

*Sygn. akt II Ca 925/15*

## WYROK W IMIENIU RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ

Dnia 29 stycznia 2016 roku

Sąd Okręgowy w Szczecinie II Wydział Cywilny Odwoławczy

w składzie:

Przewodniczący:	SSO Małgorzata Grzesik
Sędziowie:	SO Iwona Siuta SO Robert Bury (spr.)
Protokolant:	sekr. sądowy Ziemowit Augustyniak

po rozpoznaniu na rozprawie w dniu 29 stycznia 2016 roku w S.

sprawy z powództwa M. L.

przeciwko Towarzystwu (...) Spółce Akcyjnej  
w W.

o zapłatę

na skutek apelacji powoda od wyroku Sądu Rejonowego Szczecin – Centrum  
w S. z dnia 17 marca 2015 roku, sygn. akt III C 613/14

1. **oddala apelację;**

2. **zasądza od powoda M. L. na rzecz pozwanego Towarzystwa (...) Spółki Akcyjnej  
w W. kwotę 1 200 (jeden tysiąc dwieście) złotych tytułem kosztów postępowania apelacyjnego.**

SSO Iwona Siuta SSO Małgorzata Grzesik SSO Robert Bury

Sygn. akt II Ca 925/15

## UZASADNIENIE

Powód M. L. domagał się zasądzenia od pozwanego Towarzystwa (...) Spółki Akcyjnej w W. kwoty 12.650 złotych z ustawowymi odsetkami. Podając podstawę faktyczną roszczenia wskazał, że 9 października 2010 roku na skutek kolizji doszło do uszkodzenia pojazdu H. (...) o nr rejestracyjnym (...) należącego do M. H.. Sprawca kolizji Ł. G. związany był umową obowiązkowego ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej posiadaczy pojazdów mechanicznych z pozwanym. Ubezpieczyciel odmówił przyjęcia odpowiedzialności za szkodę i wypłaty odszkodowania, wskazując, że szkoda powstała w innych okolicznościach niż zadeklarowane w zgłoszeniu szkody. Wierzytelność przysługującą M. H. powód nabył na podstawie umowy przelewu wierzytelności z dnia 15 marca 2011 roku.

Pozwany domagał się oddalenia powództwa twierdząc, że zdarzenie, które zdaniem powoda miało wywołać szkodę w pojeździe, nie miało miejsca, a zatem nie zaistniały przesłanki do wypłaty odszkodowania.

Sąd ustalił, że Ł. G. 9 października 2010 roku kierując pojazdem marki J. (...) o nr rejestracyjnym (...), spowodował kolizję z samochodem marki H. (...) o nr rejestracyjnym (...). Zdarzenie to miało mieć miejsce na skrzyżowaniu ulicy (...) o drogi nr (...) pomiędzy J. a W.. 9 października 2010 roku Ł. G. korzystał z ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej za szkody związane z ruchem pojazdu mechanicznego marki J. (...) o nr rejestracyjnym (...) zawartą z Towarzystwem (...) Spółką Akcyjną w W.. 12 października 2010 roku M. H. zgłosił pozwanemu szkodę w pojeździe marki H. (...), podał, że na skrzyżowaniu z sygnalizacją świetlną „zatrzymałem się przed czerwonym światłem, a sprawca jadący bezpośrednio za mną nie zahamował i uderzył w tył mojego pojazdu”. Prędkość pojazdu w chwili zdarzenia wynosiła 0 km/h. Sprawcą zdarzenia był kierujący pojazdem marki J. (...) o nr rejestracyjnym (...) Ł. G.. Na skutek zdarzenia doszło do uszkodzenia tyłu pojazdu marki H. (...). Uszkodzenia te obejmowały: klapę bagażnika, zderzak tylny, podłogę bagażnika, obydwie lampy, błotnik prawy i lewy. M. H. poinformował pracownika ubezpieczyciela, że na początku października 2010 roku udał się pojazdem marki H. (...) do W. w sprawach zawodowych. W motelu w miejscowości J. spotkał się z Ł. G., który poruszał się pojazdem marki J. (...) o nr rejestracyjnym (...). Do kolizji doszło w odległości około 1 km od motelu, w którym spotkał się z Ł. G.. Po kolizji pojazdy zostały odholowane na pobocze. O kolizji nie zawiadomiono Policji. Ł. G. oświadczył, że do miejscowości J. przyjechał ze S. w dniu 8 października 2010 roku pojazdem marki J. (...) o nr rejestracyjnym (...). Do kolizji miało dojść, kiedy pojazd marki H. (...) hamował przed sygnalizacją świetlną. Pozwany stwierdził, że uszkodzenia pojazdu marki H. (...) obejmowały: klapę bagażnika, zderzak tylny, podłogę bagażnika, obydwie lampy, błotnik prawy i lewy. wartość pojazdu przed szkodą ustalono na kwotę 31.400 złotych, wartość pojazdu w stanie uszkodzonym na kwotę 18.750 złotych. Wysokość szkody została ustalona na kwotę 12.650 złotych. M. H. zlecił sporządzenie kosztów naprawy pojazdu rzeczoznawcy, który ustalił koszt naprawy na kwotę 37.989,08 złotych, domagając się uzupełnienia odszkodowania o kwotę 25.339,08 złotych. 25 października 2010 roku Ł. G. sprzedał pojazd marki J. o nr rejestracyjnym (...) S. L..

