

Sygn. akt VIII C 1161/19

WYROK

W IMIENIU RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ

Dnia 10 grudnia 2020 roku

Sąd Rejonowy dla Łodzi-Widzewa w Łodzi VIII Wydział Cywilny

w składzie:

Przewodniczący: Sędzia Tomasz Kalsztein

Protokolant: Katarzyna Górniak

po rozpoznaniu w dniu 19 listopada 2020 roku w Łodzi

na rozprawie

z powództwa K. R.

przeciwko (...) Spółce Akcyjnej w W.

o zapłatę

1. zasądza od pozwanego (...) Spółce Akcyjnej w W. na rzecz powoda K. R. kwotę 2.000 zł (dwa tysiące złotych) z odsetkami ustawowymi za opóźnienie od dnia 1 września 2018 roku do dnia zapłaty;
2. zasądza od pozwanego (...) Spółce Akcyjnej w W. na rzecz powoda K. R. kwotę 1.817 zł (jeden tysiąc sześćset osiemset siedemnaście złotych) tytułem zwrotu kosztów procesu w całości;
3. nakazuje pobrać od pozwanego (...) Spółce Akcyjnej w W. na rzecz Skarbu Państwa Sądu Rejonowego dla Łodzi-Widzewa w Łodzi kwotę 1096,79 zł (jeden tysiąc dziewięćdziesiąt sześć złotych siedemdziesiąt dziewięć groszy) tytułem zwrotu nieuiszczonych kosztów sądowych.

Sygn. akt VIII C 1161/19

UZASADNIENIE

W dniu 29 stycznia 2019 roku powód K. R., reprezentowany przez zawodowego pełnomocnika, wytoczył przeciwko (...) S.A. w W. przed Sądem Rejonowym dla Łodzi-Śródmieścia w Łodzi powództwo o zapłatę kwoty 2.000 zł wraz z ustawowymi odsetkami za opóźnienie od dnia 1 września 2018 roku do dnia zapłaty, ponadto wniósł o zasądzenie od pozwanego zwrotu kosztów procesu według norm przepisanych.

W uzasadnieniu pełnomocnik podniósł, iż w dniu 6 czerwca 2018 roku miało miejsce zdarzenie drogowe w wyniku którego uszkodzony został należący do powoda motocykl marki S. (...) o nr rej. (...). Sprawca zdarzenia był ubezpieczony w zakresie OC u pozwanego. Powód zgłosił szkodę pozwanemu, który w toku postępowania likwidacyjnego odmówił wypłaty świadczenia podnosząc, iż nie wszystkie zgłoszone uszkodzenia były wynikiem zaistniałego zdarzenia.

(pozew k. 5-7)

Postanowieniem z dnia 19 marca 2019 roku Sąd Rejonowy dla Łodzi-Śródmieścia w Łodzi stwierdził swoją niewłaściwość miejscową i przekazał sprawę do tut. Sądu, jako właściwemu do jej rozpoznania.

(postanowienie k. 188-188v.)

W odpowiedzi na pozew strona pozwana, reprezentowana przez zawodowego pełnomocnika, wniosła o oddalenie powództwa w całości oraz o zasądzenie zwrotu kosztów procesu według norm przepisanych. W uzasadnieniu pozwany nie kwestionując zaistnienia zdarzenia z dnia 6 czerwca 2018 roku wskazał, iż odpowiedzialnym za jego spowodowanie jest powód, który naruszając zasady bezpieczeństwa i przepisy ruchu drogowego doprowadził swoim zachowaniem do przedmiotowej kolizji. Zdaniem pozwanego kierujący motocyklem zmieniając pas ruchu winien ustąpił pierwszeństwa pojazdowi marki V., który w chwili uderzenia motocykla w ten samochód wykonywał już manewr skrętu w lewo i poruszał się na wprost, właściwym dla jego kierunku jazdy pasem ruchu. Na wypadek przyjęcia odmiennej oceny pozwany podniósł zarzut co najmniej 50% przyczynienia się strony powodowej do zaistnienia zdarzenia. Niezależnie od powyższego pozwany wyjaśnił, że motocykl marki S. miał w dacie zgłoszonej szkody nienaprawione uszkodzenia, w tym pęknięcie ramy.

(odpowiedź na pozew k. 200-202v.)

W toku procesu pełnomocnicy stron podtrzymali stanowiska w sprawie. Ponadto, pełnomocnik pozwanego wypowiedział się w zakresie wydanej przez biegłego sądowego opinii.

(protokół rozprawy k. 285-289, k. 383-384, pismo procesowe k. 353-354)

Sąd Rejonowy ustalił następujący stan faktyczny:

W dniu 6 czerwca 2018 roku w Ł. doszło do zdarzenia drogowego, w wyniku którego uszkodzony został należący do K. R. motocykl marki S. (...) o nr rej. (...). Przed zdarzeniem powód poruszał się ul. (...) w kierunku ul. (...) (od strony ul. (...)), omijając z lewej strony stojące na prawej części jezdni ul. (...) pojazdy czekające na możliwość kontynuowania jazdy i jadąc z prędkością poniżej dopuszczalnej. W tym samym czasie kierujący samochodem marki V. (...) T. D. wyjeżdżał z ul. (...) (ulica podporządkowana w stosunku do ulicy (...)) na ul. (...) z zamiarem wykonania skrętu w lewo. W trakcie tego manewru kierujący Golfem wysunął się zza szereg stojących na ul. (...) pojazdów obserwując, czy z prawej strony – tj. od ul. (...) – nie jadą inne pojazdy. Gdy T. D. wjechał na wolną część jezdni ul. (...) zauważył jadącego od strony ul. (...) jego pasem ruchu motocyklistę. Chcąc uniknąć kolizji kierowca gwałtownie zatrzymał samochód tuż za skrzyżowaniem. Manewr obronny podjął również powód, który widząc na swoim pasie ruchu samochód marki G. położył motocykl na lewy bok, skutkiem czego pojazd ten uderzył w lewą część zderzaka przedniego V.. Do kontaktu pojazdów doszło jeszcze przed skrzyżowaniem (dla kierunku ruchu motocykla).

