

## UZASADNIENIE

Pozwem z dnia 18 marca 2011 roku (...) Sp. z o.o. z siedzibą w W. wniosła o zasądzenie od (...) S.A. z siedzibą w W. kwoty 59.043,55 zł wraz ustawowymi odsetkami od dnia 01 sierpnia 2010 roku do dnia zapłaty oraz zwrot kosztów procesu, w tym kosztów zastępstwa procesowego według norm przepisanych.

W uzasadnieniu powód wskazał, że w dniu 30 czerwca 2010 r. na ul. (...) w L. doszło do kolizji. Podczas wyprzedzania kierujący pojazdem marki B. A. A. (1) nie upewnił się czy ma wystarczającą ilość miejsca, nie zachował należytej ostrożności i uderzył w tył jadącego przed nim samochodu marki V. kierowanego przez G. S. (1). Na skutek uderzenia pojazd marki V. uderzył w ogrodzenie posesji przy ul. (...) oraz zaparkowany tam pojazd marki A. (...). Kierujący pojazdem marki B. przyjął mandat za spowodowanie kolizji oraz dodatkowo podpisał oświadczenie dotyczące jego odpowiedzialności za spowodowanie uszkodzenia ogrodzenia posesji i samochodu marki A. (...). Pojazd marki V. stanowi własność powoda, który zgłosił szkodę u pozwanego Towarzystwa (...). Pismem z dnia 31 sierpnia 2010 r. pozwany odmówił zapłaty odszkodowania za spowodowanie kolizji, powołując się na złożenie przez A. A. (2) oświadczenia, iż nie przyznaje się on do winy za spowodowanie kolizji i złożył odwołanie od mandatu karnego. W konsekwencji pozwany uznał, iż nie udowodniono winy A. A. (2), a zatem pozwany nie ponosi odpowiedzialności za szkodę. W związku z odmową odszkodowania przez pozwanego, powód zgłosił szkodę w T. C., gdzie posiadał polisę AC. Pojazd marki V. został naprawiony na podstawie kalkulacji naprawy nr 384/09/10, a koszt tej naprawy wyniósł 83.633,55 zł netto (powód jest podatnikiem podatku VAT). Z polisy AC powód otrzymał odszkodowanie w kwocie 24.590,00 zł netto, zatem odszkodowanie należne od pozwanego opiewa na kwotę 59.043,55 zł. (pozew k. 1-4).

W odpowiedzi na pozew pozwane (...) S.A. z siedzibą w W. wniosło o oddalenie powództwa w całości oraz zasądzenie na swoją rzecz zwrotu kosztów procesu według norm przepisanych, w tym kwoty 17,00 zł tytułem opłaty od pełnomocnictwa.

Pozwany zakwestionował zasadę odpowiedzialności A. A. (2) a w konsekwencji swoją odpowiedzialność za skutki kolizji z dnia 30 czerwca 2010 r. oraz wysokość roszczenia. Przedstawiając własną wersję wydarzeń wskazał, iż w trakcie dokonywania manewru wyprzedzania przez A. A. (1) samochodem marki B. dwóch jadących przed nim pojazdów, tj. samochodu dostawczego i V. należącego do powoda, kierowanego przez G. S. (1) już po wyprzedzaniu samochodu dostawczego jadący jako pierwszy G. S. (1) rozpoczął manewr skrętu w lewo, nie upewniwszy się w lusterku wstecznym czy nie jest wyprzedzany. Gdy znalazł się na lewym pasie ruchu nadjeżdżającego z tytułu A. A. (2) musiało dojść do kolizji wobec zasadniczo różnych szybkości obu pojazdów i ich odmiennych kierunków poruszania. W wymuszonej przez kierującego pojazdem marki V. kolizji samochód marki B. swym przodem uderzył w lewą tylną część pojazdu V.. Pozwany przyznał, iż A. A. (2) przyjął mandat, od którego następnie bezskutecznie się odwoływał, jednakże ta okoliczność nie przesadza odpowiedzialności za spowodowanie kolizji. W ocenie pozwanego kierujący pojazdem marki V. G. S. (1) naruszył treść art. 22 ust. 4 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. prawa o ruchu drogowym, gdyż nie ustąpił pierwszeństwa pojazdowi już jadącemu po pasie ruchu na który zamierzał wjechać oraz nie zasygnalizował zawczasu w sposób wyraźny zamiaru zmiany kierunku ruchu i pasa ruchu. Z ostrożności procesowej pozwany zakwestionował również dochodzoną kwotę odszkodowania, wskazując, iż przedmiotowa szkoda ma charakter całkowitej, gdyż koszt naprawy pojazdu w wysokości 82.806,98 zł przekroczył wartość pojazdu przed kolizją, czyli kwotę 67.900,00 zł. W takiej sytuacji odszkodowanie powinno zostać ograniczone do różnicy pomiędzy wartością pojazdu przed kolizją a wartością pojazdu po kolizji, pomniejszoną następnie o wypłacone odszkodowanie z polisy AC, czyli do kwoty 18.810,00 zł. (odpowiedź na pozew k. 41-44).

### **Sąd Rejonowy ustalił, co następuje:**

W dniu 30 czerwca 2010 r., około godziny 17.00 poza granicą miejscowości L. na terenie obszaru L. – K. na odcinku ulicy (...) doszło do kolizji drogowej.

G. S. (2) kierujący pojazdem marki V. (...) o nr rej. (...) poruszał się ul. (...) od miejscowości S. w kierunku miejscowości P.. Na wysokości wjazdu do posesji nr (...), wykonując manewr skrętu w lewo w kierunku znajdującego się po lewej stronie drogi komisu samochodowego, nie zachowując należytej staranności oraz nie sygnalizując skrętu w lewo kierunkowskazem zderzył się z nadjeżdżającym z tyłu lewym pasem jezdni samochodem marki B. o nr rej. (...) kierowanym przez A. A. (1), wykonującego w danym momencie manewr wyprzedzania pojazdu dostawczego oraz znajdującego się przed tym pojazdem dostawczym pojazdu marki V. kierowanego przez G. S. (1). Również kierujący pojazdem marki (...) nie zachował należytej staranności albowiem manewr wyprzedzania wykonywał w warunkach do tego niekorzystnych albowiem miał znacząco ograniczoną widoczność. Podczas manewru wyprzedzania prawy pas jezdni zasłaniał wyprzedzającemu kierowcy B. pojazd dostawczy o dużych gabarytach, w związku z czym nie mógł mieć odpowiedniego rozeznania, co do sytuacji panującej na jezdni przed tym pojazdem i tym samym czy manewr wyprzedzania będzie bezpieczny w każdej ze swych 3 faz. Kierowca (...) nie mógł zatem upewnić się, czy istnieje wystarczające i bezpieczne miejsce do wyprzedzenia bez utrudnienia ruchu któremukolwiek z uczestników ruchu drogowego.

Na skutek uderzenia pojazd marki V. siłą uderzenia został obrócony wokół własnej pionowej osi i uderzył w ogrodzenie posesji przy ul. (...) z lewej strony drogi oraz zaparkowany tam pojazd marki A. (...).

Bezpośrednio po zdarzeniu na miejsce zostali wezwani funkcjonariusze Komendy Powiatowej Policji w P.. Funkcjonariusz Policji stwierdził winę A. A. (2) i ukarał go mandatem karnym w wysokości 300,00 zł, który został przez niego przyjęty. A. A. (2) podpisał również oświadczenie o tym, iż jest sprawcą przedmiotowej kolizji. Kierujący pojazdem marki B. bezpośrednio po zdarzeniu znajdował się w szoku, był zdenerwowany a dodatkowo śpieszył się na umówioną wizytę lekarską w W. w celu kontroli wszczepionego rozrusznika serca.

**(dowody:** zeznania świadka A. A. (3) – k. 109-112; zeznania G. S. (1) złożone w charakterze strony - k. 312-314; zeznania świadka D. G. - k. 107-109; oświadczenie - k. 13; notatka urzędowa sporządzona przez funkcjonariuszy Komendy Powiatowej w P. z dnia 30 czerwca 2010 r. - k. 99 akt szkody; opinia biegłego P. H. wraz z ustną opinią uzupełniającą złożoną na rozprawie w dniu 10 listopada 2015 r. - k. 389-397 / transkrypcja - k. 460-464; dokumentacja fotograficzna – k. 106; dokument w postaci opinii J. C. z dnia 16 maja 2012 r. – k. 107-139 akt dołączonej sprawy I C 274/11).

