

sygn. akt I C 138/21 upr.

WYROK

W IMIENIU RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ

Dnia 26 sierpnia 2022 r.

Sąd Rejonowy w Kwidzynie I Wydział Cywilny

w składzie następującym:

Przewodniczący: sędzia Danuta Kozikowska

po rozpoznaniu w dniu 26 sierpnia 2022 r. w Kwidzynie

na posiedzeniu niejawnym

sprawy z powództwa (...) sp. z o.o. sp.k. z siedzibą w W.

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

o zapłatę

1. oddala powództwo;

2. zasądza od powoda (...) sp. z o.o. sp.k. z siedzibą w W. na rzecz pozwanego (...) S.A. w W. kwotę 5.117 zł (pięć tysięcy sto siedemnaście złotych) tytułem zwrotu kosztów procesu wraz z odsetkami ustawowymi za opóźnienie od dnia uprawomocnienia się orzeczenia;

3. nakazuje ściągnąć od powoda (...) sp. z o.o. sp.k. z siedzibą w W. na rzecz Skarbu Państwa – Sądu Rejonowego w Kwidzynie kwotę 353,02 zł (trzysta pięćdziesiąt trzy złote 02/100).

sędzia Danuta Kozikowska

sygn. akt I C 138/21 upr.

UZASADNIENIE

Powód (...) spółka z ograniczoną odpowiedzialnością spółka komandytowa z siedzibą w W. wnosił o zasądzenie od pozwanego (...) S.A. z siedzibą w W. kwoty 10.347,62 zł z ustawowymi odsetkami za opóźnienie liczonymi od kwot:

- 10.047,62 zł od dnia 05 lutego 2021 r. do dnia zapłaty;
- 300,00 zł od dnia wytoczenia powództwa do dnia zapłaty.

Powód wnosił nadto o zasądzenie od pozwanego zwrotu kosztów postępowania.

W uzasadnieniu pozwu wskazano, że w dniu 16 grudnia 2020 r. doszło do zdarzenia komunikacyjnego, w następstwie którego uszkodzeniu uległ pojazd uszkodowanych W. i M. B. marki S. nr rej. (...). Sprawcą zdarzenia był kierujący pojazdem marki J. nr rej. (...). Pojazd sprawcy zdarzenia posiadał w chwili wypadku obowiązkowe ubezpieczenie OC u pozwanego (...). Szkoda została zgłoszona do (...) S.A. (ubezpieczyciela uszkodzowanego), który zarejestrował ją pod numerem (...) i zlikwidował ją w trybie (...). (...) S.A. przyznało na rzecz uszkodzowanych odszkodowanie za szkodę w pojeździe w łącznej wysokości 12.615,72 zł. Uszkodowani nie zgodzili się z ustaloną wysokością odszkodowania i z uwagi na to, że nie posiadali wiadomości specjalnych w zakresie techniki motoryzacyjnej postanowili zlecić sporządzenie kalkulacji profesjonalistom. Powód na wniosek uszkodzowanych zlecił sporządzenie kosztorysu naprawy

niezależnemu rzeczoznawcy samochodowemu. Rzeczoznawca samochodowy sporządził kalkulację naprawy w dniu 04 stycznia 2021 r. i stwierdził, iż rzeczywisty koszt naprawy pojazdu uszkodzonego powstały w następstwie zdarzenia komunikacyjnego z dnia 16 grudnia 2020 r. opiewa na kwotę 22.663,34 zł, a zatem na kwotę o 10.047,62 zł wyższą aniżeli wynika to z kosztorysu ubezpieczyciela. Mając na uwadze powyższe uszkodzeni zdecydowali się w dniu 13 stycznia 2021 r. (a zatem już po sporządzeniu prywatnego kosztorysu) na zbycie wierzytelności za przedmiotową szkodę w pojeździe na rzecz powoda, który w dniu 18 stycznia 2021 r. wniósł odwołanie od decyzji ubezpieczyciela i przesłał sporządzony na zlecenie uszkodzonych prywatny kosztorys naprawy. Ubezpieczyciel nie zmienił jednak swojego stanowiska. W związku z powyższym powód wskazał, że na wartość przedmiotu sporu składają się kwota 10.047,62 zł tytułem odszkodowania za szkodę w pojeździe oraz kwota 300,00 zł tytułem zwrotu kosztów prywatnej kalkulacji naprawy sporządzonej przez niezależnego rzeczoznawcę samochodowego. Powód wskazał nadto, że nie ma wiedzy, kiedy szkoda została zgłoszona pozwanemu, niemniej za pewną datę powzięcia przez pozwanego wiedzy o szkodzie przyjął datę sporządzenia przez niego kalkulacji, tj. 04 stycznia 2021 r. Tym samym ten dzień stanowi początek 30-dniowego terminu na wypłatę odszkodowania i pozwany pozostaje w opóźnieniu od co najmniej 05 lutego 2021 r. W przypadku roszczenia o zwrot kosztów prywatnej kalkulacji naprawy powód dochodził odsetek ustawowych za opóźnienie od daty wytoczenia powództwa.