Na miejsce kolizji nie była wzywana policja. Kierujący samochodem marki V. nie kwestionował swojej winy za spowodowanie zdarzenia, czego dał wyraz w pisemnym oświadczeniu.

T. D. posiadał ubezpieczenie odpowiedzialności cywilnej posiadaczy pojazdów mechanicznych w pozwanym Towarzystwie (...).

(dowód z przesłuchania powoda k. 286-287 skróconego protokołu rozprawy z dnia 19 grudnia 2019 roku w zw. z 00:05:06 elektronicznego protokołu rozprawy z dnia 19 listopada 2020 roku, zeznania świadka T. D. k. 287-288 skróconego protokołu rozprawy z dnia 19 grudnia 2019 roku, zeznania świadka T. S. k. 288 skróconego protokołu rozprawy z dnia 19 grudnia 2019 roku oświadczenie sprawcy kolizji k. 64-65, oświadczenie o zdarzeniu drogowym k. 68, oświadczenie uczestnika kolizji drogowej k. 115-118, k. 121-124, pisemna opinia biegłego sądowego k. 299-338)

Przedmiotowy motocykl brał udział wcześniej w co najmniej dwóch zdarzeniach drogowych, mających miejsce w maju 2009 roku oraz kwietniu 2011 roku. Część uszkodzeń motocykla zgłoszona w związku ze zdarzeniem z dnia 6 czerwca 2018 roku była tożsama z uszkodzeniami, jakie pojazd ten miał we wcześniejszych szkodach.

(druk zgłoszenia szkody k. 250-252, k. 268-269v., pisemna opinia biegłego sądowego k. 299-338)

Powód zgłosił szkodę pozwanemu, który wdrożył postępowanie likwidacyjne. W piśmie z dnia 9 lipca 2018 roku pozwany wskazał, iż wszczął postępowanie dotyczące ustalenia stanu faktycznego zdarzenia, zasadności roszczeń i wysokości świadczenia, dodając, iż z uwagi na podjęte czynności wyjaśniające podjęcie decyzji w ustawowym terminie 30 dni nie było możliwe. W wydanej na zlecenie pozwanego ekspertyzie rzeczoznawca wyjaśnił, iż mogło dojść do powstania uszkodzeń elementów motocykla w wyniku kolizji z dnia 6 czerwca 2018 roku, z zastrzeżeniem, że część z tych uszkodzeń motocykl ten posiadał już w 2009 roku i 2011 roku, a więc nie mogły być one skutkiem przedmiotowego zdarzenia. W treści ekspertyzy wskazano ponadto, że powód był sprawcą kolizji oraz miał możliwość jej uniknięcia.

Decyzją z dnia 31 sierpnia 2018 roku ubezpieczyciel poinformował o odmowie przyznania odszkodowania wobec braku podstaw do przyjęcia odpowiedzialności za skutki przedmiotowego zdarzenia. W uzasadnieniu zajętego stanowiska wyjaśnił, iż w oparciu o analizę przebiegu kolizji ustalił, iż winnym jej spowodowania nie był kierowca samochodu marki V. (...), a powód.

Pozwany w toku likwidacji szkody ustalił ponadto, że szkoda ma charakter całkowity, zaś wartość pozostałości wyraża się kwotą 2.800 zł, co zostało ustalone w drodze aukcji internetowej.

(druk zgłoszenia szkody k. 37-39, pismo k. 21-22, k. 47, decyzja k. 27-28, oferty zakupu k. 62-63, ekspertyza k. 217-226v., okoliczności bezsporne)

Około 2 miesiące po kolizji powód sprzedał motocykl w stanie uszkodzonym za kwotę 3.000 zł.

(dowód z przesłuchania powoda k. 286-287 skróconego protokołu rozprawy z dnia 19 grudnia 2019 roku w zw. z 00:05:06 elektronicznego protokołu rozprawy z dnia 19 listopada 2020 roku)

Nie można wykluczyć, że bezpośrednią przyczyną przewrócenia się motocykla marki S. był wjazd samochodu marki V. (...) na pas ruchu, po którym poruszał się motocykl, przy czym do przewrócenia motocykla mogło dojść w okolicznościach deklарowanych przez uczestników zdarzenia. W świetle zasad ruchu drogowego kierujący pojazdem wjeżdżając na drogę z pierwszeństwem przejazdu winien ustąpić pierwszeństwa przejazdu wszystkim pojazdom poruszającym się po takiej drodze. Kierujący motocyklem w zaistniałej sytuacji drogowej mógł omijać stojące pojazdy, ponieważ manewr ten nie był zabroniony. Możliwe jest, że powód zbyt późno zareagował na stan zagrożenia w postaci wjazdu innego pojazdu na pas ruchu, po którym się poruszał. Wykonany przez powoda manewr omijania winien być wykonany z zachowaniem ostrożności, bezpiecznego odstępu od pojazdu omijanego i w miarę potrzeby ze zmniejszoną prędkością swojego pojazdu. Kierujący V. mógł nie widzieć nadjeżdżającego z lewej strony drogi powoda, jednak podobne pole widzenia miał na stronę prawą, z której mogły nadjeżdżać pojazdy od strony ul. (...). Sylwetka powoda mogła być jednak widoczna dla kierującego między stojącymi pojazdami. W praktyce możliwe było bezkolizyjne zauważenie motocyklisty przez T. D., wystarczyło wysunąć przód V. za linię pojazdów i zatrzymać się na tyle, aby dokonać obserwacji z obu stron drogi i dopiero po dokonaniu takiej obserwacji kontynuować jazdę. Charakter i sposób uszkodzeń na pojazdach wskazuje, że prędkość motocykla przed przewróceniem się i uderzeniem w V. mogła być niższa od dozwolonej w tym miejscu.

