

WYROK
W IMIENIU RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ

Dnia 21 lutego 2018 roku

Sąd Rejonowy w Gdyni VI Wydział Gospodarczy, w składzie:

Przewodniczący:	SSR Justyna Supińska
Protokolant:	sekr. sąd. Dorota Moszyk

po rozpoznaniu w dniu 07 lutego 2018 roku w Gdyni

na rozprawie

sprawy z powództwa (...) **Spółki Akcyjnej z siedzibą w W.**

przeciwko (...) **Spółce Akcyjnej z siedzibą w S.**

o zapłatę

I. zasądza od pozwanego (...) Spółki Akcyjnej z siedzibą w S. na rzecz powoda (...) Spółki Akcyjnej z siedzibą w W. kwotę 10 803,29 złotych (dziesięć tysięcy osiemset trzy złote dwadzieścia dziewięć groszy) wraz z odsetkami:

- ustawowymi liczonymi od kwoty 6 774,30 złotych za okres od dnia 08 listopada 2012 roku do dnia 31 grudnia 2015 roku,
- ustawowymi za opóźnienie liczonymi od kwoty 6 774,30 złotych za okres od dnia 01 stycznia 2016 roku do dnia zapłaty,
- ustawowymi za opóźnienie liczonymi od kwoty 4 028,99 złotych za okres od dnia 22 czerwca 2016 roku do dnia zapłaty;

II. w pozostałym zakresie oddala powództwo;

III. zasądza od pozwanego (...) Spółki Akcyjnej z siedzibą w S. na rzecz powoda (...) Spółki Akcyjnej z siedzibą w W. kwotę 2 338,85 złotych (dwa tysiące trzysta trzydzieści osiem złotych osiemdziesiąt pięć groszy) tytułem zwrotu kosztów procesu;

IV. nakazuje ściągnąć od powoda (...) Spółki Akcyjnej z siedzibą w W. na rzecz Skarbu Państwa – Sądu Rejonowego w Gdyni kwotę 850,02 złotych (osiemset pięćdziesiąt złotych dwa grosze) tytułem zwrotu kosztów sądowych wypłaconych tymczasowo ze Skarbu Państwa;

V. nakazuje ściągnąć od pozwanego (...) Spółki Akcyjnej z siedzibą w S. na rzecz Skarbu Państwa – Sądu Rejonowego w Gdyni kwotę 2 108,64 złotych (dwa tysiące sto osiem złotych sześćdziesiąt cztery grosze) tytułem zwrotu kosztów sądowych wypłaconych tymczasowo ze Skarbu Państwa;

VI. nakazuje ściągnąć od powoda (...) Spółki Akcyjnej z siedzibą w W. na rzecz Skarbu Państwa – Sądu Rejonowego w Gdyni kwotę 120,38 złotych (sto dwadzieścia złotych trzydzieści osiem groszy) tytułem brakującej części opłaty sądowej od pozwu;

VII. nakazuje ściągnąć od pozwanego (...) Spółki Akcyjnej z siedzibą w S. na rzecz Skarbu Państwa – Sądu Rejonowego w Gdyni kwotę 298,62 złotych (dwieście dziewięćdziesiąt osiem złotych sześćdziesiąt dwa grosze) tytułem brakującej części opłaty sądowej od pozwu.

Sygn. akt VI GC 1487/15

UZASADNIENIE

Pozwem z dnia 24 kwietnia 2015 roku powód (...) Spółka Akcyjna z siedzibą w W. domagał się zasądzenia od pozwanego (...) Spółki Akcyjnej z siedzibą w S. kwoty 6 774,30 złotych wraz z odsetkami ustawowymi liczonymi za okres od dnia 08 listopada 2012 roku do dnia zapłaty, a także kosztów procesu.

W uzasadnieniu powód wskazał, iż w dniu 28 marca 2012 roku w S. przy ulicy (...) miała miejsce kolizja, w której uczestniczył pojazd marki K. S. o numerze rejestracyjnym (...) oraz pojazd marki V. (...) o numerze rejestracyjnym (...). Według przybyłego na miejsce zdarzenia funkcjonariusza Policji, sprawcą kolizji był kierujący pojazdem marki V. (...) o numerze rejestracyjnym (...), zaś kierujący pojazdem marki K. S. o numerze rejestracyjnym (...) przyczynił się do tego zdarzenia.

W związku z tym zdarzeniem i zgłoszeniem szkody w ramach umowy ubezpieczenia autocasco, powód wypłacił poszkodowanemu kierującemu pojazdem marki K. S. o numerze rejestracyjnym (...) odszkodowanie w łącznej wysokości 26 787,34 złotych. Pozwany uznał część roszczenia odnośnie pierwszej transzy odszkodowania i przyjmując, że kierujący pojazdem marki K. S. o numerze rejestracyjnym (...) przyczynił się w 50% do powstania szkody zwrócił powodowi kwotę 6 619 złotych (tytułem połowy wypłaconego odszkodowania w pierwszej transzy). Mimo natomiast kolejnego wezwania do zapłaty, pozwany nie zwrócił powodowi pozostałej części wypłaconego odszkodowania, tj. kwoty 6 774,30 złotych (stanowiącej połowę wypłaconego odszkodowania w drugiej transzy).

Nakazem zapłaty wydanym w postępowaniu upominawczym w dniu 12 maja 2015 roku w sprawie o sygn. akt VI GNc 2209/15 referendarz sądowy Sądu Rejonowego w Gdyni uwzględnił żądanie pozwu w całości.

W sprzeciwie od powyższego orzeczenia pozwany (...) Spółka Akcyjna z siedzibą w S. wniósł o oddalenie powództwa w całości wskazując, że pozwany w toku postępowania likwidacyjnego ustalił przyczynienie się do faktu i rozmiaru szkody obu kierujących pojazdami uczestniczącymi w kolizji w dniu 28 marca 2012 roku po połowie. Nadto pozwany zakwestionował koszt naprawy pojazdu marki K. S. o numerze rejestracyjnym (...) z uwagi na niezgodność kosztorysu stanowiącego podstawę wypłaty odszkodowania z zakresem uszkodzeń potwierdzonych w toku przeprowadzonych oględzin, warsztat naprawczy uwzględnił bowiem dodatkowo ramę pomocniczą osi tylnej tzw. tylną belkę zawieszenia, a także wyłącznie części oryginalne.

Pismem z datą w nagłówku „dnia 22 czerwca 2016 roku” (k. 188 akt) pozwany (...) Spółka Akcyjna z siedzibą w S. wskazał, że za jedyne sprawcę kolizji z dnia 28 marca 2012 roku uznać należy kierującego pojazdem marki K. S., którego nieuważny wjazd na skrzyżowanie oraz nieustąpienie pierwszeństwa przejazdu pojazdowi marki V. (...) uniemożliwiło temu pojazdowi zakończenie manewru wyprzedzania i spowodowało powstanie kolizji, mimo manewru obronnego kierującego pojazdem marki K. S. polegającego na wjeździe w zatokę autobusową.