Pozwany (...) S.A. z siedzibą w W. w odpowiedzi na pozew wniósł o oddalenie powództwa w całości oraz o zasądzenie od powoda kosztów procesu.

W uzasadnieniu pozwany oświadczył, że nie neguje faktu, iż zawarł z posiadaczem pojazdu marki J. o nr rej. (...) umowę obowiązkowego ubezpieczenia OC p.p.m. na okres od dnia 20 grudnia 2019 r. do dnia 19 grudnia 2020 r. potwierdzoną polisa nr (...). Wskazał jednakże, że brak jest podstaw do uwzględnienia powództwa i wypłaty świadczenia, gdyż zgodnie z poczynionymi przez pozwanego ustaleniami uszkodzenia pojazdu marki S. o nr rej. (...) nie powstały w podanych przez uczestników zdarzenia drogowego okolicznościach. Symulacja zdarzenia przeprowadzona z użyciem systemu eksperckiego (...) na podstawie zadeklarowanych przez jego uczestników okoliczności wyklucza bowiem jednoznacznie, by uszkodzenia pojazdów wygenerowała kolizja pojazdu marki J. o nr rej. (...) z lewą strefą nadwozia pojazdu marki S. o nr rej. (...), a następnie pniem drzewa. Analiza wielkości impulsu siły zderzenia i jego podziału na składowe normalne i styczne w kontekście ujawnionych podczas oględzin śladów pozostawionych przez te składowe na nadwoziach pojazdów w funkcji trwania czasu impulsu siły oraz wielkości oddziaływania uderzonego pojazdu na pojazd uderzający wyklucza bowiem możliwość przebiegu zdarzenia w deklarowanych okolicznościach. Ponadto zlecone przez pozwanego badania sterowników pojazdu marki J. o nr rej. (...) także nie potwierdziły przebiegu zdarzenia podanego przez jego uczestników. Szkoda z dnia 16 grudnia 2019 r. w ocenie pozwanego była wynikiem trzykrotnej kolizji sprawnego pojazdu marki J. rozpoczynającego przyspieszenie z pozycji stojącej w odstępach wykluczających możliwość kolizji pomiędzy pojazdami marki J. i S., a następnie pomiędzy pojazdem marki J. a pniem drzewa porastającego lewe pobocze w jednym ciągu przy prędkościach wykluczających panowanie nad pojazdem. Niezależnie od powyższego pozwany zakwestionował także powództwo co do wysokości wskazując, że twierdzenia powoda, jakoby koszt naprawy przedmiotowego pojazdu wynosił 22.663,34 zł uznać należy za niewykazane. Pozwany zakwestionował zastosowane w prywatnej kalkulacji naprawy pojazdu przedłożonej wraz z pozwem ceny i zakres prac naprawczych w zakresie niezgodnym z kalkulacją (...) S.A. jako przewyższające konieczne i ekonomicznie uzasadnione koszty restytucji uszkodzonego pojazdu. W ocenie strony pozwanej brak było również podstaw do uznania kosztów sporządzenia kalkulacji w wysokości 300 zł wykonanej na zlecenie powoda oraz żądania odsetek za opóźnienie w zakresie daty początkowej.

Sąd ustalił, co następuje:

(...) S.A. z siedzibą w W. po przeprowadzeniu postępowania likwidacyjnego decyzją z dnia 04 stycznia 2021 r., potwierdzoną następnie decyzją z dnia 12 stycznia 2021 r. przyznał W. B. i M. B. będących współwłaścicielami pojazdu marki S. (...) odszkodowanie w kwocie 12.615,72 zł brutto z tytułu szkody powstałej w dniu 16 grudnia 2020 r. w ramach (...).