Ł. G. zgłosił szkodę powstałą na skutek kolizji z dnia 9 października 2010 roku w pojeździe marki J. w zakresie autocasco. Przebieg zdarzenia opisał w następujący sposób: „Skrzyżowanie ul (...) i drogi nr (...) z J. w kierunku W.. Na światłach zapaliło się pomarańczowe, dodałem gazu aby przejechać, lecz pojazd poprzedzający się zatrzymał i uderzyłem w jego tył”. Oględziny pojazdu potwierdziły zakres uszkodzeń wskazany w zgłoszeniu szkody. Podczas oględzin stwierdzono, że przebieg pojazdu wynosi 110.095 km. Ustalono również, że Ł. G. przed dniem 9 października 2010 roku dwukrotnie zgłosił szkodę w pojeździe marki J. o nr rejestracyjnym (...). Podczas oględzin pojazdu marki J. o nr rejestracyjnym (...) w dniu 4 maja 2010 roku stwierdzono uszkodzenia przedniego prawego narożnika, a przebieg pojazdu wynosił 109.780 km. Podczas oględzin pojazdu marki J. o nr rejestracyjnym (...) w dniu 21 września 2010 roku stwierdzono uszkodzenia przedniego zderzaka o innym zakresie, niż uszkodzenia udokumentowane w dniu 4 maja 2010 roku. Przebieg pojazdu wynosił 109.979 km. Naprawa pojazdu po tej kolizji nie obejmowała prac związanych ze stacyjką, licznikami i innymi podzespołami. Uszkodzenia zgłoszone w pojeździe marki J. o nr rejestracyjnym (...) w październiku 2010 roku mają inny charakter niż uszkodzenia udokumentowane w dniu 4 maja 2010 roku i 21 września 2010 roku. Przebieg pojazdu marki J. o nr rejestracyjnym (...) w okresie od 21 września 2010 roku do 14 października 2010 roku wyniósł 116 km. W dniu 25 listopada 2010 roku Ł. G. oświadczył, że w dniu 9 października 2009 roku pojazd marki J. o nr rejestracyjnym (...) miał następujące uszkodzenia po poprzednich kolizjach: uszkodzone czujniki parkowania, uszkodzony czujnik automatycznego włączania wycieraczek, uszkodzony jeden z czujników (...), uszkodzony napinacz pasa kierowcy, uszkodzona wiązkę elektryczną, która powodowała czasowe problemy z zapaleniem pojazdu oraz złą pracę zegarów.

