

sygn. akt I C 331/17

WYROK W IMIENIU RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ

dnia 5 lipca 2023 r.

Sąd Rejonowy w Łęczycy, I Wydział Cywilny w składzie:

Przewodniczący: Sędzia Wojciech Wysoczyński

Protokolant: st. sekr. sądowy Katarzyna Retkowska

po rozpoznaniu na rozprawie w dniu 6 czerwca 2023 r. w Ł.

sprawy z powództwa Ł. S. (poprzednio T.)

przeciwko Towarzystwu (...) z siedzibą w W.

o zapłatę kwoty 1.600 złotych

sprawy z powództwa Ł. S. (poprzednio T.)

przeciwko Towarzystwu (...) z siedzibą w W.

o zapłatę kwoty 47.159 złotych

zasądza od pozwanego na rzecz powoda kwotę 1.600 zł (jeden tysiąc sześćset złotych) wraz z odsetkami ustawowymi za opóźnienie naliczanymi od dnia 29 czerwca 2017 roku do dnia zapłaty oraz kwotę 997 (dziewięćset dziewięćdziesiąt siedem złotych) tytułem zwrotu kosztów procesu;

zasądza od pozwanego na rzecz powoda kwotę 47.159 zł (czterdzieści siedem tysięcy sto pięćdziesiąt dziewięć złotych) wraz z odsetkami ustawowymi za opóźnienie naliczanymi od dnia 29 czerwca 2017 roku do dnia zapłaty oraz kwotę 5.975 (pięć tysięcy dziewięćset siedemdziesiąt pięć złotych) tytułem zwrotu kosztów procesu;

obciąża i nakazuje pobrać od pozwanego na rzecz Skarbu Państwa – Sądu Rejonowego w Łęczycy kwotę 9.188,94 zł. (dziewięć tysięcy sto osiemdziesiąt osiem złotych 94/100) tytułem zwrotu nieuiszczonych kosztów sądowych.

Sygnatura akt I C 331/17

UZASADNIENIE

W pozwie z dnia 20 października 2017 roku, powód Ł. S. (1) (poprzednio T.) – reprezentowany przez zawodowego pełnomocnika – adwokata wniósł o zasądzenie od pozwanego Towarzystwa (...) z siedzibą w W. kwoty 10.100 złotych tytułem częściowego odszkodowania obejmującego koszty naprawy pojazdu wraz z odsetkami ustawowymi naliczanymi od dnia 29.06.2017 r. do dnia zapłaty oraz zasądzenie od pozwanego na rzecz powódki kosztów procesu, w tym kosztów zastępstwa procesowego według norm przepisanych /pozew k. 2-6 /.

W odpowiedzi na pozew z dnia 15 listopada 2017 roku, pozwany reprezentowany przez zawodowego pełnomocnika – radcę prawnego, wniósł o oddalenie powództwa i zasądzenie od powoda na rzecz pozwanego kosztów procesu. Pozwany kwestionował powództwo co do zasady i wysokości / odpowiedź na pozew k. 247-250/.

W pozwie z dnia 16 listopada 2017 roku, powód Ł. S. (1) (poprzednio T.) – reprezentowany przez zawodowego pełnomocnika – adwokata wniósł o zasądzenie od pozwanego Towarzystwa (...) z siedzibą w W. kwoty 1.600 złotych tytułem częściowego odszkodowania obejmującego koszty holowania pojazdu wraz z odsetkami ustawowymi za

opóźnienie naliczanymi od dnia 29.06.2017 r. do dnia zapłaty oraz zasądzenie od pozwanego na rzecz powódki kosztów procesu, w tym kosztów zastępstwa procesowego według norm przepisanych /pozew k. 2-6 akt I C 412/17 /.

W odpowiedzi na pozew z dnia 29 listopada 2017 roku, pozwany reprezentowany przez zawodowego pełnomocnika – radcę prawnego, wniósł o oddalenie powództwa i zasądzenie od powoda na rzecz pozwanego kosztów procesu. Pozwany kwestionował powództwo co do zasady / odpowiedź na pozew k. 102 – 106 akt I C 412/17/.

Zarządzeniem z dnia 19 stycznia 2018 roku, połączoną sprawę I C 412/17 ze sprawą prowadzoną pod sygnaturą akt I C 331/17 celem łącznego rozpoznania i rozstrzygnięcia pod sygnaturą akt I C 331/17 / zarządzenie k. 118 akt I C 412/17/.

Pismem z dnia 17 maja 2021 roku, powód wniósł zasądzenie od pozwanego kwoty 40.000 złotych tytułem częściowego odszkodowania obejmującego koszty naprawy pojazdu wraz z odsetkami ustawowymi za opóźnienie naliczanymi od dnia 29.06.2017 r. do dnia zapłaty / pismo k. 719 /.

Odpis pisma doręczono pozwanemu w dniu 7 czerwca 2021 roku / e.p.o. k. 739 /.

Pełnomocnik pozwanego wniósł o oddalenie powództwa w rozszerzonej części / pismo k. 728/.

Pismem z dnia 16 grudnia 2022 roku, powód wniósł zasądzenie od pozwanego kwoty 47.159 złotych tytułem częściowego odszkodowania obejmującego koszty naprawy pojazdu wraz z odsetkami ustawowymi za opóźnienie naliczanymi od dnia 29.06.2017 r. do dnia zapłaty / pismo k. 1006 /.

Odpis pisma doręczono pozwanemu w dniu 29 grudnia 2022 roku / e.p.o. k. 1016 /.

Pełnomocnik pozwanego wniósł o oddalenie powództwa w rozszerzonej części / pismo k. 1024/.

