

Sygn. akt II C 655/13

WYROK W IMIENIU RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ

Dnia 18 lutego 2016 roku

Sąd Rejonowy dla Łodzi-Widzewa w Łodzi, II Wydział Cywilny

w składzie:

Przewodniczący: SSR A. B.

Protokolant: staż. W. Ł.

po rozpoznaniu w dniu 11 lutego 2016 roku w Łodzi

na rozprawie

sprawy z powództwa W. S.

przeciwko (...) Spółce Akcyjnej w W.

o zapłatę

1. oddała powództwo;
2. zasądza od W. S. na rzecz (...) Spółki Akcyjnej w W. kwotę 2.417 zł (dwa tysiące czterysta siedemnaście złotych) tytułem zwrotu kosztów postępowania;
3. nakazuje pobrać od W. S. na rzecz Skarbu Państwa Sądu Rejonowego dla Łodzi-Widzewa w Łodzi kwotę 2.530,46 zł (dwa tysiące pięćset trzydzieści złotych i 46/100) tytułem nieuiszczonych kosztów sądowych w postaci wynagrodzenia biegłego sądowego wyłożonego tymczasowo przez Skarb Państwa;
4. zwrócić ze Skarbu Państwa Sądu Rejonowego dla Łodzi-Widzewa w Łodzi na rzecz (...) Spółki Akcyjnej w W. kwotę 800 zł (osiemset złotych) tytułem niewykorzystanej zaliczki na poczet wynagrodzenia biegłego sądowego;
5. zwrócić ze Skarbu Państwa Sądu Rejonowego dla Łodzi-Widzewa w Łodzi na rzecz W. S. kwotę 25 zł (dwadzieścia pięć złotych) tytułem nadpłaconej opłaty sądowej od pozwu.

Sygnatura akt II C 655/13

UZASADNIENIE

W pozwie z dnia 3 września 2013 roku skierowanym przeciwko (...) Spółce Akcyjnej z siedzibą w W., W. S. reprezentowany przez pełnomocnika w osobie adwokata, wniósł o zasądzenie od pozwanego kwoty 11.100 zł wraz z ustawowymi odsetkami od dnia 3 kwietnia 2012 roku do dnia zapłaty tytułem odszkodowania za skutki zdarzenia z dnia 21 czerwca 2011 roku oraz o zasądzenie od pozwanego kosztów postępowania.

W uzasadnieniu pozwu wskazano, iż w dniu 21 czerwca 2011 roku na ulicy (...) w Ł. miała miejsce kolizja podczas której kierujący samochodem osobowym O. (...) o nr rej. (...) T. O. nie ustąpił pierwszeństwa przejazdu przy skręcie w lewo i doprowadził do kolizji z samochodem osobowym marki M. (...), którego kierowcą oraz właścicielem był powód. Szkoda powoda została wyceniona przez prywatnego rzeczoznawcę na kwotę 11.100 zł, jak różnica pomiędzy wartością pojazdu sprzed zdarzenia uszkodzonego i wartością tego pojazdu w stanie uszkodzonym.

(pozew – k. 3-4, pełnomocnictwo – k. 8)

W odpowiedzi na pozew z dnia 29 października 2013 roku pozwany, reprezentowany przez pełnomocnika w osobie radcy prawnego, wniósł o oddalenie powództwa w całości oraz o zasądzenie od powoda na rzecz pozwanego kosztów postępowania, w tym kosztów zastępstwa procesowego według norm przepisanych.

W uzasadnieniu swojego stanowiska podniósł, że pozwany prowadził postępowanie likwidacyjne, które zakończyło się wydaniem decyzji o odmowie wypłaty odszkodowania. W oparciu o zgromadzony w aktach szkody materiał dowodowy w postaci oględzin pojazdów biorących udział w zdarzeniu z dnia 21 czerwca 2011 roku oraz oględzin miejsca zdarzenia stwierdzono jednoznacznie, iż zakres i charakter uszkodzeń pojazdu powoda nie koreluje z uszkodzeniami pojazdu sprawcy szkody, a zatem uszkodzenia te nie mogły powstać w deklarowanych w zgłoszeniu szkody okolicznościach. Pozwany podniósł, iż jego stanowisko w tym zakresie zostało potwierdzone notatkami wykonanymi przez niezależnego rzeczoznawcę.

(odpowiedź na pozew – k. 26-27, pełnomocnictwo – k. 37)

Do zamknięcia rozprawy stanowiska stron nie uległy zmianie.

Sąd Rejonowy ustalił następujący stan faktyczny:

Samochód osobowy marki O. (...) o nr rej. (...), którego właścicielem był T. O., miał wykupioną polisę obowiązkowego ubezpieczenia od odpowiedzialności cywilnej w pozwanym Towarzystwie (...) na okres od 21 lipca 2010 roku do 20 lipca 2011 roku.

(bezsporne)

T. O. sporządził notatkę opatrzoną datą 21 czerwca 2011 roku, w której uznał swoją winę w spowodowaniu kolizji z samochodem osobowym marki M. (...) o nr rej. (...) w tym dniu. Z treści tej notatki wynikało, że na jego prośbę nie była na miejsce zdarzenia wzywana Policja.