Pismem z datą w nagłówku „dnia 22 czerwca 2016 roku” (k. 193-196 akt) powód (...) Spółka Akcyjna z siedzibą w W. rozszerzył powództwo domagając się zasądzenia od pozwanego (...) Spółki Akcyjnej z siedzibą w S. kwoty 15 158,95 złotych wraz ze wskazanym tam odsetkami od poszczególnych kwot podnosząc, że kwota ta stanowi różnicę pomiędzy kwotą dotychczas wypłaconą poszkodowanemu w łącznej wysokości 21 778,32 złotych netto tytułem odszkodowania a

kwotą zwróconą powodowi przez pozwanego w wysokości 6 619,37 złotych i wskazując, że wyłączną winę za zaistniałe zdarzenie ponosi kierujący pojazdem marki V. (...) o numerze rejestracyjnym (...) ubezpieczony u pozwanego.

Sąd ustalił następujący stan faktyczny:

W dniu 28 marca 2012 roku około godziny 12:30 R. K. kierujący pojazdem marki K. S. o numerze rejestracyjnym (...) jechał ulicą (...) w S. i zamierzał wykonać manewr zmiany kierunku ruchu na skrzyżowaniu z ulicą (...), tj. skręcić w prawo.

Ulica (...) była drogą podporządkowaną, przy której znajdował się znak ostrzegawczy A7 „ustąp pierwszeństwa przejazdu”.

W tym czasie R. W. kierujący pojazdem marki V. (...) o numerze rejestracyjnym (...) jechał ulicą (...) w kierunku ulicy (...). Przed nim jechał autobus marki V. o numerze rejestracyjnym (...).

R. W. zdecydował się na rozpoczęcie manewru wyprzedzania autobusu. W momencie rozpoczęcia tego manewru nie było oznakowania wskazującego na zakaz wyprzedzania, w tym miejscu bowiem pasy ruchu rozdzielone są linią pojedynczą przerywaną (znak poziomy P-1).

R. W. kierujący pojazdem marki V. (...) o numerze rejestracyjnym (...) nie zakończył manewru wyprzedzania autobusu przed skrzyżowaniem z ulicą (...).

Do zderzenia się pojazdów doszło, gdy R. K. kierujący pojazdem marki K. S. o numerze rejestracyjnym (...) wjeżdżał na ulicę (...), gdzie na jej lewym pasie (to jest pasie, na który wjeżdżał R. K.) R. W. kierujący pojazdem marki V. (...) o numerze rejestracyjnym (...) wciąż wykonywał manewr wyprzedzania autobusu.

R. W. kierujący pojazdem marki V. (...) o numerze rejestracyjnym (...) uderzył lewą stroną swojego pojazdu w pojazd marki K. S. o numerze rejestracyjnym (...) oraz prawą stroną swojego pojazdu w lewy przód wyprzedzanego autobusu.

Obaj kierowcy zostali ukarani mandatami karnymi – R. W. w kwocie 500 złotych, zaś R. K. – w kwocie 200 złotych.

notatka informacyjna o zaistniałej kolizji drogowej – k. 4 akt, opinia biegłego sądowego P. S. – k. 301-316 akt, opinia uzupełniająca biegłego sądowego P. S. – k. 342-357 akt

W dacie zdarzenia pojazd marki V. (...) o numerze rejestracyjnym (...) objęty był obowiązkowym ubezpieczeniem od odpowiedzialności cywilnej w (...) Spółce Akcyjnej z siedzibą w S..

Pojazd marki K. S. o numerze rejestracyjnym (...) posiadał ochronę ubezpieczeniową z tytułu dobrowolnego ubezpieczenia autocasco w (...) Spółce Akcyjnej z siedzibą w W..

niesporne

(...) Spółka Akcyjna z siedzibą w W. wypłacił poszkodowanemu właścicielowi pojazdu marki K. S. o numerze rejestracyjnym (...) odszkodowanie w łącznej wysokości 26 787,34 złotych.

(...) Spółka Akcyjna z siedzibą w S. zwrócił (...) Spółce Akcyjnej z siedzibą w W. kwotę 6 619,37 złotych tytułem połowy wypłaconego odszkodowania w pierwszej transzy.

Mimo wezwania do zapłaty, (...) Spółka Akcyjna z siedzibą w S. nie zwrócił (...) Spółce Akcyjnej z siedzibą w W. pozostałej części wypłaconego odszkodowania, tj. kwoty 6 774,30 złotych stanowiącej połowę wypłaconego odszkodowania w drugiej transzy kwestionując sporządzony kosztorys naprawy.

zgłoszenie szkody z ubezpieczenia AC – k. 5-7 akt, potwierdzenie pokrycia ubezpieczeniowego – k. 8-9 akt, kalkulacja naprawy – k. 12-15 akt, faktury – k. 16, 17, 79-84 akt, decyzja – k. 18, 19 akt, potwierdzenie przelewu – k. 20, 21 akt,

wezwanie do zapłaty – k. 22 akt, wezwanie przedprocesowe wraz z dowodem odbioru – k. 23-24 akt, decyzja – k. 25, 58 akt, wezwanie do zapłaty – k. 26, 27, 28 akt, decyzja – k. 29, 59 akt, kalkulacja naprawy – k. 66-69 akt

W związku z zdarzeniem z dnia 28 marca 2012 roku w pojeździe marki K. S. o numerze rejestracyjnym (...) do wymiany należało zakwalifikować: wzmocnienie tablicy rejestracyjnej, zderzak przedni, listwę ozdobną środkową zderzaka przedniego, osłonę zderzaka przedniego, uchwyt lewy zderzaka przedniego, zamocowanie wewnętrzne zderzaka przedniego, emblemat przedni, reflektor lewy, reflektor przeciwmgłowy lewy, błotnik przedni lewy, listwę ozdobną górną błotnika przedniego lewego, wykładzinę wnęki koła przedniego lewego, wkład wygłuszenia błotnika przedniego lewego, blachę przednią kompletną (wzmocnienie czołowe), pas bezpieczeństwa przedni lewy i prawy, wykładziną słupka (...) dolną lewą, ramę pomocniczą tylnej osi (ramę zawieszenia przedniego), przegub napędowy wewnętrzny lewy, wahacz poprzeczny przedni lewy dolny, goleń resoru sprężynowego lewą przednią, zwrotnicę przednią lewą, łożysko koła przedniego lewego, felgę i oponę przednią lewą, zestaw drążka lewego stabilizatora przedniego, końcówkę drążka kierowniczego, airbag kierowcy, system airbag kierowcy, sterownik poduszki powietrznej, czujnik przedni prawy i lewy airbag, napinacz pasa przedniego lewego oraz wspornik zderzaka przedniego. Do naprawy natomiast zakwalifikowano: tablicę rejestracyjną, maskę silnika wzmocnienie boczne przednie lewe, drzwi przednie lewe, belkę progu przedniego zewnętrzną lewą oraz kasowania błędów komputera, przy czym Sąd podzielił wnioski biegłego sądowego co do nakładu pracy niezbędnego do dokonania czynności naprawczych tych elementów. Lakierowania natomiast wymagały: błotnik przedni lewy, blacha przednia kompletna (wzmocnienie czołowe), zderzak przedni, maska silnika, drzwi przednie lewe, belka progu przednia zewnętrzna lewa i wzmocnienie boczne przednie lewe.