W wyniku umowy sprzedaży wierzytelności o numerze (...) z dnia 13 stycznia 2021 r. powód (...) Sp. z o.o. Sp. komandytowa z siedzibą w W. nabył od W. B. i M. B. wierzytelność w stosunku do (...) S.A. „z tytułu odszkodowania należnego w związku ze szkodą komunikacyjną z dnia 16 grudnia 2020 r. z polisy OC sprawcy powstałą na pojeździe marki S. nr rejestracyjny (...) likwidowaną przez ww. Towarzystwo (...) pod numerem szkody (...)”

Współwłaściciele uszkodzonego pojazdu powiadomili ubezpieczyciela (...) S.A. o przelewie wierzytelności pismem z dnia 13 stycznia 2021 r.

Powód w dniu 18 stycznia 2021 r. wniósł odwołanie od ostatecznej decyzji (...) S.A., wnosząc o ponowne przeanalizowanie sprawy, przeprowadzenie dowodu z kalkulacji naprawy pojazdu sporządzonej w systemie A. z dnia 04 stycznia 2021 r. na kwotę 22.663,34 zł brutto oraz o wypłatę kwoty 10.047,62 zł tytułem dalszego odszkodowania za szkodę w pojeździe w ostatecznym i nieprzekraczalnym terminie 14 dni kalendarzowych od daty doręczenia przedmiotowego pisma pod rygorem skierowania sprawy na drogę postępowania sądowego.

Ubezpieczyciel decyzją z dnia 27 stycznia 2021 r. podtrzymał swoje dotychczasowe stanowisko, jednocześnie oświadczając, iż po dostarczeniu faktur potwierdzających naprawy w serwisie partnerskim pokryje zaakceptowane koszty naprawy.

/dowód: odpowiedź na zapytanie z Portalu Internetowego (...) – k. 9, decyzja (...) S.A. z dnia 2021/01/04 z kosztorysem – k. 10 – 14, decyzja (...) S.A. z dnia 12/01/2021 – k. 15, kalkulacja naprawy nr (...) – k. 16 -19, umowa sprzedaży wierzytelności o numerze (...) – k. 20 – 21 verte, zawiadomienie Towarzystwa (...) o przelewie wierzytelności – k. 22, odwołanie od decyzji wraz z ostatecznym przedmiotowym wezwaniem do zapłaty – k. 23, decyzja (...) S.A. z dnia 27/01/2021 – k. 24 – 25/

Drugi z pojazdów mających uczestniczyć w kolizji z dnia 16 grudnia 2020 r. - J. (...) o numerze rejestracyjnym (...) i numerze VIN (...) był objęty ubezpieczeniem od odpowiedzialności cywilnej w pozwanym (...) S.A. z siedzibą w W..

Powód zgłosił szkodę pozwanemu, który wszczął postępowanie likwidacyjne w sprawie (...). W toku likwidacji szkody obydwaj kierujący oświadczyli, że gdy A. P. prowadzący samochód J. wchodził w zakręt, na łuku drogi wyskoczyła sarna. Wtedy A. P. chcąc uniknąć zderzenia ze zwierzęciem zjechał na sąsiedni pas ruchu, wskutek czego uderzył w jadący z naprzeciwka samochód marki S. prowadzony przez M. B., a następnie stracił panowanie nad pojazdem i wjechał w przydrożne drzewo.

/dowód: akta szkody na płycie (...) – k. 46/

W pojeździe marki J. (...) uszkodzenia o kształcie odwzorowującym kształt przeszkody (pnia drzewa) położone w przedniej części nadwozia pomiędzy lampą reflektora przednią lewą a znakiem (...) na całej wysokości przodu nadwozia stanowiły bez wątpienia uszkodzenia powstałe w rezultacie kolizji z drzewem. Uszkodzenia w przedniej lewej narożnej części nadwozia (zderzak, błotnik) sięgające wysokości 95 cm od podłoża wraz z uszkodzeniem koła przedniego lewego i elementów zawieszenia koła mogłyby być związane z kolizją ze S.. Przedmiotowy pojazd zawierał również uszkodzenia wtórne powstałe w rezultacie przesunięcia błotnika w kierunku nadwozia i otwierania drzwi przednich lewych.