Koszt naprawy uszkodzeń motocykla, które można wiązać z przedmiotowym zdarzeniem i które nie powstały we wcześniejszych zdarzeniach, przy użyciu części oryginalnych, z zastosowaniem technologii producenta i stawki za rbg na poziomie 90 zł netto, wyniósłby 18.576,73 zł. Wartość rynkowa motocykla powoda przed szkodą wynosiła 5.900 zł, zaś wartość w stanie uszkodzonym wynosiła: 1.900 zł (metoda matematyczna) albo 2.800 zł (jako wynik aukcji internetowej).

(pismna opinia biegłego sądowego k. 299-338, pismna uzupełniająca opinia biegłego sądowego k. 252-260, k. 284-287)

Powyższy stan faktyczny Sąd ustalił bądź jako bezsporny, bądź na podstawie dowodów z dokumentów znajdujących się w aktach sprawy, w tym w aktach szkody, których prawdziwości ani rzetelności ich sporządzenia nie kwestionowała żadna ze stron. Sąd oparł się również na dowodzie z przesłuchania powoda oraz zeznaniach świadków. Podstawę

ustalenia stanu faktycznego stanowił także dowód z opinii biegłego sądowego P. K.. Oceniając opinię biegłego sądowego, Sąd nie znalazł podstaw do kwestionowania zawartych w jej treści wniosków, opinia ta była bowiem rzetelna, jasna, logiczna oraz w sposób wyczerpujący objaśniająca budzące wątpliwości kwestie. Wydając opinię biegły oparł się na zgromadzonym w aktach sprawy materiale dowodowym, w tym na dokumentacji sporządzonej w toku procesu likwidacji szkody. W pierwotnej opinii biegły wyjaśnił, że wobec braku zabezpieczenia śladów zdarzenia niemożliwe było pełne odtworzenie przebiegu zdarzenia przy zastosowaniu przykładowo metod obliczeniowych, czy też symulacyjnych. Dodał, iż sporządzenie w takich realiach analizy przestrzenno-ruchowej i formułowanie na jej podstawie kategoriycznych wniosków byłoby nierzetelne, a także, że symulacja przeprowadzona z użyciem programów (...) lub V-SIM byłaby obciążona błędem wynikającym z hipotetycznego położenia pojazdów lub ich prędkości w momencie kolizji. W treści opinii uzupełniającej biegły odniósł się do zarzutów sformułowanych przez pełnomocnika pozwanego. Po wydaniu opinii uzupełniającej strony nie zgłosiły do niej żadnych zastrzeżeń, nie wnosiły również o jej uzupełnienie.

Sąd Rejonowy zważył, co następuje:

Powództwo było zasadne w całości.

W niniejszej sprawie znajdują zastosowanie zasady odpowiedzialności samoistnego posiadacza mechanicznego środka komunikacji poruszanego za pomocą sił przyrody statutowane w przepisie art. 436 k.c., oraz – w związku z objęciem odpowiedzialności posiadacza pojazdu obowiązkowym ubezpieczeniem odpowiedzialności cywilnej – przepisy ustawy z dnia 22 maja 2003 roku o ubezpieczeniach obowiązkowych, Ubezpieczeniowym Funduszu Gwarancyjnym i Polskim Biurze Ubezpieczycieli Komunikacyjnych (t.j Dz.U. z 2013 r., poz. 392 ze zm.), zwana dalej ustawą.

W kwestii zakresu szkody i odszkodowania obowiązują reguły wyrażone w przepisach ogólnych księgi III Kodeksu cywilnego, tj. przepisy art. 361 § 2 k.c. oraz art. 363 k.c. Zastosowanie w przedmiotowej sprawie znajdują także przepisy Kodeksu cywilnego dotyczące ubezpieczeń majątkowych.

W myśl przepisu 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. Zaś zgodnie z art. 34 ust. 1 ustawy, zakład ubezpieczeń zobowiązany jest do wypłaty odszkodowania z ubezpieczenia OC posiadaczy pojazdów mechanicznych, 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. Ubezpieczyciel odpowiada w granicach odpowiedzialności sprawcy szkody – odpowiada za normalne następstwa działania bądź zaniechania, z którego szkoda wynikła. Wysokość odszkodowania winna odpowiadać rzeczywistym, uzasadnionym kosztom usunięcia skutków wypadku, ograniczona jest jedynie kwotą określoną w umowie ubezpieczenia (art. 824 § 1 k.c., art. 36 ustawy).

Ubezpieczeniem OC posiadaczy pojazdów mechanicznych jest objęta odpowiedzialność cywilna każdej osoby, która kierując pojazdem mechanicznym w okresie trwania odpowiedzialności ubezpieczeniowej, wyrządziła szkodę w związku z ruchem tego pojazdu (art. 35 ustawy).

