków ubezpieczenia. Okoliczności powstania szkody ustalone w toku postępowania likwidacyjnego przeprowadzonego przez pozwanego świadczą o rażącym niedbalstwie kierującego pojazdem, który pomimo prawidłowego oznakowania wiaduktu, wjechał pod wiadukt pojazdem znacznie wyższym niż dopuszczalna wysokość. Na drodze oraz na wiadukcie znajdowały się znaki zakazujące przejeżdżania pod wiaduktem pojazdom o wysokości ponad 3metry. Zachowanie kierowcy polegające na przejechaniu samochodem o wysokości ponad 3 metry pod wiaduktem, pomimo znaku ograniczającego przejazd do samochodów o wysokości poniżej 3 metrów należy uznać za rażące niedbalstwo, wiadukt był prawidłowo oznakowany, kierujący będąc kierowcą zawodowym widział znak i go zlekceważył. Podnoszone przez powoda okoliczności, jakoby kierowca nie widział znaku mogą świadczyć dodatkowo o rażącym niedbalstwie kierowcy, a skoro ten zbliżając się do wiaduktu nie wiedział jaka jest maksymalna wysokość pojazdów mogących spodnim jechać, to tym bardziej powinien zachować szczególną ostrożność przed podjęciem decyzji wjazdu pod wiaduktem.

W dalszym toku sprawy strony podtrzymały wyrażone powyżej stanowisko.

Sąd Okręgowy ustalił co następuje:

W dniu 22 lipca 2013 r. około godziny 13.50 w P. na ul. (...) W. W. kierujący P. S. samochodem dostawczym (...) (...) nr rej, (...) wysokości 3,5 m. - wjeżdżając pod wiadukt kolejowy zahaczając o niego, uszkodził pojazd, którym jechał.

Kolizja miała miejsce w porze dziennej, na drodze jednojezdniowej, dwukierunkowej biegnącej w terenie zabudowanym o dozwolonej prędkości do 50 km na godzinę. Droga posiadała jezdnię o nawierzchni asfaltowej, dobrze utrzymanej o szerokości 7,75 metra, której środek wyznaczała podwójna linia ciągła, która w rejonie skrzyżowań przechodziła w linię przerywaną. Kierowca P. S. był kierowcą zawodowym posiadającym odpowiednie kwalifikacje potwierdzone prawem jazdy kategorii C uzyskany 26 kwietnia 2013 r. Kierowca odbył wymagane szkolenie i uzyskał wszystkie wymagane badania. Wcześniej był on kierowcą kategorii B, pracował jako kierowca, jednak na mniejszych samochodach, co do prowadzenia samochodu tego typu był to jego pierwszy kurs.

Kurs ten odbywał z R. (R.) do P. celem zawiezienia towaru do sklepu (...) w P.. W magazynie kierowca uzyskał adresy sklepów. Dojechał do P., następnie w P. w kierunku sklepu (...). Jego celem były dwa punkty (...), w pierwszym punkcie wytłumaczono mu jak ma dojechać do drugiego punktu. W tym celu jechał z centrum, rozglądał się, gdy zobaczył parking (...)a, chciał go objechać celem podjazdu pod punkt magazynowy. Jechał ul. (...), w ciągu pojazdów,ok. 20-25