(notatka – k. 50 akt szkody)

W dniu 8 lutego 2012 roku powód zgłosił pozwanemu szkodę w należącym do niego pojeździe marki M. (...) o nr rej. (...) związaną ze zdarzeniem z dnia 21 czerwca 2011 roku. W zgłoszeniu szkody podał, że jadąc ulicą (...) w kierunku ulicy (...) w Ł., wyjeżdżając spod wiaduktu kolejowego zobaczył jadący z przeciwka pojazd wjeżdżający na jego pas ruchu. Pojazd ten przecinał jego pas ruchu pod kątem w poprzek (jego lewą stronę). Kierowca tego pojazdu do końca wykonał swój manewr i wjechał w ślepą uliczkę przy wiadukcie kolejowym z prawej strony powoda. Powód podał, że w pewnym momencie uderzył w prawy tylny błotnik tego pojazdu jego prawnym przodem. W zgłoszeniu szkody powód podał, że w jego pojeździe uszkodzeniu uległy: koło przednie, koło tylne, błotnik przedni prawy, drzwi prawe, błotnik tylny prawy, listwa błotnika, listwa drzwi, listwa podłogowa, listwa błotnika tył, maska, zderzak i reflektor, natomiast w pojeździe sprawcy kierującego samochodem osobowym marki O. (...) doszło do uszkodzenia prawego tyłu pojazdu, błotnika, zderzaka i lampy.

(zgłoszenie szkody – k. 44-49 akt szkody)

W toku postępowania likwidacyjnego pozwany ustalił wartość pojazdu powoda w stanie sprzed szkodą na kwotę 15.800 zł a wartość pojazdu w stanie uszkodzonym na kwotę 4.200 zł. Różnica pomiędzy wartością pojazdu sprzed szkody i wartością pojazdu w stanie uszkodzonym została obliczona przez pozwane Towarzystwo (...) na kwotę 11.600 zł.

(wycena nr (...) – k. 51-61 akt szkody)

W dniu 4 kwietnia 2012 roku pozwany wydał decyzję o odmowie wypłaty odszkodowania na rzecz powoda. Podniósł, iż w oparciu o zgromadzony w aktach sprawy materiał dowodowy, oględziny pojazdów oraz miejsca zdarzenia stwierdzono jednoznacznie, że zakres i charakter uszkodzeń pojazdu M. (...) nie pozwala na uznanie, że do szkody doszło w warunkach deklarowanych w zgłoszeniu szkody.

(decyzja – k. 35 akt szkody)

Na podstawie przeprowadzonych analiz stwierdza się, że w oparciu o dostępny materiał dowodowy nie można w sposób kategoryczny i jednoznaczny uwiarygodnić przebiegu kolizji, do jakiej miało dojść w dniu 21 czerwca 2011 roku z udziałem samochodu osobowego marki M. (...) o nr rej. (...) oraz samochodu osobowego marki O. (...) o nr rej. (...) dla warunków wskazanych przez powoda i T. O..

Do wymiany w pojeździe powoda zakwalifikowano: zderzak przedni, reflektor prawy, kierunkowskaz przedni prawy, błotnik przedni prawy, drzwi prawe, amortyzator tylny prawy, tarcze koła tylnego prawego, oponę koła tylnego prawego, wykładzinę reflektora prawego, szybę drzwi prawych, zwrotnicę przednią prawą, tarcze koła przedniego prawego, oponę koła przedniego prawego, elementy zawieszenia tylnego oraz prowadnice szyby drzwi prawych i folie drzwi prawych. Stawkę za roboczo-godzinę ustalono na poziomie 100 zł/rbg.

Oszacowana wartość kosztu naprawy uszkodzonego pojazdu powoda wynosi 31.717,03 zł brutto. Oszacowana wartość rynkowa pojazdu w stanie jak przed szkodą na dzień 21 czerwca 2011 roku wynosi 15.200 zł brutto, zaś jego wartość po szkodzie 3.500 zł brutto. Oszacowana różnica wartości samochodu powoda sprzed i po szkodzie wynosi 11.700 zł.

(opinia pisemna biegłego A. G. – k. 79-149, opinia pisemna uzupełniająca biegłego A. G. – k. 198-222; opinia ustna uzupełniająca biegłego A. G. – k. 243-246)

Poczynione ustalenia faktyczne Sąd oparł na powołanych dokumentach, których prawdziwość nie została zakwestionowana przez strony, oraz w oparciu o opinię biegłego w zakresie budowy, eksploatacji i wyceny pojazdów oraz (...)

Dokonując oceny zebranego materiału dowodowego należy odnieść się do wartości dowodowej złożonej w niniejszej sprawie wraz z pozwem kalkulacji naprawy. Dokument ten sporządzony został na zlecenie powoda i jest oparty jest na oświadczeniach zleceniodawcy. Nie budzi zatem wątpliwości, że ten środek dowodowy stanowi jedynie dowód z dokumentu prywatnego, którego wartość dowodową określa art. 245 k.p.c. Stosownie do treści powołanego przepisu dokument prywatny stanowi jedynie dowód tego, że osoba, która go podpisała, złożyła oświadczenie w nim zawarte.

Wobec treści żądania powoda i ustalonego stanu faktycznego, kluczowe znaczenie w niniejszej sprawie miała opinia biegłego A. G. na okoliczność oszacowania wysokości kosztów naprawy samochodu marki M. (...) o nr rej. (...) powstałych w wyniku zdarzenia z dnia 21 czerwca 2011 roku oraz na okoliczność ustalenia czy uszkodzenia obu pojazdów, które miałyby brać udział w tej kolizji korelują ze sobą i czy mogły powstać w wyniku zdarzenia opisywanego przez świadka T. O. i w wyniku twierdzeń powoda.