Zakład ubezpieczeń w ramach odpowiedzialności gwarancyjnej wynikającej z umowy ubezpieczenia przejmuje obowiązki sprawcy wypadku. Odpowiedzialność zakładu ubezpieczeń nie może wykraczać poza granice odpowiedzialności cywilnej posiadacza lub kierującego pojazdem, ale również nie może być mniejsza niż wynikła na skutek ruchu pojazdu mechanicznego szkoda. W sferze odpowiedzialności odszkodowawczej podstawowym założeniem wszelkich rozważań jest z reguły zasada pełnego odszkodowania. Wynika z niej, że wszelka szkoda wyrządzona przez posiadacza lub kierowcę pojazdu mechanicznego, powinna być w świetle obowiązujących przepisów prawa pokrywana przez zakład ubezpieczeń w ramach obowiązkowego ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej.

Poszkodowany w związku ze zdarzeniem objętym umową ubezpieczenia obowiązkowego odpowiedzialności cywilnej może dochodzić roszczeń bezpośrednio od zakładu ubezpieczeń (art. 19 ust. 1 ustawy, art. 822 § 4 k.c.).

W przedmiotowej sprawie, w świetle treści wyjaśnień powoda, zeznań świadków oraz opinii biegłego sądowego, Sąd przyjął, iż zdarzenie z dnia 6 czerwca 2018 roku przebiegało w sposób przedstawiony przez jego uczestników. Osoby te precyzyjnie opisały przebieg kolizji drogowej, tworząc jej spójny obraz, jednocześnie biegły sądowy potwierdził, że uszkodzenia pojazdu marki S. mogły powstać w deklarowanych przez uczestników zdarzenia okolicznościach, a także, że bezpośrednią przyczyną przewrócenia motocykla mogło być wjechanie samochodu V. na pas ruchu, po którym poruszał się powód. Sąd uznał jednocześnie, że w sprawie nie zostało wykazane przez pozwanego, iż powód wykonując manewr omijania naruszył reguły ostrożności. Kontakt pojazdów miał miejsce jeszcze przed skrzyżowaniem, powód nie poruszał się z prędkością powyżej dopuszczalnej, zachował bezpieczny odstęp od omijanych pojazdów, wreszcie jechał drogą z pierwszeństwem przejazdu. Manewr omijania, w zaistniałych okolicznościach, był przy tym dopuszczalny w świetle przepisów prawa o ruchu drogowym, na co wprost wskazał biegły. Z kolei kierujący samochodem marki V. niespornie naruszył zasady bezpieczeństwa w ruchu drogowym, nie ustąpił bowiem pierwszeństwa przejazdu pomimo, że wyjeżdżał z drogi podporządkowanej. Istotnym jest przy tym, że wprawdzie biegły dopuścił możliwość, że T. D. nie widział nadjeżdżającego motocyklisty, to jednocześnie, obiektywnie i w praktyce miał możliwość dokonania prawidłowej obserwacji jezdni ul. (...) z lewej i prawej strony, co pozwoliłoby mu uniknąć kolizji. Wobec powyższej konkluzji w ocenie Sądu pomiędzy zachowaniem kierującego V. a zaistnieniem zdarzenia istnieje związek przyczynowo-skutkowy. Gdyby bowiem T. D. zastosował się do znaku nakazującego mu ustąpienie pierwszeństwa oraz podjął właściwą obserwację jezdni, na którą zamierzał wjechać, nie doszłoby do kolizji. Należy mieć przy tym na uwadze, że w kontekście charakteru zgromadzonego materiału dowodowego niemożliwe było przeprowadzenie analizy przestrzenno-ruchowej zdarzenia, a wszelkie symulacje byłyby obarczone błędem, co wykluczałoby ich wartość dowodową. Oczywiście Sąd dostrzega fakt, iż kontakt pojazdów miał miejsce w momencie, w którym kierujący V. zakończył manewr skrętu, niemniej jednak reakcja powoda przejawiająca się w położeniu motocykla została zainicjowana wcześniej. Niespornie uwzględnić należałoby także czas reakcji powoda, co sprawia, że w chwili spostrzeżenia niebezpieczeństwa pojazd marki V. prawdopodobnie znajdował się jeszcze w fazie skrętu. Sąd dostrzega również okoliczność, iż powód być może mógł rozpoznać stan niebezpieczeństwa wcześniej, co jednak jest w sprawie nieweryfikowalną hipotezą, a także, iż być może w czasie manewru omijania przekroczył oś jezdni, to powyższe nie sprawia, iż jest on winny spowodowania kolizji i może być rozpatrywane ewentualnie w kategorii przyczynienia się do powstania zdarzenia, o czym dalej w uzasadnieniu. Wreszcie przypomnienia wymaga, że kierowca ma obowiązek nie tylko prowadzić pojazd zgodnie z obowiązującymi nakazami i zakazami, lecz winien także prowadzić pojazd w sposób rozważny i ostrożny. Obowiązek zachowania ostrożności wynikający z przepisów ustawy z dnia 20 czerwca 1997 roku prawo o ruchu drogowym (art. 3 ust. 1) polega na zwiększeniu uwagi i dostosowaniu zachowania uczestnika ruchu do warunków i sytuacji na drodze i unikaniu wszelkiego działania, które mogłoby spowodować zagrożenie bezpieczeństwa na drodze. W określonych sytuacjach uczestnik ruchu winien jednak zachować tzw. szczególną ostrożność, polegającą na zwiększeniu uwagi i dostosowaniu zachowania uczestnika ruchu do warunków i sytuacji zmieniających się na drodze, w stopniu umożliwiającym odpowiednio szybkie reagowanie. Przymiotnik "szczególna" podkreśla, że chodzi o wyższy stopień ostrożności od ostrożności zwykłej. Wymaga ona rozważnego prowadzenia pojazdu mechanicznego, polegającego na przedsięwzięciu (ze strony kierującego pojazdem) takich czynności, które zgodnie ze sztuką i techniką prowadzenia pojazdów mechanicznych są obiektywnie niezbędne dla zapewnienia maksymalnego bezpieczeństwa w ruchu drogowym, a także na powstrzymaniu się od czynności, które mogłyby to bezpieczeństwo zmniejszyć (por. wyrok SN z dnia 19 lutego 1974 r., Rw 53/74, OSNKW 1974/6/125). 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 (por. postanowienie SN z dnia 12 sierpnia 2009 r., V KK 34/09, OSNKW 2009/9/81). Wymóg zachowania szczególnej ostrożności ciąży m.in. na kierującym zmieniającym kierunek jazdy (art. 22 ust. 1 ustawy). W ocenie Sądu zebrany w przedmiotowej sprawie materiał dowodowy implikuje jednoznaczną konstatację, iż kierujący samochodem marki V. naruszył szczególne reguły ostrożności obowiązujące kierowcę podczas zmiany kierunku jazdy. Dokonując nieprawidłowej obserwacji