25 października 2010 roku Ł. G. sprzedał pojazd marki J. S. L.. Nabywca pojazdu przejechał nim ze S. do G.. Nie stwierdzono w pojeździe uszkodzeń w zakresie działania zegarów i innych podzespołów elektronicznych. Stan licznika pojazdu wskazywał, że w okresie od 14 października 2010 roku do dnia 30 listopada 2010 roku przejechał 416 km, co odpowiada trasie S. – K. – G.. Na zdjęciu pojazdu marki J. o nr rejestracyjnym (...) wykonanym na miejscu zdarzenia z dnia 9 listopada 2010 roku po upływie około 30 – 40 minut od kolizji widać zaparowane szyby, co wskazuje, że w

chwili wykonania zdjęcia silnik w pojeździe był zimny i został uruchomiony krótko przed wykonaniem zdjęcia. Analiza pozostałych zdjęć wskazuje, że pojazdy stoją na poboczu w odległości 106 – 150 m od skrzyżowania z sygnalizacją świetlną. Pojazd marki H. (...) o nr rejestracyjnym (...) mógł być przesunięty jedynie na odległość około 50 cm, a nie 2 – 3 m jak wskazują M. H. i Ł. G..

Pismem z dnia 8 grudnia 2010 roku Towarzystwo (...) Spółka Akcyjna w W. poinformowało M. H., że na podstawie przeprowadzonego postępowania wyjaśniającego oraz analizy rzeczoznawczej ustalono, że uszkodzenia pojazdu powstały w innych okolicznościach niż deklarowane w zgłoszeniu szkody. 15 marca 2011 roku M. H. przełał na M. L. wierzytelność przysługującą mu z tytułu uszkodzenia pojazdu marki H. (...) o nr rejestracyjnym (...) na skutek kolizji z dnia 9 października 2010 roku. W opinii z dnia 23 stycznia 2012 roku rzeczoznawca samochodowy J. M. w opinii sporządzonej w dniu 23 stycznia 2012 roku na zlecenie M. L. ustalił, że analiza przedłożonych przez zleceniodawcę materiałów dowodowych nie daje żadnych podstaw do kwestionowania tego, że udokumentowane uszkodzenia pojazdu marki J. (...) o nr rejestracyjnym (...) i marki H. (...) o nr rejestracyjnym (...) mogły być skutkiem kolizji przebiegającej w okolicznościach podawanych w relacjach Ł. G. i M. H., tj. powstać w rezultacie uderzenia przodem hamującego J. w tył poprzedzającego go i zatrzymującego się lub stojącego pojazdu marki H. (...). Opinia ta została sporządzona na podstawie dokumentacji przedstawionej rzeczoznawcy przez M. L.. Nie dokonywał on oględzin pojazdów. Dalsza korespondencja kierowana do ubezpieczyciela nie doprowadziła do wypłaty właścicielowi pojazdu H. (...) odszkodowania.

Według szkiców z miejsca zdarzenia sporządzonych przez M. H. i Ł. G. wynika, że okresie przedkolizyjnym i kolizyjnym osie podłużne uczestniczących w zdarzeniu z dnia 9 października 2010 roku pojazdów miały znajdować się w jednej linii. Po zdarzeniu pojazdy zatrzymały się w odległości około 100 m za skrzyżowaniem, na którym miało dojść do kolizji.

Uszkodzenia pojazdu H. (...) obejmowały tylną część nadwozia, w tym elementy szkieletowe. Najgłębsze odkształcenia pokolizyjne występują w centralnej części pojazdu na pasie tyłu i podłodze bagażnika. Nadwozie pojazdu uległo deformacji przestrzennej objawiającej się istotnym prawostronnym załamaniem poszycia tylnego prawego przed słupkiem środkowym. Takie odkształcenie i charakter uszkodzeń w tylnej części pojazdu ze śladami poziomych przerysowań w rejonach bezpośrednich oddziaływań kolizyjnych o mniejszym natężeniu stanowią podstawę do ustalenia, że przeszkoda, która doprowadziła do zmiany kształtu nadwozia przemieszczała się od tyłu skosem w prawo.