Pojazd marki K. S. o numerze rejestracyjnym (...) w chwili zdarzenia był samochodem na gwarancji fabrycznej, wobec czego do naprawy tego pojazdu użyć należało część nowych fabrycznych z logo producenta pojazdu. W takiej sytuacji bowiem stan samochodu zostaje przywrócony do stanu, jak sprzed zdarzenia, a gwarancja na pojazd nie zostaje utracona. Brak jest podstaw do potrącania wartości zastosowanych części, tzw. amortyzacji, gdyż samochód był pojazdem nowym i na gwarancji, a także w czasie likwidacji szkody, tj. w 2012 roku, zakłady naprawcze dokonujące naprawy nie będące autoryzowanymi stacjami obsługi, lecz warsztatami naprawczymi o wysokim standardzie usprzętowania stosowały stawki w kwocie 105 złotych netto za godzinę prac blacharsko – mechanicznych i w kwocie 115 złotych netto za godzinę prac lakierniczych.

Konieczne i ekonomicznie uzasadnione koszty naprawy uszkodzonego pojazdu marki K. S. o numerze rejestracyjnym (...) wynoszą kwotę 24 03,24 złotych netto (29 560,89 złotych brutto).

opinia biegłego sądowego M. C. – k. 154-178 akt, opinia uzupełniająca biegłego sądowego M. C. – k. 227-230, 249-250 akt, zeznania świadka R. K. – protokół rozprawy z dnia 07 marca 2016 roku – k. 12-13 akt

Manewr wjazdu pojazdu marki K. S. z ulicy (...) w ulicę (...) nie był manewrem włączania się do ruchu, a był manewrem zmiany kierunku ruchu po wjechaniu na skrzyżowanie z drogi podporządkowanej, niemniej jednak, zgodnie ze znakiem A7, który znajdował się na ulicy (...) przed skrzyżowaniem z ulicą (...), kierujący samochodem marki K. S. wjeżdżając na powyższe skrzyżowanie zobowiązany był do zachowania szczególnej ostrożności i ustąpienia pierwszeństwa pojazdom poruszającym się ulicą (...).

Zachowanie kierującego pojazdem marki V. (...) R. W. doprowadziło do powstania sytuacji zagrożenia bezpieczeństwa ruchu. Nie można jednakże za prawidłowy uznać także sposobu jazdy kierującego samochodem marki K. S. R. K., który wjeżdżając na skrzyżowanie drogi podporządkowanej na drogę z pierwszeństwem przejazdu nie zachował szczególnej ostrożności i jak wynika z symulacji komputerowej, nie zauważył z odległości 26,3 m samochodu marki V. (...) jadącego pasem ruchu ulicy (...) kontra pasa ruchu (wyprzedzając autobus), na który on zamierzał wjechać.

Jak wynika z obrazu symulacji komputerowej przebiegu zdarzenia, w momencie rozpoczęcia manewru wyprzedzania pojazd marki V. (...) mógł być oddalony od późniejszego miejsca kolizji o około 60 metrów. W momencie rozpoczęcia tego manewru nie było oznakowania wskazującego na zakaz wyprzedzania, w tym miejscu bowiem pasy ruchu rozdzielone są linią pojedynczą przerywaną (P-1). Wykonujący manewr wyprzedzania kierujący pojazdem musi mieć jednak pewność, że na widocznym i wolnym odcinku drogi zdoła wyprzedzić wolniej jadący pojazd bez naruszania

przepisów o ruchu drogowym, a więc bez wykonywania (kontynuowania) manewru wyprzedzania w miejscach zabronionych. W przedmiotowej sytuacji kierujący pojazdem marki V. (...) zbliżał się do linii podwójnej ciągłej i do skrzyżowania, gdzie wyprzedzanie było zabronione i podjęty przez niego manewr w miejscu, gdzie wyprzedzanie nie było zabronione, nie dawał możliwości jego ukończenia bez naruszania przepisów. W momencie wjazdu pojazdu marki K. S. na ulicę (...), pojazd marki V. (...) był oddalony od tego pojazdu o około 26,3 metrów. Do zdarzenia doszło około godziny 12:30, a więc w porze dziennej, z akt sprawy nie wynika zaś, że w okolicach wjazdu samochodu K. S. z ulicy (...) w kierunku ulicy (...) (w stronę najeżdżającego pojazdu marki V. (...)) znajdowały się jakieś przeszkody utrudniające widoczność, stąd też uznać należy, że bezpośrednio przed wjazdem na ulicę (...) kierujący pojazdem marki K. S. miał odpowiednią widoczność, aby spostrzec nadjeżdżający pojazd marki V. (...) znajdujący się w odległości około 26,3 metrów.

Gdyby założyć, że pojazd marki K. S. wjechał do zatoki autobusowej i dopiero w tym miejscu doszło do kolizji, to oznaczałoby, że wcześniej pojazd marki K. S. zakończyłby manewr zmiany kierunku ruchu na skrzyżowaniu i przed wjazdem w zatokę autobusową przejechał ulicą (...) odcinek około 15 metrów (po wjechaniu w zatokę autobusową odcinek ten mógł wynosić około 20 metrów). W takiej sytuacji nie byłoby podstaw, aby doszło do kolizji pomiędzy pojazdem marki V. (...) autobusem. Analiza materiału dowodowego nie daje w ocenie biegłego sądowego podstaw do przyjęcia takiego wariantu przebiegu zdarzenia. Przeprowadzona przy zachowaniu powyższych założeń symulacja komputerowa przebiegu zdarzenia wskazuje, że w sytuacji gdyby kierujący pojazdem marki V. (...) rozpoczął manewr wyprzedzania, a pojazd marki K. S. wjechał już na ulicę (...), do zderzenia się pojazdów doszłoby w odległości około 2 metrów od linii ciągłej, a zatem kierujący pojazdem marki V. (...) nie zdołałby ukończyć manewru przed tą linią. Umieszczony na ulicy (...), przed wjazdem na skrzyżowanie z ulicą (...), znak pionowy A7 („ustęp pierwszeństwa przejazdu”) nie tylko zobowiązuje kierującego do udzielenia pierwszeństwa wszystkim użytkownikom drogi poruszającym się drogą posiadającą pierwszeństwo, ale również – jak każdy znak ostrzegawczy – zobowiązuje on kierującego do zachowania szczególnej ostrożności. Kierujący pojazdem marki V. (...) rozpoczął manewr wyprzedzania autobusu zanim kierujący pojazdem marki K. S. wjechał na ulicę (...), zaś przeprowadzona symulacja komputerowa potwierdziła możliwość umiejscowienia uszkodzeń w pojazdach uczestniczących w zdarzeniu.

opinia biegłego sądowego P. S. – k. 301-316 akt, opinia uzupełniająca biegłego sądowego P. S. – k. 342-357 akt

Sąd zważył, co następuje:

Powyższy stan faktyczny Sąd ustalił na podstawie dowodów z dokumentów przedłożonych przez strony w toku postępowania, których prawdziwość nie była przez nie kwestionowana i które nie budziły wątpliwości Sądu co do swej wiarygodności, a zatem brak było podstaw do odmowy dania im wiary. Pozostałe dokumenty zgromadzone w aktach sprawy nie miały znaczenia dla rozstrzygnięcia, gdyż nie wnosiły do sprawy żadnych nowych, istotnych okoliczności.

Sąd ustalając stan faktyczny oparł się także na zeznaniach świadka R. K. w zakresie, w jakim wskazał on na uszkodzenia pojazdu marki K. S. o numerze rejestracyjnym (...) powstałe w wyniku zdarzenia z dnia 28 marca 2012 roku, uznając te zeznania za spójne, logiczne i mające potwierdzenie w pozostałym materiale dowodowym zgromadzonym w sprawie.