Sąd Rejonowy ustalił:

Ł. S. (2) / poprzednio T. / w 2017 roku zamieszkiwał i pracował na terenie Wielkiej Brytanii. Do Polski powrócił w 2019 roku. W tym czasie powód był właścicielem pojazdu marki J. (...) nr. rej. (...). Pojazd należący do powoda był zarejestrowany na terenie Wielkiej Brytanii. Nie był wprowadzony na polski obszar celny. Pojazd ten posiadał kierownicę po prawej stronie.

W maju 2017 roku, powód czasowo przebywał na terenie RP. W tym czasie powód użył należący do niego pojazd marki J. (...) nr. rej. (...) swojemu koledze P. M. (1).

/ zez. powoda rozprawa z dnia 2.02.2023 roku 00:31:45 /

W dniu 28 maja 2017 roku, ok. godziny 21.45 P. M. (1) kierował pojazdem marki J. (...) nr. rej. (...) poruszając się ul. (...) w T.. Kierowca J. poruszał się prawym pasem jezdni, jadąc z niewielką prędkością (ok. 40 – 50 km/h).

W tym samym czasie kierujący pojazdem marki F. (...) nr. (...) Z. K. (1) wyjeżdżając z wyjazdu z (...) w T. (ulicy (...) maja) usiłował skręcić w ulicę (...). Wykonując manewr kierujący pojazdem marki F. (...) nie ustąpił pierwszeństwa przejazdu pojazdowi J. i na skutek tego doszło do zdarzenia obu pojazdów / zez. św. Z. K. rozprawa z 28.06.2018 r. 00:00:45 , oraz zez. św. P. M. rozprawa z dnia 16.10.2018 r., 00:02:10/.

Na miejsce został wezwany patrol policji / bezsporne /.

Przybyły na miejsce zdarzenia patrol policji wskazał w notatce urzędowej, że sprawcą zdarzenia był kierujący samochodem F., jako przyczynę zdarzenia „nieustąpienie pierwszeństwa przejazdu". / bezsporne /.

Kierujący pojazdem marki F. (...) nr. (...) Z. K. (1) został ukarany mandatem karnym w wysokości 500 złotych / zez. św. Z. K. rozprawa z 28.06.2018 r. 00:00:45/.

Sprawca kolizji - Z. K. (1) w chwili zdarzenia był ubezpieczony w zakresie odpowiedzialności cywilnej posiadacza pojazdu mechanicznego u strony pozwanej /bezsporne/.

Uszkodzenia samochodu J. zlokalizowane są na prawym boku, przy czym największa deformacja znajduje się w tylnym obszarze drzwi tylnych prawych; Obejmują następujące główne elementy: drzwi tylne prawe, drzwi przednie prawe, słupek B prawy, próg drzwi prawych, błotnik tylny prawy w dolnym obszarze, poduszkę powietrzną boczną prawą, kurtynę prawą, tarczę koła prawego, oponę koła prawego.

Uszkodzenia samochodu F. zlokalizowane są w przednim lewym narożniku i obejmują: zderzak przedni, reflektor przedni lewy, pokrywę komory silnika, błotnik przedni lewy, poduszkę powietrzną kierowcy.

Analizując uszkodzenia drzwi tylnych prawych w samochodzie J. i uszkodzenia samochodu F., deformacja tych drzwi nastąpiła w wyniku oparcia się (nacisku) podłużnicy lewej, poprzez złamane wzmocnienie zderzaka. Taki mechanizm uszkodzenia wyjaśnia uaktywnienie poduszki powietrznej w samochodzie F.. Opóźnienie pojazdu w chwili zderzenia było na tyle duże, że przekroczyło próg uruchomienia poduszki powietrznej. Natomiast uaktywnienie poduszek powietrznych bocznych w samochodzie J. wynikało ze zmiany objętości pomiędzy poszyciem drzwi i jej wykładziną (zgniecenia drzwi). Różnica w głębokości deformacji drzwi samochodu J. i narożnika samochodu F. wynikała z różnych sztywności elementów. Poszycie drzwi ma znacznie mniejszą sztywność w stosunku do podłużnicy pojazdu.

Obraz uszkodzeń obu pojazdów jest spójny i mogły one powstać w wyniku kontaktu obu pojazdów. Jednak deklarowane okoliczności zdarzenia, a przede wszystkim prędkości przed zderzeniem nie odpowiadają położeniu powypadkowemu samochodu J. i udokumentowanemu obrazowi miejsca zdarzenia / opinia biegłego J. W. k. 834-841 i k. 874-877 i k. 893/.

W analizowanym przypadku kierujący pojazdem F. (...) nie ustępując pierwszeństwa przejazdu pojazdowi J. w sposób oczywisty naruszył zasady ruchu drogowego nie stosując się do obowiązującego oznakowania pionowego (znak A-7 „Ustąp pierwszeństwa”). Zgodnie z oznakowaniem, chcąc kontynuować dalej jazdę powinien ustąpić pierwszeństwa wszystkim uczestnikom ruchu drogowego znajdujących się na drodze z pierwszeństwem. Niewątpliwie zachowanie kierującego pojazdem F. (...) (czyli niezastosowanie się do znaku A-7-„Ustąp pierwszeństwa”) stworzyło stan zagrożenia w ruchu drogowym i pozostawało w bezpośrednim związku przyczynowym z zaistniałym wypadkiem drogowym.