Biegły sporządził w tym zakresie opinię podstawową, opinię pisemną uzupełniająca i złożył opinię ustną na rozprawie w dniu 11 lutego 2016r. Wszystkie opinie biegłego w całym ich zakresie są rzetelne, sporządzone zgodnie z wymogami specjalistycznej wiedzy, zawierają pełne i fachowe ustosunkowanie się do pytań Sądu. Biegły wydał te opinie zarówno zapoznając się z aktami sprawy, w tym zeznaniami świadka T. O. i zeznania powoda, jak i na podstawie przeprowadzonych oględzin. Biorąc pod uwagę ich podstawy teoretyczne, sposób motywowania oraz stopień stanowczości wyrażonych w nich wniosków Sąd uznał sporządzone opinie za w pełni miarodajne i wyczerpujące. Ostatecznie żadna ze stron nie kwestionowała opinii złożonych przez biegłego sądowego.

W sporządzonych przez siebie opiniach biegły porusza kilka zasadniczych kwestii jakimi są: rodzaj uszkodzeń pojazdów uczestniczących w kolizji, rodzaj śladów ujawnionych na miejscu zdarzenia, ocena możliwości powstania

uszkodzeń w oparciu o dostępny materiał dowodowy oraz ocena możliwości ich powstania i ich wzajemnej korelacji w wyniku opisu zdarzenia wskazywanego przez uczestników zdarzenia.

Odnosząc się do pierwszego zagadnienia biegły stwierdził, iż w samochodzie powoda można wyróżnić co najmniej 6 stref uszkodzeń powstałych w wyniku kontaktu z różnymi przeszkodami. (...) pierwsza obejmowała uszkodzenia zderzaka przedniego ze śladami tarcia i naniesienia substancji w kolorze żółtym. Biegły jednoznacznie stwierdził, iż ślady te nie powstały w wyniku kontaktu pojazdów w trakcie zdarzenia z dnia 21 czerwca 2011 roku w warunkach podanych przez jego uczestników (k. 100). (...) druga obejmowała uszkodzenia błotnika przedniego prawego w przednim górnym obszarze. O cenie biegłego uszkodzenia te również nie powstały w wyniku kontaktu przedmiotowych pojazdów w trakcie omawianego zdarzenia w warunkach podanych przez jego uczestników (śląd oznaczony symbolem D na rysunku 20 i 21 opinii k. 100-101). (...) trzecia obejmowała uszkodzenia błotnika przedniego prawego w przednim, środkowym i dolnym obszarze. Jak wynika z opinii biegłego znajdujące się na tej części ślady (śląd oznaczony symbolem E na rysunku 22 i 23 opinii k. 101-102) mogły powstać w wyniku kontaktu błotnika przedniego prawego samochodu M. ze zderzakiem tylnym samochodu O., o czym świadczą położenia wysokościowe w/w elementów, jak i naniesienie substancji koloru niebieskiego na listwę zderzaka tylnego samochodu O.. (...) czwarta obejmowała uszkodzenia drzwi prawych. Znajdujące się na nich ślady (ślady oznaczony symbolami F, G i H na rysunku 24 i 25 opinii k. 104 i 105) nie powstały w wyniku kontaktu drzwi prawych samochodu marki M. z ujawnionymi elementami samochodu O., o czym świadczy: brak śladów kontaktu pojazdów (widocznych zarysowań) na błotniku prawym samochodu marki M. (w środkowym i tylnym obszarze), charakter tego śladu (F), którego przebieg nie wskazuje na jego powstanie w wyniku wzajemnego przemieszczania się względem siebie elementów pojazdów oraz charakter i położenie wysokościowe śladu oznaczonego jako śląd G. (...) piąta obejmowała uszkodzenia kół jezdnych prawej strony, natomiast strefa szósta – uszkodzenia lamp. Biegły stwierdził, iż pęknięcie lamp przednich prawych z bardzo dużym prawdopodobieństwem (w szczególności reflektora) powstały jako uszkodzenia wtórne w wyniku przeniesienia sił naporu działających w strefach 1, 2 i 3 o czym świadczy dodatkowo: brak uszkodzeń na krawędzi pokrywy silnika położenie śladów otarć na nakładce zderzaka przedniego (k. 106).

Wydając przedmiotowe opinie w sprawie biegły brał również pod uwagę ślady ujawnione na miejscu zdarzenia, którymi są m.in. położenie powypadkowe samochodu powoda, ślady tarcia na krawężniku oraz na chodniku, przeszkody znajdujące się na miejscu zdarzenia, w tym rura koloru żółtego.

Na podstawie przeprowadzonych analiz biegły stwierdził, co następuje: w czasie kontaktu zderzaka tylnego samochodu O. (Rys 15-18) mogło dojść do uszkodzeń nakładki zderzaka przedniego (Rys 19) oraz błotnika przedniego prawego w przednim środkowym obszarze samochodu M.; ślady naniesienia substancji w kolorze żółtym znajdujące się na nakładce zderzaka przedniego oraz wsporniku pod lampami przednimi prawymi samochodu M. (Rys 19, symbol 2) nie powstały w wyniku kontaktu elementów samochodu M. z elementami samochodu O.. Przedmiotowe ślady powstały w wyniku bezpośredniego kontaktu z przeszkodą pokrytą w/w substancją w kolorze żółtym lub zbudowaną z materiału, w którego składzie znajdowały się cząstki w kolorze żółtym. W wyniku szczegółowej analizy materiału fotograficznego dokumentującego miejsce zdarzenia ustalono, że jedynym elementem znajdującym się w obszarze miejsca zdarzenia pokrytym substancją w kolorze żółtym lub zbudowanym z materiału w kolorze żółtym odpowiadającym kolorowi substancji naniesionej na elementy samochodu powoda była rura (Rys. 29, 32, 35 i 36). Biegły dalej wywodzi, że gdyby nawet przyjąć, że naniesienia substancji w kolorze żółtym powstały w wyniku uderzenia w w/w rurę wówczas należałoby uznać, że w pierwszej fazie ruchu pozderzeniowego samochodów M. nie zmienił kierunku jazdy. Należałoby również uznać, że aby mogło dojść do kontaktu prawej strony samochodu M. z w/w rurą samochód powinien przejechać taki odcinek drogi, aby w wyniku skrętu w lewo znalazł się na wysokości rury i uderzył w nią. Aby pojazd znalazł się w położeniu powypadkowym udokumentowanym na fotografiach przedstawionych przez powoda, musiałby kolejno przemieścić się w stronę ul. (...). Taka możliwość ruchu pozderzeniowego samochodu M. pozostaje w sprzeczności z ujawnionymi śladami tarcia na krawężniku i chodniku (Rys. 29, 30 i 31) oraz podłożu gruntowym (Rys. 33 i 34), z przebiegu których wynika, że wjazd na chodnik nastąpił z kierunku przeciwnego. Uznaje się, że zagniecenie przedniego prawego błotnika w górnym obszarze przyległym do krawędzi przedniej (Rys. 20, 21) mogło powstać w wyniku uderzenia w słupek znaku pionowego (lub innej przeszkody o kształcie zbliżonym do walca