Istotne znaczenie dla rekonstrukcji stanu faktycznego w niniejszej sprawie miał dowód z opinii biegłego sądowego w zakresie pojazdów mechanicznych, techniki samochodowej, wyceny pojazdów, oceny jakości i kalkulacji napraw oraz maszyn i sprzętu oraz wyceny i wartości sprzętu, (...) oraz w zakresie rekonstrukcji wypadków drogowych P. S..

Sąd w całości uwzględnił opinię biegłego sądowego M. C. odnośnie ustalenia przez niego zakresu uszkodzeń pojazdu marki K. S. o numerze rejestracyjnym (...) powstałych w wyniku kolizji z dnia 28 marca 2012 roku oraz koniecznych i ekonomicznie uzasadnionych kosztów naprawy tych uszkodzeń.

Jak wynikało z opinii biegłego sądowego do wymiany zakwalifikowano: wzmocnienie tablicy rejestracyjnej, zderzak przedni, listwę ozdobną środkową zderzaka przedniego, osłonę zderzaka przedniego, uchwyt lewy zderzaka przedniego, zamocowanie wewnętrzne zderzaka przedniego, emblemat przedni, reflektor lewy, reflektor przeciwmgłowy lewy, błotnik przedni lewy, listwę ozdobną górną błotnika przedniego lewego, wykładzinę wnęki

koła przedniego lewego, wkład wygłuszenia błotnika przedniego lewego, blachę przednią kompletną (wzmocnienie czołowe), pas bezpieczeństwa przedni lewy i prawy, wykładziną słupka (...) dolną lewą, ramę pomocniczą tylnej osi (ramę zawieszenia przedniego), przegub napędowy wewnętrzny lewy, wahacz poprzeczny przedni lewy dolny, goleń resoru sprężynowego lewą przednią, zwrotnicę przednią lewą, łożysko koła przedniego lewego, felgę i oponę przednią lewą, zestaw drążka lewego stabilizatora przedniego, końcówkę drążka kierowniczego, airbag kierowcy, system airbag kierowcy, sterownik poduszki powietrznej, czujnik przedni prawy i lewy airbag, napinacz pasa przedniego lewego oraz wspornik zderzaka przedniego. Do naprawy natomiast zakwalifikowano: tablicę rejestracyjną, maskę silnika wzmocnienie boczne przednie lewe, drzwi przednie lewe, belkę progu przedniego zewnętrzną lewą oraz kasowania błędów komputera, przy czym Sąd podzielił wnioski biegłego sądowego co do nakładu pracy niezbędnego do dokonania czynności naprawczych tych elementów. Lakierowania natomiast wymagały: błotnik przedni lewy, blacha przednia kompletna (wzmocnienie czołowe), zderzak przedni, maska silnika, drzwi przednie lewe, belka progu przednia zewnętrzna lewa i wzmocnienie boczne przednie lewe.

Nadto, jak wskazał biegły sądowy, pojazd marki K. (...) o numerze rejestracyjnym (...) w chwili zdarzenia był samochodem na gwarancji fabrycznej, wobec czego do naprawy tego pojazdu użyć należało część nowych fabrycznych z logo producenta pojazdu. W takiej sytuacji bowiem stan samochodu zostaje przywrócony do stanu, jak sprzed zdarzenia, a gwarancja na pojazd nie zostaje utracona. Biegły sądowy wskazał także, że brak jest podstaw do potrącania wartości zastosowanych części, tzw. amortyzacji, gdyż samochód był pojazdem nowym i na gwarancji, a także ustalił, że w czasie likwidacji szkody, tj. w 2012 roku, zakłady naprawcze dokonujące naprawy nie będące autoryzowanymi stacjami obsługi, lecz warsztatami naprawczymi o wysokim standardzie usprzętowania stosowały stawki w kwocie 105 złotych netto za godzinę prac blacharsko – mechanicznych i w kwocie 115 złotych netto za godzinę prac lakierniczych.

Mając na uwadze powyższe, biegły sądowy wskazał, że konieczne i ekonomicznie uzasadnione koszty naprawy uszkodzonego pojazdu marki K. S. o numerze rejestracyjnym (...) wynoszą kwotę 24 03,24 złotych netto (29 560,89 złotych brutto). Sąd podzielił w tym zakresie wnioski biegłego sądowego, tym bardziej, że opinia przez niego sporządzona odnośnie zakresu uszkodzeń i wysokości kosztów naprawy nie była kwestionowana przez żadną ze stron postępowania.

Biegły sądowy M. C. sporządził także, w oparciu o postanowienie Sądu z dnia 18 marca 2016 roku, opinię na okoliczność ustalenia, który z uczestników kolizji drogowej z dnia 28 marca 2012 roku ponosił odpowiedzialność za jej spowodowanie (ewentualnie, w jakim zakresie).

Jak wynikało z opinii tego biegłego sądowego w powyższym przedmiocie, wprawdzie brak jest szkicu sytuacyjnego oraz zeznań uczestników zdarzenia, jednakże analiza uszkodzeń pojazdów umożliwia zrekonstruowanie przebiegu zdarzenia – kierujący autobusem marki V. poruszał się po pasie jezdni przeciwnym do ulicy (...), a kierujący pojazdem marki K. S. zamierzał wyjechać na ulicę (...) na pas jezdni po stronie ulicy (...), tj. skrócić w prawo. Wówczas kierujący pojazdem marki V. (...) rozpoczął manewr wyprzedzania autobusu zbliżając się do skrzyżowania oznaczonego podwójnymi liniami ciągłymi. Kierujący pojazdem marki K. S. mógł nie zauważyć pojazdu marki V. (...), który z pasa ruchu zza autobusu przejechał na lewą połowę jezdni i rozpoczął manewr wyprzedzania w obrębie skrzyżowania. Uszkodzenie lewej strony pojazdu marki K. S. oznacza, że w chwili zdarzenia ten samochód znajdował się na pasie prawym ulicy (...), a więc nie można przyjąć, że zignorował on znak „ustąp pierwszeństwa”. Konkludując biegły sądowy stwierdził, że to kierujący pojazdem marki V. (...) ponosi wyłączną odpowiedzialność za zdarzenie.

Pozwany ustosunkowując się do tej części opinii biegłego sądowego pismem z datą w nagłówku „dnia 22 czerwca 2016 roku” (k. 188 akt) wskazał, że za sprawcę kolizji uznać należy kierującego pojazdem K. S., albowiem uszkodzenie lewego boku wyprzedzanego autobusu w części przedniej świadczy o tym, że w chwili kolizji wyprzedzający był w końcowej fazie wyprzedzania, co nasuwa wniosek, że gdy kierujący pojazdem marki K. S. rozpoczynał wjazd w ulicę (...), pojazd marki V. (...) wykonywał już manewr wyprzedzania i znajdował się na pasie, na który wjeżdżał pojazd marki K. S.. W tej sytuacji, zdaniem pozwanego, to kierujący pojazdem marki K. S. nie ustąpił pierwszeństwa pojazdowi znajdującemu się na drodze z pierwszeństwem przejazdu i mimo manewru obronnego polegającego na wjechaniu w zatoczkę doszło do zderzenia z kończącym manewr wyprzedzania pojazdem marki V. (...). Zdaniem pozwanego,

nieuważny wjazd kierującego pojazdem marki K. S. na drogę z pierwszeństwem i nieustąpienie pierwszeństwa przejazdu pojazdowi marki V. (...) uniemożliwiło zakończenie manewru wyprzedzania i spowodowało kolizję.