Natomiast w pojeździe marki S. w toku postępowania likwidacyjnego stwierdzono: uszkodzenia drzwi lewych przednich i tylnych w ich części przedniej wraz z odkształceniem progu lewego położone na wysokości około 22÷90 cm od podłoża oraz uszkodzenia drzwi tylnych lewych w ich części tylnej przechodzące w intensywne otarcie błotnika tylnego lewego w jego przedniej części i drobne otarcia poszycia tylnego zderzaka w jego części lewej bocznej położone na wysokości około 30÷95 cm od podłoża wraz z uszkodzeniami koła lewego tylnego i elementów zawieszenia koła.

Ślady na obręczy koła lewego tylnego S. w jednoznaczny sposób wykazują, że w chwili ich powstania koło nie było w ruchu obrotowym, co oznacza, że w chwili powstania uszkodzenia pojazd nie znajdował się w ruchu. Obszar uszkodzeń przedniego lewego naroża samochodu J. wskazuje na jego pozycję względem przeszkody. Był on ustawiony pod

kątem około 30° względem płaszczyzny, która spowodowała opisane uszkodzenia. Uszkodzenia lewych przednich drzwi S. miały na całej wysokości jednakową intensywność, a także próg lewy został odkształcony proporcjonalnie do odkształceń drzwi, z czego wynika, że przeszkoda, z którą miały kontakt te drzwi i próg miała jednolitą odporność i wytrzymałość. Jest to istotne szczególnie dla oceny możliwości powstania odkształceń progu, czyli elementu o wzmocnionej konstrukcji. Porównując to z budową przedniej narożnej części samochodu J. należy stwierdzić, że na wysokości $20 \div 30$ cm od podłoża, na której położony jest próg S. w samochodzie J. nie występują elementy o konstrukcji wytrzymałej na tyle, aby odkształcić próg w S.. W samochodzie J. w przedniej części nadwozia takim elementem jest belka zderzaka przedniego położona na wysokości 50 cm od podłoża. Dynamika zdarzenia nie tłumaczy tak znacznej różnicy wysokości elementu uszkodzonego i elementu, który mógłby spowodować takie uszkodzenie. Uszkodzenia progu S. można byłoby też próbować powiązać z oddziaływaniem skręconego lewego przedniego koła samochodu J., lecz w takiej sytuacji na progu i tarczy koła widoczne byłyby charakterystyczne zarysowania wynikające z ruchu obrotowego koła, a takie ślady nie występują. Kryterium geometrycznej zgodności kształtu i lokalizacji uszkodzeń kolidujących obiektów nie jest spełnione. Uszkodzenia lewego boku nadwozia S. nie mogły powstać w rezultacie kolizji z samochodem J..

Kryterium kinematycznej możliwości kontaktu pojazdów uszkodzonymi elementami przy wykonywaniu manewrów deklarowanych przez kierujących mogłoby być spełnione, ponieważ J. swoim lewym bokiem mógłby kolidować z lewym bokiem nadwozia S.. Przeprowadzona symulacja kolizji w przyjętych zgodnie z relacjami uczestników warunkach pozwala uzyskać taką dynamikę przebiegu zdarzenia, że oddziaływanie bocznej części przodu nadwozia samochodu J. na bok nadwozia S. nastąpi. Nie jest jednak możliwe uzyskanie pozycji wzajemnej przedmiotowych pojazdów pod kątem około 30° , a takie położenie niezbędne byłoby dla uzyskania strefy uszkodzeń na zderzaku samochodu J. jak faktycznie występująca. Kontakt nadwozi obu pojazdów na łuku drogi we wskazanym miejscu zdarzenia przy opisanych przez uczestników manewrach i prędkościach prowadziłyby do kontaktu boków nadwozi, lecz wzajemne położenie pojazdów nie powodowałoby ujawnionego zakresu uszkodzeń samochodu J.. Gdyby pojazdy ustawione były względem siebie pod kątem około $5 \div 8$ doszłoby do bocznego otarcia oraz uszkodzenia lusterek zewnętrznych lewych. Kryterium zgodności dynamiki ruchu pojazdu w zdarzeniu drogowym z podawanymi warunkami ruchu nie zostało spełnione.