Zakres zewnętrznych odkształceń pojazdu marki J. (...) o nr rejestracyjnym (...) jest relatywnie mniejszy od zakresu uszkodzeń tyłu pojazdu marko H. (...), których to różnic nie wyjaśniają wyłącznie różnice w budowie pojazdów. Na zdjęciu pojazdu marki J. ze zdjętą okładziną zderzaka przedniego widać jedynie lewostronne zgięcie belki wzmocnienia zderzaka przedniego. Materiał dowody dotyczący stanu pojazdu marki J. nie pozwala na przeprowadzenie analizy pokolizyjnego stanu tego pojazdu.

Gdyby do kolizji doszło w deklarowanej przez M. H. sytuacji, tj. kiedy zarówno pojazd marki H. (...) jak i pojazd marki J. ostro hamowały przód pojazdu marki J. byłby obniżony względem pozycji zajmowanej w trakcie postoju lub przy ustabilizowanej jeździe, natomiast tył pojazdu marki H. (...), byłby uniesiony ponad poziom zajmowany w okresie postoju. W takiej sytuacji uszkodzenia pojazdu marki H. (...) zlokalizowane byłyby poniżej poziomu dolnej krawędzi drzwi tyłu a nawet po przemieszczeniu drzwi w związku z deformacją pasa tylnego nie doszłoby do uszkodzeń na poziomie dolnej krawędzi tablicy rejestracyjnej i wyżej. Zdjęcia pojazdu marki H. (...) sporządzone po zdarzeniu wskazują, że najwyżej położone ślady oddziaływań kolizyjnych znajdowały się na wysokości tylnej tablicy rejestracyjnej. W takich okolicznościach zdarzenia nie doszłoby do udokumentowanego fotograficznie zgięcia dolnej części przedniej tablicy rejestracyjnej pojazdu marki J..

Do zewnętrznych uszkodzeń pojazdów mogło dojść tylko i wyłącznie w sytuacji, kiedy zarówno pojazd marki J. jak i pojazd marki H. (...) nie były hamowane. Tylko w takim położeniu i żadnym innym możliwe było zaistnienie większości uszkodzeń tyłu pojazdu marki H. (...) i otarcie czołowych części błotnika przedniego lewego pojazdu marki J. o poszycie

drzwi tyłu h. na poziomie do około 65 cm. Nadto pojazd marki J. musiałby się kierować w stronę pojazdu marki H. (...) z lewego pasa ruchu.

Z zewnętrznych śladów na pojeździe marki H. (...) lewostronne otarcia na poszyciu drzwi tyłu zlokalizowane na poziomie do 75 cm nie są możliwe do wyjaśnienia, ponieważ na tym poziomie nie znajduje się żaden z czołowych elementów pojazdu marki J..

Ustawienia kolizyjne i kierunku ruchu aut jak i ustalenia dotyczące przedkolizyjnego ruchu, w tym hamowania pojazdów w okres pierwszego kontaktu udarowego zaprzeczają opisom przedstawionym przez osoby zgłaszające zdarzenie.

Brak kontynuacji wskazań drogomierza w czasie jazdy pojazdu jest z punktu widzenia technicznego niemożliwy.

Przy przyjęciu, że wszystkie udokumentowane uszkodzenia pojazdu marki H. (...) powstały w wyniku kolizji z dnia 9 października 2010 roku koszt jego naprawy wynosiłby 48.596,20 złotych brutto. Wartość rynkowa tego pojazdu przed szkodą wynosiła 34.100 złotych. Wartość rynkowa w stanie uszkodzonym wynosiła 18.750 złotych. Szkada powstała w pojeździe na skutek zdarzenia z dnia 9 października 2010 roku wynosi 12 650 złotych (34 100 zł – 18 750 zł = 12 650 zł).