Ustosunkowując się do treści zastrzeżeń strony pozwanej, w uzupełniającej opinii biegły sądowy podtrzymał swoje stanowisko wskazując nadto, że fakt wjechania do zatoki autobusowej, która zaczyna się około 17 metrów od skrzyżowania, wskazuje, że pojazd marki K. S. znajdował się na prawym pasie ruchu, stąd uszkodzona została lewa boczna i lewa przednia część tego pojazdu. Nadto biegły sądowy wskazał, że odbicie się pojazdu marki V. (...) od pojazdu marki K. S. spowodowało uszkodzenie lewego boku autobusu V., jednakże nie wiadomo dokładnie, w którym miejscu, z uwagi na brak dokumentacji w tym zakresie.

Pozwany ustosunkowując się do tej opinii biegłego sądowego pismem z datą w nagłówku „dnia 09 maja 2017 roku” (k. 269 akt) wskazał, że biegły sądowy nadal jedynie opisowo analizuje zaistniałe zdarzenie, bez przeprowadzenia rekonstrukcji, w której wskazałby, czy pojazd marki V. (...) rozpoczął manewr wyprzedzania przed wjechaniem pojazdu marki K. S. na ulicę (...), do ustalenia czego niezbędna jest analiza czasowo – przestrzenna. Wobec powyższego pozwany złożył wniosek o dopuszczenie dowodu z opinii biegłego sądowego specjalizującego się w rekonstrukcji wypadków.

Podzielając zastrzeżenia strony pozwanej, a także mając na uwadze, że biegły sądowy M. C. jest specjalistą w zakresie pojazdów mechanicznych, techniki samochodowej, wyceny pojazdów, oceny jakości i kalkulacji napraw oraz maszyn i sprzętu oraz wyceny i wartości sprzętu, maszyn i urządzeń (a zatem nie w zakresie rekonstrukcji zdarzeń drogowych), jak również mając na uwadze, że swoje założenia przy sporządzaniu tej części opinii biegły sądowy M. C. oparł nie tylko na dokumentach zgromadzonych w aktach sprawy, ale również na dokonanym osobiście „wysłuchaniu kierującego pojazdem marki K. S. R. K. w celu wyjaśnienia, jak mogło dość do uszkodzenia lewej strony pojazdu” (k. 169 akt), opinia ta nie mogła w ocenie Sądu z powyżej przyczyny stanowić podstawy do rozstrzygnięcia spornej w sprawie kwestii odpowiedzialności za zaistniałe zdarzenie i ewentualnego przyczynienia się do niego któregoś z kierujących. Sąd ani strony nie miały bowiem możliwości zweryfikowania twierdzeń kierującego R. K. przekazywanych biegłemu sądowemu, tym bardziej, że osoba ta mogła okoliczności zdarzenia przedstawić biegłemu sądowemu częściowo nieobiektywnie, jako, że była uczestnikiem zdarzenia i w jej interesie było umniejszenie swojej roli w doprowadzeniu do kolizji.

Wobec powyższego postanowieniem z dnia 13 czerwca 2017 roku (zmienionym postanowieniem z dnia 27 czerwca 2017 roku) Sąd dopuścił dowód z opinii biegłego sądowego P. S. na okoliczność ustalenia, na podstawie akt sprawy, przebiegu zdarzenia drogowego z dnia 28 marca 2012 roku, w wyniku którego uszkodzeniu uległ pojazd marki K. S. o numerze rejestracyjnym (...) (w szczególności poprzez ustalenie, w której fazie manewru wyprzedzania wykonywanego przez kierowcę pojazdu marki V. (...) kierowca pojazdu marki K. S. wjechał na drogę z pierwszeństwem przejazdu) oraz ustalenia, który z uczestników zdarzenia drogowego z dnia 28 marca 2012 roku ponosi odpowiedzialność za jego powstanie (i ewentualnie, w jakim zakresie).

Biegły sądowy P. S. w zakresie zakreślonym tezą dowodową rzeczowo i wyczerpująco wyjaśnił okoliczności mające istotne znaczenie dla ustalenia stanu faktycznego w niniejszej sprawie, z uwagi na charakter okoliczności spornych. Sąd w całości uwzględnił opinię biegłego sądowego, albowiem została ona sporządzona przez osobę posiadającą wiadomości specjalne w zakresie rekonstrukcji wypadków drogowych, a zatem uprawnioną do przeprowadzania badań i sporządzania opinii danego rodzaju. Nadto opinia ta została wykonana w sposób rzetelny i obiektywny, zgodnie z zasadami wiedzy fachowej i wymogami przewidzianymi w kodeksie postępowania cywilnego, na podstawie wnikliwej analizy dokumentacji zebranej w aktach.

Biegły sądowy w oparciu o symulację komputerową odtworzył przebieg zdarzenia z dnia 28 marca 2012 roku wskazując, że manewr wjazdu pojazdu marki K. S. z ulicy (...) w ulicę (...) nie był manewrem włączania się do ruchu, a był manewrem zmiany kierunku ruchu po wjechaniu na skrzyżowanie z drogi podporządkowanej, niemniej jednak, zgodnie ze znakiem A7, który znajdował się na ulicy (...) przed skrzyżowaniem z ulicą (...), kierujący samochodem marki K. S. wjeżdżając na powyższe skrzyżowanie zobowiązany był do zachowania szczególnej ostrożności i ustąpienia

pierwszeństwa pojazdom poruszającym się ulicą (...). Przeprowadzona symulacja komputerowa wskazuje, że kierujący samochodem marki V. (...) podjął się manewru wyprzedzania autobusu bez zachowania szczególnej ostrożności. Takie zachowanie kierującego pojazdem marki V. (...) R. W., w ocenie biegłego sądowego, doprowadziło do powstania sytuacji zagrożenia bezpieczeństwa ruchu. Nie można jednakże za prawidłowy uznać także sposobu jazdy kierującego samochodem marki K. S. R. K., który wjeżdżając na skrzyżowanie drogi podporządkowanej na drogę z pierwszeństwem przejazdu nie zachował szczególnej ostrożności i jak wynika z symulacji komputerowej, nie zauważył z odległości 26,3 m samochodu marki V. (...) jadącego pasem ruchu ulicy (...) kontra pasa ruchu (wyprzedzając autobus), na który on zamierzał wjechać. Jednocześnie biegły sądowy wskazał, że wartości mandatów karnych nałożonych na kierujących samochodami marki V. (...) (500 złotych) oraz K. S. (200 złotych) odzwierciedla stopień przyczynia się tych kierowców do powstałej kolizji, jako że obaj naruszyli przepisy ruchu drogowego.