A. A. (2), pomimo wcześniejszego uznania swojej winy wystąpił do właściwego miejscowo Sądu o uchylenie mandatu karnego, powołując się na treść wykonanych na jego zlecenie prywatnych ekspertyz wskazujących na brak odpowiedzialności za zdarzenie. Postanowieniem z dnia 13 września 2010 r. Sąd Rejonowy w Piasecznie nie uwzględnił wniosku A. A. (2).

(okoliczności niesporne; kserokopia akt II Ko 1072/10 w aktach szkody).

Wartość rynkowa pojazdu marki V. o nr rejestracyjnym nr rej. (...) w chwili zdarzenia drogowego, tj. w dniu 30 czerwca 2010 r. wynosiła 80.400,00 zł brutto, w tym 14.498,36 zł podatku VAT. Koszty naprawy, po zastosowaniu stawki ujednoczonej zgodnie z informacją (...) Izby (...) numer NP.-078/1/5 z dnia 02 marca 2005 r. w wysokości 100,00 zł za jedną godzinę netto dla prac mechanicznych oraz lakierniczych dla warsztatów nieautoryzowanych wynosiły kwotę 78.697,66 zł brutto. Z uwagi na zakres uszkodzeń oraz czasochłonność pracy, logistykę zamówienia części, czas dostarczenia zatwierdzonego kosztorysu z zakresem naprawy, czas potrzebny do wykonania technologicznej naprawy pojazdu marki V. wyniósł 26 dni roboczych. Kosztorys naprawczy pojazdu został sporządzony dopiero w dniu 20 sierpnia 2010 r. i dopiero od tej daty można było w pełni zamówić niezbędne części do wykonania naprawy oraz ją zakończyć. Z kolei stawka za najem pojazdu zastępczego w okresie bezpośrednio po zdarzeniu z dnia 30 czerwca 2010 r. wynosiła kwotę 200,00 zł netto za jedną dobę.

**(dowody:** opinia biegłego sądowego H. S. - k. 334-339 wraz z kalkulacją naprawy k.340-353; opinia biegłego P. H. wraz z ustną opinią uzupełniającą złożoną na rozprawie w dniu 10 listopada 2015 r. - k. 389-397 / transkrypcja - k. 460-464; rachunek – k. 24; zeznania G. S. (1) złożone w charakterze strony - k. 312-314).

W chwili zdarzenia pojazd marki B. o nr rejestracyjnym (...) objęty był ubezpieczeniem OC za szkody posiadaczy pojazdów mechanicznych przez pozwane (...) S.A. z siedzibą w W. – nr polisy (...).

**(dowód:** polisa ubezpieczeniowa (...) nr (...) – k. 7 i 12 akt szkody).

Pismem z dnia 01 lipca 2010 r. do (...) S.A. V. (...) wpłynęło zawiadomienie (...) Sp. z o.o. z siedzibą w W., tj. właściciela pojazdu marki V. o szkodzie powstałej wskutek zdarzenia z dnia 30 czerwca 2010 r.

(okoliczności niesporne).

(...) S.A. V. (...) w dniu 31 sierpnia 2010 r. wydało decyzję, na podstawie której odmówiło wypłaty odszkodowania na rzecz (...) Sp. z o.o. z siedzibą w W. z uwagi na brak przesłanek odpowiedzialności za skutki kolizji z dnia 30 czerwca 2010 r. Zdaniem Towarzystwa (...) brak było podstaw do przypisania winy kierującemu pojazdem marki B.. Nadto stwierdzono, iż naprawa pojazdu marki V. jest ekonomicznie nieuzasadniona albowiem koszty przywrócenia go do stanu sprzed szkody przewyższają jego wartość. W zaistniałej sytuacji rozmiar szkody został oszacowany na kwotę 43.400,00 zł – jako różnica pomiędzy wartością pojazdu przed szkodą (kwotą 67.900,00 zł) a wartością pojazdu po szkodzie (kwotą 24.500,00 zł).

**(dowód:** decyzja z dnia 31 sierpnia 2010 r. - k. 84 akt szkody oraz k. 14 akt niniejszej sprawy).

Pismem z dnia 20 grudnia 2010 r. (...) Sp. z o.o. z siedzibą w W. wezwał pozwane (...) S.A. V. (...) do wypłaty odszkodowania w łącznej kwocie 59.043,55 zł, na które składa się kwota 18.659,52 zł tytułem robocizny, kosztów dodatkowych, materiałów lakierniczych oraz tzw. normalia, kwota 49.215,05 zł tytułem części zamiennych, kwota 15.400,00 zł tytułem najmu pojazdu zastępczego, kwota 318,00 zł tytułem holowania pojazdu, kwota 40,98 zł netto tytułem przeprowadzenia dodatkowego badania technicznego pojazdu w związku z zaistniałą szkodą. Przedmiotowe pismo doręczono Towarzystwu (...) w dniu 23 grudnia 2010 r.

**(dowód:** pismo strony powodowej z dnia 20 grudnia 2010 r. - k. 32 akt niniejszej sprawy oraz w aktach szkody – z datą prezentaty).

W piśmie z dnia 17 stycznia 2010 roku (...) S.A. V. (...) podtrzymało stanowisko w sprawie, odmawiając uznania swojej odpowiedzialności za skutki kolizji z dnia 30 czerwca 2010 roku.

**(dowód:** pismo pozwanego z dnia 17 stycznia 2010 r. - k. 34).

Z tytułu polisy (...) Sp. z o.o. z siedzibą w W. otrzymał od ubezpieczyciela odszkodowanie w kwocie 24.590,00 zł netto. (okoliczności niesporne).

Powyższy stan faktyczny Sąd ustalił na podstawie dokumentów załączonych do akt niniejszej sprawy, w tym z dokumentów stanowiących akta szkody, które nie były kwestionowane przez żadną ze stron a Sąd nie znalazł podstaw by czynić to z urzędu oraz dołączonych akt Sądu Rejonowego w Starachowicach sprawy o sygn. akt I C 274/11.

W pierwszym rzędzie należy wskazać, że bez znaczenia dla wyjaśnienia okoliczności niniejszej sprawy okazały się zeznania świadka Z. Z. (k. 73-74). Świadek nie widział w jakich okolicznościach doszło do kolizji drogowej, na miejscu zdarzenia pojawił się w chwili gdy pojazdy znajdowały się już w stanie uszkodzonym po kolizji. Słabo orientował się w przebiegu zdarzenia, nie interesował się tym, wielu okoliczności nie pamiętał, to daje asumpt do pominięcia jego zeznań jako nieprzydatnych. Świadek zeznał, iż nie pamięta uczestników kolizji z dnia 30 czerwca 2010 r., jak również tego kto kierował pojazdami biorącymi w niej udział. Wskazał, iż oświadczenie o sprawstwie A. A. (2) podpisał jako świadek kilka dni po kolizji na prośbę właściciela komis, którego ogrodzenie zostało uszkodzone.

Nieprzydatne dla wyjaśnienia istotnych okoliczności sprawy były również zeznania świadka H. M. (k. 170-171) – funkcjonariusza Policji, który w dniu 30 czerwca 2010 r. sporządził notatkę urzędową z przebiegu i miejsca zdarzenia drogowego. Świadek nie pamiętał kolizji drogowej ani osób w niej uczestniczących.

Za wiarygodne z kolei Sąd uznał zeznania świadka G. S. (1) złożone w charakterze strony (k. 312-314) w takim zakresie, w jakim korespondują one z pozostałym materiałem dowodowym w tym z opinią biegłego, która była przedmiotem ważkich ustaleń Sądu.