Sąd odwołał się do art. 822 § 1 k.c., art. 34 ust. ustawy z dnia 22 maja 2003 roku o ubezpieczeniach obowiązkowych, Ubezpieczeniowym Funduszu Gwarancyjnym i Polskim Biurze Ubezpieczycieli Komunikacyjnych (tekst jednolity: Dz. U. z 2013 roku, poz. 392 ze zmianami), art. 509 § 1 i 2 k.c. nie czyniąc jednak ustalenia, że kolizja pojazdów miała miejsce w okolicznościach wskazywanych przez uczestników. Sąd pierwszej instancji ocenił opinię biegłego sądowego jako wiarygodną i analizując jej treść doszedł do przekonania, że powód nie udowodnił zasadności roszczenia. W ocenie Sądu Rejonowego, sformułowanie biegłego, że nie może „wykluczyć sytuacji, w której choć w okolicznościach odmiennych od przedstawionych w osobowym materiale dowodowym ale jednak doszło do kontaktu kolizyjnego między samochodem m-ki J. nr rej ZO V. a samochodem m-ki H. o nr rej (...)” nie dowodzi istnienia kolizji. Zwrócono uwagę, że uczestnicy kolizji we własnym interesie powinni bezpośrednio po zdarzeniu podjąć czynności zmierzające do udokumentowania miejsca zdarzenia i stanu pojazdów, tak w trakcie ewentualnego sporu z ubezpieczycielem nie było - z uwagi na brak materiału dowodowego – wątpliwości co do przebiegu i skutków zdarzenia.

Wyrok został zaskarżony apelacją przez powoda w całości, który domagał się jego zmiany przez uwzględnienie powództwa w całości, ewentualnie uchylenia zaskarżonego wyroku w części i przekazania sprawy do ponownego rozpoznania Sądowi I instancji. Zaskarżonemu orzeczeniu zarzucił naruszenie:

- art. 361 k.c. oraz 362 k.c. w zw. z art. 822 k.c. przez uznanie, iż nie zaszły okoliczności uzasadniające domaganie się przez powoda odszkodowania za szkodę,

- art. 233 k.p.c. przez przyjęcie, że nie zaszły okoliczności uzasadniające domaganie się przez powoda odszkodowania za szkodę, mimo że opinia biegłego nie wykluczała możliwości zaistnienia takiego zdarzenia oraz przez odmowę nadania znaczenia odmowie przedstawienia przez pozwaną dowodu z posiadanych przez nią fotografii pojazdu J., choć dowód taki zawierał się we wniosku powoda o zobowiązanie pozwanej do złożenia akt szkody,

- błąd w ustaleniach faktycznych polegający na przyjęciu, że pojazdy biorące udział w wypadku były w fazie intensywnego hamowania, choć okoliczność ta nie wynika w sposób jednoznaczny i bezpośredni z materiału dowodowego, pojazd J. miał sprawny drogomierz oraz nie miał wad instalacji elektrycznej, choć potwierdził ten fakt świadek S. L.,

W apelacji zawarto wnioski dowodowe o przeprowadzenie dowodu:

- uzupełniającego przesłuchania powoda oraz świadka Ł. G. na okoliczność wyposażenia pojazdu J. w elektroniczny system dystrybucji siły hamowania oraz chwili przekazania informacji w tym zakresie przez świadka powodowi;

- z uzupełniającej opinii biegłego na okoliczność ustalenia, czy pojazd J. był wyposażony w elektroniczny system dystrybucji siły hamowania oraz jaki wpływ ten system mógł mieć na przebieg zdarzenia i sylwetkę pojazdu J..

Pozwany domagał się oddalenia apelacji.

### **Sąd Okręgowy zważył, co następuje.**

1. Apelacja jest bezzasadna. Rozpoznanie sprawy w postępowaniu apelacyjnym, wyrażające się w ponownym ustaleniu stanu faktycznego sprawy i ocenie zasadności roszczenia na podstawie prawa materialnego prowadzi do wniosków analogicznych, jak przedstawione przez Sąd I instancji. Sąd Odwoławczy przyjmuje ustalony przez Sąd Rejonowy stan faktyczny za własne ustalenia, bez konieczności ponownego jego przytaczania. Podobnie materialnoprawna ocena powództwa wyrażona przez Sąd Rejonowy zasługuje w pełni na aprobatę.