Mając na uwadze pisma procesowe obu stron (k. 325 oraz k. 328-329 akt), biegły sądowy P. S. w opinii uzupełniającej wskazał, że jak wynika z obrazu symulacji komputerowej przebiegu zdarzenia, w momencie rozpoczęcia manewru wyprzedzania pojazd marki V. (...) mógł być oddalony od późniejszego miejsca kolizji o około 60 metrów. W momencie rozpoczęcia tego manewru nie było oznakowania wskazującego na zakaz wyprzedzania, w tym miejscu bowiem pasu ruchu rozdzielone są linią pojedynczą przerywaną (P-1). Biegły sądowy wskazał jednakże, że wykonujący manewr wyprzedzania kierujący pojazdem musi mieć pewność, że na widocznym i wolnym odcinku drogi zdoła wyprzedzić wolniej jadący pojazd bez naruszania przepisów o ruchu drogowym, a więc bez wykonywania (kontynuowania) manewru wyprzedzania w miejscach zabronionych. W przedmiotowej sytuacji kierujący pojazdem marki V. (...) zbliżał się do linii podwójnej ciągłej i do skrzyżowania, gdzie wyprzedzanie było zabronione i podjęty przez niego manewr w miejscu, gdzie wyprzedzanie nie było zabronione, nie dawał możliwości jego ukończenia bez naruszania przepisów. W momencie wjazdu pasażerów marki K. S. na ulicę (...), pojazd marki V. (...) był oddalony od tego pojazdu o około 26,3 metrów. Do zdarzenia doszło około godziny 12:30, a więc w porze dziennej, z akt sprawy nie wynika zaś, że w okolicach wjazdu samochodu K. S. z ulicy (...) w kierunku ulicy (...) (w stronę najeżdżającego pojazdu marki V. (...)) znajdowały się jakieś przeszkody utrudniające widoczność, stąd też uznać należy, że bezpośrednio przed wjazdem na ulicę (...) kierujący pojazdem marki K. S. miał odpowiednią widoczność, aby spostrzec najeżdżający pojazd marki V. (...) znajdujący się w odległości około 26,3 metrów.

Nadto, jak już wcześniej wskazał biegły sądowy, wykonywany przez kierowcę pojazdu marki K. S. manewr nie był manewrem włączania się do ruchu, tylko manewrem zmiany kierunku ruchu na skrzyżowaniu, przy czym do kolizji doszło przed zakończeniem tego manewru. Gdyby założyć, że pojazd marki K. S. wjechał do zatoki autobusowej i dopiero w tym miejscu doszło do kolizji, to oznaczałoby, że wcześniej pojazd marki K. S. zakończyłby manewr zmiany kierunku ruchu na skrzyżowaniu i przed wjazdem w zatokę autobusową przejechał ulicą (...) odcinek około 15 metrów (po wjechaniu w zatokę autobusową odcinek ten mógł wynosić około 20 metrów). W takiej sytuacji nie byłoby podstaw, aby doszło do kolizji pomiędzy pojazdem marki V. (...) autobusem. Przyjęcie zaś takiej sytuacji świadczyłoby również o wymuszeniu pierwszeństwa przez kierującego pojazdem V. (...) wobec prawidłowo jadącego kierującego pojazdem marki K. S., który zakończyłby wcześniej manewr wjazdu na ulicę (...). Analiza materiału dowodowego nie daje w ocenie biegłego sądowego podstaw do przyjęcia takiego wariantu przebiegu zdarzenia. Przeprowadzona przy zachowaniu powyższych założeń symulacja komputerowa przebiegu zdarzenia wskazuje, że w sytuacji gdyby kierujący pojazdem marki V. (...) rozpoczął manewr wyprzedzania, a pojazd marki K. S. wjechał już na ulicę (...) (zatem pojazd marki K. S. wjechałby na ulicę (...) przed rozpoczęciem manewru wyprzedzania przez pojazd marki V. (...)), do zderzenia się pojazdów doszłoby w odległości około 2 metrów od linii ciągłej, a zatem kierujący pojazdem marki V. (...) nie zdołałby ukończyć manewru przed tą linią. Umieszczony na ulicy (...), przed wjazdem na skrzyżowanie z ulicą (...), znak pionowy A7 („ustąp pierwszeństwa przejazdu”) nie tylko zobowiązuje kierującego do udzielenia pierwszeństwa wszystkim użytkownikom drogi poruszającym się drogą posiadającą pierwszeństwo, ale również – jak każdy znak ostrzegawczy – zobowiązuje on kierującego do zachowania szczególnej ostrożności. Biegły sądowy podkreślił, że gdyby choć jeden z kierujących pojazdami w niniejszej sprawie poruszał się zgodnie z przepisami, nie doszłoby do zdarzenia. Kierujący pojazdem marki V. (...) rozpoczął manewr wyprzedzania autobusu zanim kierujący pojazdem marki K. S. wjechał na ulicę (...), zaś przeprowadzona symulacja komputerowa potwierdziła możliwość umiejscowienia uszkodzeń w pojazdach uczestniczących w zdarzeniu.

Jednocześnie biegły sądowy P. S. wykonał również symulację komputerową przebiegu zdarzenia uwzględniając wyjaśnienia kierującego pojazdem K. S. przedstawione biegłemu sądowemu M. C., według których do zdarzenia doszło, gdy manewr wjazdu pojazdu K. S. na ulicę (...) nie został jeszcze ukończony. Kierowca ten nie zastosował wtedy zasady ograniczonego zaufania wobec kierującego poruszającego się nieprawidłowo w sytuacji, gdy będąc zobowiązanym do zachowania szczególnej ostrożności miał możliwość spostrzeżenia jadącego nieprawidłowo pojazdu.

Pismem procesowym z datą w nagłówku „dnia 05 lutego 2018 roku” pozwany wskazał, że biegły sądowy dokonał błędnej symulacji przebiegu zdarzenia, w konsekwencji czego wskazał, że kierujący pojazdem marki K. S. wjeżdżając na skrzyżowanie zobowiązany był do zachowania szczególnej ostrożności i ustąpienia pierwszeństwa pojazdem poruszającym się ulicą (...) i że do zderzenia się pojazdów doszło na wysokości skrzyżowania. Twierdzenie biegłego sądowego w tym zakresie stoi zaś w sprzeczności z ustaleniami biegłego sądowego M. C., który wskazał, że do zdarzenia się pojazdów nie doszło w chwili kiedy pojazd marki K. S. włączał się do ruchu, lecz w chwili wykonywania manewru obronnego przez kierującego pojazdem marki K. S., tj. skręceniu w zatokę autobusową, co koresponduje z wyjaśnieniami poszkodowanego, który wskazał, że „w dniu zdarzenia wykonał manewr skrętu w prawo upewniając się, że nie ma tam pojazdów, a w chwili gdy był już na prawej jezdni ulicy (...) zauważył samochód, który z pasa prawego zjechał na pas lewy i by uniknąć zderzenia czołowego zjechał na wysepkę autobusową znajdującą się po prawej stronie za skrzyżowaniem”.

W ocenie Sądu twierdzenia pozwanego zawarte w piśmie procesowym z datą w nagłówku „dnia 05 lutego 2018 roku” stanowią jedynie polemikę z niekorzystnymi dla pozwanego ustaleniami dokonanyymi przez biegłego sądowego P. S., przy czym, jak już wskazano, opinia biegłego sądowego M. C. w żadnej mierze nie mogła stanowić podstawy rozstrzygnięcia kwestii spornych dotyczących przebiegu zdarzenia, albowiem ten biegły sądowy nie tylko nie dokonał, zgodnie z powszechnie przyjmowaną metodologią rekonstrukcji wypadków drogowych, jakiegokolwiek symulacji komputerowej (opartej więc o obiektywne kryteria matematyczne i fizyczne) dokonując jedynie opisowego przebiegu zdarzenia (bez poparcia swoich wniosków stosownymi wyliczeniami), ale co istotniejsze – swoją opinię w tej części oparł na złożonych biegłemu sądowemu (a nie Sądowi) w czasie oględzin pojazdu przez jednego z kierujących pojazdem, tj. R. K. wyjaśnieniach odnośnie przebiegu zdarzenia. W ocenie Sądu sporządzenie przez biegłego sądowego opinii opartej na faktach ustalonych samodzielnie przez biegłego sądowego, czyni tę opinię nieprzydatną do rozstrzygnięcia kwestii spornych w tym zakresie. Wyjaśnienia odnośnie przebiegu zdarzenia złożone biegłemu sądowemu nie mogą w żaden sposób stanowić bowiem podstawy do dokonywania ustaleń faktycznych przez Sąd, w tym w szczególności co do okoliczności i przebiegu zdarzenia.