Sterowniki samochodu J. dla tego samego przebiegu pojazdu wynoszącego 145462 km i w tym samym cyklu rozruchowym odnotowały trzy zdarzenia. Pierwszym zdarzeniem było uderzenie przodem nadwozia pojazdu w przeszkodę. Przed tym zderzeniem w zarejestrowanym czasie 5 sekund przez 2,8 sekundy pojazd stał w pozycji zatrzymanej z użyciem hamulca przez 1,4 sekundy, po czym kierujący przyspieszał, a następnie przez 0,2 sekundy przed zderzeniem hamował. Pojazd osiągnął prędkość maksymalną 17 km/h, co miało miejsce na 0,3 sekundy przed zdarzeniem, a w chwili zderzenia z przeszkodą jego prędkość wynosiła 10 km/h.

Zdarzenie nr 2 zaistniało 42 sekundy po zdarzeniu nr 1. Przed tym zderzeniem w zarejestrowanym czasie 5 sekund przez 2,1 sekundy pojazd stał w pozycji zatrzymanej z użyciem hamulca przez 0,2 sekundy, po czym kierujący przyspieszał, a następnie przez 0,5 sekundy przed zderzeniem hamował. Pojazd osiągnął prędkość maksymalną 14 km/h, co miało miejsce na 0,5 sekundy przed zdarzeniem, a w chwili zderzenia z przeszkodą jego prędkość wynosiła 9 km/h.

Zdarzenie nr 3 zaistniało 1 min 12 sekund po zdarzeniu nr 1 oraz 30 sekund po zdarzeniu nr 2. Przed tym zderzeniem w zarejestrowanym czasie 5 sekund przez 2,6 sekundy pojazd stał w pozycji zatrzymanej z użyciem hamulca przez 1,7 sekundy, po czym kierujący przyspieszał do zderzenia z przeszkodą nie hamując. Pojazd osiągnął prędkość maksymalną 23 km/h, co miało miejsce na 0,1 sekundy przed zdarzeniem.

Systemy elektroniczne samochodu J. nie odnotowały zdarzenia o charakterze odpowiadającym zderzeniu bocznym ze S.. Nawet jeśli z uwagi na nieokreślone przesłanki takie zdarzenie miałoby miejsce, a nie zostałoby odnotowane, to zapisane parametry ruchu samochodu J. wykluczają możliwość przebiegu kolizji w wersji wskazanej przez uczestników, gdyż:

- jeśli odstęp czasowy pomiędzy zderzeniem J. ze S. a jego zderzeniem z drzewem był mniejszy niż 5 sekund, to zapisana prędkość J. powinna odpowiadać prędkości deklarowanej przez kierującego (60 -70 km/h), a nie wynosić 0 km/h;
- jeśli odstęp czasowy pomiędzy zderzeniem J. ze S. a jego zderzeniem z drzewem był większy niż 5 sekund, to oznaczałoby to, że kierujący J. po zderzeniu ze S. zatrzymał się, a następnie z prędkości początkowej 0 km/h rozpędziłby pojazd i uderzył w przeszkodę, co następnie powtórzył jeszcze dwa razy. Jest to całkowicie niezgodne z okolicznościami powstania szkody podanymi przez uczestników.

Reasumując, zapisane parametry ruchu samochodu J. są niezgodne z opisanymi przez uczestników badanej szkody. Kierujący samochodem J. bez wyłączenia zapłonu w czasie 72 sekund trzykrotnie ruszając z pozycji zatrzymanej uderzył w przeszkodę, a trzecia próba odbyła się z pełnym wciśnięciem pedału przyspieszania przez 1,7 sekundy bez jakichkolwiek działań obronnych kierującego.

/dowód: opinia biegłego sądowego z dziedziny techniki samochodowej i rekonstrukcji wypadków drogowych J. K. z załącznikami – k. 118 – 158/

Sąd zważył, co następuje:

Sąd ustalił powyższy stan faktyczny na podstawie dokumentów zawartych w aktach niniejszej sprawy oraz aktach postępowania likwidacyjnego na płycie CD. Autentyczność tych dokumentów nie była kwestionowana przez strony postępowania. Sąd również nie znalazł podstaw, aby odmówić im wiarygodności.