Pomocne w przeważającej części okazały się zeznania świadka D. G. (k. 107-109). Świadek wypowiadał się spontanicznie, jest osobą obcą dla stron, niezainteresowaną wynikiem sprawy na rzecz którejkolwiek ze stron. Niemniej jednak Sąd powziął wątpliwości co do zeznań tego świadka dotyczących okoliczności rzekomego sygnalizowania przez G. S. (1) lewym kierunkowskazem skrętu w lewo w chwili zdarzenia. Przede wszystkim należy mieć na uwadze to, iż świadek ten nie był przesłuchany na tę okoliczność w charakterze świadka w sprawie z powództwa A. A. (1) przeciwko (...) S.A. o sygn. akt I C 274/11 o zapłatę. Należy przyjąć, iż jego wiadomości co do sygnalizowania zmiany kierunku jazdy przez kierującego pojazdem marki V., mogły mieć istotny wpływ na rozstrzygnięcie tamtej sprawy. Nadto, skoro świadek ten widział zdarzenie i zapamiętał je ze wszystkimi szczegółami, to dlaczego nie znalazło to odzwierciedlenia w protokole sporządzonym przez funkcjonariuszy Policji wezwanej na miejsce zdarzenia z dnia 30 czerwca 2010 r. ani też w żadnym innym dokumencie sporządzonym w tej sprawie. Funkcjonariusze Policji – mając ogromne doświadczenie w podobnych sprawach – winni odnotować w protokole świadka, tak istotnej dla sprawy okoliczności. Pojawienie się ww. treści zeznań na temat sygnalizowania skrętu w lewo przez kierowcę pojazdu V. po tak długim czasie od zaistnienia zdarzenia powoduje, że zeznania takie nie mogły zostać uznane za wiarygodne. Zeznania D. G. co do okoliczności zderzenia pojazdów na prawym pasie jezdni nie były koherentne z pozostałym materiałem dowodowym zgromadzonym w aktach niniejszej sprawy i aktach dołączonych, który nakazuje przyjąć odmienny wniosek. Sąd ustalił bowiem, że kontakt pojazdów nastąpił w miejscu lewej tylnej części pojazdu marki V., który następnie został odrzucony na lewą część drogi, a zatem pojazd ten w pewnym zakresie musiał znajdować się na torze jazdy pojazdu marki B. na prawym pasie.

W zeznaniach świadka A. A. (1) i G. S. (1) Sąd dostrzegł pewną niekonsekwencję, przemawiająca jednak na niekorzyść G. S. (1), tj. strony powodowej – o czym w dalszej części uzasadnienia poświęconej rozważaniom prawnym.

Przechodząc do dalszej oceny dowodów, należy wskazać, że sporządzona w sprawie pisemna opinia z dnia 07 maja 2013 r., przez biegłego sądowego S. C. (k. 196-201), jak również opinia uzupełniająca okazały się całkowicie nieprzydatne dla rozstrzygnięcia sprawy. Nie sposób przy tym nie zgodzić się z zastrzeżeniami powoda złożonymi do przedmiotowej opinii (k. 276-284a). Podkreślenia wymaga, że opinia biegłego podlega wartościowaniu według art. 233 § 1 k.p.c., w oparciu o szczególne dla tego dowodu kryteria oceny, które stanowią: poziom wiedzy biegłego, podstawy teoretyczne opinii, sposób motywowania sformułowanego w niej stanowiska, a także zgodność z zasadami logiki i wiedzy powszechnej. Biorąc pod uwagę te wyznaczniki należało stwierdzić, że w złożonych opiniach biegły sądowy S. C. swoje wnioski przedstawił w sposób niejednoznaczny, ogólnikowy, wręcz lakoniczny. Ponadto nie było możliwym skontrolowanie poprawności logiki wywodów zawartych tejże opinii. Dowód ten w omówionym zakresie okazał się niemiarodajny w sprawie i nie pozwolił na poczynienie ustaleń w istotnym dla rozstrzygnięcia sprawy zakresie. Ponadto przywołana opinia nie zawierała odpowiedzi na wszystkie pytania Sądu i samodzielnych wniosków biegłego, a de facto w całości opierała się na kosztorysie sporządzonym na potrzeby powoda, który to kosztorys powód złożył wraz z pozwem. Mając na uwadze powyższe rozważania, Sąd pominął tenże dowód jako nieprzydatny dla rozstrzygnięcia niniejszego sporu.

Ustalenia w zakresie okoliczności przebiegu kolizji drogowej z dnia 30 czerwca 2010 r. Sąd w głównej mierze oparł o treść opinii biegłego sądowego P. H. (k. 389-397). Podstawą sporządzenia ww. opinii były przede wszystkim akta szkody, akta sprawy o sygn. I C 274/11 oraz akta sprawy o sygn. III Repts 1501/11 dołączone do niniejszej sprawy, dokumenty oraz protokoły z zeznań świadków oraz stron znajdujące się w aktach niniejszej sprawy oraz dokumentacja fotograficzna. Sąd oparł swoje rozważania również w oparciu o wnioski biegłego co do zachowań obydwu kierowców pojazdów biorących udział w zdarzeniu drogowym. Biegły P. H. zwrócił uwagę, iż szerokość jezdni w miejscu, w którym doszło do kolizji, jest ograniczona poboczem co z kolei przekłada się na utrudnienie manewru wyprzedzania. Pojazd dostawczy, który wyprzedzał kierujący pojazdem marki B., zajmował niemalże całą szerokość prawego pasa ruchu, przez co w sposób znaczący ograniczał widoczność kierującemu pojazdem marki B.. Co istotne dla sprawy,

biegły stwierdził także, że zarówno A. A. (1) (wyprzedzający) oraz G. S. (1) zastosowali niewłaściwą technikę i taktykę jazdy. Kierujący pojazdem marki B. wykonał manewr wyprzedzania w sposób nieprawidłowy, albowiem podejmując decyzję o wyprzedzeniu więcej niż jednego pojazdu (na dodatek pojazdu dostawczego o dużych gabarytach) pozbawił się możliwości zapobiegnięcia doprowadzenia do zderzenia z pojazdem marki V.. A. A. (1) nie miał dostatecznej możliwości dostrzeżenia czy kierujący pojazdem marki V. sygnalizuje zamiar skrętu w lewo albowiem widoczność tylnej części tego pojazdu zasłaniał mu w dużej mierze pojazd rozdzielający te dwa auta – tj. pojazd dostawczy. Z kolei kierowca pojazdu marki V. zdaniem opiniującego zasadniczo nie zachował dostatecznej ostrożności przy zmianie pasa ruchu. Różnica prędkości tych pojazdów była znaczna, albowiem pojazd marki V. po uderzeniu w lewy tylny narożnik został obrócony wokół własnej pionowej osi.

Ustalając wartość rynkową pojazdu marki V. sprzed kolizji z dnia 30 czerwca 2010 r. Sąd oparł się o opinie sporządzone przez biegłych sądowych H. S. oraz P. H.. Opiniujący P. H. podzielił w tym zakresie wnioski biegłego sądowego H. S.. Biegli byli zgodni co do tego, iż wartość pojazdu marki V. - z pierwszej rejestracji, przebieg pojazdu, wyposażenie) – wynosi 80.400,00 zł brutto, w tym uwzględnieniem wszystkich nadanych mu parametrów oraz czynników wpływających na jego wartość (14.498,36 zł podatku VAT - 23%). Koszty naprawy, po zastosowaniu stawki ujednoliconej zgodnie z informacją (...) Izby (...) numer NP.-078/1/5 z dnia 02 marca 2005 r. w wysokości 100/zł godz. netto dla prac mechanicznych oraz lakierniczych dla warsztatów nieautoryzowanych wynieść miały kwotę 78.697,66 zł brutto. Nadto z opinii biegłego H. S. wynika, iż biorąc pod uwagę zakres uszkodzeń oraz czasochłonność pracy, logistykę zamówienia części, czas dostarczania zatwierdzonego kosztorysu z zakresem naprawy jako czas niezbędny do jej wykonania wynosi 26 dni roboczych. Biegły ustalił również, że stawka 200,00 zł netto za dobę najmu pojazdu klasy V. (...) lub klasowego podobnego na terenie woj. (...) mieści się w granicach stawek wskazanych na rynku. Strona pozwana nie zgłosiła zastrzeżeń do opinii biegłego sądowego P. H., natomiast strona powodowa zgłosiła wniosek o wezwanie biegłego na rozprawę w celu złożenia przezeń opinii uzupełniającej wyłącznie w zakresie okoliczności kolizji. Będąc zatem zobligowanym do przeprowadzenia dowodu z uzupełniającej opinii biegłego Sąd wezwał go w tym celu na rozprawę w dniu 10 listopada 2015 r., podczas której ustosunkował się on do zastrzeżeń zgłaszanych przez stronę powodową. Biegły co prawda doszedł do konkluzji, iż kierujący pojazdem marki V. nie naruszył w chwili zdarzenia przepisów o ruchu drogowym, niemniej jednak ostateczna ocena zachowania tego kierowcy należała do Sądu, a nie biegłego, którego zakres obowiązków sprowadza się do ustalenia faktów w oparciu o wiedzę fachową i doświadczenie biegłego.