Na marginesie jedynie Sąd wskazuje, że kierujący pojazdem marki K. S. R. K. składał zeznania w charakterze świadka, jednakże zgodnie z wnioskiem dowodowym zgłoszonym przez powoda jedynie na okoliczność zakresu uszkodzeń jego pojazdu w związku z przedmiotowym zdarzeniem, pozwany zaś nie przejawiał w tym zakresie jakiegokolwiek inicjatywy dowodowej.

W ocenie Sądu powództwo zasługiwało na uwzględnienie w części.

W niniejszej sprawie powód (...) Spółka Akcyjna z siedzibą w W. domagał się ostatecznie zasądzenia od pozwanego (...) Spółki Akcyjnej z siedzibą w S. kwoty 15 158,95 złotych wraz ze stosownymi odsetkami ustawowymi, swoje roszczenie wywodząc z treści art. 828 § 1 k.c. kształtującego odpowiedzialność regresową osoby odpowiedzialnej za szkodę w stosunku do ubezpieczyciela, który naprawił szkodę wypłacając należne odszkodowanie.

Poza sporem w niniejszej sprawie pozostawało, że w związku z kolizją z dnia 28 marca 2012 roku powód (...) Spółka Akcyjna z siedzibą w W. jako ubezpieczyciel w zakresie ubezpieczenia autocasco wypłacił na rzecz poszkodowanego z tytułu szkody w pojeździe marki K. S. o numerze rejestracyjnym (...) odszkodowanie w łącznej kwocie 21 778,32 złotych netto, a także, że pozwany jako ubezpieczyciel odpowiedzialności cywilnej kierującego pojazdem marki V. (...) o numerze rejestracyjnym (...) zwrócił powodowi kwotę 6 619,37 złotych.

Zgodnie z treścią art. 828 § 1 k.c. jeżeli nie umówiono się inaczej z dniem zapłaty odszkodowania przez zakład ubezpieczeń roszczenie ubezpieczającego przeciwko osobie trzeciej odpowiedzialnej za szkodę przechodzi z mocy prawa na zakład ubezpieczeń do wysokości wypłaconego odszkodowania.

Powyższy przepis reguluje instytucję regresu ubezpieczeniowego, tj. uprawnienia zakładu ubezpieczeń do dochodzenia zwrotu wypłaconego odszkodowania od osoby ponoszącej odpowiedzialność cywilną za szkodę poniesioną przez ubezpieczającego. Jak podkreśla się w literaturze przedmiotu z chwilą wypłaty odszkodowania zakład ubezpieczeń nabywa w stosunku do osoby trzeciej dokładnie takie samo roszczenie, które przysługiwało ubezpieczającemu. Wskutek bowiem wstąpienia zakładu ubezpieczeń w prawa ubezpieczającego nie może ulec zmianie sytuacja prawna sprawcy szkody. Przy czym, jeżeli osoba odpowiedzialna za szkodę, tj. sprawca, była ubezpieczona w zakresie odpowiedzialności cywilnej na zakład ubezpieczeń przechodzi roszczenie ubezpieczającego w stosunku do zakładu ubezpieczeń sprawcy szkody (M. Krajewski, Umowa ubezpieczenia, Komentarz, Warszawa 2004, s. 259-263).

Przyjmując na podstawie zebranych w sprawie dokumentów, że oba pojazdy znajdowały się w ruchu, podstawę odpowiedzialności sprawcy szkody w niniejszej sprawie stanowi art. 436 § 2 k.c., zgodnie z którym w razie zderzenia się mechanicznych środków komunikacji poruszanych za pomocą sił przyrody wymienione osoby mogą wzajemnie żądać naprawienia poniesionych szkód tylko na zasadach ogólnych wyrażonych w art. 415 k.c. tj. na zasadzie winy.

W niniejszej sprawie opierając się na opinii biegłego sądowego P. S. Sąd uznał, że zachowanie kierującego pojazdem marki V. (...) doprowadziło do powstania sytuacji zagrożenia bezpieczeństwa ruchu, albowiem to on swoją nieprawidłową jazdą, tj. podjęciem manewru wyprzedzania autobusu bez zachowania szczególnej ostrożności, co przejawiało się brakiem upewnienia się co do możliwości zakończenia tego manewru przed miejscem, gdzie taki manewr był zabroniony, a więc w miejscu znajdującym się bezpośrednio przed skrzyżowaniem, zainicjował powstanie sytuacji zagrożenia bezpieczeństwa ruchu. Sąd podziela także wniosek biegłego sądowego, że nie można jednakże za prawidłowy uznać także sposobu jazdy kierującego samochodem marki K. S. R. K., który wjeżdżając na skrzyżowanie drogi podporządkowanej na drogę z pierwszeństwem przejazdu nie zachował szczególnej ostrożności, gdyż jak wynika z symulacji komputerowej, nie zauważył z odległości 26,3 metrów samochodu marki V. (...) jadącego pasem ruchu ulicy (...) kontra ruchu (wyprzedzając autobus), na który on zamierzał wjechać, a który zatem nie zastosował także zasady ograniczonego zaufania wobec kierującego poruszającego się nieprawidłowo w sytuacji, kiedy będąc zobowiązanym do zachowania szczególnej ostrożności miał możliwość spostrzeżenia jadącego nieprawidłowo samochodu.

W świetle opinii biegłego sądowego nie było wątpliwości, że kierujący pojazdem marki V. (...) wykonał zabroniony przepisami ruchu drogowego manewr wyprzedzania innego pojazdu tuż przed skrzyżowaniem wjeżdżając na lewy pas ruchu i nie zachował szczególnej ostrożności przy jego wykonywaniu, mając na uwadze, że wyprzedzany pojazd był autobusem (a więc pojazdem zdecydowanie szerszym i dłuższym niż przeciętny pojazd osobowy), przez co pozbawił się możliwości upewnienia się, czy z podporządkowanej drogi na skrzyżowanie nie wjedzie żaden inny pojazd. Przepisy ruchu drogowego, a w szczególności art. 24 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 roku Prawo o ruchu drogowym (tekst jednolity: Dz. U. z 2017 roku, poz. 1260), nakazują kierującemu podczas wykonywania manewru wyprzedzania upewnienie się, czy ma on odpowiednią widoczność i dostateczne miejsce do wyprzedzania bez utrudniania komukolwiek ruchu oraz zabraniają wyprzedzania na skrzyżowaniu (za wyjątkiem skrzyżowania o ruchu kierunkowym lub okrężnym, co w niniejszej sprawie nie miało miejsca), a także, gdy wiąże się to z najechaniem na linię ciągłą (pojedynczą, czy podwójną). Jednocześnie w opinii biegłego sądowego manewr wjazdu pojazdu marki K. S. z ulicy (...) w ulicę (...) nie był manewrem włączania się do ruchu, lecz manewrem zmiany kierunku ruchu po wjechaniu na skrzyżowanie z drogi podporządkowanej, niemniej jednak, zgodnie ze znakiem A7, który znajdował się na ulicy (...) przed skrzyżowaniem z ulicą (...), kierujący samochodem marki K. S. wjeżdżając na powyższe skrzyżowanie zobowiązany był do zachowania szczególnej ostrożności i ustąpienia pierwszeństwa pojazdowi poruszającym się ulicą (...) (także nieprawidłowo). Jednocześnie kierujący tym pojazdem wjeżdżając na to skrzyżowanie nie zachował szczególnej ostrożności i jak wynika z symulacji komputerowej, nie zauważył samochodu marki V. (...) jadącego pasem ruchu ulicy (...) kontra pasa ruchu (wyprzedzając autobus), na który on zamierzał wjechać, co świadczy o nieostrożnej