Pełen walor dowodowy Sąd przyznał opinii biegłego sądowego z dziedziny techniki samochodowej i rekonstrukcji wypadków drogowych mgra inż. J. K., która w ocenie Sądu została sporządzona w sposób profesjonalny i rzetelny przez osobę, której wiedza, doświadczenie, kwalifikacje i umiejętności zawodowe nie budzą wątpliwości. Opinia ta zawiera logiczne i należycie umotywowane wnioski oraz obszernie i wyczerpujące uzasadnienie przedstawione w jasny i klarowny sposób. W związku z powyższym Sąd w pełni podzielił wnioski biegłego i przyjął je za własne. Znaczenia dla rozstrzygnięcia nie miała natomiast sporządzona przez tego samego biegłego opinia uzupełniająca, ponieważ dotyczyła ona jedynie kosztów naprawy pojazdów, których zwrot nie należał się powodowi wobec stwierdzenia, że powództwo nie zasługuje na uwzględnienie co do zasady, o czym będzie szerzej mowa w dalszej części uzasadnienia.

Sąd nie dał natomiast wiary zeznaniom uczestników rzekomej kolizji drogowej z dnia 16 grudnia 2020 r., tj. świadków M. B. i A. P. z uwagi na rozbieżność treści tych zeznań z ustaleniami opinii biegłego. Biegły w swojej opinii jednoznacznie stwierdził, że do ujawnionych uszkodzeń obu pojazdów nie mogło dojść w okolicznościach opisanych przez uczestników zdarzenia.

Niewiele do sprawy wniosły natomiast zeznania świadka W. B. będącego współwłaścicielem pojazdu marki S.. Wiedza tego świadka na temat rzekomej kolizji drogowej pochodziła od jego syna M. B., więc jego zeznania stanowiły jedynie powtórzenie twierdzeń ww. osoby. Natomiast zeznania w części dotyczącej naprawy pojazdu były nieistotne dla rozstrzygnięcia wobec braku obowiązku pozwanego do zwrotu kosztów tej naprawy.

Mając na uwadze powyższe ustalenia Sąd odmówił zeznaniom ww. osób jakiejkolwiek wartości dowodowej uznając, że zostały one przygotowane specjalnie na potrzeby postępowania w niniejszej sprawie oraz poprzedzającego go postępowania likwidacyjnego.

Powództwo w niniejszej sprawie jest bezzasadne i jako takie nie zasługuje na uwzględnienie.

Zgodnie z art. 415 k.c., kto z winy swej wyrządził drugiemu szkodę, obowiązany jest do jej naprawienia.

Zgodnie natomiast z art. 34 ust. 1 ustawy z dnia 22 maja 2003 r. o ubezpieczeniach obowiązkowych, Ubezpieczeniowym Funduszu Gwarancyjnym i Polskim Biurze Ubezpieczycieli Komunikacyjnych a contrario (tekst ujednolicony Dz.U. z 2022 r., poz. 621) 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.

W niniejszej sprawie bezsporny był przebieg postępowania likwidacyjnego. Pozwany nie kwestionował także skutecznego nabycia dochodzonej wierzycelności przez powoda i jego legitymacji czynnej do wystąpienia z pozwem w niniejszej sprawie.

Podstawowa kwestia sporna w niniejszej sprawie sprowadzała się do ustalenia, czy w dniu 16 grudnia 2020 r. doszło do zdarzenia drogowego o przebiegu opisanym w pozwie oraz czy na skutek tego zdarzenia doszło do uszkodzeń w pojeździe marki S. o numerze rejestracyjnym (...).

Jak wskazano we wcześniejszej części uzasadnienia, Sąd podziela stanowisko zaprezentowane przez biegłego sądowego J. K. w opinii z dnia 29 marca 2022 r., zgodnie z którym kryterium geometrycznej zgodności kształtu i lokalizacji uszkodzeń kolidujących pojazdów nie jest spełnione. Uszkodzenia lewego boku nadwozia S. nie mogły powstać w rezultacie kolizji z samochodem J.. Nie zostało spełnione również kryterium zgodności dynamiki ruchu pojazdu w zdarzeniu drogowym z podawanymi warunkami ruchu, a ponadto systemy elektroniczne samochodu J. nie odnotowały zdarzenia o charakterze odpowiadającym zderzeniu bocznym ze S.. Ustalenia te zostały szerzej opisane we wcześniejszej części uzasadnienia, w związku z czym nie istnieje potrzeba przytaczania ich ponownie. Podkreślić należy, że strony nie wniosły zarzutów do opinii w wyżej wskazanym zakresie, co pozwala na przyjęcie uzasadnionego domniemania, że nie kwestionowały jej treści.