jezdni ul. (...) nie ustąpił pierwszeństwa przejazdu jadącemu tą ulicą powodowi, czym doprowadził do kolizji drogowej. Reasumując tę część rozważań Sąd uznał, że sprawcą zdarzenia był kierujący samochodem marki V. T. D., co konstytuuje odpowiedzialność strony pozwanej.

Odszkodowanie za szkodę powstałą na skutek zdarzenia komunikacyjnego ustala się i wypłaca w granicach odpowiedzialności cywilnej posiadacza lub kierowcy pojazdu mechanicznego (sprawcy szkody). Przy czym dla ustalenia granic odpowiedzialności cywilnej sprawy szkody koniecznym jest odwołanie się do podstawowych zasad przewidzianych przepisami kodeksu cywilnego (art. 361 i art. 363 § 2 k.c.).

Reguła wyrażona w przepisie art. 361 § 1 k.c. stanowi, że zobowiązany do odszkodowania ponosi odpowiedzialność tylko za normalne następstwa działania lub zaniechania, z którego szkoda wynikła. Stosownie zaś do § 2 przepisu art. 361 k.c. naprawienie szkody obejmuje straty, jakie poszkodowany poniósł, a także korzyści, które mógłby osiągnąć, gdyby nie wyrządzono mu szkody. W myśl przepisu art. 363 § 2 k.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. W tym miejscu wskazać należy, że w warunkach gospodarki rynkowej dla obrotu towarowego decydujące znaczenie mają reguły ekonomiczne podaży i popytu, a więc rynek, dlatego też bezsprzecznie podstawą przy obliczaniu wysokości odszkodowania powinny być ceny rynkowe.

Zgodnie z przyjętym zarówno w doktrynie jak i w orzecznictwie poglądem pod pojęciem szkody należy rozumieć różnicę pomiędzy stanem majątku poszkodowanego, jaki zaistniał po zdarzeniu wywołującym szkodę, a stanem tego majątku, jaki istniałby, gdyby nie doszło do zdarzenia szkodzącego (tzw. dyferencyjna metoda ustalania szkody). W odniesieniu do szkody komunikacyjnej jest to w praktyce różnica pomiędzy wartością, jaką pojazd przedstawiał w chwili wypadku, a jego wartością po wypadku (por. m.in. wyrok SA w Warszawie z dnia 20 listopada 2014 roku, I ACa 685/14, LEX). Co do zasady wysokość odszkodowania winna odpowiadać kosztom usunięcia wskazanej wyżej różnicy w wartości majątku poszkodowanego (kosztom naprawy uszkodzonego pojazdu). Podmiot odpowiedzialny jest zobowiązany zwrócić poszkodowanemu wszelkie celowe i ekonomicznie uzasadnione wydatki poniesione w celu przywrócenia poprzedniego stanu samochodu, do których należy zaliczyć w zasadzie także koszt nowych części i innych materiałów (por. wyrok SN z dnia 20 października 1972 roku, II CR 425/72, OSNCP 1973, nr 6, poz. 111). Reguła ta ma jednak wyjątki. Do ich grona zalicza się przede wszystkim sytuacja, w której remont samochodu okazał się niemożliwy, albo pociąga za sobą nadmierne trudności lub koszty. N. trudności lub kosztów powinna być oceniana w odniesieniu do konkretnego przypadku, z uwzględnieniem interesów ekonomicznych obu stron. Od strony praktycznej - metodologicznej zakwalifikowanie szkody jako całkowitej rodzi ściśle określone konsekwencje, albowiem należne w ramach ubezpieczenia OC posiadaczy pojazdów mechanicznych odszkodowanie ustalone jest metodą dyferencyjną. Metoda ta polega na ustaleniu wysokości odszkodowania poprzez pomniejszenie wartości pojazdu w stanie przed uszkodzeniem - o wartość pozostałości (wrak pojazdu). Zgodnie z ugruntowanym orzecznictwem Sądu Najwyższego (por. m.in. wyrok z dnia 12 kwietnia 2018 roku, II CNP 43/17, L.; postanowienie z dnia 12 stycznia 2006 roku, III CZP 76/05, L.), koszt naprawy uszkodzonego w wypadku komunikacyjnym pojazdu, nieprzewyższający jego wartości sprzed wypadku, nie jest nadmierny w rozumieniu art. 363 § 1 k.c. Wyrażając ten pogląd Sąd Najwyższy przypomniał, że w odniesieniu do ubezpieczenia OC zastosowanie znajduje zasada pełnego odszkodowania, przy czym suma pieniężna wypłacona przez ubezpieczyciela nie może być wyższa od poniesionej szkody. Dlatego też w orzecznictwie za utrwalony należy uznać pogląd, iż jeżeli koszt naprawy samochodu jest wyższy od jego wartości przed uszkodzeniem, roszczenie poszkodowanego ogranicza się do kwoty odpowiadającej różnicy wartości samochodu sprzed i po wypadku (por. m.in. wyrok SN z dnia 20 kwietnia 1971 roku, II CR 475/70, OSP 1971/12/231; wyrok SN z dnia 20 lutego 2002 roku, V CKN 903/00, OSNC 2003/1/15; wyrok SN z dnia 3 kwietnia 2019 roku, II CSK 100/18, LEX; wyrok SA w Krakowie z dnia 30 kwietnia 2013 roku, I ACa 306/13, LEX). Sąd Rejonowy w pełni podziela ten pogląd przyjmując, że koszt naprawy uszkodzonego w wypadku komunikacyjnym pojazdu, przewyższający jego wartość sprzed wypadku, uzasadnia uznanie naprawy za nieopłacalną, a w konsekwencji celowym i uzasadnionym jest odstąpienie od przywrócenia stanu poprzedniego. W tym miejscu koniecznym jest dodatkowo wskazanie, iż obowiązek naprawienia szkody przez wypłatę odpowiedniej sumy pieniężnej powstaje z chwilą wyrządzenia szkody i nie jest