– obłym), a czym świadczy charakter uszkodzenia wskazujący, iż do jego powstania doszło w wyniku bezpośredniego kontaktu z przeszkodą oraz widoczny brak uszkodzenia fragmentu krawędzi przedniej błotnika.

W wyniku przeprowadzonej szczegółowej analizy materiału fotograficznego dokumentującego miejsce zdarzenia biegły dalej wskazuje, że nie ujawniono wskazanego przez powoda znaku drogowego oraz śladów jego kotwiczenia w podłożu. Podnosi, że finalnie nie można było przyjąć, że wskutek zderzenia przedmiotowych pojazdów samochód M. wpadł w poślizg powodujący jego obrót o 180 stopni. Zderzenie nie spowodowało odchylenia wektorów prędkości samochodów (co wynika z nieznaczonej energii zderzenia w stosunku do posiadanej energii kinetycznej), a tym samym nie mogło spowodować wystąpienia poślizgu (w szczególności kół osi tylnej) w wyniku którego mogłoby dojść do „zarzucenia” tyłu pojazdu i zmiany kierunku ruchu w przeciwną do uprzedniego kierunku stronę. Nie uznaje się również, że w czasie ruchu pozderzeniowego (również przy uwzględnieniu wykonania przez kierującego samochodem M. skrętu w lewo do maksymalnej wartości z maksymalną prędkością) mogło dojść do obrotu samochodu, w wyniku którego nastąpiłby kontakt kół prawej strony pojazdu z krawężnikiem. Ponadto mając na uwadze wysokość opon pojazdu M. w porównaniu z wysokością krawężnika wskazać należało, że w czasie kontaktu kół prawej strony z krawężnikiem winno dojść do kontaktu krawędzi tarcz kół prawej strony z twardą i szorstką płaszczyzną pionową krawężnika. W wyniku przeprowadzonej analizy materiału fotograficznego biegły podnosił, że na krawędzi zewnętrznej tarczy koła tylnego prawego występuje pojedyncze wyłamanie (Rys. 27). Na krawędzi zewnętrznej w/w tarczy nie stwierdzono śladów otarć mogących powstać w wyniku kontaktu ślizgowego tarczy koła z płaszczyzną pionową krawężnika. Ślad uszkodzenia w/w tarczy koła jest charakterystyczny dla uszkodzeń powstałych w wyniku jednokrotnego kontaktu tarczy koła z twardą ostrokrawędzistą przeszkodą. Na krawędzi zewnętrznej tarczy koła przedniego prawego występują dwa rozległe wyłamania oraz deformacja krawędzi do wewnątrz (Rys. 28). Ślad uszkodzenia w/w tarczy koła jest charakterystyczny dla uszkodzeń powstających w wyniku wielokrotnego kontaktu tarczy koła z twardą ostrokrawędzistą przeszkodą. Na podstawie analizy dostępnego materiału dowodowego biegły wskazuje, że będąc w położeniu powypadkowym samochodów M. znajdował się poza jezdnią, a więc w czasie przemieszczenia poza obszar jezdni wszystkie koła w/w pojazdu musiały mieć kontakt z krawężnikiem – jednakże w procesie likwidacji szkody nie stwierdzono śladów uszkodzeń kół lewej strony samochodu. Uznać tym samym należało, że w czasie wjazdu samochodu w kępę drzew wskazanych na fotografiach mogło dojść do uszkodzeń drzwi przednich prawych samochodu M..