km/h przed nim jechał bus i samochód osobowy. Przejechał przez puste przejście dla pieszych, zaraz za przejściem po prawej stronie jezdni znajdowała się zatoka przystankowa o szerokości 2,50 metra i długości 106 metrów. W odległości 46,3 metra od początku zatoki przystankowej, na chodniku w odległości 3,0 metra od lewej krawędzi chodnika (szerokość chodnika 3,15 metra) usytuowany był znak pionowy B-16 (zakaz wjazdu pod wiadukt pojazdów wyższych niż 3,0 metra). Wysokość tego znaku wynosiła 2,82 metra, średnica tarczy wynosiła 0,60 metra. Znak ten był widoczny w pełni, w czasie toru ruchu jazdy wykonywanego przez kierowcę z odległości 200 metrów, z tej odległości kierowca mógł zidentyfikować że jest to znak zakazu, następnie zbliżając się z odległości 100 m. znak był widoczny co do pełnej treści. Kierowca jadąc więc przedmiotowym pojazdem miał możliwość obserwacji tego znaku przez około 200 metrów, z czego przez 100 m. w sposób w pełni czytelny co do treści. Znak ten nie był widoczny tylko w momencie zrównania się przez kierowcę z początkiem zatoki i jedynie pod warunkiem, iż w tym czasie na końcu zatoki stał autobus. Kierowca S. jadąc powyższą trasą nie patrzył na oznakowanie, w tym stojący znak B-16 po prawej stronie w zatoce, kierowca nie zwracał uwagi na znaki, ponieważ szukał wjazdu do (...). Kiedy był on na wysokości początku zatoki po jego prawej stronie w zatoce stał autobus. Kierowca przejechał dalej. Minął zatokę. Dalej po lewej stronie ul. (...) znajdowało się skrzyżowanie typu (...) i był skręt w lewo w ul. (...), tam powinien był on skrócić, ponieważ droga prosto kierowała pod wiadukt, gdzie miał zakaz wjazdu z uwagi na wysokość prowadzonego pojazdu (3,5 m). Z tego miejsca widoczny był już znak znajdujący się na wiadukcie B-16 (zakaz wjazdu pojazdów wyższych niż 3 metry). Kierowca jednak nie patrzył na oznakowanie na wiadukcie, bo patrząc musiałby znak ten zauważyć. Wówczas wiedziałby, że nie może dalej jechać prosto i musi skrócić w lewo, bo miał taką możliwość. Nie skorzystał jednak z niej, bo na ulicy (...) prowadzącej za skrzyżowaniem w lewo stały już samochody. Pojechał więc dalej prosto, dalej nie zwracając uwagi na oznakowanie wiaduktu jadąc drogą, w kierunku wiaduktu położonego nawet niżej, droga bowiem obniżała się, tak więc kierowca jadąc dodatkowo w pojeździe wyższym, biorąc pod uwagę obniżenie terenu pod wiaduktem miał pełną możliwość zaobserwowania oznakowania na wiadukcie, ponieważ oznakowanie miało na wysokości oczu – oznakowanie to było widoczne około 72 metry przed wiaduktem. Mimo to kierowca w dalszym ciągu nie zwrócił na to oznakowanie uwagi, jadąc tą drogą jechał w ciągu aut niewielką prędkością, przy dobrych warunkach atmosferycznych. Omijał on stojącego na poboczu rowerzystę, jednakże obiekt ten nie stanowił obiektu nadzwyczajnego na drodze, tym bardziej, iż nie poruszał się tylko stał w miejscu, stał opierając się już na chodniku, więc ewentualny tor jego ruchu nie podlegał przewidywaniu i ew. analizie myślowej kierowcy nie absorbując go w tym zakresie. Pomimo to kierowca jechał dalej, a zauważył znak na wiadukcie zamiast z odległości 78 m to z odległości 1,5 – 2 m.

Kierujący więc samochodem (...) P. S., przy uważnej obserwacji drogi i zachowaniu elementarnych zasad ostrożności w trakcie poruszania się po drogach publicznych, posiadał pełne fizyczne możliwości uniknięcia kolizji poprzez zatrzymanie się przed konstrukcją wiaduktu kolejowego, jak również poprzez wykonanie skutecznego manewru skrętu w lewo w kierunku ul. (...). Jediną więc i bezpośrednią przyczyną zaistniałej kolizji drogowej była błędna technika i taktyka kierującego samochodem marki M. (...) P. S., polegająca na niezachowaniu elementarnych zasad ostrożności poprzez niewłaściwą nieskuteczną obserwację drogi i znajdujących się na drodze znaków drogowych. Ewentualna obecność na jezdni rowerzysty oraz poprzedzających jego pojazdów nie miała żadnego związku przyczynowo-skutkowego z zaistniałą kolizją. Sposób posadowienia pionowego znaku drogowego B-16, na chodniku w rejonie zatoki przystankowej w P. na ul. (...) W. W. wskazywał, że w zależności od położenia stojących w zatoce pojazdów kierujący samochodem P. S. zbliżając się do zatoki przystankowej posiadał fizyczne możliwości zauważania tego znaku (B-16-zakaz wjazdu pojazdów wyższych niż 3,0 metra) w odległości co najmniej 100 do 200 metrów przed zatoką autobusową aż do momentu zbliżenia się do początku zatoki przystankowej. Umieszczenie przedmiotowego znaku B-16 na odcinku w odległości 3,0 metra od lewej krawędzi chodnika niezgodnie z Rozporządzeniem Ministra Infrastruktury z dnia 3 lipca 2003 r. nie miało żadnego związku przyczynowo-skutkowego z zaistniałą kolizją. Umieszczenie tego znaku w większej odległości od krawędzi chodnika jezdni, przy uwzględnieniu obecności autobusów w zatoce przystankowej, tym bardziej pozwalało kierującemu samochodem na jego zauważenie i zidentyfikowanie. Innymi słowy, gdyby znak posadowiono bliżej jezdni po pierwsze stałby on na środku chodnika, a po drugie, w związku z ewentualnymi pojazdami w zatoce przystankowej byłby on gorzej widoczny. Usytuowanie go właśnie w tym miejscu czyniło go lepiej widocznym przez kierujących pojazdami znajdującymi się na jezdni. Oznakowanie w zatoce nie było zresztą jedynym. Drugi znak umieszczono na dolnej belce konstrukcji wiaduktu kolejowego B-16 oraz umieszczono tak