Rozważając okoliczności i przebieg zdarzenia nie znaleziono podstaw do negowania zaistnienia wypadku do którego doszło 28 maja 2017 r. na skrzyżowaniu ul. (...) i ul. (...) M. w T.. Zgromadzone dowody nie wykluczają wystąpienia wypadku w miejscu i okolicznościach opisanych przez uczestników. Analiza zebranego materiału dowodowego daje asumpt do wniosku, że rozmiar i charakter uszkodzeń pojazdów uczestniczących w kolizji potwierdza ich bezpośredni udział w tym zdarzeniu, a stwierdzone uszkodzenia są jego skutkiem. Na podstawie komputerowego dostawienia pojazdów uznać należy, iż uszkodzenia pojazdów przedstawione na dokumentacji fotograficznej znajdują uzasadnienie w położeniu uszkodzonych obszarów pojazdów.

Zachodzi wzajemna korelacja uszkodzeń pomiędzy pojazdami F. (...) i J., w szczególności wysokość uszkodzeń w postaci przerysowań w strefach kontaktów pojazdów odpowiada pod względem wysokości, ponadto ujawnione ślady na pojazdach mają charakteru płynnego otarcia, uszkodzenia na drzwiach tylnych samochodu J. odpowiadają wysokościowo uszkodzeniom zderzaka przedniego pojazdu F. (...).

Rekonstrukcja zdarzenia w oparciu o materialne źródła dowodowe nie jest możliwa. Zgromadzony materiał dowodowy oraz wyniki analiz wzajemnej korelacji zadeklarowanych uszkodzeń wskazują, że nie jest możliwe do wykluczenia, aby do kolizji pojazdów nie doszło w okolicznościach przedstawionych przez jego uczestników. W ocenie biegłego zadeklarowane uszkodzenia pojazdów mogły powstać we wskazanym miejscu i okolicznościach zdarzenia /opinia biegłego P. K. k. 597-625 /.

W skutek uszkodzeń po kolizji pojazd marki J. (...) nie mógł kontynuować jazdy. Z uwagi na powyższe, zaistniała konieczność holowania pojazdu. Na miejsce zdarzenia został wezwany A. Z. prowadzący działalność gospodarczą pod firmą Pomoc drogowa (...) z siedzibą w T. który wykonał holowanie uszkodzonego pojazdu na trasie T. – Ł..

W dniu 28 maja 2017 roku, A. Z. prowadzący działalność gospodarczą pod firmą Pomoc drogowa (...) z siedzibą w T. wystawił na powoda fakturę VAT nr. (...) na kwotę 1.848,94 złote z tytułu dojazdu na miejsce zdarzenia, załadunku i rozładunku pojazdu, holu pojazdu i powrotu do T.. Należność została zapłacona gotówką / faktura VAT k.9 akt I C 412/17/.

Powód po wypadku, w toku postępowania likwidacyjnego zgłosił pozwanemu szkodę /akta szkody k. 260 /. Decyzją z dnia 28 sierpnia 2017 roku, powód odmówił pozwanemu wypłaty odszkodowania nie kwestionując co do zasady odpowiedzialność pozwanego za skutki kolizji / decyzja k. 11 /.

W świetle analizy udostępnionych akt sprawy I C 331/17, badania materiałów dowodowych w nich zawartych, koszty naprawy pojazdu J. (...) nr rej. (...) na częściach nowych i oryginalnych - uwzględniając stan techniczny pojazdu przed zdarzeniem szkodzącym, stosując technologię naprawy jaka pozwoli przywrócić mu wszystkie funkcje techniczne i estetyczne (oraz udzielić gwarancji na taką naprawę) przy stawce za robocizogodzinę 100 zł netto, jaką obserwowano w województwie (...) w 2017 r. (w warsztatach nie posiadających autoryzacji, ale wyposażonych odpowiednio w ramy pomiarowo naprawcze oraz kabiny lakiernicze) wyniósł by brutto; 47.159,36 zł. - zdaniem biegłego byłby to uzasadniony koszt naprawy.

Szacunkowa wartość rynkowa samochodu J. (...) nr rej. (...) ustalona według informacji zawartych w udostępnionych do badań dokumentach w aktach sprawy na dzień 28.05.2017 r. mogła wynosić brutto: 44.800 zł. uwzględniając przebieg 122.112 mil.

Korekty:

Wartość bazowa brutto: 70.200 złotych;

Korekta za wyposażenie dodatkowe: + 1.337 złotych;

Korekta za pierwszą rejestrację: - 544 złote;

Korekta za przebieg: - 1.536 złotych;

Korekty różne: - 24.659 złotych w tym:

Szacunkowa korekta z tytułu wcześniejszych napraw: - 6.945 złotych; (- 10%)

Pojazd z prawostronną kierownicą: - 17.364 złote (- 25%);

Uszkodzenia bez związku z wypadkiem: - 350 złotych (- 0,5%).

Szacunkowa wartość rynkowa pojazdu w stanie uszkodzonym (wartość pozostałości) ustalona metodami matematycznymi, uwzględniająca rozmiar uszkodzeń oraz koszty naprawienia pojazdu mogła wynosić brutto: 16.700 złotych. Różnica wartości pojazdu przed i po szkodzie to kwota brutto: 28.100 zł. / opinia biegłego M. S. k. 1045 – 1060 /.

Powyższy stan faktyczny, Sąd ustalił na podstawie powołanego powyżej materiału dowodowego w postaci dowodów z dokumentów, których prawdziwość nie została zakwestionowana przez strony postępowania, zeznań świadków, oraz opinii biegłych sądowych. Podstawą do ustaleń faktycznych w sprawie były też zeznania powoda.

Sąd uznał za rzetelną, bezstronną i rzeczową opinię biegłego M. S., która na zlecenie Sądu wydawał opinię w przedmiotowej sprawie. Opinia została sporządzona zgodnie z określonymi tezami dowodowymi, w oparciu o wnikliwą analizę akt sprawy i własną wiedzę biegłego.