uzależniony od tego, czy poszkodowany dokonał naprawy rzeczy i czy w ogóle zamierza ją naprawiać. Przy takim rozumieniu obowiązku odszkodowawczego nie ma w zasadzie znaczenia prawnej okoliczność, czy poszkodowany dokonał naprawy oraz czy i jakim kosztem to uczynił (por. uchwała SN z dnia 15 listopada 2001 roku, III CZP 68/01, OSPiKA 2002, nr 7-8, poz. 103, wyrok SN z dnia 27 czerwca 1988 roku, I CR 151/88, LEX; wyrok SN z dnia 7 sierpnia 2003 roku, IV CKN 387/01, LEX).

W omawianej sprawie nie budziło wątpliwości, że szkoda powoda ma całkowity charakter, koszt naprawy uszkodzeń powstałych wyłącznie w wyniku przedmiotowego zdarzenia (18.576,73 zł) ponad trzykrotnie przewyższał bowiem wartość motocykla (5.900 zł). Jednocześnie, jak ustalił biegły, wartość pozostałości liczona metodą matematyczną mogła wynosić 1.900 zł, co daje wartość szkody na poziomie 4.000 zł. Przy uwzględnieniu złożonej w toku postępowania likwidacyjnego najwyższej oferty zakupu (2.800 zł), wartość szkody wyniosłaby 3.100 zł, przy czym jak wyjaśnił biegły, dla przyjęcia wartości rynkowej uszkodzonego motocykla na poziomie 2.800 zł konieczne byłoby zawarcie transakcji dla tej kwoty. Pamiętać jednocześnie należy, że powód sprzedał nienaprawiany motocykl za kwotę 3.000 zł, co z kolei daje wartość szkody na poziomie 2.900 zł. O czym była mowa wyżej, opinia biegłego P. K. stanowi przekonujący i miarodajny dowód w sprawie. Opinia ta odzwierciedla staranność i wnikliwość w badaniu zleconego zagadnienia, wyjaśnia wszystkie istotne okoliczności, podaje przyczyny, które doprowadziły do przyjętej konkluzji, a równocześnie jest poparta głęboką wiedzą i wieloletnim doświadczeniem zawodowym biegłego. Jednocześnie opinii tej nie podważają pozostałe dowody zebrane w sprawie. Reasumując tę część rozważań Sąd uznał, że wartość szkody powoda mieści się w przedziale od 2.900 zł do 4.000 zł.