Dodatkowo Sąd posiłkował się dokumentacją zgromadzoną w aktach dołączonej sprawy o sygn. akt I C 274/11, w tym opinią biegłego J. C.. W dokumencie tym, co prawda nie mającym bezpośrednio waloru opinii w niniejszej sprawie (w rozumieniu art. 278 k.p.c., a jedynie jako dowodu z dokumentu prywatnego, którego treść została potwierdzona zeznaniami świadka), na stronie 12 (k. 118 akt I C 274/11) wyraźnie zaznaczono prawdopodobne ustawienie kolizyjne pojazdów marek B. i V.. Potwierdza ono ustalenia i stanowisko Sądu w niniejszej sprawie, iż do kontaktu pojazdów doszło w momencie wykonywania skrętu w lewo przez kierowcę pojazdu marki V., a nie jak próbowała dowodzić tego strona powodowa, w momencie kiedy pojazd ten dopiero oczekiwał na manewr skrętu w lewo stojąc nieruchomo. Pojazd marki V. przemieszczał się skośnie w lewo, po czym uderzony w lewy tylny narożnik obrócił się dookoła swojej osi pionowej i wyładował na lewej części drogi.

### **Sąd Rejonowy zważył, co następuje:**

Roszczenia strony powodowej są w części uzasadnione.

Podstawą prawną odpowiedzialności pozwanego ubezpieczyciela za skutki wypadku w niniejszej sprawie jest przyjęcie odpowiedzialności za ubezpieczonego na podstawie umowy ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej.

Zgodnie z art. 822 k.c. przez umowę odpowiedzialności cywilnej zakład ubezpieczeń zobowiązuje się do zapłacenia określonego w umowie odszkodowania za szkody wyrządzone osobom trzecim względem, których odpowiedzialność ponosi ubezpieczający, albo osoba, na której rzecz umowa została zawarta.

Stosownie do art. 34 ust. 1 ustawy z dnia 22 maja 2003 r. o ubezpieczeniach obowiązkowych, Ubezpieczeniowym Funduszu Gwarancyjnym i Polskim Biurze Ubezpieczycieli Komunikacyjnych (Dz. U. z 2003 r. Nr 124, poz. 1152 z zm.), z ubezpieczenia OC przysługuje odszkodowanie, jeżeli posiadacz lub kierowca pojazdu mechanicznego są zobowiązani – na podstawie prawa – do odszkodowania za wyrządzoną w związku z ruchem tego pojazdu szkodę. Natomiast, zgodnie z art. 19 ust. 1 powołanej ustawy, poszkodowany w związku ze zdarzeniem objętym umową ubezpieczenia obowiązkowego odpowiedzialności cywilnej może dochodzić roszczeń bezpośrednio od zakładu ubezpieczeń.

Zasady odpowiedzialności strony pozwanej za szkodę powstałą wskutek przewidzianego w umowie wypadku i granice tej odpowiedzialności wyznaczają przepisy art. 805 k.c., który stanowi, iż przez umowę ubezpieczenia zakład ubezpieczeń zobowiązuje się spełnić określone świadczenie w razie zajścia przewidzianego w umowie wypadku, a ubezpieczający zobowiązuje się zapłacić składkę. Świadczenie zakładu ubezpieczeń polega w szczególności na zapłacie, przy ubezpieczeniu majątkowym – określonego odszkodowania za szkodę powstałą wskutek przewidzianego w umowie wypadku.

Odpowiedzialność ta sprowadza się w przedmiotowej sprawie do ponoszenia przez stronę pozwaną, jako Ubezpieczyciela, wszelkich ujemnych skutków szkody i zapłacenia odszkodowania za szkodę w razie wystąpienia przewidzianych umową ubezpieczenia okoliczności. Ciężar udowodnienia istnienia szkody, związku przyczynowego pomiędzy szkodą a zdarzeniem wywołującym szkodę i wysokość szkody spoczywa na powodzie, z godnie z ogólną zasadą wyrażoną w przepisie art. 6 k.c.

Sąd stwierdził, że pozwane Towarzystwo (...) odpowiada gwarancyjnie za sprawcę szkody wyrządzonej przez osobę posiadającą wykupione ubezpieczenie odpowiedzialności cywilnej u pozwanego (art. 436 § 1 k.c. w zw. z art. 415 k.c. w zw. z art. 822 § 1 k.c.) – w tym wypadku A. A. (1).

Pozwany, kwestionując swoją odpowiedzialność, próbował przypisać ją kierującemu pojazdem marki V. w oparciu o art. 22 ust 1 i 4 ustawy Prawo o ruchu drogowym, wskazując, iż kierujący pojazdem marki V. dokonując skrętu w lewo winien zachować szczególną ostrożność, a przede wszystkim ustąpić pierwszeństwa przejazdu pojazdowi B., który znajdował się na lewym pasie ruchu wykonując manewr wyprzedzania.

Stosownie do treści art. 22 ust. 1 ustawy Prawo o ruchu drogowym kierujący pojazdem może zmienić kierunek jazdy lub zajmowany pas ruchu tylko z zachowaniem szczególnej ostrożności. W myśl ust. 4 kierujący pojazdem, zmieniając zajmowany pas ruchu, jest obowiązany ustąpić pierwszeństwa pojazdowi jadącemu po pasie ruchu, na który zamierza wjechać, oraz pojazdowi wjeżdżającemu na ten pas z prawej strony.

Sądowi nie uszło z pola widzenia aktualny nurt orzecznictwa Sądu Najwyższego w przedmiocie wykładni art. 22 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. prawo o ruchu drogowym, wyrażone m.in. w postanowieniu z dnia 20 lutego 2014 r., sygn. akt V KK 382/13. W przywołanym orzeczeniu Sąd Najwyższy wyraził generalny pogląd, iż przepis art. 22 ust. 2 cytowanej ustawy (t. j. Dz. U. z 2012 r. poz. 1137 ze zm.) nie zawiera obowiązku upewnienia się przez uczestnika ruchu czy wykonując manewr zmiany kierunku ruchu polegający na skręcie w lewo, nie spowoduje zajeżdżenia drogi innym uczestnikom ruchu jadącym za tym uczestnikiem. Tym niemniej w uzasadnieniu wyraźnie zasygnalizował, iż można znaleźć takie orzeczenia Sądu Najwyższego, które zakres zasady szczególnej ostrożności pojmują znacznie szerzej, tj. przez pryzmat konieczności upewnienia się przy wykonywaniu manewru skrętu w lewo, czy znajdujący się za takim pojazdem inny pojazd nie uniemożliwia bezpiecznego wykonania takiego manewru. Zastosowanie z kolei takiej wykładni przepisu jest wówczas zasadne, gdy stanowisko wyrażone w sprawie przez sąd orzekający jest uargumentowane i właściwie uzasadnione (por. wyrok Sądu Najwyższego z dnia 27 maja 2002 r., V KKN 188/00, OSNKW 2002, z.11-12, poz. 113; postanowienie Sądu Najwyższego z dnia 13 listopada 2007 r., V KK 287/07).

W ocenie Sądu na gruncie przedmiotowego sporu zachodzą szczególne okoliczności wyłączające stosowanie ww. reguły wrazonej przez Sąd Najwyższy (sygn. akt V KK 382/13).