również tablice U-9C w kolorze czarno-żółtym oznaczającym ograniczenia skrajni pionowej drogi. Przedmiotowy znak B-16 był widoczny z odległości około 78 metrów. Przy krzywoliniowym ukształtowaniu przebiegu drogi, a zwłaszcza obniżeniu wiaduktu w stosunku do drogi pozwalało to na całkowitą obserwację przebiegu drogi, wiaduktu kolejowego oraz znajdującego się na w/w wiadukcie znaku B-16, a także tablic U-9C i to bez względu na obecność innych pojazdów na drodze, bądź rowerzysty. Kierujący samochodem P. S. zbliżając się do miejsca zaistniałej kolizji posiadał fizyczne możliwości zauważenia i zidentyfikowania umieszczonego na dolnej belce konstrukcji mostu znaku B-16 oraz tablic U-9 w kolorze czarno-żółtym, oznaczających ograniczenia skrajni pionowej drogi i to z odległości 78 metrów.

Sąd przyjął, iż czasie kolizji na wiadukcie znajdował się zarówno znak B-16, jak i tablice U-9C. Wskazać należy, iż niniejsze potwierdził biegły, który nie stwierdził, aby w okresie pomiędzy zdarzeniem, a datą sporządzania opinii w tym miejscu były jakiegokolwiek zmiany. Według opinii oznakowanie to znajdowało się zarówno w czasie kolizji, jak i później i brak podstaw dla stwierdzenia, by w dacie zdarzenia przedmiotowego oznaczenia tam nie było.

O posadowieniu w omawianym miejscu oznaczenia U-9C świadczą również zdjęcia przedłożone przez stronę powodową przy pozwie (k. 41 – zdjęcie górne, k. 43 zdjęcie górne), na których to zdjęciach oznaczenie to jest wyraźnie widoczne i w tym zakresie w ocenie Sądu niewiarygodne były wyjaśnienia strony powodowej, iż te dwa zdjęcia, tj. właśnie te, na których jest widoczne przedmiotowe oznaczenie zrobiono później, a inne w dacie oscylującej z datą kolizji, zwłaszcza, iż na dolnym zdjęciu na karcie 41 widnieje data 20 sierpnia 2013 r.

Niezależnie zresztą od tego, czy w dacie kolizji na wiadukcie znajdowało się oznaczenie U-9C, czy też tylko oznaczenie B-16, to i tak na tym odcinku drogi kierowca był dwukrotnie informowany (dwoma znakami) o wysokości wiaduktu. Dla niniejszego nie miało znaczenia czy na wiadukcie była jeszcze reklama i czy reklama ta została umieszczona zgodnie przepisami prawa. Umieszczenie bowiem tej reklamy w żaden sposób nie zasłaniało przedmiotowego oznaczenia na wiadukcie, a kierowca winien w pierwszej kolejności zwracać uwagę na znaki. Trzeba zresztą podkreślić, iż kierowca, pomimo, iż był to jego pierwszy kurs na pojazdach o tym tonażu, to nie zwalniało go to od obserwacji znaków drogowych. Tym bardziej jadąc tego typu pojazdem (powyżej 3,5m) winien on zbliżając się do wiaduktu, widząc ten wiadukt ze znacznej odległości, wyostrzyć obserwację, czy jadąc tego typu pojazdem pod wiadukt się zmieści i tym bardziej sprawdzić, czy na wiadukcie znajduje się jakiegokolwiek oznaczenie ograniczające wysokość pojazdów, które mogą pod ten wiadukt wjechać. Kierowca jednak zlekceważył obowiązek ostrożnej jazdy i podstawowy, elementarny obowiązek obserwacji znaków drogowych, bo rozglądał się na boki za wjazdem na rampę magazynową (...) i pomimo zbliżania się do wiaduktu, po prostu nie zwracał uwagi na oznaczenie, czy pod wiadukt pojazdem tak wysokim (3,5 m) się zmieści. To na rozglądaniu się za wjazdem do(...)koncentrował swoją uwagę, jak widać wyłącznie. Pomimo, że widział wiadukt, nie skręcił w lewo w ul. (...), choć miał taką możliwość, dlatego, że jak wskazał na tej drodze znajdowały się samochody, choć nawet nie naprowadził, iż nie mógł skręcić w lewo, a jeżeli droga była zajęta pojazdami, to poczekać aż kolumna samochodów na tej drodze ruszy do przodu i dopiero wtedy wykonać manewr skrętu.