W sprawie wydane zostały opinie przez trzech biegłych z zakresu rekonstrukcji wypadków drogowych. Wnioski tych opinii w dwóch przypadkach zasadniczo są ze sobą zbieżne, zaś w jednym wypadku znacząco od siebie odbiegają.

Przypomnieć w tym miejscu należy, że dowód z opinii biegłego co do zasady podlega ocenie zgodnie z zasadami określonymi w art. 233 k.p.c. (a więc w kontekście całokształtu materiału procesowego), oczywiście przy uwzględnieniu specyfiki opinii biegłego wynikającej z normy art. 278 k.p.c. Rzecz jasna, w przypadku dowodu z opinii biegłych Sąd nie dokonuje oceny tego dowodu w takim zakresie, w jakim wkraczałby w kompetencje merytoryczne biegłego.

Sądowa ocena dowodu z opinii biegłego polega w pierwszej kolejności na kontroli kompletności wynikających z materiału procesowego przesłanek, jakie biegły powinien wziąć pod uwagę przedstawiając swoją opinię a także spójności logicznej i przejrzystości wywodu oraz zgodności wniosków opinii z zasadami logiki oraz doświadczenia życiowego.

Dowód z opinii biegłego jest dowodem o tyle specyficznym, że jego zasadniczym celem jest dostarczenie Sądowi tzw. wiadomości specjalnych (art. 278 k.p.c.) a więc informacji naukowych lub dotyczących wiedzy technicznej (branżowej), przekraczających swym zakresem zasób wiedzy powszechnej. Dowód z opinii biegłego ma więc dostarczyć Sądowi wiedzy niezbędnej dla właściwej oceny materiału procesowego przedstawionego przez strony (w tym zwłaszcza innych dowodów) z perspektywy odpowiedniej dziedziny nauki lub techniki. Jak wskazano, dowód ten podlega ocenie na podstawie art. 233 § 1 k.p.c., przy czym z uwagi na opisaną swoistość tego środka dowodowego, w orzecznictwie wypracowano szczególne kryteria jego oceny. Wskazuje się zatem jednolicie, że opinia nie może podlegać ocenie Sądu w warstwie dotyczącej przedstawionych poglądów naukowych lub dotyczących wiedzy specjalistycznej nawet jeśli członkowie składu orzekającego taką wiedzę posiadają. Ocenie podlega wyłącznie zgodność z materiałem procesowym przyjętych założeń faktycznych, podstawy metodologiczne, transparentność, kompletność i spójność wywodu i wreszcie zgodność wniosków opinii z zasadami logiki, wiedzy powszechnej i doświadczenia życiowego.

Nadaje to pierwszorzędne znaczenie, przy jego ocenie, kryterium poziomu wiedzy biegłego. Gdy więc sąd zleca biegłemu wydanie opinii musi mieć na względzie to, czy dysponuje on wiadomościami specjalnymi niezbędnymi dla stwierdzenia okoliczności mających istotny wpływ dla rozstrzygnięcia sprawy. Wiadomości specjalne mogą wynikać zarówno z przygotowania teoretycznego, jak i wykonywanej w danej dziedzinie pracy i nabytych stąd umiejętności oceny występujących tam zagadnień. Nie przesądza jednak kwalifikacji na biegłego sam fakt, że dana osoba pracuje lub pracowała na określonym stanowisku, lecz decydują o nich posiadane wiadomości i praktyczne doświadczenie w danej dziedzinie. Biegli wydający opinie w niniejszej sprawie posiadają niezbędny zakres wiadomości specjalnych.

W ocenie Sądu podstawą ustaleń faktycznych w sprawie winny być opinie biegłych J. W. i P. K.. Przedmiotowe są szczegółowo uzasadnione i umotywowane. Wywody opinii są wzajemnie niesprzeczne, wewnętrznie spójne, nie naruszają zasad logiki ani doświadczenia życiowego. Dodatkowo opinie te poparte zostały sporządzanymi przez biegłych szkicami i symulacjami weryfikującymi materiał dowody zaferowany przez strony z punktu widzenia wiedzy specjalistycznej.

Co do opinii biegłego M. K. to dyskwalifikującą ją czynnikiem jest choćby pomylenie przez biegłego w opinii podstawowej lokalizacji zdarzenia. Głównym jednak zarzutem do opinii jest to, że biegły w swoich opiniach w zasadniczej części skupia się na osobowym materiale dowodowym w postaci zeznań świadków. Biegły nie analizował w sposób dostateczny powypadkowych śladów materialnych. Biegły mimo że miał dostęp do dokumentacji fotograficznej ze zdarzenia nie wykonał żadnych analiz związanych z miejscem zdarzenia. Biegły nie wykonał również

analizy czy uszkodzenia na pojazdach można wiązać z kierunkami ruchu pojazdów, ani nie wykonał geometrycznego porównania uszkodzeń na obu pojazdach.

Opinia biegłego M. K. w porównaniu z pozostałymi opiniami jest opinią zawierającą arbitralne twierdzenia biegłego bez ich należytego uzasadnienia. Biegły w istotnych kwestiach opinii odwołuje się jedynie do swojego doświadczenia i wiedzy powszechnej w środowisku co nie spełnia warunku należytego umotywowania twierdzeń opinii.

Mając powyższe na uwadze, ustalając stan faktyczny w sprawie, Sąd pominął opinię biegłego M. K. (2).

Za wiarygodne należało uznać zeznania świadków Z. K. i P. M. – uczestników kolizji.