Sąd w składzie orzekającym w niniejszej sprawie popiera i uznaje za swoje stanowisko Sądu Najwyższego wyrażone w wyroku z dnia 08 marca 2006 r., sygn. akt IV KK 416/05, zgodnie z którym na kierowcy zamierzającym wykonać manewr zmiany kierunku jazdy w lewo, ciąży nie tylko obowiązek zawczasu i wyraźnego zasygnalizowania tego manewru oraz baczenia, aby nie spowodował on zajechania drogi pojazdowi jadącemu z kierunku przeciwnego, ale także w zależności od okoliczności, wynikający z zasady szczególnej ostrożności (art. 22 ust. 1 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. Prawo o ruchu drogowym - t. j. Dz. U. z 2005 r. Nr 108, poz. 908 ze zm.), obowiązek upewnienia się, przez spojrzenie w lusterko wsteczne lub boczne, czy znajdujący się za nim pojazd nie uniemożliwia bezpiecznego wykonania tego manewru.

Sąd stwierdził, iż kierujący pojazdem marki V. nie zasygnalizował manewru skrętu w lewo, zajeżdżając tym samym tor jazdy pojazdowi marki B., który w tym czasie realizował manewr wyprzedzania pojazdu marki V.. Nadto, kierowca pojazdu marki V. nie zachował należytej ostrożności, nie upewniając się w lusterku wstecznym (bądź wychylając się przez lewe ramię), czy pas ruchu, który zamierza przeciąć skręcając w lewo jest pusty i tym samym czy nie jest aktualnie wyprzedzany przez jakikolwiek pojazd – w tym wypadku A. A. (1). G. S. (1) był świadomy, iż miejsce, w którym zamierzał wykonać manewr skrętu w lewo nie jest obwarowane ograniczeniem prędkości przewidzianym dla terenu zabudowanego, a zatem jako osoba dorosła i posiadająca uprawnienia do prowadzenia pojazdów mechanicznych mógł przewidywać, że wobec znacznej dopuszczalnej prędkości na tym odcinku drogi wynoszącej do 90 km/h, sytuacja związana z natężeniem ruchu może ulec nagłej zmianie. Doświadczenie życiowe oraz zasady logiki – a także najzwyklejsza obawa o mienie, zdrowie i życie – nakazują w takich wypadkach wykazać się szczególną uwagą i wykonać wszelkie możliwe czynności mające na celu zapobieżenie ewentualnej kolizji z innymi uczestnikami ruchu drogowego. W tym sensie kierujący pojazdem marki V. w ocenie Sądu przyczynił się do kolizji drogowej z dnia 30 czerwca 2010 r. w połowie. Pamiętać należy, że warunkiem sprostania obowiązkowi szczególnej ostrożności, nałożonemu na uczestnika ruchu drogowego w sytuacjach wskazanych w ustawie, jest nieustająca obserwacja sytuacji na drodze, umożliwiająca percepcję wszystkich zmian i odpowiednie dostosowanie się do nich. Sąd Najwyższy w postanowieniu z dnia 12 sierpnia 2009 r., sygn. akt V KK 34/09 (OSNKW 2009/9/81, Biul. SN 2009/9/18) wyraził słuszne zdaniem Sądu orzekającego w niniejszej sprawie stanowisko, że odbiega od ww. modelu zachowania wykonywanie manewru skrętu w lewo, bez upewnienia się, czy nie spowoduje on zajechania drogi także pojazdowi jadącemu z tyłu. Zaniechanie takiego upewnienia się o braku zagrożenia przy wykonywaniu skrętu w lewo oznacza niezachowanie szczególnej ostrożności, jako warunku prawidłowego wykonania manewru zmiany kierunku jazdy, określonego w art. 22 ust. 1 Prawa o ruchu drogowym, a tym samym naruszenie zasady bezpieczeństwa w ruchu lądowym. Na uwagę zasługuje również to, że Sąd Rejonowy w Starachowicach, w sprawie o sygn. akt I C 274/11 uznał kierowcę pojazdu V. za winnego spowodowania tej kolizji, nie doszukując się przy tym przesłanek wyłączających jego odpowiedzialność za szkodę, za którą odpowiedzialność ponosił ubezpieczyciel (...) S.A.

Jak zasygnalizowano już we wcześniejszej części uzasadnienia poświęconej ocenie materiału dowodowego uwzględnionego w ustaleniach faktycznych, w zeznaniach świadka A. A. (1) i G. S. (1) Sąd dostrzegł pewną niekonsekwencję, przemawiająca jednak na niekorzyść G. S. (1), tj. strony powodowej. Pierwszy z ww. kierowców biorących udział w kolizji z dnia 30 czerwca 2010 r. zeznał, iż w momencie wyprzedzania pojazdu dostawczego, widząc, iż z naprzeciwka nie nadjeżdża żaden pojazd rozpoczął podjąć decyzję o wyprzedzeniu także i pojazdu marki V. kierowanego przez G. S. (1). W tym stanie rzeczy należy przypuszczać, iż prawy pas jezdni, którym się poruszał musiał być od pewnego czasu pusty i pozwalający na bezpieczne wykonanie manewru wyprzedzania – tj. od momentu rozpoczęcia wyprzedzania pojazdu dostawczego znajdującego się za pojazdem marki V.. Istotne również jest to, że pojazd dostawczy i pojazd marki B. w chwili rozpoczęcia manewru wyprzedzania dzieliła odległość około 50 m. Natomiast G. S. (1) zeznał, iż od pewnego momentu oczekiwał na zwolnienie się lewego pasu jezdni od nadjeżdżających z naprzeciwka pojazdów, aby móc rozpocząć skręt na lewy pas i wjechać drogę prowadzącą do komisum samochodowego znajdującego się po prawej stronie drogi („zbliżyłem się do osi jezdni, włączając lewy kierunkowskaz, nie przekraczając osi jezdni, skierowałem kierownicę w lewo i oczekiwałem na przejechanie samochodów z naprzeciwka. Tak czekając dość” - k. 313). Należy zatem przyjąć, iż w przedstawionym przez G. S. (1) stanie faktycznym, bezpośrednio po zwolnieniu się lewego pasa bezzwłocznie rozpoczął (chciał rozpocząć) manewr skrętu w lewo. W ocenie Sądu stoi to w oczywistej sprzeczności z prędkością pojazdu marki B. kierowanego przez A. A. (1). Warto bowiem zauważyć,

iż świadek D. G. zeznał, iż widział, jak pojazd marki B. poruszał się już od pewnego czasu (wyprzedzał) ze znaczną prędkością lewym i pustym pasem jezdni, co niewątpliwie sugeruje, że tymże pasem jezdni nie poruszały się żadne pojazdy jadące z naprzeciwka. Zatem nasuwa się pytanie, dlaczego G. S. (1) miał oczekiwać na skręt w lewo, skoro lewy pas pozostawał pusty? Jeśli tenże pas nie byłby od pewnego czasu pusty, w takim stanie rzeczy przyjęć należałoby, iż A. A. (1) doprowadziłby do kolizji czołowej z pojazdem nadjeżdżającym z naprzeciwka, wcześniej „przepuszczonym” przez G. S. (1). Poddaje to w wątpliwość również zeznania świadka D. G. co do okoliczności sygnalizowania lewym kierunkowskazem skrętu w lewo przez G. S. (1) oraz okoliczności, że w chwili kontaktu pojazdy znajdowały się wyłącznie na prawym pasie. Nadto warto zauważyć, iż kontakt pojazdu marki B. z pojazdem marki V. nastąpił w lewej tylnej części tego ostatniego pojazdu, zaś po uderzeniu pojazd ten obrócił się wokół własnej osi pionowej i odrzucony siłą uderzenia, zatrzymał się na lewej części drogi – a nie na jej środku bądź z prawej.

W ocenie Sądu, dla zakwestionowania odpowiedzialności G. S. (1) za skutki kolizji z dnia 30 czerwca 2010 r. nie jest wystarczające odwołanie się do treści dokumentu urzędowego, jakim jest mandat karny wystawiony przez funkcjonariuszy Komendy Powiatowej w P. a następnie przyjęty przez kierującego pojazdem marki B. A. A. (1).