2. Stosownie do art. 6 k.c., regulującego materialnoprawny rozkład ciężaru dowodu, ciężar udowodnienia faktu spoczywa na tej stronie, która z faktu tego wywodzi skutek prawny. W rozpoznanej sprawie ciężar dowodu zaistnienia zdarzenia ubezpieczeniowego, które jest jednym z elementów warunkujących powstanie roszczenia wobec ubezpieczyciela, spoczywa na powodzie. Materiał dowodowy sprawy powinien pozwalać na jednoznaczne ustalenie, że wypadek ubezpieczeniowy miał miejsce; ujemne konsekwencje nieudowodnienia tego faktu ponosi powód, zgodnie z regułą materialnoprawnego rozkładu ciężaru dowodu z art 6 k.c.

3. Rozstrzygnięcie sprawy zależy jedynie od oceny materiału dowodowego sprawy, mianowicie ustalenia faktycznego, czy do zgłoszonych ubezpieczycielowi uszkodzeń pojazdu marki H. (...) doszło na skutek zdarzenia wskazywanego przez właściciela tego pojazdu oraz ówczesnego właściciela pojazdu J.. Fakt ten nie został udowodniony przez powoda, z opinii biegłego wynika szereg argumentów uzasadniających tezę, że do zderzenia pojazdów nie mogło dojść w okolicznościach wskazywanych przez rzekomych uczestników kolizji.

4. Według opinii biegłego, do uszkodzeń pojazdów mogło dojść, kiedy uderzenie w pojazd H. (...) nastąpiłoby w prawym kierunku, a nie w osi pojazdu; przeszkoda, która doprowadziła do zmiany kształtu nadwozia samochodu H. przemieszczała się od tyłu skosem w prawo. Według szkiców z miejsca zdarzenia sporządzonych przez M. H. i Ł. G. wynika natomiast, że w okresie przedkolizyjnym i kolizyjnym osie podłużne uczestniczących w zdarzeniu z dnia 9 października 2010 roku pojazdów miały znajdować się w jednej linii.

5. Biegły wskazał dalej, że do uszkodzeń pojazdów mógł dojść jedynie w takiej sytuacji, kiedy oba pojazdy nie były hamowane (karta 222), innymi słowy samochód H. poruszałyby się w stanie niehamowanym lub byłyby wcześniej zatrzymane, a J. uderzyłby w stanie niehamowanym (karta 228, w uzasadnieniu Sąd I instancji użył omyłkowo sformułowania o poruszaniu się H. w stanie hamowanym). Z zeznań M. H. (karta 123) wynika, że samochód H. hamował w chwili kolizji, a Ł. G. potwierdził, że do uderzenia doszło wtedy, kiedy pojazd H. gwałtownie zahamował z uwagi na zapalenie się żółtego światła (karta 165). Ł. G. miał nie zdążyć zahamować. Pomijając w tym miejscu ustalenia co do tego, czy pojazd J. w chwili uderzenia znajdował się w stanie hamowania, czy też nie, do uszkodzenia obu pojazdów mogło dojść jedynie w tej sytuacji, kiedy H. nie znajdowałaby się w stanie hamowania. Bez względu wobec tego na okoliczność, w jakim stanie znajdował się pojazd J., jak wyglądała jego sylwetka, czy przód tego pojazdu był obniżony, czy też nie, do opisywanych uszkodzeń mogło dojść w takiej sytuacji, kiedy H. znajdowała się w stanie niehamowanym. Jest okolicznością niebudzącą wątpliwości wobec zeznań uczestników, że pojazd H. znajdował się w stanie gwałtownego hamowania. Nie ma znaczenia podnoszona w apelacji okoliczność, czy samochód J. był wyposażony w system rozdziału siły hamowania, który mógł wpłynąć na sylwetkę tego pojazdu, więc położenie jego przodu. Pewne jest, że samochód H. hamował i ta okoliczność wyłącza tezę, że do uszkodzeń doszło wskutek okoliczności opisywanych przez rzekomych uczestników kolizji. Wnioski dowodowe złożone w apelacji były zbędne dla rozstrzygnięcia i podlegały oddaleniu na podstawie art. 227 k.p.c. - nie dotyczyły okoliczności istotnych dla rozstrzygnięcia, ich przeprowadzenie zmieniłoby wynik postępowania.