Wprawdzie w swoich zeznaniach świadek Z. K. zeznał, iż pojazd J. był pojazdem „żółtym” (tymczasem w rzeczywistości pojazd ten miał ciemny kolor), jednakże owa nieścisłość w treści złożonych zeznań nie może stanowić podstawy do uznania a limine zeznań świadka za niewiarygodne. Jest wielce prawdopodobne, że świadek mówiąc o kolorze „żółtym” miał na myśli kolor tablic rejestracyjnych pojazdu J. które były koloru żółtego.

Również zeznania świadków co do deklarowanych prędkości pojazdu budzą uzasadnione wątpliwości w świetle powypadkowych uszkodzeń obu pojazdów. Wymaga jednak podkreślenia, że następcza ocena prędkości pojazdów jest subiektywna i niełatwa. Dla osoby postronnej, nie mającej wiedzy specjalistycznej późniejsze oszacowanie prędkości prowadzonego pojazdu jest niezmiernie utrudnione i ma charakter subiektywny. Pamiętać należy, że kolizja ma charakter nagły i dynamiczny, a kierowcy zwykle koncentrują się na manewrach obronnych, nie zaś na ocenie prędkości prowadzonego przez siebie pojazdu.

Zeznania świadków w pozostałym zakresie są wzajemnie niesprzeczne oraz korelują z pozostałym zebrany w sprawie materiałem dowodowym takim jak notatka policyjna oraz dokumentacja fotograficzna.

Sąd Rejonowy zważył:

Oba powództwa są zasadne.

Podstawę prawną roszczeń powoda stanowi przepis art. 822 § 1 k.c., który stwarza po stronie ubezpieczyciela obowiązek zapłacenia określonego w umowie ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej odszkodowania za szkodę wyrządzoną osobie trzeciej, wobec której odpowiedzialność za szkodę ponosi ubezpieczający albo ubezpieczony. Zgodnie z § 2 wymienionego przepisu, umowa obejmuje szkody będące następstwem przewidzianego w niej zdarzenia, które miało miejsce w okresie ubezpieczenia.

Przesłankami powstania odpowiedzialności odszkodowawczej ubezpieczyciela są zatem: zaistnienie zdarzenia, z którym umowa ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej wiąże odpowiedzialność odszkodowawczą ubezpieczającego lub ubezpieczonego (tj. zdarzenie ubezpieczeniowe), szkoda oraz adekwatny związek przyczynowo-skutkowy pomiędzy szkodą a przedmiotowym zdarzeniem.

Ustawa z dnia 22 maja 2003 r. o ubezpieczeniach obowiązkowych, Ubezpieczeniowym Funduszu Gwarancyjnym i Polskim Biurze Ubezpieczycieli Komunikacyjnych precyzuje, że umowa ubezpieczenia obowiązkowego odpowiedzialności cywilnej obejmuje odpowiedzialność cywilną podmiotu objętego obowiązkiem ubezpieczenia za szkody wyrządzone czynem niedozwolonym oraz wynikłe z niewykonania lub nienależytego wykonania zobowiązania, o ile nie sprzeciwia się to ustawie lub właściwości (naturze) danego rodzaju stosunków. Umowa ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej posiadaczy pojazdów mechanicznych, obejmuje również szkody wyrządzone umyślnie lub w wyniku rażącego niedbalstwa ubezpieczającego lub osób, za które ponosi on odpowiedzialność (art. 9 ust. 1 i 2 ustawy). Umowa ubezpieczenia obejmuje przy tym szkody, które są następstwem zdarzenia, które miało miejsce w okresie ubezpieczenia (art. 9a ustawy).

Zgodnie z art. 34 powołanej ustawy, z ubezpieczenia OC posiadaczy pojazdów mechanicznych przysługuje odszkodowanie, jeżeli posiadacz lub kierujący pojazdem mechanicznym są obowiązani do odszkodowania za

wyrządzoną w związku z ruchem tego pojazdu szkodę, będącą następstwem śmierci, uszkodzenia ciała, rozstroju zdrowia bądź też utraty, zniszczenia lub uszkodzenia mienia. Przepis ust. 2 stanowi nadto, że za szkodę powstałą w związku z ruchem pojazdu mechanicznego uważa się również szkodę powstałą podczas i w związku z 1) wsiadaniem do pojazdu mechanicznego lub wysiadaniem z niego; 2) bezpośrednim załadowywaniem lub rozładowywaniem pojazdu mechanicznego; 3) zatrzymaniem lub postojem pojazdu mechanicznego. Ubezpieczyciel ustala i wypłaca odszkodowanie w granicach odpowiedzialności cywilnej posiadacza lub kierującego pojazdem mechanicznym, najwyżej jednak do ustalonej w umowie ubezpieczenia sumy gwarancyjnej (art. 36 ustawy).

W sprawie bezsporny był fakt zawarcia przez sprawcę kolizji umowy ubezpieczenia OC z pozwanym w dacie zdarzenia, które wywołało szkodę.

Kwestionowany był natomiast przebieg samego zdarzenia, które miało wywołać szkodę, a co za tym idzie związek przyczynowo – skutkowy między szkodą, a wskazanym zdarzeniem.

Wskazane stanowisko pozwanej nie mogło jednak zostać uwzględnione.

W ocenie Sądu powód wykazał, że doszło do zdarzenia szkodzącego w postaci zdarzenia komunikacyjnego z dnia 28 maja 2017 r., za które odpowiedzialność ponosi Z. K., ubezpieczony w pozwanym towarzystwie. W tym zakresie powód przedstawił dowody w postaci: notatki urzędowej policji, powypadkowej dokumentacji fotograficznej, zeznań świadków oraz zeznań samego powoda. Przedmiotowych dowodów nie deprecjonują wnioski płynące z opinii biegłych P. K. i J. W..