Dokumenty urzędowe sporządzane są w przepisanej formie przez powołane do tego organy władzy publicznej i inne organy państwowe w zakresie ich działania. W tym też zakresie stanowią dowód tego, co zostało w nich urzędowo stwierdzone (art. 244 § 1 k.p.c.). Korzystają, zatem z domniemań prawdziwości (autentyczności), czyli pochodzenia od kompetentnego organu oraz zgodności z prawdą treści złożonego oświadczenia. Są to jednak domniemania prawne wzruszalne, co oznacza, iż mogą zostać obalone. Zgodnie z regulacją zawartą w przepisie art. 252 k.p.c. strona, która zaprzecza prawdziwości dokumentu urzędowego albo twierdzi, że zawarte w nim oświadczenie organu, od którego dokument ten pochodzi, są niezgodne z prawdą, powinna okoliczności te udowodnić. Dopuszczalny jest więc dowód przeciwności, przeprowadzony za pomocą dowolnego środka dowodowego.

W przypadku badania przebiegu kolizji drogowej i zawinienia jej zaistnienia przez określoną osobę niewątpliwie wymagane są wiadomości specjalne, a zatem właśnie opinia biegłego sądowego z zakresu rekonstrukcji wypadków drogowych jest podstawowym sposobem, w jaki może być obalone domniemanie zgodności z prawem dokumentu urzędowego wynikające z art. 244 § 1 k.p.c. Ponadto domniemanie może być obalone innymi środkami dowodowymi, w tym i osobowymi – zeznaniami świadków, przesłuchaniem stron.

Przyjąć należało, że w niniejszej sprawie obalone zostało przez stronę pozwaną obalone domniemanie wynikające z art. 244 § 1 k.p.c. Niewątpliwie wystawiając mandat karny funkcjonariusze Policji opierali się wyłącznie na twierdzeniach uczestników zdarzenia, skoro nie była sporządzona żadna dokumentacja fotograficzna na miejscu zdarzenia a nadto nie dokonano żadnych pomiarów – co jest okolicznością bezsporną. Na uwagę zasługują również okoliczności, w jakich doszło do przyjęcia mandatu przez A. A. (1). Kierujący pojazdem marki B. bezpośrednio po zdarzeniu znajdował się w szoku, był zdenerwowany a dodatkowo śpieszył się na umówioną wizytę lekarską w W. w celu kontroli wszczepionego rozrusznika serca. Na szczególną uwagę w tym względzie zasługuje postawa A. A. (1) w późniejszym okresie po zdarzeniu, który z determinacją zaciekle dążył do podważenia decyzji o ukaraniu go mandatem za kolizję z dnia 30 czerwca 2010 r. – również na drodze sądowej. Wszystko to sprowadza się do wniosku, iż mandat karny w okolicznościach niniejszej sprawy nie może być dowodem decydującym o wyłącznej odpowiedzialności za skutki zdarzenia drogowego z dnia 30 czerwca 2010 r.

Niemniej jednak Sąd doszedł do przekonania, że kierujący pojazdem marki B. także naruszył zasady obowiązujące w ruchu drogowym i przyczynił się do kolizji drogowej z pojazdem marki V. w dniu 30 czerwca 2010 r.

Zgodnie z art. 24 ust 1 ustawy Prawo o ruchu drogowym kierujący pojazdem jest obowiązany przed wyprzedzaniem upewnić się w szczególności, czy ma m.in. odpowiednią widoczność i dostateczne miejsce do wyprzedzania bez utrudnienia komukolwiek ruchu.

Należy mieć na uwadze to, że kierujący może podjąć wyprzedzanie w sytuacji pełnej widoczności całego odcinka drogi, potrzebnego do bezpiecznej realizacji wszystkich 3 faz – tj. fazy dojeżdżania do pojazdu wyprzedzanego, fazy przejeżdżania obok pojazdu wyprzedzanego i fazy zjeżdżania na dotychczas zajmowany pas ruchu – składających



się na ten manewr wyprzedzania. Zachowanie w tym czasie wymaganej szczególnej ostrożności oznacza również powinność czujnej obserwacji sygnałów dawanych przez kierowcę pojazdu wyprzedzanego, ale także baczna obserwację ruchów pojazdu wyprzedzanego wskazujących na niesygnalizowany, z jakichkolwiek powodów zamiar kierowcy pojazdu wyprzedzanego dokonania pojazdem manewrów uniemożliwiających wyprzedzenie (por. wyrok Sądu Najwyższego z dnia 27 stycznia 2006 r., WA 39/05). Sąd ustalił, że kierowca pojazdu marki (...) podjął manewr wyprzedzania wykonywał w warunkach do tego niekorzystnych albowiem miał znacząco ograniczoną widoczność. Podczas manewru wyprzedzania prawy pas jezdni zasłaniał wyprzedzającemu kierowcy B. pojazd dostawczy o dużych gabarytach, w związku z czym nie mógł mieć odpowiedniego rozeznania, co do sytuacji panującej na jezdni przed tym pojazdem i tym samym czy manewr wyprzedzania będzie bezpieczny w każdej ze swych 3 faz. Kierowca (...) nie mógł zatem upewnić się, czy istnieje wystarczające i bezpieczne miejsce do wyprzedzenia bez utrudnienia ruchu któremukolwiek z uczestników ruchu drogowego. Z podstawowych zasad ruchu drogowego wynika, że kierujący pojazdem nie może przeprowadzić manewru wyprzedzania nie mając pewności co do możliwości jego bezpiecznego wykonania. Nie może zatem podejmować decyzji o wyprzedzaniu nie widząc, czy też nawet nie mając możliwości dostrzeżenia wolnej drogi na odcinku podjętego manewru. Tym samym naruszając powyższe zasady A. A. (1) nie zachował on należytej staranności i przyczynił się do kolizji drogowej z pojazdem marki V. w dniu 30 czerwca 2010 r.

Środki dowodowe, którym Sąd przyznał zasadniczą moc dowodową wskazują na to, że współodpowiedzialni za powstanie kolizji drogowej w dniu 30 czerwca 2010 r. w równym stopniu są obydwaj kierowcy, tj. G. S. (1) (tj. 50%) oraz A. A. (1) (tj. 50%).

Odnośnie zarzutu pozwanego Towarzystwa (...), iż szkoda ma charakter tzw. szkody całkowitej, Sąd zasądzając odszkodowanie pokrywające koszt naprawy pojazdu marki V. miał przede wszystkim na względzie, że na gruncie ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej posiadaczy pojazdów mechanicznych odpowiedzialność ubezpieczyciela jest pochodną odpowiedzialności cywilnej sprawy szkody. Dlatego ubezpieczyciel odpowiada za wszelkie następstwa zdarzenia, pozostające z nim w normalnym związku przyczynowym. Umowa ubezpieczenia nie może zatem przewidywać żadnych ograniczeń odpowiedzialności. Orzecznictwo sądowe wypracowało dosyć jednolite i jasne reguły dotyczące kwalifikacji szkody, jako tzw. szkody całkowitej. Otóż, w ubezpieczeniach odpowiedzialności cywilnej posiadaczy pojazdów mechanicznych ma ona miejsce wtedy, gdy koszt naprawy pojazdu liczony według średnich stawek i cen, przewyższyłby wartość pojazdu. Nawet zatem, jeśli naprawa pojazdu kosztowałaby 99% jego wartości, poszkodowany może domagać się odszkodowania w kwocie pokrywającej koszt jego naprawy.

W niniejszej sprawie Sąd na podstawie opinii biegłego H. S., potwierdzonej przez opinię biegłego P. H. ustalił, że wartość pojazdu marki V. bezpośrednio przed kolizją z dnia 30 czerwca 2010 r. wynosiła kwotę 80.400,00 zł (brutto), natomiast koszty naprawy uszkodzeń powstałych wskutek tejże kolizji w tym pojeździe wyniosły kwotę 78.697,66 zł brutto – co daje kwotę 64.506,28 zł netto. Tym samym nie sposób stwierdzić, iż w sprawie mamy do czynienia ze szkodą całkowitą, która występuje wówczas, naprawa uszkodzonego pojazdu jest ekonomicznie nieopłacalna, tj. gdy wysokość szkody doznanej przez poszkodowanego równa jest wartości pojazdu w dniu szkody, pomniejszonej jednak o wartość pozostałości po pojeździe, które nadają się do dalszego wykorzystania lub zbycia. Z tych też względów Sąd stwierdził, iż strona powodowa mogła domagać się od pozwanego Towarzystwa (...) odszkodowania za koszty naprawy pojazdu marki V. (tj. kwoty 64.506,28 zł netto).