6. Wbrew twierdzeniom apelującego nie ma podstaw do ustalenia, że jeżeli miało dojść do zderzenia, to pojazd H. nie był hamowany przez jego kierowcę. Okoliczność, że H. hamowała wynika z zeznań M. H. oraz Ł. G.. Nie można przyjąć, że świadek M. H. zeznał nieprawdę i to w sposób korespondujący z zeznaniami Ł. G., a składając oświadczenie wobec ubezpieczyciela lepiej pamiętał zdarzenie i dlatego stwierdził, że pojazd H. już się nie poruszał. Moc dowodowa zeznań świadka jest większa, niż składane przez niego oświadczenia mające charakter dokumentu prywatnego. Ponadto zawarcie sformułowania w zgłoszeniu szkody komunikacyjnej, że „H. poruszała się z prędkością „0” km/h”, nie oznacza, że w tej chwili i w chwili zderzenia nie była w fazie hamowania. Sylwetka hamującego pojazdu jest obniżona również w chwili, kiedy samochód nie porusza się, jednak znajduje się w ostatniej fazie intensywnego hamowania, zapoczątkowanego kiedy pojazd znajdował się w ruchu. Do postawienia takiego wniosku wystarczające są zasady doświadczenia życiowego i nie jest konieczna wiedza specjalistyczna. W sytuacji, kiedy na podstawie dowodów nie można ustalić inaczej, że pojazd H. znajdował się w stanie intensywnego hamowania, to sylwetka pojazdu J., podjęcie manewru hamowania przez kierującego, ewentualne wyposażenie tego pojazdu w system dystrybucji siły hamowania - jak wskazano wyżej - nie mają żadnego znaczenia.

7. Biegły postawił także kolejny wniosek, który wyłącza prawdziwość relacji uczestników zdarzenia, mianowicie zewnętrzne ślady na pojeździe marki H. (...), lewostronne otarcia na poszyciu drzwi tyłu zlokalizowane na poziomie do 75 cm nie są możliwe do wyjaśnienia, ponieważ na tym poziomie nie znajduje się żaden z czołowych elementów pojazdu marki J..

8. Następnym wnioskiem wynikającą z dowodu z opinii biegłego jest odnoszący się do ustawienia kolizyjnego i kierunku ruchu aut jak i ustalenia dotyczące przedkolizyjnego ruchu, w tym hamowania pojazdów w okresie pierwszego kontaktu udarowego. W ocenie biegłego ustawienia te zaprzeczają opisom przedstawionym przez osoby zgłaszające zdarzenie.

9. Biegły stwierdził, że zakres zewnętrznych odkształceń pojazdu J. jest relatywnie mniejszy od zakresu uszkodzeń tyłu pojazdu H., jednak ten argument wskutek przedstawionych wyżej, nie ma znaczenia dla przyjęcia, że powód nie udowodnił istnienia wypadku ubezpieczeniowego. Trafnie więc apelujący wskazuje, że dla rozstrzygnięcia sprawy nie może mieć znaczenia to, iż w aktach sprawy nie zostały w sposób dostatecznie wyraźny udokumentowane uszkodzenia pojazdu J..