W swojej opinii pisemnej uzupełniającej, dla poczynionych przez biegłego rozważań, z uwagi na brak dowodów materialnych, poczynił on szereg założeń wstępnych. Założenia te pozwoliły mu następnie przeprowadzić analizę wiarygodności przebiegu zdarzenia z dnia 21 czerwca 2011 roku według jego opisu podawanego przez powoda i sprawcę zdarzenia. Założono, że prędkość samochodu M. w chwili dostrzeżenia przez powoda samochodu marki O. wynosiła 130 km/h. Prędkość samochodu O. wynosiła w tym samym czasie 25 km/h. W chwili gdy powód dostrzegł samochód O., pokonał już $\frac{3}{4}$ odcinka drogi znajdującej się pod wiaduktem kolejowym. Szerokość wiaduktu wynosi 33m. Gdy powód dostrzegł samochód O., to znajdował się on już na pasie ruchu, po którym poruszał się M.. Założono, że samochód O. położony był pod kątem w stosunku do przebiegu pasa ruchu i skręcał w lewo. Po dostrzeżeniu samochodu O. i zidentyfikowaniu stanu zagrożenia wypadkowego, powód podjął gwałtowny manewr skrętu w lewo oraz odruchowo rozpoczął hamowanie (wciskając przy tym pedał sprzęgła). Uwzględniając czas reakcji kierującego oraz czas zwłoki niezbędny na uruchomienie układów wykonawczych (układu kierowniczego i hamulcowego) założono, że rozpoczęcie pierwszego z manewrów mogło nastąpić nie wcześniej niż po upływie 0,8 s od chwili dostrzeżenia przez powoda samochodu O.. Kierujący samochodem O. nie podejmował manewrów obronnych a kierowany przez niego pojazd wykonywał założony manewr skrętu w lewo ruchem ciągłym. Przyjęto, że w czasie kolizji doszło do kontaktu elementów przedniej prawej strony samochodu M. z elementami tylnej prawej strony samochodu O.. W chwili kontaktu samochód O. zjeżdżał już z ulicy (...) i wjeżdżał na drogę gruntową. W wyniku kontaktu pojazdów doszło do nieznacznego zakłócenia toru ruchu samochodu O., które jednak nie spowodowało utraty możliwości wjazdu w w/w drogę gruntową. W wyniku kontaktu pojazdów samochód M. wpadł w poślizg i rozpoczął obrót. Samochód M. znajdując się w poślizgu (po uderzeniu w samochód O.) przejechał przez wysepkę rozdzielającą pasy ruchu i uderzył w znak drogowy w wyniku czego wyrwał w/w znak z podłoża. Długość wysepki pokrytej trawnikiem wynosi ok. 11 m. Obecnie znak drogowy znajdujący się na wysepce osadzony jest w odległości ok. 9,5 m od krawędzi wiaduktu.

Wysepka ta jest wyniesiona na ok. 30 cm w górę w stosunku do nawierzchni jezdni. Samochód M. „ściął” znak drogowy swoją prawą stroną. Znak ten był zamocowany na rurze w kolorze żółtym, która była bardzo lekka. Biegły przyjął, że w czasie reakcji kierującego samochód M. pokonał odcinek o długości ok. 29 m. Samochód M. znajdując się w poślizgu obrócił się o 180 stopni. W dalszej części ruchu pozderzeniowego samochód M. uderzył prawym bokiem w krawężnik przylegający do przeciwnego pasa ruchu. Po uderzeniu w krawężnik samochodów M. wjechał na chodnik, po czym zatrzymał się w kępie drzewek znajdującą się za chodnikiem. Nawierzchnia terenu, na której zatrzymał się była piaszczysta.

Przy tak poczynionych założeniach wstępnych co do przebiegu przedmiotowego zdarzenia, mając na uwadze położenie samochodu M. względem elementów infrastruktury w chwili rozpoczęcia przez powoda manewrów obronnych, dla założonych warunków ruchu samochodu M., biegły wskazał, że rozpoczęcie manewru skrętu w lewo przez powoda powinno było nastąpić w chwili, gdy kierowany przez niego samochód minąłby już wysepkę rozdzielającą pasy ruchu (oraz znak drogowy, który miałby ewentualnie znajdować się na w/w wysepce i w który miałby uderzyć samochód powoda) – Rys. 2, k. 211. Tak postawione wnioski opinii nie pozwalają na uwiarygodnienie wersji przebiegu zdarzenia przedstawianej przez powoda i świadka O..

Mając na uwadze możliwość powstania uszkodzeń samochodów w okolicznościach zdarzenia podawanych przez ich uczestników i poczynione powyżej założenia, dla ustalonego wzajemnego położenia pojazdów w chwili zderzenia wystąpił kontakt elementów samochodu O. wskazanych na rysunkach 15-18 opinii z dnia 28 czerwca 2014r. z następującymi elementami samochodu M.: nakładki zderzaka przedniego z prawej strony, błotnik przedni prawy, lampy przednie prawe. Charakter w/w uszkodzeń pojazdów wskazuje, że w chwili kolizji osie podłużne pojazdów ustawione były skośnie. Zakres uszkodzeń samochodu O. oraz M. świadczy o tym, że podczas wzajemnego kontaktu pojazdów wartość sił działających między elementami pojazdów znajdujących się w kontakcie była nieznaczną. Zderzenie to nie spowodowało odchylenia wektora prędkości samochodu M. oraz spowodowało minimalne odchylenie wektora prędkości samochodu O. – co wynika z nieznaczącej energii zderzenia w stosunku do posiadanej energii kinetycznej wynikającej z ruchu. Zderzenie to nie spowodowało wystąpienia poślizgu (w szczególności kół osi tylnej) samochodu M. w wyniku, którego mogłoby dojść do „zarzucania” tyłu pojazdu i zmiany kierunku ruchu – w przeciwną do uprzedniego kierunku stronę. Mając na uwadze i ten aspekt rozważań biegłego poczynionych w wydanej przez niego opinii, nie dało się uwiarygodnić przebiegu zdarzenia według wersji powoda i świadka.