Na wypadek przyjęcia odpowiedzialności pozwanego wnosił on o uznanie, iż powód przyczynił się do powstania szkody w co najmniej 50%. W myśl art. 362 k.c., jeżeli poszkodowany przyczynił się do powstania lub zwiększenia szkody, obowiązek jej naprawienia ulega odpowiedniemu zmniejszeniu stosownie do okoliczności, a zwłaszcza do stopnia winy obu stron. Zgodnie z utrwalonym orzecnictwem, poszkodowany przyczynia się do powstania szkody, jeżeli jego zachowanie się jest adekwatną współprzyczyną powstania szkody w ogóle. Przyczynienie się do szkody występuje, gdy w wyniku badania stanu faktycznego sprawy dojść trzeba do wniosku, że bez udziału poszkodowanego szkoda hipotetycznie nie powstałaby lub nie przybrałaby rozmiarów, które ostatecznie w rzeczywistości osiągnęła. Miarą przyczynienia się poszkodowanego jest kryterium stopnia zawinienia obu stron. Adekwatny związek przyczynowy w rozumieniu art. 361 § 1 k.c. jest ograniczony do normalnych powiązań kauzalnych, a ocena, czy skutek jest "normalny" opiera się na całokształcie okoliczności sprawy, przy uwzględnieniu zasad doświadczenia życiowego. Takie zachowanie poszkodowanego, któremu nie można przypisać nieprawidłowości (naganności), nie może być uznane za przyczynienie się. Przy odpowiedzialności na podstawie art. 415 k.c. konieczne jest porównanie winy poszkodowanego z winą sprawcy lub osoby, za którą odpowiada (por. wyrok SN z dnia 7 maja 2010 roku, III CSK 229/09, LEX; wyrok SN z dnia 14 lutego 2001 roku, I PKN 248/00, OSNP 2002/21/522; wyrok SN z dnia 12 czerwca 1980 roku, II CR 166/80, LEX). W przypadku odpowiedzialności na zasadzie ryzyka do zastosowania art. 362 k.c. obok wymagania adekwatnego związku przyczynowego wystarczy obiektywna nieprawidłowość zachowania się poszkodowanego (por. m.in. wyrok SA w Szczecinie z dnia 23 stycznia 2013 roku, I ACa 817/12, LEX). Skoro zatem przyczynienie się poszkodowanego do powstania lub zwiększenia szkody, jako przejaw powstania szkody w warunkach wielości przyczyn, z których jedną jest zachowanie się poszkodowanego, winno być rozpatrywane w kategoriach normalnego związku przyczynowego, to aby zachowanie się poszkodowanego mogło być podniesione do rangi zdarzenia uzasadniającego zmniejszenie należnego mu odszkodowania, musi stanowić samodzielny (zewnętrzny) względem przyczyny głównej czynnik przyczynowy, a nie tylko jej rezultat. Dopiero bowiem ustalenie faktu przyczynienia się poszkodowanego daje podstawę do badania zasadności odstępstwa od zasady pełnego odszkodowania. O czym była już mowa, precyzyjne odtworzenie przedmiotowego zdarzenia jest obiektywnie niemożliwe. Jednocześnie w sprawie brak jest kategoriycznych dowodów na to, że zachowanie powoda - oceniane na przestrzeni całego przebiegu zdarzenia - było na jakimś jego etapie nieprawidłowe, a twierdzenia, że powód przekroczył oś jezdni, mógł podjąć inną reakcję, czy wreszcie miał możliwość wcześniejszego spostrzeżenia stanu zagrożenia, mają w istocie charakter supozycji. Niemniej jednak, właśnie z uwagi na wyłącznie cząstkową rekonstrukcję zdarzenia (która jednak co należy wyraźnie podkreślić dała podstawę do przyjęcia, iż winnym jego spowodowania jest kierowca V.), Sąd dopuszcza możliwość, że powód w jakimś stopniu przyczynił się do kolizji. Sama ta konstatacja nie oznacza jednak automatycznie, że należne powodowi świadczenie