Jazda samochodem przez zawodowego kierowcę o takim tonażu, tak dużym samochodem, który to tonaż sam w sobie powoduje dodatkowe niebezpieczeństwo na drodze, z jednoczesnym zlekceważeniem oznaczeń drogowych co najmniej dwukrotnych w zakresie zakazu wjazdu pod wiadukt; po prostu nie zwracanie na to oznaczenie uwagi, skoro było widoczne, a kierowca twierdzi, że go nie widział - nie znajduje żadnego usprawiedliwienia, zwłaszcza, iż warunki pogodowe były dobre, a ruch na jezdni nie odbiegał natężeniem od zwykle panującego. Zresztą trudno usprawiedliwić fakt niezwracania uwagi na znaki drogowe, nawet w znacznym natężeniu, może tym bardziej w znacznym natężeniu, skoro wówczas jedzie się wolniej i lepiej można tym znakom się przyjrzeć. Wbrew zarzutom do opinii, stan natężenia ruchu więc pozostawał bez znaczenia w realiach niniejszej sprawy i nie zwalniał kierowcy od odpowiedzialności w zakresie uważnej obserwacji drogi i znaków drogowych, zwłaszcza, iż w sprawie nie wykazano jakichś warunków odbiegających od zwykle panujących również w zakresie natężenia ruchu.

Ustalając stan faktyczny, Sąd oparł się na zeznaniach kierowcy- świadka P. S., dokumentach przedłożonych do akt sprawy i opinii biegłego, opinię ta uznając za pełną i wiarygodną, nie uwzględniając zarzutów do niej zgłoszonych przez powoda, zważywszy na fakt, iż wszelkie wyjaśnienia w zakresie tych zarzutów biegły wyjaśnił na rozprawie w dniu 19 września 2014 r. po kolei do każdego z zarzutów zawartych w piśmie z dnia 14 sierpnia 2014 r., się ustosunkowując.

Powód zresztą, po złożonych wyjaśnieniach przez biegłego nie złożył wniosku o wykonanie opinii przez innego biegłego. Sąd pominął wnioski powoda zgłoszone na rozprawie w dniu 19 września 2014 r., a to w postaci zobowiązania biegłego do przedstawienia kopii stanowiska ministerstwa Infrastruktury w zakresie interpretacji rozporządzenia par. 42 ust. 2 Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z 26 lutego 1996 r. w sprawie warunków technicznych, jakim odpowiada skrzyżowanie kolejowe, a także o zwrócenie się do zarządcy drogi o określenie w jakim terminie został umieszczony baner reklamowy formy E. na wiadukcie kolejowym. Niniejsze, zważywszy na wyżej wskazaną argumentację było zbędne dla rozstrzygnięcia.