Mając na uwadze ustalenia dotyczące uszkodzeń pojazdu M. oraz śladów mogących powstać w wyniku uderzenia w słupki znaku drogowego znajdujący się ewentualnie na wysepce rozdzielającej pasy ruchu przy wiadukcie podnieść należało, że nie stwierdzono obecności tego znaku drogowego oraz ewentualnych śladów mogących powstać w wyniku kontaktu tego znaku z nawierzchnią jezdni. W wyniku analizy fotografii ilustrujących uszkodzenia samochodu M. stwierdzono, że jedynym uszkodzeniem odpowiadającym kształtem słupkowi znaku drogowego mogłoby być zagniecenie błotnika przedniego prawego w górnym obszarze przyległym do krawędzi przedniej. W wyniku analizy w/w uszkodzenia nie stwierdzono jednak na jego powierzchni naniesień substancji w kolorze żółtym, a to również nie pozwoliło biegłemu na uwiarygodnienie przebiegu zdarzenia w wersji podawanej przez stronę powodową.

Te bardzo obszerne rozważania poczynione przez biegłego sądowego A. G. pozwoliły jednak wysunąć mu w każdej ze sporządzonych przez niego na potrzeby przedmiotowego postępowania opinii (pisemnych i ustnej) jasne i czytelne dla Sądu wnioski, które na całej ich rozciągłości były ze sobą zbieżne. Zarówno opierając się na śladach ujawnionych na miejscu zdarzenia, istniejącej infrastrukturze technicznej, uszkodzeniach obu pojazdów, pozycji pokolizyjnej M. i założonych parametrach dotyczących ruchu obu pojazdów wnioski jego opinii były za każdym razem takie same i nie pozwoliły mu w sposób jednoznaczny uwiarygodnić przebiegu kolizji, do jakiej miało dojść w dniu 21 czerwca 2011 roku z udziałem samochodu osobowego marki M. (...) o nr rej. (...) oraz samochodu osobowego marki O. (...) o nr rej. (...) dla warunków wskazanych przez powoda i T. O..

Z tych też względów Sąd dokonując ustaleń faktycznych w przedmiotowej sprawie nie oparł się na zeznaniach świadka T. O. i na zeznaniach powoda, uznając je za niewiarygodne i pozostające w oczywistej sprzeczności z każdym aspektem opinii sporządzonej przez biegłego A. G.. W tym miejscu zwrócić należy również uwagę na fakt, iż wydając swoją

opinię biegły w dużej mierze opierał się nie tylko na dokumentacji fotograficznej sporządzonej w toku postępowania likwidacyjnego, ale również na dokumentacji sporządzonej rzekomo w dniu i na miejscu zdarzenia przez powoda. Wersji wydarzeń przedstawianej przez powoda przeczy jednak nawet ta dokumentacja fotograficzna, którą do akt sprawy złożył powód. Brak jest na tych fotografiach m.in. jakichkolwiek śladów hamowania w tej części jezdni, na której zgodnie z twierdzeniami powoda podjął on gwałtowny manewr hamowania, co doprowadziło do zarzucenia jego pojazdem i zmiany jego kierunku ruchu. Jak uczy doświadczenie życiowe, tego rodzaju manewr nie może pozostać bez śladów na nawierzchni jezdni, na której doszło do hamowania, tym bardziej hamowania gwałtownego i zarzucania pojazdem w stronę inną niż jego zasadniczy kierunek ruchu. Co więcej, na dokumentacji fotograficznej przedłożonej przez powoda do akt postępowania widoczny jest jedynie jego pojazd w pozycji pokolizyjnej. Brak jest w tej dokumentacji zdjęć pojazdu świadka T. O., jego pozycji po zdarzeniu, zdjęć znaku drogowego, z którym pojazd powoda miał się zderzyć czy też miejsc jego kotwiczenia. Powód zeznał, że „widział przemieszczającą się tarczę znaku i myślał nawet, że w niego uderzy”. Mając na uwadze fakt, iż wszystkie te okoliczności podnoszone przez powoda w toku jego przesłuchania miały zasadnicze znaczenie dla uwiarygodnienia przebiegu zdarzenia z dnia 21 czerwca 2011 roku, tym bardziej zastanawiające jest dlaczego nie udokumentował ich w taki sam sposób, jak pozycji pokolizyjnej należącego do niego pojazdu. Finalnie w ocenie Sądu należy zwrócić jeszcze uwagę na jeden fakt, a mianowicie datę zgłoszenia szkody przez powoda do pozwanego Towarzystwa (...). Szkada ta została zgłoszona w dniu 8 lutego 2012 roku, a więc po blisko 8 miesiącach od zdarzenia szkodzącego z dnia 21 czerwca 2011 roku. Dla oceny wiarygodności zeznań świadka, a zwłaszcza wiarygodności zeznań powoda okoliczność ta w ocenie Sądu nie jest bez znaczenia. Zupełnie niezrozumiałym bowiem jest dlaczego do jej zgłoszenia doszło po tak odległym okresie czasu, co więcej w okresie zimowym, gdy tym bardziej utrudnione jest np. dokonanie oględzin miejsca zdarzenia, a te ostatnie utrudnione są nie tylko z uwagi na znaczny upływ czasu, ale również na warunki atmosferyczne. Wersji zdarzeń przedstawianych przez powoda i przez świadka T. O. nie uwiarygadnia również i ten fakt, że na miejsce zdarzenia nie została wezwana Policja.

Sąd Rejonowy zważył, co następuje.

Powództwo podlegało oddaleniu w całości jako nieudowodnione.

Niniejszym pozwem powód żądał zasądzenia na swoją rzecz kwoty 11.100 zł tytułem odszkodowania związanego z uszkodzeniami należącego do niego pojazdu marki M. (...) o nr rej. (...) w wyniku kolizji z dnia 21 czerwca 2011 roku wraz z ustawowymi odsetkami od dnia 3 kwietnia 2012 roku do dnia zapłaty. Dochodzona pozwem kwota została obliczona przez powoda jako różnica pomiędzy wartością pojazdu M. (...) sprzed zdarzenia szkodzącego obliczonej przez niego na kwotę 15.200 zł, a jego wartością w stanie uszkodzonym obliczoną na kwotę 4.100 zł.