Jak już wskazano na wstępie rozważań prawnych. zakres odpowiedzialności odszkodowawczej ubezpieczyciela odpowiedzialności cywilnej samoistnego posiadacza pojazdu mechanicznego reguluje przepis art. 36 ust. 1 ustawy o ubezpieczeniach obowiązkowych (...) w zw. z art. 361 § 1 i 2 k.c., zgodnie z którymi zobowiązany do odszkodowania ponosi odpowiedzialność tylko za normalne następstwa działania lub zaniechania, z którego szkoda wynikła, a naprawienie szkody obejmuje straty, które poszkodowany poniósł, oraz korzyści, które mógłby osiągnąć, gdyby mu szkody nie wyrządono. Nadto, zgodnie z przepisem art. 363 § 1 k.c., w razie uszkodzenia rzeczy w stopniu umożliwiającym przywrócenie jej do stanu poprzedniego, osoba odpowiedzialna za szkodę obowiązana jest zwrócić poszkodowanemu wszelkie celowe i ekonomicznie uzasadnione koszty.

Normalnym następstwem uszkodzenia lub zniszczenia pojazdu mechanicznego, w rozumieniu przepisu art. 361 § 1 k.c., jest niemożliwość korzystania z niego wskutek konieczności jego naprawy. W wypadku gdy uszkodzony poniósł w związku z tym koszty związane z najmem pojazdu zastępczego, to mieszczą się one w granicach adekwatnego związku przyczynowego. Nadto, przepis art. 817 k.c. nakłada na zakład ubezpieczeń obowiązek aktywnego, samodzielnego wyjaśnienia okoliczności wypadku i wysokości szkody. Za opóźnienie w spełnieniu świadczenia pieniężnego przez ubezpieczyciela należą się odsetki. Ubezpieczyciel może też ponosić dalej idącą odpowiedzialność. Zgodnie z wyrażonym przez Sąd Najwyższy poglądem, który Sąd w składzie rozpoznającym niniejszą sprawę w pełni podziela, ubezpieczyciel ponosi odpowiedzialność za szkodę poniesioną przez ubezpieczającego wskutek zwłoki w spełnieniu świadczenia z umowy ubezpieczenia, zaś ubezpieczyciel, który dopuszcza się zwłoki w spełnieniu odszkodowania z tytułu ubezpieczenia samochodu, odpowiada za szkodę w postaci poniesionych przez ubezpieczonego kosztów najęcia samochodu zastępczego. (por. wyrok Sądu Najwyższego z dnia 2 lipca 2004 r. II CK 412/03).

Zgodnie z ugruntowanym w doktrynie i judykaturze stanowiskiem, w skład szkody wchodzi wszelkie wydatki i koszty związane ze zdarzeniem wywołującym szkodę, zaś utrata możliwości korzystania z rzeczy jest jedną z postaci szkody majątkowej (por. S. Sołtysiński, Odpowiedzialność PZU w ramach obowiązkowych ubezpieczeń OC za szkody powstałe w następstwie niemożliwości korzystania z pojazdów uszkodzonego, [w:] Obowiązkowe ubezpieczenia komunikacyjne w PRL, praca zbiorowa pod red. A. Wąsiewicza, Poznań 1979, s. 128; A. Wasiewicz, Ubezpieczenia komunikacyjne, Bydgoszcz 1995, s. 95).

Pojazd marki V. był samochodem służbowym, którym posługiwał się na co dzień pracownik powodowej Spółki (...). Powodowa Spółka realizuje projekty mieszkaniowe i inne projekty budowlane na terenie całej Polski, które podlegają bezpośredniej kontroli. Uszkodzony wskutek kolizji z dnia 30 czerwca 2010 r. pojazd służył właśnie takiemu celowi. Pracownik powodowej Spółki udawał się przedmiotowym pojazdem w określone miejsca celem przeprowadzenia odpowiednich kontroli związanych z realizacją projektów. Powodowa Spółka nie mogła wykorzystać w tym celu innego pojazdu znajdującego się w jej zasobie (a miała ich 4), albowiem każdy z nich był bezpośrednio przypisany do kierowników kontraktów, bądź innych pracowników Spółki. Pojazd V. był niezbędnym narzędziem do wykonywania pracy przez G. S. (1).

Sąd ustalił w oparciu o materiał dowodowy i ostatecznie niezakwestionowaną przez żadną ze stron opinię pisemną biegłego H. S., iż z racji uszkodzeń oraz czasochłonności pracy, logistyki zamówienia części, czasu dostarczenia zatwierdzonego kosztorysu z zakresem naprawy, okres wymagany do wykonania technologicznej naprawy pojazdu marki V. wyniósł 26 dni roboczych. Kosztorys naprawczy pojazdu marki V. został sporządzony na potrzeby postępowania likwidacyjnego dopiero w dniu 20 sierpnia 2010 r. i dopiero od tej daty można było w pełni zamówić niezbędne części do wykonania naprawy oraz ją zakończyć. Okres jaki upłynął od dnia kolizji, w którym to dniu bezpośrednio po zdarzeniu powodowa Spółka wynajęła pojazd zastępczy do dnia 20 sierpnia 2010 r. wyniósł 51 dni kalendarzowych. Odpowiedzialność za to, że w tym okresie naprawa uszkodzonego pojazdu nie była realizowana spoczywa wyłącznie na pozwanym Towarzystwie (...) – co było w istocie okolicznością niesporną (art. 229-230 k.p.c.). To po stronie pozwanej nastąpiła zwłoka spowodowana m.in. dwukrotnymi oględzinami uszkodzonego pojazdu i wydaniem ostatecznego kosztorysu. Z kolei stawka za najem pojazdu zastępczego w okresie bezpośrednio po zdarzeniu z dnia 30 czerwca 2010 r. wynosiła kwotę 200,00 zł netto za jedną dobę. Taką też stawkę, co wynika z treści zeznań G. S. (1) i dokumentu na karcie 24, uiszczała powodowa Spółka. W ocenie Sądu, sposób wykorzystywania przez G. S. (1) pojazdu zastępczego stanowi wystarczającą podstawę do stwierdzenia, że zarówno przed kolizją, jak i po niej, wykorzystywał on samochód na bieżąco, w celu zapewnienia prawidłowego wykonywania swoich obowiązków zawodowych i realizacji celu gospodarczego powodowej Spółki. Sąd uznał przy tym, iż do należytego wykazania istnienia po stronie powodowej realnej potrzeby korzystania z samochodu wystarczający jest sam dowód z przesłuchania G. S. (1) w charakterze strony. Z tych też względów Sąd stwierdził, iż strona powodowa mogła domagać się od pozwanego Towarzystwa (...) odszkodowania za najem pojazdu zastępczego przez okres 77 dni kalendarzowych (tj. 51 dni + 26 dni) dni po stawce 200,00 zł netto za jedną dobę najmu, tj. w kwocie 15.400,00 zł netto.

Na koniec warto przytoczyć powszechny dziś pogląd w orzecznictwie i judykaturze sądów powszechnych, zgodnie z którym nie jest istotne, w jakim celu z przedmiotowej rzeczy korzysta poszkodowany w wypadku wynajęcia pojazdu zastępczego na czas naprawy pojazdu uszkodzonego. Jak trafnie, zdaniem Sądu w składzie rozpoznającym niniejszą sprawę, wskazano w doktrynie, pozbawienie możliwości korzystania z rzeczy zawsze stanowi szczególnie przypadek szkody majątkowej, zwłaszcza wówczas, gdy zaspokaja on potrzeby, które mogą być zaspokojone zastępczo w drodze odpłatnego skorzystania z cudzej usługi lub najmu cudzego przedmiotu. Utrata możliwości korzystania z rzeczy stanowi szkodę, albowiem w pieniądzu może być wyrażona wartość użytkowania przedmiotu. Obecnie można bowiem mówić o komercjalizacji wartości użytkowej przedmiotów np. poprzez rozwinięty najem samochodów. Szkada polegająca na utracie możliwości korzystania z rzeczy podlega naprawieniu zarówno wówczas, gdy rzecz jest używana w celach zarobkowych, jak i w celach niezarobkowych. (por. T. Dybowski [w:] System prawa cywilnego. Prawo zobowiązań - część ogólna, pod red. Z. Radwańskiego, T. III, część 1, Ossolineum 1981, s. 232-233).