Biegli rozważając okoliczności i przebieg zdarzenia nie znaleźli podstaw do negowania zaistnienia wypadku do którego doszło 28 maja 2017 r. na skrzyżowaniu ul. (...) i ul. (...) M. w T.. Zgromadzone dowody nie wykluczają wystąpienia wypadku w miejscu i okolicznościach opisanych przez uczestników. Analiza zebranego materiału dowodowego daje asumpt do wniosku, że rozmiar i charakter uszkodzeń pojazdów uczestniczących w kolizji potwierdza ich bezpośredni udział w tym zdarzeniu, a stwierdzone uszkodzenia są jego skutkiem. Na podstawie komputerowego dostawienia pojazdów. uznać, iż uszkodzenia pojazdów przedstawione na dokumentacji fotograficznej znajdują uzasadnienie w położeniu uszkodzonych obszarów pojazdów. Zachodzi wzajemna korelacja uszkodzeń pomiędzy pojazdami F. (...) i J., w szczególności wysokość uszkodzeń w postaci przerysowań w strefach kontaktów pojazdów odpowiada pod względem wysokości, ponadto ujawnione ślady na pojazdach mają charakteru płynnego otarcia, uszkodzenia na drzwiach tylnych samochodu J. odpowiadają wysokościowo uszkodzeniom zderzaka przedniego pojazdu F. (...). W ocenie biegłych zadeklarowane uszkodzenia pojazdów mogły powstać we wskazanym miejscu i okolicznościach zdarzenia.

Powód uczynił więc zadość spoczywającemu na nim w myśl art. 6 k.c. ciężarowi dowodowemu.

Mając na uwadze powyższe, należało przyjąć że powód wykazał przebieg zdarzenia które wywołało szkodę oraz związek między tym zdarzeniem, a doznaną szkodą. Tym samym spełnione są wszystkie przesłanki odpowiedzialności ubezpieczyciela, roszczenie główne okazało się więc wykazane co do zasady.

W dalszej kolejności należało ocenić zgłoszone roszczenia co do wysokości.

W pozwie z dnia 16 listopada 2017 roku, powód Ł. S. (1) (poprzednio T.) – reprezentowany przez zawodowego pełnomocnika – adwokata wniósł o zasądzenie od pozwanego Towarzystwa (...) z siedzibą w W. kwoty 1.600 złotych tytułem częściowego odszkodowania obejmującego koszty holowania pojazdu wraz z odsetkami ustawowymi za opóźnienie naliczanymi od dnia 29.06.2017 r. do dnia zapłaty /pозew k. 2-6 akt I C 412/17 /.

Jak ustalono, w skutek uszkodzeń po kolizji pojazd marki J. (...) nie mógł kontynuować jazdy. Z uwagi na powyższe, zaistniała konieczność holowania pojazdu. Na miejsce zdarzenia został wezwany A. Z. prowadzący działalność gospodarczą pod firmą Pomoc drogowa (...) z siedzibą w T. który wykonał holowanie uszkodzonego pojazdu na trasie T. – Ł.. W dniu 28 maja 2017 roku, A. Z. prowadzący działalność gospodarczą pod firmą Pomoc drogowa (...) z siedzibą

w T. wystawił na powoda fakturę VAT nr. (...) na kwotę 1.848,94 złote z tytułu dojazdu na miejsce zdarzenia, załadunku i rozładunku pojazdu, holu pojazdu i powrotu do T.. Należność została zapłacona gotówką.

W przedmiotowej części, roszczenie powoda co do wysokości nie było kwestionowane.

Uwzględniając powyższe orzeczono jak w punkcie 1 wyroku, mając na uwadze treść art. 321 § 1 k.p.c.

Odnosząc się do roszczenie obejmującego koszty naprawy pojazdu podnieść należy co następuje;

Ostatecznie pismem z dnia 16 grudnia 2022 roku, powód wniósł zasądzenie od pozwanego kwoty 47.159 złotych tytułem częściowego odszkodowania obejmującego koszty naprawy pojazdu wraz z odsetkami ustawowymi za opóźnienie naliczanymi od dnia 29.06.2017 r. do dnia zapłaty. W sprawie sporna pozostawała wartość należnego powodowi odszkodowania w tej części.

W myśl art. 361 § 2 k.c., 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. Szkoda jest rozumiana jako utratę lub zmniejszenie aktywów, bądź powstanie lub zwiększenie pasywów osoby poszkodowanej. Przy ustaleniu szkody stosuje się ogólne zasady prawa odszkodowawczego, choć odszkodowanie należne od ubezpieczyciela odpowiedzialności cywilnej zawsze wypłaca się w pieniądzu. Zasadą jest całkowita kompensata doznanego uszczerbku, wykluczone jest jednak nieuzasadnione wzbogacenie poszkodowanego. Stosownie do art. 361 § 1 k.c., zobowiązany do odszkodowania ponosi odpowiedzialność tylko za normalne następstwa działania lub zaniechania, z którego szkoda wynikła (adekwatny związek przyczynowy). Normalny związek przyczynowy zachodzi wtedy, gdy w danym układzie stosunków i warunków oraz w zwyczajowym biegu rzeczy, bez zaistnienia szczególnych okoliczności, szkoda jest rezultatem typowym, w zwykłej kolejności rzeczy, a więc nie będącym rezultatem jakiegoś zupełnie wyjątkowego zbiegu okoliczności.