Zgodnie z opinią biegłego sądowego A. G. oszacowana wartość kosztu naprawy uszkodzonego pojazdu powoda wynosi 31.717,03 zł brutto. Oszacowana wartość rynkowa pojazdu w stanie jak przed szkodą na dzień 21 czerwca 2011 roku wynosi 15.200 zł brutto, zaś jego wartość po szkodzie 3.500 zł brutto. Oszacowana różnica wartości samochodu powoda sprzed i po szkodzie wynosi 11.700 zł. Sposób likwidacji szkody powoda, jak szkody całkowitej, nie był na dalszym etapie postępowania kwestionowany przez żadną ze stron.

W rozpoznawanej sprawie kwestią sporną był sam fakt odpowiedzialności pozwanego Towarzystwa (...) za skutki wypadku z dnia 21 czerwca 2011 roku jakiemu miał ulec należący do powoda pojazd M. S. o nr rej. (...).

Okolicznością bezsporną był sam fakt, iż samochód O. (...) należący do świadka T. O. był w dniu 21 czerwca 2011 roku objęty umową ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej zawartą z pozwanym towarzystwem ubezpieczeń.

Zgodnie z art. 822 § 1 k.c., przez umowę ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej ubezpieczyciel zobowiązuje się do zapłacenia określonego w umowie odszkodowania za szkody wyrządzone osobom trzecim, wobec których odpowiedzialność za szkodę ponosi ubezpieczający albo ubezpieczony.

W myśl z kolei art. 363 § 1 k.c. naprawienie szkody powinno nastąpić, według wyboru poszkodowanego, bądź przez przywrócenie stanu poprzedniego, bądź przez zapłatę odpowiedniej sumy pieniężnej. Jednakże gdyby przywrócenie

stanu poprzedniego było niemożliwe albo gdyby pociągało za sobą dla zobowiązanego nadmierne trudności lub koszty, roszczenie poszkodowanego ogranicza się do świadczenia w pieniądzu.

W myśl art. 363 § 2 k.p.c., jeżeli naprawienie szkody ma nastąpić w pieniądzu, wysokość odszkodowania powinna być ustalona według cen z daty ustalenia odszkodowania, chyba że szczególne okoliczności wymagają przyjęcia za podstawę cen istniejących w innej chwili.

Zgodnie z treścią art. 19 ust. 1 ustawy z dnia 22 maja 2003 r. o ubezpieczeniach obowiązkowych, Ubezpieczeniowym Funduszu Gwarancyjnym i Polskim Biurze Ubezpieczycieli Komunikacyjnych (t.j. DZ. U. z 2013r., poz. 392) poszkodowany w związku ze zdarzeniem objętym umową ubezpieczenia obowiązkowego odpowiedzialności cywilnej (OC) może dochodzić roszczeń bezpośrednio od zakładu ubezpieczeń.

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, której następstwem jest śmierć, uszkodzenie ciała, rozstrój zdrowia bądź też utrata, zniszczenie lub uszkodzenie mienia (art. 34 ust. 1 powołanej ustawy).

Odszkodowanie ustala się i wypłaca w granicach odpowiedzialności cywilnej posiadacza lub kierującego pojazdem mechanicznym, najwyżej jednak do ustalonej w umowie ubezpieczenia sumy gwarancyjnej (art. 36 ust. 1 powołanej ustawy).

Ubezpieczyciel odpowiada w granicach odpowiedzialności sprawcy szkody, unormowanej w Kodeksie cywilnym. Odpowiada on zatem za normalne następstwa działania bądź zaniechania, z którego szkoda wynikła. Związek przyczynowy wyznacza więc granice odpowiedzialności odszkodowawczej w tym sensie, że zobowiązany ponosi odpowiedzialność tylko za normalne następstwa swego postępowania lub zdarzeń, z którymi ustawa łączy jego obowiązek odszkodowawczy. Skutki pozostające poza granicami adekwatnej przyczynowości nie są objęte takim obowiązkiem (por. A. Szpunar, Odszkodowanie za szkodę majątkową. Szkoda na mieniu i osobie, Bydgoszcz 1998, s. 15–16).

W tym zakresie stwierdzić należy, iż powód nie sprostął ciężącemu na nim ciężarowi dowodu i nie wykazał, aby uszkodzenia jego pojazdu pozostawały w adekwatnym związku przyczynowym ze zdarzeniem z dnia 21 czerwca 2011 roku.

Obowiązek przedstawienia dowodów spoczywa na stronach (art. 3 k.p.c.), a ciężar udowodnienia faktów mających dla rozstrzygnięcia sprawy istotne znaczenie (art. 227 k.p.c.) spoczywa na stronie, która z faktów tych wywodzi skutki prawne (art. 6 k.c.). Ten kto, powołując się na przysługujące mu prawo, żąda czegoś od innej osoby, obowiązany jest udowodnić fakty (okoliczności faktyczne) uzasadniające to żądanie. Stosownie do art. 232 k.p.c. strony są obowiązane wskazywać dowody dla stwierdzenia faktów, z których wywodzą skutki prawne.