Sąd oddalił wniosek powoda o określenie 14-dniowego terminu do przedłożenia dokumentacji fotograficznej przedmiotowego wiaduktu z daty szkody, ewentualnie zobowiązania strony przeciwnej do przedstawienia dokumentacji fotograficznej na nośniku elektronicznym, zważywszy na fakt, iż wniosek ten był spóźniony, a powodowałby zwłokę w postępowaniu, skoro został zgłoszony na ostatniej rozprawie, po wyczerpaniu całego postępowania dowodowego zawnioskowanego dotychczas. Powód do pozwu przedłożył dokumentację fotograficzną i nic nie stało na przeszkodzie, aby jeżeli był w posiadaniu szerszego zakresu tej dokumentacji przedstawił ją w szerszym zakresie przy pozwie, ewentualnie wnosząc o zobowiązanie w tej mierze strony przeciwnej. Wskazać również należy, iż nic nie stało na przeszkodzie jeżeli wniosek ten traktować jako kwestionujący treść opinii, do przedłożenia przedmiotowej dokumentacji w terminie wyznaczonym przez Sąd do ustosunkowania się do treści opinii biegłego, skoro w tym zakresie został zastrzeżony rygor pominięcia. Dodać zresztą należy, iż jeżeli ta dokumentacja miała zmierzać do wskazania, czy w dacie kolizji, na wiadukcie znajdowało się oznaczenia U-9C, to zważywszy na fakt, iż zakaz wjazdu pojazdów powyżej 3,0 metra wysokości wynikał ze znaku usytuowanego w zatoce autobusowej B-16 oraz drugiego na wiadukcie B-16, to brak podstaw dla stwierdzenia, iż nawet jeżeli w dacie kolizji na wiadukcie nie było tablic U-9C, to zmieniało to ocenę zachowania kierowcy, zwalniając go de facto od uważnej obserwacji oznakowania drogi, w tym dwu znaków B-16 z których wyraźnie wynikał zakaz wjazdu pod wiadukt pojazdem powyżej 3,0 m i mimo których kierowca pod ten wiadukt wjechał, które to zachowanie prowadziło wprost i nieodwołalnie do spowodowania uszkodzenia pojazdu. Wjazd pod wiadukt powodował bowiem nieuniknione uszkodzenie pojazdu powyżej 3,5 m. bo pojazd taki pod wiadukt się po prostu nie mieścił.

Sąd pominął również zawnioskowany przez pozwanego dowód z opinii biegłego w celu wyceny kosztów naprawy uszkodzonego pojazdu zgodnie z wytycznymi zawartymi w par. 17 ust. 7 owu. Zgodnie z par.17 ust. 7 owu w razie nieprzedstawienia rachunków lub faktur (...) SA wypłaca bezsporną część odszkodowania na podstawie wyceny (...) SA sporządzonej w oparciu o zasady zawarte w systemie A. lub E.. Taką wycenę (...) przedstawiło i z jej wyliczeniem powód się zgodził. Wartość szkody zgodnie z kalkulując wykonaną przez ubezpieczyciela wyniosła 85.158,44 zł (brutto), 69.234,50 zł (netto). Okoliczność wysokości szkody wyliczonej przez samego pozwanego zgodnie z owu nie była okolicznością sporną. Dowód w tym zakresie był więc zbędny. Sąd oddalił również wniosek pozwanego złożony na ostatniej rozprawie co do zobowiązania powoda do przedstawienia rachunków za naprawę pojazdu po pierwsze uznając go za spóźniony, a po drugie zbędny zważywszy na treść w/w paragrafu 17 owu.

Sąd Okręgowy zważył co następuje:

Sąd przyjął, iż w niniejszej sprawie zostały spełnione przesłanki rażącego niedbalstwa, o których mowa w wyłączeniu odpowiedzialności ubezpieczyciela – par. 12 ust. 1 pkt 2 ogólnych warunków ubezpieczeń komunikacyjnych (k. 68). Wskazać należy, iż niedbalstwo stanowi postać winy nieumyślnej, jak i łączy się ze stwierdzeniem, iż do szkody doszło na skutek niezachowania przez sprawcę należytej staranności wymaganej w stosunkach danego rodzaju. Oznaczony w ten sposób wzorzec ma charakter abstrakcyjny i odnosi się do każdego, kto znalazł się w określonej sytuacji, należy ocenić, czy sprawca mógł zachować się w sposób należyty. Ocena działania i zachowania podmiotu odpowiedzialnego wymaga odniesienia doń modelu starannego działania, który kształtowany jest przez przepisy prawa, zasady współżycia społecznego, zwyczaje, zasady wykonywania zawodu itp., przy czym konieczna jest indywidualizacja tego modelu, kiedy sprawca podejmuje działania wymagające szczególnych kwalifikacji zawodowych. W tej ostatniej sytuacji zarzut stawiany jest sprawcy, jeśli nie zachował staranności wymaganej od podmiotu profesjonalnego, nawet wtedy, gdy podejmujący określone czynności nie posiadał takich szczególnych kwalifikacji. W odniesieniu do osób mających szczególne kwalifikacje i wykonujących czynności, gdzie kwalifikacje takie są konieczne, nie wystarcza