W związku z powyższym uznać należy, że powód wbrew swojemu obowiązkowi wynikającemu z art. 6 k.c. nie wykazał, aby kolizja, z której wywodzi swoje roszczenie przebiegała w sposób wskazany w uzasadnieniu pozwu. W szczególności nie zostało wykazane spowodowanie tej kolizji przez A. P. poruszającego się pojazdem marki J. (...) o numerze rejestracyjnym (...). Okoliczności tej nie potwierdziły opinia biegłego, ani też zeznania świadków, uznane przez Sąd za niewiarygodne.

W związku z powyższym w ocenie Sądu nie została wykazana odpowiedzialność odszkodowawcza pozwanego (...) S.A. z siedzibą w W.. Sąd rozpatrujący niniejszą sprawę stoi na stanowisku, że zgłoszone przez powoda uszkodzenia samochodu S. powstały w inny, bliżej nieznan sposób, za co pozwany nie ponosi jednak odpowiedzialności.

Wobec powyższego Sąd w punkcie 1. na podstawie na podstawie art. 13, 34 i 36 ustawy z dnia 22 maja 2003 r. o ubezpieczeniach obowiązkowych, Ubezpieczeniowym Funduszu Gwarancyjnym i Polskim Biurze Ubezpieczycieli Komunikacyjnych a contrario (tekst ujednolicony Dz.U. z 2022 r., poz. 621) a contrario oddalił powództwo w całości. Powód wbrew swojemu obowiązkowi wynikającemu z art. 6 k.c. nie przedłożył bowiem wiarygodnych dowodów wykazujących winę A. P. za spowodowanie kolizji i tym samym nie wykazał odpowiedzialności odszkodowawczej pozwanego.

Rozstrzygnięcie o kosztach należało oprzeć na zasadzie przepisu art. 98 § 1 k.p.c. w zw. z § 2 pkt 5 rozporządzenia Ministra Sprawiedliwości z dnia 22 października 2015 r. w sprawie opłat za czynności radców prawnych (tekst ujednolicony Dz. U. z 2018 r., poz. 265).

Pozwany wygrał sprawę w całości, zatem powód jako strona przegrywająca sprawę ma obowiązek zwrócić mu kwotę 3600 zł tytułem kosztów zastępstwa procesowego wraz z opłatą skarbową od pełnomocnictwa (17 zł), a także zaliczkę na wynagrodzenie biegłego w kwocie 1.500 zł. W związku z powyższym Sąd zasądził od powoda na rzecz pozwanego kwotę 5.117 zł tytułem zwrotu kosztów procesu, o czym orzeczono w punkcie 2.

Sąd zasądził nadto odsetki ustawowe za opóźnienie od dnia uprawomocnienia się orzeczenia do dnia zapłaty zgodnie z art. 98 § 1¹ k.p.c.

Wydatki w niniejszej sprawie wyniosły łącznie 3.353,02 zł, na którą to kwotę składały się:

- wynagrodzenie i zwrot wydatków w kwocie 2.867,32 zł, przyznane biegłemu sądowemu J. K. z tytułu sporządzenia opinii na piśmie postanowieniem Referendarza sądowego w Sądzie Rejonowym w Kwidzynie z dnia 21 kwietnia 2022 r., zmienionym postanowieniem Sądu Rejonowego w Kwidzynie z dnia 18 lipca 2022 r.
- wynagrodzenie w kwocie 485,70 zł, przyznane biegłemu sądowemu J. K. z tytułu sporządzenia opinii uzupełniającej na piśmie postanowieniem Referendarza sądowego w Sądzie Rejonowym w Kwidzynie z dnia 19 lipca 2022 r.

Wyżej wskazane koszty do kwoty 3.000,00 zł zostały pokryte z zaliczek uiszczonych przez strony. Pozostała kwota 353,02 zł została tymczasowo uiszczona przez Skarb Państwa. Wobec powyższego Sąd mając na względzie wynik postępowania w punkcie 3. zgodnie z art. 83 ust. 2 ustawy z dnia 28 lipca 2005 r. o kosztach sądowych w sprawach cywilnych (tekst ujednolicony Dz.U. z 2022 r. poz. 1125) nakazał ściągnąć od powoda jako strony przegrywającej niniejszy proces na rzecz Skarbu Państwa – Sądu Rejonowego w Kwidzynie zwrot części nieuiszczonych wydatków w kwocie 353,02 zł.

sędzia Danuta Kozikowska