Powód nie wykazał, że stwierdzone uszkodzenia jego pojazdu powstały w miejscu, dacie i warunkach opisywanych przez niego w pozwie. Nie zostały przez niego zwłaszcza wykazane okoliczności zdarzenia z dnia 21 czerwca 2011 roku, gdyż przedstawiana przez powoda i świadka T. O. wersja zdarzeń pozostaje w zupełnej sprzeczności z treścią i wnioskami opinii złożonych w toku przedmiotowego postępowania przed biegłym A. G., które zostały uznane przez Sąd za w pełni wiarygodne. Jedynie te opinie, a nie zeznania świadka czy zeznania powoda stały się podstawą ustaleń faktycznych Sądu w przedmiotowej sprawie. Po sporządzeniu dwóch opinii pisemnych i opinii ustnej, biegły z całą stanowczością wskazał, że w oparciu o dostępny materiał dowodowy nie można w sposób kategoriyczny i jednoznaczny uwiarygodnić przebiegu kolizji, do jakiej miało dojść w dniu 21 czerwca 2011 roku z udziałem samochodu osobowego marki M. (...) o nr rej. (...) oraz samochodu osobowego marki O. (...) o nr rej. (...) dla warunków wskazanych przez powoda i T. O..

Wnioski takie biegły wysnuł opierając się na dokumentacji fotograficznej zgromadzonej w toku postępowania likwidacyjnego oraz przedłożonej przez powoda, wskazującej m.in. zakres uszkodzeń obu pojazdów, pozycję

pokolizyjną pojazdu powoda i ślady na miejscu zdarzenia, oględzinach obu pojazdów wskazujących na rodzaj i zakres uszkodzeń pojazdów powoda i świadka, oględzinach miejsca zdarzenia, ujawnionych śladach w ternie i elementach infrastruktury na miejscu zdarzenia. Biegły przeprowadził kolejno wnikliwe analizy możliwości zaistnienia przedmiotowego zdarzenia opierając się: po pierwsze - na uszkodzeniach obu pojazdów, po drugie - elementach infrastruktury i pozycji pokolizyjnej pojazdu powoda i finalnie - na wersji zdarzenia przedstawianej przez jego uczestników. Żadna tych analiz nie doprowadziła do uwiarygodnienia przebiegu kolizji do jakiej miało dojść w dniu 21 czerwca 2011 roku i możliwości powstania w niej stwierdzonych uszkodzeń pojazdu powoda. Tym samym nie zostało wykazane w toku przedmiotowego postępowania, że pozwany ponosi odpowiedzialność za szkodę powstałą w pojeździe powoda, jako podmiot z którym świadek T. O. miał zawartą umowę ubezpieczenia od odpowiedzialności cywilnej.

Biegły A. G. w sporządzonej przez siebie opinii wskazuje co prawda, że część uszkodzeń w pojeździe powoda mogło powstać w okolicznościach podnoszonych przez jego uczestników. Ustalenia biegłego w tym zakresie, wobec niewykazania przez powoda samej zasady odpowiedzialności pozwanego za uszkodzenia powstałe w jego pojeździe i fakt, że za spowodowanie przedmiotowej kolizji odpowiedzialny jest T. O., pozostają jednak w ocenie Sądu bez większego znaczenia. Mając na uwadze rozważania w tym zakresie, należy uznać, że chybiona w tym zakresie była argumentacja pełnomocnika powoda zawarta w mowie końcowej, który wnosił o nieobciążanie powoda kosztami postępowania, gdyż w jego ocenie ta część uszkodzeń w pojeździe powoda, które biegły powiązał ze skutkami zdarzenia opisywanego przez jego uczestników odpowiada mniej więcej kosztom zastępstwa procesowego w stawce minimalnej.

Mając na uwadze powyższe, Sąd oddalił powództwo w całości jako bezzasadne (punkt 1 wyroku).

O kosztach postępowania orzeczono ze statuowaną w przepisie art. 98 k.p.c. zasadą odpowiedzialności za wynik procesu. Z uwagi na fakt, iż powód przegrał przedmiotową sprawę w całości, zobowiązany on był do zwrotu na rzecz pozwanego poniesionych przez niego kosztów postępowania w kwocie 2.417 zł, na którą złożyły się wynagrodzenie pełnomocnika pozwanego Towarzystwa (...) w osobie radcy prawnego w stawce minimalnej na podstawie § 6 ust. 3 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 (t.j. Dz. U. z 2013 r., poz. 490) z opłata skarbową od pełnomocnictwa udzielonego temu radcy prawnemu – 17 zł (punkt 2 wyroku).

Łączny koszt wszystkich opinii sporządzonych przez biegłego A. G. w toku przedmiotowego postępowania wyniósł 3.330,46 zł, jednak został on pokryty do kwoty 800 zł z zaliczki uiszczonej przez powoda i zaksięgowanej pod pozycją 2411 131328. Pozostałą kwotę nieuiszczonych kosztów sądowych – 2.530,46 zł - Sąd nakazał pobrać na rzecz Skarbu Państwa Sądu Rejonowego dla Łodzi – Widzewa w Łodzi od powoda, jako strony przegranej niniejszy proces w całości (punkt 3 wyroku).

Na podstawie art. 80 ust. 1 ustawy o kosztach sądowych w sprawach cywilnych (Dz.U. Nr 167, poz. 1398 ze zm.) Sąd zwrócił ze Skarbu Państwa Sądu Rejonowego dla Łodzi – Widzewa w Łodzi na rzecz pozwanego kwotę 800 zł tytułem niewykorzystanej zaliczki na poczet wynagrodzenia biegłego sądowego (punkt 4 wyroku) oraz na rzecz powoda kwotę 25 zł tytułem nadpłaconej opłaty sądowej od pozwu (11.100 zł x 5% = 555 zł, uiszczono 580 zł) – punkt 5 wyroku.