winno ulec obniżeniu. Po pierwsze, jak przyjmuje się w orzecznictwie, z przepisu art. 362 k.c. nie wynika obowiązek prostego przełożenia stopnia przyczynienia się poszkodowanego do powstania szkody na obniżenie należnego odszkodowania czy też zadośćuczynienia i nie przesądza o stopniu tego obniżenia. Użycie przez ustawodawcę w tym przepisie sformułowania „stosowne okoliczności” nakazuje, aby sąd, w ramach pewnego luzu uznania sędziowskiego, uwzględnił wszystkie okoliczności konkretnej sprawy, takie np. jak stopień winy sprawcy, wiek poszkodowanego i stopień jego rozwoju, szczególne okoliczności towarzyszące zdarzeniu wywołującemu szkodę. W każdym przypadku sąd musi ustalić wszelkie okoliczności sprawy istotne dla dokonania oceny natury słusznościowej. Należą do nich okoliczności, w których doszło do powstania szkody, skoro zakres przyczynienia musi być odpowiedni, a zatem odzwierciedlać nie tylko to, że zachowanie poszkodowanego było współprzyczyną szkody, ale także określenie stopnia zawinienia, przyczyn (motywów), które do niego doprowadziły, ciężaru i roli naruszenia obowiązujących reguł postępowania, cech poszkodowanego. Nawet więc w przypadku stwierdzenia, że poszkodowany przyczynił się do powstania szkody nie oznacza, że należy automatycznie dokonać odpowiedniej redukcji zakresu obowiązku odszkodowawczego sprawcy szkody. Konsekwencją stwierdzenia współprzyczynienia jest bowiem jedynie powinność badania przez sędziego okoliczności decydujących o tym, czy zmniejszenie odszkodowania winno w ogóle nastąpić (por. m.in. wyrok SN z dnia 20 lipca 2020 roku, V CSK 247/19, L.; wyrok SN z dnia 11 stycznia 2019 roku, V CSK 558/17, L.; wyrok SN z dnia 8 lipca 2016 roku, I CSK 427/15, L.; wyrok SN z dnia 14 stycznia 2016 roku, I CSK 43/15, L.; wyrok SA w Krakowie z dnia 9 lipca 2015 roku, I ACa 430/15, L.; wyrok SA w Szczecinie z dnia 22 października 2014 roku, I ACa 421/14, L.). W realiach niniejszej sprawy ewentualne przyczynienie się powoda do powstania szkody wyrażałoby się bądź w przekroczeniu osi jezdni przy wykonywaniu manewru omijania, bądź też w zbyt późnym dostrzeżeniu niebezpieczeństwa. Zdaniem Sądu nie można jednak tracić z pola widzenia charakterystyki miejsca, w którym doszło do zdarzenia oraz sytuacji drogowej, która w nim wystąpiła. Powód wykonywał manewr omijania na dość wąskim fragmencie ul. (...) i chcąc wykonać go w sposób prawidłowy – m.in. zachować bezpieczny odstęp od omijanych pojazdów – być może zmuszony był na pewnym jego etapie przekroczyć oś jezdni. Sam manewr był jednak po pierwsze dozwolony w tym miejscu, zaś z przeciwka nie nadjeżdżały inne pojazdy, a więc samo ewentualne przekroczenie osi jezdni nie stwarzało jeszcze zagrożenia. Co zaś się tyczy możliwości wcześniejszego zauważenia niebezpieczeństwa, to podobnie jak w przypadku kierującego V., należy przyjąć, że stojące w korku samochodu utrudniały prowadzenie skutecznej obserwacji. To co jednak różni te dwie obserwacje (tj. powoda i T. D.) to różna sytuacja drogowa. Powód poruszał się drogą z pierwszeństwem przejazdu i mógł zakładać, że inni uczestnicy wjeżdżający na jezdnię ul. (...) będą ten fakt respektować. Z kolei kierujący V. wyjeżdżał z drogi podporządkowanej i miał obowiązek upewnić się, czy wjeżdżając na ul. (...) nie zajędzie drogi innemu pojazdowi. Ujmując rzecz w sposób obrazowy, powód mógł przejechać skrzyżowanie w sposób płynny, T. D. zaś winien zatrzymać pojazd w miejscu, które umożliwiało mu dokonanie właściwej obserwacji, co było w sprawie obiektywnie możliwe. Wobec tych okoliczności zdaniem Sądu brak jest przesłanek do uznania, że powód przyczynił się do powstania szkody w aż 50%, jego wina w zdarzeniu, o ile w ogóle występowała, była bowiem niewielka względem winy sprawcy kolizji. Po drugie, nie może ująć uwadze kwota żądania powoda, który dochodzi w niniejszym postępowaniu odszkodowania w wysokości 2.000 zł, choć rozmiar jego szkody (rozumiany, jako różnica pomiędzy wartością pojazdu w stanie nieuszkodzonym a wartością pozostałości) mieści się w przedziale 2.900 zł – 4.000 zł. W ocenie Sądu, nawet gdyby przyjąć przyczynienie się powoda do powstania szkody i uznać, że należne mu świadczenie winno zostać obniżone, to stopień tego obniżenia, mając na uwadze powyższe rozważania, winien być nieznaczny. Dlatego też Sąd doszedł do przekonania, iż kwota 2.000 zł, w zaistniałych okolicznościach zdarzenia, stanowi należne powodowi odszkodowanie.

Mając powyższe Sąd zasądził od pozwanego na rzecz powoda kwotę 2.000 zł z ustawowymi odsetkami za opóźnienie od dnia 1 września 2018 roku do dnia zapłaty,

Podstawę żądania odsetkowego stanowi przepis art. 481 § 1 k.c. i art. 14 ust. 1 i 2 ustawy o ubezpieczeniach obowiązkowych. W myśl art. 481 § 1 k.c., jeżeli dłużnik opóźnia się ze spełnieniem świadczenia pieniężnego, wierzyciel może żądać odsetek za czas opóźnienia, chociażby nie poniósł żadnej szkody i chociażby opóźnienie było następstwem okoliczności, za które dłużnik odpowiedzialności nie ponosi. Jeżeli stopa odsetek za opóźnienie nie była z góry oznaczona, należą się odsetki ustawowe za opóźnienie. Natomiast zgodnie z treścią przepisu art. 14 ust. 1 i 2 ustawy, zakład ubezpieczeń wypłaca odszkodowanie w terminie 30 dni, licząc od dnia otrzymania zawiadomienia o szkodzie,

gdyby jednak wyjaśnienie w powyższym terminie okoliczności koniecznych do ustalenia odpowiedzialności zakładu ubezpieczeń albo wysokości świadczenia okazało się niemożliwe, świadczenie powinno być spełnione w ciągu 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. W omawianej sprawie powód zgłosił szkodę w czerwcu 2018 roku, pozwany zaś wydał decyzję ubezpieczeniową w dniu 31 sierpnia 2018 roku. W konsekwencji powód mógł się zasadnie domagać odsetek od należnego mu świadczenia od daty oznaczonej w pozwie.

O kosztach procesu Sąd orzekł na podstawie art. 98 k.p.c., powód wygrał bowiem sprawę w całości. Na koszty poniesione przez powoda złożyły się: opłata sądowa od pozwu – 100 zł, wynagrodzenie pełnomocnika w stawce minimalnej – 900 zł, opłata skarbową od pełnomocnictwa – 17 zł oraz zaliczka na poczet wynagrodzenia biegłego sądowego. Mając powyższe na względzie, Sąd zasądził od pozwanego na rzecz powoda kwotę 1.817 zł tytułem zwrotu kosztów procesu.

Na podstawie art. 113 ust. 1 ustawy o kosztach sądowych w sprawach cywilnych w związku z art. 98 k.p.c. Sąd nakazał pobrać na rzecz Skarbu Państwa – Sądu Rejonowego dla Łodzi-Widzewa w Łodzi od pozwanego kwotę 1.096,79 zł tytułem nieuiszczonych kosztów sądowych.

Z tych względów, orzeczono jak w sentencji.