Stwierdzić zatem należy, że pozwana zobowiązana była wypłacić odszkodowanie w kwocie umożliwiającej poszkodowanemu doprowadzenie pojazdu do stanu sprzed kolizji. Wartość odszkodowania powinna zatem odpowiadać co najmniej obiektywnie koniecznym i ekonomicznie uzasadnionym kosztom naprawy samochodu, pozwalającym na doprowadzenie uszkodzonego mienia do stanu sprzed zdarzenia ubezpieczeniowego. Poza zainteresowaniem ubezpieczyciela powinno natomiast pozostawać, czy poszkodowany w rzeczywistości naprawił swój pojazd, a jeśli tak, to przy wykorzystaniu jakich części. Roszczenie o świadczenie należne od zakładu ubezpieczeń w ramach ubezpieczenia komunikacyjnego odpowiedzialności cywilnej z tytułu kosztów przywrócenia uszkodzonego pojazdu do stanu pierwotnego jest wymagalne niezależnie od tego, czy naprawa została dokonana (por. wyrok SN z dnia 16 maja 2002 r. V CKN 1273/00, wyrok SN z dnia 12 kwietnia 2018 r. sygn. akt II CNP 43/17, wyrok SN z dnia 8 marca 2018 r. sygn. akt II CNP 32/17).

Pozwany zobowiązany jest do zwrotu wszelkich kosztów, pod warunkiem, że są one celowe i ekonomicznie uzasadnione. Świadczenie ubezpieczyciela obejmuje więc zapłatę sumy pieniężnej odpowiadającej wysokości poniesionej przez poszkodowanego szkody. Z kompensacyjnej funkcji odpowiedzialności odszkodowawczej wynika, że odszkodowanie powinno co do zasady ściśle odpowiadać wysokości szkody, nie powinno być niższe od tej wysokości, ale i nie powinno być od niej wyższe i stanowić źródła bezpodstawnego wzbogacenia poszkodowanego (tak: Sąd Najwyższy m.in. w uchwale z 22.04.1997r., III CZP 14/97, publ. OSN 1997/8/103, w wyroku z 16.01.2002r., IV CKN 619/00, LEX nr 559979).

Istotne jest precyzyjne ustalenie wartości stanu pojazdu przed szkody, po jej wyrządzeniu oraz potencjalnych kosztów jego naprawy i na tej podstawie ustalenie czy szkoda powinna być rozliczona, jako szkoda całkowita, czy też częściowa.

Rozróżnienie to trafnie zobrazowano w wyroku Sądu Apelacyjnego w Katowicach z dnia 12 lutego 1992 r. (sygn. akt I ACr 30/92, OSA 1993, nr 5, poz. 32), gdzie wskazano, iż szkoda częściowa ma miejsce wówczas, gdy uszkodzony pojazd nadaje się do naprawy, a koszt naprawy nie przekracza wartości w dniu ustalenia przez zakład ubezpieczeń

tego odszkodowania. Natomiast szkoda całkowita występuje wówczas, gdy pojazd uległ zniszczeniu w takim stopniu, że nie nadaje się do naprawy, albo gdy koszty naprawy przekroczyłyby wartość pojazdu w dniu likwidacji szkody.

W przedmiotowej sprawie istota problemu sprowadzała się do ustalenia wartości pojazdu przed wystąpieniem szkody. O ile niekwestionowana przez strony postępowania była wysokość kosztów naprawy uszkodzonego pojazdu, o tyle sporna pozostawała wartość pojazdu przed uszkodzeniem. Powyższa okoliczność rzutowała na sposób likwidacji szkody w rozpoznawanej sprawie. Zasadnicze znaczenie dla rozstrzygnięcia przedmiotowej sprawy miało ustalenie, czy szacując wartość pojazdu powoda należy zastosować ujemną korektę z tytułu usytuowania kierownicy po prawej stronie, czy też powyższa korekta jest nieuzasadniona, z uwagi na zarejestrowanie pojazdu w Wielkiej Brytanii, gdzie obowiązuje ruch lewostronny.

W ocenie Sądu biorąc pod uwagę całokształt okoliczności, powstała szkoda w pojeździe powoda powinna być rozliczona jako szkoda częściowa, albowiem przy ustaleniu wartości pojazdu w stanie nieuszkodzonym nie powinna zostać dokonana korekta ujemna wartości samochodu powoda, z uwagi na umiejscowienie kierownicy po prawej stronie.

Powstała w pojeździe powoda szkoda miała miejsce na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej, a co za tym idzie podlega likwidacji zgodnie z zasadami oraz regulacjami obowiązującymi na terenie Polski. Nie zmienia to jednak faktu, że uszkodzony pojazd był zarejestrowany i przez powoda użytkowany na terenie Wielkiej Brytanii, gdzie obowiązuje ruch pojazdów lewostronny. Tym samym położenie kierownicy jest umiejscowione po właściwej stronie, biorąc pod uwagę zasady ruchu drogowego obowiązujące w państwie, w którym co najmniej przez pewien czas znajdowało się centrum życiowe poszkodowanego.

Należy podkreślić, iż uszkodzony samochód nie został zarejestrowany w Polsce, nie posiadał polskich tablic rejestracyjnych, zatem obniżenie wartości z powodu umiejscowienia kierownicy po prawej stronie nie mogło znaleźć zastosowania. Pojazd mógł być i zapewne był użytkowany w Wielkiej Brytanii, mógł być również sprzedany w miejscu pochodzenia, gdzie korekta wartości nie znalazłaby żadnego zastosowania.

Biorąc powyższe pod uwagę należy wskazać, że okoliczność, iż biegły sądowy M. S. wydając opinię, w której dokonał wyceny wartości pojazdu powoda na dzień szkody i pojazdu uszkodzonego, a także kosztów naprawy pojazdu obliczając wartość bazową pojazdu oraz różnych korekt, zarówno ujemnych, jak i dodatnich, w tym korekty ujemnej w wysokości 25% z tytułu przystosowania pojazdu do ruchu lewostronnego, jeszcze nie oznacza, że wszystkie te korekty powinny zostać przez Sąd uwzględnione. Niewątpliwie korekta dotycząca umiejscowienia kierownicy po prawej stronie jest zagadnieniem prawnym i rozstrzygnięcie co do zasadności jej stosowania leży poza zakresem wiedzy specjalnej biegłych, a ocena tej kwestii podlega ocenie sądu.