odwołanie się do abstrakcyjnego wzorca „dobrego fachowca” „dobrego kierowcy” i wobec specjalisty wymagania muszą być wyższe. W tym przypadku winą profesjonalisty będzie nie tylko nie dołożenie należytej staranności, ale także brak wiedzy, niezręczność, nieuwaga, jeżeli nie powinny zaistnieć (M. Nesterowicz w głosie do wyroku SA w Krakowie z 9 marca 2001 r., sygn., akt I ACa 124/01, ps. 2002 nr 10, s. 130).

W niniejszej sprawie, z pewnością sprawcy można przypisać niedbalstwo, jako zarzut braku starannego działania. W ocenie Sądu można mu również przypisać rażące niedbalstwo, zważywszy na zakres naruszenia obowiązujących reguł ostrożności, biorąc pod uwagę, iż kierowca jadąc nie zastosował się do najpierw jednego znaku występującego w zatoczce odnośnie zakazu wjazdu pod wiadukt pojazdom o wysokości powyżej 3,0 metra, następnie nie skręcił w lewo, aby dalej nie zastosować się do kolejnego oznaczenia w tym zakresie znajdującego się na wiadukcie (co najmniej znak B-16), w sprzyjających warunkach atmosferycznych, w braku nadmiernych zakłóceń na jezdni, przy niewielkiej prędkości, a przy zwiększonej odpowiedzialności związanej z prowadzeniem pojazdu o tak dużych gabarytach, stwarzającym tym samym niebezpieczeństwo już na drodze w większym zakresie, niż zwykły pojazd, jadąc nieuważnie, nie zwracając uwagi na znaki pomimo, iż pojazdem tym jechał profesjonalny kierowca z właściwymi uprawnieniami. Dla usprawiedliwienia jego zachowania nie było wystarczającym, iż nie znał on drogi, bądź też, że pojazdem o takich gabarytach jechał po raz pierwszy, ponieważ reguły, które naruszył stanowiły reguły podstawowe dla każdego kierowcy, również dla kierowcy samochodu osobowego, a tym był od wielu lat. Tym bardziej niezrozumiałą jest wjazd pod wiadukt, kiedy siłą rzeczy jadąc pojazdem o tak dużych gabarytach kierowca winien ze zdwojoną uwagą obserwować czy pod wiaduktem się zmieści. Tym bardziej zaskakujące jest tłumaczenie się kierowcy, iż pierwszego oznaczenia nie zauważył, a drugie zauważył w ostatniej chwili. Zważywszy na odległość, od której jedno i drugie oznaczenie było widocznie (na wysokości zatoki i na wiadukcie) , oznacza to po prostu, że na znaki kierowca nie patrzył, nie zwracał na nie uwagi, przy braku usprawiedliwienia dla niniejszego okolicznościami sprawy.

Stąd też przyjmując przesłankę, egzoneracyjną wynikającą z wyżej przytoczonego par. 12 ust. 1 pkt 2 ogólnych warunków ubezpieczeń komunikacyjnych orzeczono jak w sentencji w punkcie I wyroku, nie stwierdzając odpowiedzialności pozwanego wynikającej z art. 805 kc.

O kosztach orzeczono na zasadzie art. 98 kpc. Na koszty te złożyły się koszty zastępstwa procesowego naliczone zgodnie z par. 6 pkt 6 Rozporządzenia MS w sprawie opłat za czynności radców prawnych oraz ponoszenia przez Skarb państwa kosztów pomocy prawnej udzielonej przez radcę prawnego ustanowionego z urzędu wraz z opłatą skarbową od pełnomocnictwa.

Zarządzenie o zwrocie zaliczki zawarte w punkcie III i IV wyroku oparto na treści 84 ustawy o kosztach sądowych w sprawach cywilnych. Co do powoda wynikało z wpłaty tej zaliczki w wysokości 3.000 zł, a wykorzystanie jej w wysokości 2.227,12 zł (przy czym 0,08 zł zwrócono odrębnym zarządzeniem), zaś co do pozwanego zwrot nastąpił w pełnej wysokości wpłaconej zaliczki.

ZARZĄDZENIE

1. (...)
2. K.: (...)