Zatem mając na uwadze, iż uzasadnione koszty naprawy należącego do strony powodowej pojazdu marki V. wyniosły kwotę 64.506,28 zł netto oraz fakt, iż do tej pory strona powodowa uzyskała odszkodowanie za skutki kolizji z dnia 30 czerwca 2010 r. w kwocie 24.590,00 zł netto, a ponadto, że przysługuje jej odszkodowanie z tytułu najmu pojazdu zastępczego, którego koszt wyniósł 15.400,00 zł netto, łączne odszkodowanie należne stronie powodowej w rozpoznawanej sprawie wynosi kwotę 55.316,28 zł netto. Niemniej jednak, biorąc pod uwagę fakt przyczynienia się strony powodowej, a w zasadzie G. S. (1) do szkody powstałej wskutek kolizji z dnia 30 czerwca 2010 r. w 50%, odszkodowanie należne stronie powodowej od pozwanego Towarzystwa (...) ostatecznie wynosi 27.658,14 zł (pkt. 1 sentencji wyroku).

W pozostałym zakresie powództwo, jako bezzasadne podlegało oddaleniu (pkt. 2 sentencji wyroku).

Rozstrzygnięcie w przedmiocie odsetek od kwoty głównej znajduje oparcie w przepisach art. 817 k.c. w zw. z art. 481 § 1 i 2 k.c. w zw. z art. 14 ust. 1 ustawy o ubezpieczeniach obowiązkowych (...). Zgodnie z art. 14 ust. 1 ustawy zakład ubezpieczeń wypłaca odszkodowanie w terminie 30 dni licząc od dnia złożenia przez poszkodowanego lub uprawnionego zawiadomienia o szkodzie (to uczyniono dnia 01 lipca 2010 r.). W przypadku gdyby wyjaśnienie w terminie, o którym mowa w ust. 1, okoliczności niezbędnych do ustalenia odpowiedzialności zakładu ubezpieczeń albo wysokości odszkodowania okazało się niemożliwe, odszkodowanie wypłaca się w terminie 14 dni od dnia, w którym przy zachowaniu należytej staranności wyjaśnienie tych okoliczności było możliwe, nie później jednak niż w terminie 90 dni od dnia złożenia zawiadomienia o szkodzie, chyba że ustalenie odpowiedzialności zakładu ubezpieczeń albo wysokości odszkodowania zależy od toczącego się postępowania karnego lub cywilnego. W terminie, o którym mowa w ust. 1, zakład ubezpieczeń zawiadamia na piśmie uprawnionego o przyczynach niemożności zaspokojenia jego roszczeń w całości lub w części, jak również o przypuszczalnym terminie zajęcia ostatecznego stanowiska względem roszczeń uprawnionego, a także wypłaca bezsporną część odszkodowania (art. 14 ust. 2).

Strona pozwana nie wykazała, aby ustalenie okoliczności niezbędnych do ustalenia jej odpowiedzialności albo wysokości zadośćuczynienia okazało się niemożliwe w terminie określonym w art. 14 ust. 1 ustawy o ubezpieczeniach obowiązkowych, Ubezpieczeniowym Funduszu Gwarancyjnym i Polskim Biurze Ubezpieczycieli Komunikacyjnych. Przekroczenie tego terminu przez ubezpieczyciela – profesjonalnego uczestnika obrotu dysponującego odpowiednim doświadczeniem i wyspecjalizowanymi kadrami, na skutek braku należytej staranności, nie może obciążać strony powodowej.

W związku z powyższym, przy uwzględnieniu powołanych przepisów stronie powodowej przysługują ustawowe odsetki za opóźnienie w zapłacie zasądzonej zgodnie z zakresem żądania pozwu – tj. od dnia 01 sierpnia 2010 r. do dnia zapłaty.

O kosztach procesu Sąd orzekł na podstawie art. 100 k.p.c. dokonując stosunkowego ich rozdzielania przy przyjęciu stopnia w jakim powództwo zostało uwzględnione. Strona powodowa wygrała niniejszą sprawę w 46,844%, ulegając pozwanemu Towarzystwu (...) w 53.156%.

Do kosztów poniesionych przez stronę powodową należała opłata od pozwu w wysokości 2.953,00 zł, koszty zastępstwa procesowego przez pełnomocnika będącego radcą prawnym w wysokości 3.600,00 zł ustalone zgodnie z § 6 pkt. 6 rozporządzenia Ministra Sprawiedliwości z dnia 28 września 2002 r. w sprawie opłat za czynności radców prawnych oraz ponoszenia przez Skarb Państwa kosztów pomocy prawnej udzielonej przez radcę prawnego ustanowionego z urzędu (j. t. Dz. U. z 2013 r. poz. 490 ze zm.), opłata skarbową od dokumentu pełnomocnictwa w kwocie 17,00 zł. Z kolei, do kosztów poniesionych przez stronę pozwaną należały koszty zastępstwa procesowego w wysokości 3.600,00 zł ustalone zgodnie z § 6 pkt 6 rozporządzenia Ministra Sprawiedliwości z dnia 28 września 2002 r. w sprawie opłat za czynności radców prawnych (...) oraz opłata skarbową od dokumentu pełnomocnictwa w kwocie 17,00 zł.

Dokonując zatem porównania kosztów poniesionych przez powoda (tj. kwota 4.297,00 zł) i kosztów poniesionych przez pozwanego (tj. kwota 2.417,00 zł) przy uwzględnieniu stopnia w jakim powództwo zostało uwzględnione 80%, należało zasądzić od pozwanego na rzecz powoda kwotę 2.954,20 zł ( $4.297,00 \text{ zł} \times 80\% - 2.417,00 \text{ zł} \times 20\%$ ).

Dokonując zatem porównania kosztów poniesionych przez stronę powodową (tj. kwota 6.570,00 zł) i kosztów poniesionych przez stronę pozwaną (tj. kwota 3.617,00 zł) przy uwzględnieniu stopnia w jakim powództwo zostało uwzględnione 46,844%, należało zasądzić od pozwanego Towarzystwa (...) na rzecz powodowej Spółki kwotę 1.154,96 zł ( $6.570,00 \text{ zł} \times 46,844\% - 3.617,00 \text{ zł} \times 53,156\%$ ) (pkt. 3 sentencji wyroku).

W pozostałym zakresie o kosztach orzeczono na podstawie art. 113. ust. 1 w zw. z art. 83 ust. 1 ustawy z dnia 28 lipca 2005 r. o kosztach sądowych w sprawach cywilnych (j. t. Dz. U. z 2014 r., poz. 1025 ze zm.), który stanowi, że kosztami sądowymi, których strona nie miała obowiązku uiścić lub których nie miał obowiązku uiścić kurator albo prokurator, sąd w orzeczeniu kończącym sprawę w instancji obciąży przeciwnika, jeżeli istnieją do tego podstawy, przy odpowiednim zastosowaniu zasad obowiązujących przy zwrocie kosztów procesu. Mając na uwadze wynik niniejszego procesu, Sąd nakazał pobrać od pozwanego Towarzystwa (...) na rzecz Skarbu Państwa – kwotę 1.342,17 zł, zaś od strony powodowej kwotę 15.23,27 zł – jako nieuiszczonych wydatków sądowych na poczet wynagrodzenia biegłych sądowych pokrytego dotychczas tymczasowo ze środków budżetowych Skarbu Państwa (pkt. 4 i 5 sentencji wyroku).

Z powyższych względów, Sąd orzekł jak w sentencji wyroku.