To rzeczą Sądu jest ustalenie, jak w świetle obowiązujących przepisów prawa należy taktować możliwość uwzględnienia wskazanej korekty. Zatem nawet jeśli biegły przy wycenie pojazdu poszkodowanego w stanie sprzed szkody uwzględnił korektę ujemną z tytułu umiejscowienia kierownicy po prawej stronie, to biorąc pod uwagę okoliczności, że ów pojazd był użytkowany przez powoda na terenie Wielkiej Brytanii, gdzie obowiązuje ruch pojazdów lewostronny, tam został zakupiony i również tam mógł być zbyty, to powyższa korekta nie powinna być brana pod uwagę. / tak też tak też wyrok S.O. w Łodzi z dnia 25.IX.2019 roku, sygn.. akt III Ca 505/19, wyrok S.O. w Łodzi z dnia 25.X.2021 roku, sygn. akt III Ca 913/20, tak też wyrok S.O. w Łodzi z dnia 8.X.2021 roku, sygn.. akt III Ca 643/20/.

Jak ustalił biegły w opinii szacunkowa wartość rynkowa samochodu J. (...) nr rej. (...) ustalona według informacji zawartych w udostępnionych do badań dokumentach w aktach sprawy na dzień 28.05.2017 r. przy przyjęciu spornej korekty mogła wynosić brutto: 44.800 zł. - uwzględniając przebieg 122.112 mil.

Wartość pojazdu przy pominięciu korekty z tytułu prawostronnej kierownicy wynosi zatem kwotę 62.164 złote / bo: 44.800 zł. + 17.364 złote/.

Skoro zaś uzasadnione koszty naprawy przedmiotowego pojazdu wynosiły łącznie 47.159,36 zł, należało uznać, że naprawa samochodu uszkodzonego była ekonomicznie uzasadniona, a co za tym idzie powstała szkoda powinna być rozliczona, jako szkoda częściowa, tj. poprzez przyznanie powodowi odszkodowania w wysokości odpowiadającej kosztom naprawy.

Należy wskazać, iż dochodzenie odszkodowania za szkodę na pojeździe zarejestrowanym za granicą nie może pozbawiać powoda prawa do rekompensaty szkody w pełnej wysokości. Zastosowanie spornej korekty wcale nie służy zapobieżeniu bezpodstawnemu wzbogaceniu powoda, lecz powoduje zubożenie jego majątku, co przeczy istocie naprawienia szkody.

Ostatecznie zatem, wartość należnego, dalszego odszkodowania w związku z uszkodzeniem jego pojazdu wyniosła 47.159,36 złotych. Mając na uwadze, że pismem z dnia 16 grudnia 2022 roku, powód wniósł zasądzenie od pozwanego kwoty 47.159 złotych, uwzględniając treść art. 321 § 1 k.p.c. w punkcie 2 wyroku zasądzone od pozwanego na rzecz powoda kwotę 47.159 złotych.

O należnych od zasądzonych świadczenia odsetkach ustawowych, w wypadku obu żądań, Sąd orzekł na podstawie art. 481 § 1 k. c. w zw. z art. 14 ust. 1 ustawy z dnia 22 maja 2003 r. o ubezpieczeniach obowiązkowych, Ubezpieczeniowym Funduszu Gwarancyjnym i Polskim Biurze Ubezpieczycieli Komunikacyjnych i zasądził od pozwanego na rzecz powoda odsetki ustawowe za opóźnienie od dnia następnego, w którym minął 30 – dniowy termin od daty otrzymania zgłoszenia szkody przez pozwanego, zgłoszenie szkody pozwanemu nastąpiło w dniu 29 maja 2017 r.

O kosztach procesu, Sąd orzekł na podstawie art. 98 k.p.c. i zasądził od pozwanego na rzecz powoda, który wygrał procesy w całości, kwotę 997 złotych (pkt. 1 wyroku) i 5.975 zł. (pkt. 2 wyroku) z tytułu zwrotu kosztów procesu.

Na koszty postępowania po stronie powodowej, w przypadku sprawy I C 412/17 złożyły się: opłata od pozwu – 80 zł, wynagrodzenie pełnomocnika powoda w kwocie 900 zł, i kwota 17 zł. tytułem opłaty skarbowej od pełnomocnictwa.

W sprawie I C 331/17 na koszty te złożyły się: opłaty od pozwu w kwocie 2.358 zł, koszty ustanowienia pełnomocnika w kwocie 3.600 zł, opłata skarbową w kwocie 17 – łącznie 5.975 zł.

O kosztach sądowych pokrytych tymczasowo ze środków Skarbu Państwa – Sądu Rejonowego w Łęczycy orzeczono stosownie do art. 113 ust. 1 i 2 UKSC w zw. z art. 83 ust. 1 i 2 UKSC w zw. z art. 98 § 1 k.p.c., obciążając nimi w całości pozwanego. Na koszty te złożyło się wynagrodzenie biegłych za sporządzone w sprawie.

W tym miejscu, informacyjnie należy wskazać, że odrębnym zarządzeniem z dnia 5 lipca 2023 roku, nakazano zwrócić stronom kwoty z tytułu niewykorzystanych zaliczek wpłaconych przez strony na poczet dopuszczonego dowodu z opinii biegłego czyniąc to na podstawie art. 84 UKSC.