10. Prawidłowe jest ustalenie sądu pierwszej instancji, że zegary w pojeździe J. nie były uszkodzone i działały prawidłowo. Z opinii biegłego wynika, że brak kontynuacji wskazań drogomierza w czasie jazdy pojazdu jest z punktu widzenia technicznego niemożliwy. W konsekwencji prawidłowo ustalono, że przebieg pojazdu marki J. w okresie od 21 września 2010 roku do 14 października 2010 roku wyniósł 116 km, więc że Ł. G. nie mógł odbyć podróży ze S. do J.. Opinia biegłego jest zatem wystarczającym argumentem dla przyjęcia wskazanego wniosku. Jedyne dodatkowo można wskazać na argumenty potwierdzające wiarygodność opinii. Ustalenia dokonane w postępowaniu likwidacyjnym stanowią materiał dowodowy sprawy, jednak wynikają z dokumentu prywatnego i jedynie tę moc dowodową można im przypisać. Jedyne jako argument uzupełniający, dodatkowy należy wskazać, że S. L., nabywca pojazdu, odbył podróż ze S. do G. i wskazania zegarów odpowiadały rzeczywistej długości trasy, nie działały zatem wadliwie. Naprawa pojazdu po tej kolizji nie obejmowała prac związanych ze stacyjką, licznikami i innymi podzespołami. Stwierdzenie świadka S. L., że elektronika w pojeździe nie działał prawidłowo nie oznacza, że drogomierz w pojeździe także działał nieprawidłowo. Podstawą do ustalenia, że zegary działały prawidłowo jest, jak wskazano, opinia biegłego, a okoliczność, że stan licznika wyklucza aby J. przejechał przed dniem 9 października 2010 roku trasę S. – J. podważa wiarygodność zeznań świadka Ł. G. i tym samym, jak trafnie wskazał Sąd pierwszej instancji, nie pozwala na ustalenie, że do zdarzenia doszło w deklarowanych okolicznościach.

11. Pozostałe okoliczności podnoszone przez apelującego, w szczególności dotyczące położenia pojazdów po kolizji albo kolejności ich odholowywania nie mają znaczenia dla rozstrzygnięcia sprawy.

12. Biegły stwierdził, że „nie może wykluczyć sytuacji, w której choć w okolicznościach odmiennych od przedstawionych w osobowym materiale dowodowym, ale jednak doszło do kontaktu kolizyjnego między

samochodem m-ki J. nr rej ZO V. a samochodem m-ki H. o nr rej (...). Niewykluczone, że kontakt ten był wynikiem zderzenia J. z już uszkodzoną w tylnej części H.. Podobny kontakt umożliwiłby ukrycie zakresu wcześniejszej szkody, a kierunki ruchu mogły różnić się od ustalonych w pkt 2.1a przy tym wyjaśniałyby brak uszkodzeń choćby końcówki podłużnicy lewego przedniego wzmocnienia w J.” (k. 18 opinii biegłego k. 228 akt sprawy). Konstatacja ta nie może być jednak podstawą do wysnucia wniosku przez apelującego że materiał dowodowy sprawy jest podstawą ustalenia że doszło do wypadku ubezpieczeniowego. Biegły nie wykluczył możliwości zderzenia pojazdów w okolicznościach wyżej opisanych, jednak nie uzasadnia to oczywiście odpowiedzialności ubezpieczyciela, który nie może ponosić odpowiedzialności za szkodę powstałą uprzednio, przed kolizją pojazdu. Jeżeli doszło do zderzenia w okolicznościach wyżej opisanych, to wysokość szkody nie została przez powoda udowodniona i co stanowi dalej o oddaleniu powództwa. nie doszło więc do naruszenia art. 233 k.p.c.

13. Opinia biegłego oceniania na płaszczyźnie logiki i zupełności jest wiarygodna, co decyduje o przyjęciu, że powód nie udowodnił wypadku ubezpieczeniowego, co dalej stanowi o oddaleniu powództwa i w konsekwencji oddaleniu apelacji - na podstawie art. 385 k.p.c.

14. Powód przegrał sprawę w postępowaniu apelacyjnym w całości, zgodnie z art. 98 k.p.c. zobowiązany jest do zwrotu pozwanej celowych kosztów procesu, wynagrodzenia radcy prawnego ustalonego na podstawie § 6 pkt 5 i § 12 ust. 1 pkt 1 Rozporządzenia Ministra Sprawiedliwości z dnia 28 września 2002 roku w sprawie opłat za czynności radców prawnych oraz ponoszenia przez Skarb Państwa kosztów pomocy prawnej udzielonej przez radcę prawnego ustanowionego z urzędu (Dz. U. Nr 163, poz. 1349 z 2002 roku ze zmianami).

SSO Robert Bury (spr.) SSO Małgorzata Grzesik SSO Iwona Siuta