obserwacji przedpola jazdy. Zachowanie szczególnej ostrożności bowiem oznacza również powinność nie tylko czujnej obserwacji sygnałów dawanych przez kierowcę pojazdu wyprzedzającego, ale także baczną obserwację ruchów tego pojazdu i w związku z tym możliwości kontynuowania swojej jazdy.

Zgodnie z treścią 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. Przepis ten stanowi podstawę ograniczenia obowiązku naprawienia szkody z uwagi na przyczynienie się poszkodowanego do jej wyrządzenia. Dłużnik nie powinien ponosić ciężaru kompensowania szkody w zakresie, w jakim spowodowanie uszczerbku przypisać można wierzycielowi. Interpretacja art. 362 k.c. rodzi wiele kontrowersji w doktrynie i judykaturze, w szczególności dotyczących zdefiniowania „przyczynienia się poszkodowanego do powstania lub zwiększenia szkody”. Z pewnością przyczynienie się poszkodowanego wpływa na zakres odpowiedzialności ubezpieczonego od odpowiedzialności cywilnej, a w konsekwencji zakładu ubezpieczeń (tak Sąd Najwyższy w uchwale siedmiu sędziów z dnia 09 marca 1974 roku, sygn. akt III CZP 75/73, OSNC 1974, nr 7–8, poz. 123 oraz w uchwale z dnia 26 września 1996 roku, sygn. akt III CZP 108/96, OSP 1997, z. 7–8, poz. 141). Jako przyczynienie się poszkodowanego do powstania szkody uważa się więc każde jego zachowanie pozostające w normalnym związku przyczynowym ze szkodą, za którą ponosi odpowiedzialność inna osoba. Przesłanki oceny, czy i w jakim stopniu uzasadnione jest zmniejszenie obowiązku naprawienia szkody stanowią takie czynniki jak: podstawa odpowiedzialności sprawcy szkody, stopień winy obu stron, wina lub nieprawidłowość zachowania poszkodowanego. Ustalenie przyczynienia się jest warunkiem wstępnym, od którego w ogóle zależy możliwość rozważania zmniejszenia odszkodowania i warunkiem koniecznym, lecz niewystarczającym, gdyż samo przyczynienie nie przesądza zmniejszenia obowiązku szkody, a ponadto – stopień przyczynienia nie jest bezpośrednim wyznacznikiem zakresu tego zmniejszenia. O tym, czy obowiązek naprawienia szkody należy zmniejszyć ze względu na przyczynienie się, a jeżeli tak – w jakim stopniu należy to uczynić, decyduje sąd w procesie sędziowskiego wymiaru odszkodowania w granicach wyznaczonych przez art. 362 k.c. Decyzja o obniżeniu odszkodowania jest uprawnieniem Sądu, a rozważenie wszystkich okoliczności in casu, w wyniku oceny konkretnej i zindywidualizowanej, jest jego powinnością. O przyczynieniu się poszkodowanego można mówić wyłącznie w przypadku, gdy jego określone zachowanie pozostaje w normalnym związku przyczynowym ze szkodą. Wystarczającą przesłanką stosowania art. 362 k.c. jest istnienie związku przyczynowego między zachowaniem się poszkodowanego a powstaniem szkody (tak Sąd Najwyższy w wyroku z dnia 21 października 1971 roku, sygn. akt I CR 465/71). W takim ujęciu samo przyczynienie się poszkodowanego jest jedynie warunkiem miarkowania odszkodowania i nie prowadzi automatycznie do obniżenia wysokości odszkodowania w zakresie ustalonego zakresu przyczynienia się poszkodowanego do powstałej szkody.

Oceniając zakres przyczynienia się obu uczestników kolizji, Sąd wziął pod uwagę ustalenia biegłego sądowego P. S., przepisy prawa o ruchu drogowym, zasady odpowiedzialności za skutki zderzenia się pojazdów mechanicznych oraz zebrany w sprawie materiał dowodowy. Zdaniem sądu kierujący pojazdem marki V. (...) w stopniu znacznie wyższym niż kierowca pojazdu marki K. S. przekroczył zasady bezpieczeństwa w ruchu drogowym. W ocenie Sądu skoro zainicjowanie zdarzenia było wynikiem naruszenia przepisów ruchu drogowego poprzez wykonywanie i kontynuowanie zabronionego manewru wyprzedzania w okolicach skrzyżowania, zasadne jest przyjęcie, że to kierujący pojazdem marki V. (...) przyczynił się w przeważającym stopniu do zaistnienia kolizji w dniu 28 marca 2012 roku, które zdaniem Sądu określić należało na poziomie 80%. Przyczynienie się jednakże przypisać można również i kierującemu pojazdem marki K. S., który nie zachował szczególnej ostrożności, a która zgodnie z art. 4 ustawy Prawo o ruchu drogowym polega na zwiększeniu uwagi i dostosowaniu zachowania uczestnika ruchu do warunków i sytuacji zmieniających się na drodze, w stopniu umożliwiającym odpowiednio szybkie reagowanie, skoro nie spostrzegł on z bliskiej odległości (około 26,3 m, jak wynika z wyliczeń biegłego sądowego P. S.) samochodu marki V. (...) jadącego – mimo, że nieprawidłowo – pasem ruchu ulicy (...), na który on zamierzał wjechać.

W orzecnictwie i piśmiennictwie za okoliczności, które należy uwzględnić przy dokonywaniu obniżenia odszkodowania uznano: stopień winy obu stron, stopień przyczynienia się obu stron, wiek poszkodowanego, stopień naruszenia obiektywnych reguł postępowania przez poszkodowanego, ich konfrontacja z zarzutami stawianymi odpowiedzialnemu za szkodę, pobudki, motywy, jakimi kierował się poszkodowany, podejmując działanie

nieprawidłowe, ciężar naruszonych przez sprawcę obowiązków i stopień ich naruszenia, szczególne okoliczności danego wypadku, specyficzne cechy osobiste, rozmiar i waga uchybień po stronie poszkodowanego, ocena samej przyczyny wyrządzającej szkodę, ocena zachowania się poszkodowanego.

W konsekwencji mając na uwadze całokształt okoliczności sprawy należało uznać, że zasadne jest obniżenie należnego odszkodowania w proporcji odpowiadającej stopniowi winy obu kierujących, wobec czego pozwany (...) Spółka Akcyjna z siedzibą w S. jako ubezpieczyciel odpowiedzialności cywilnej kierującego pojazdem marki V. (...) o numerze rejestracyjnym (...) zobowiązany jest co do zasady do zwrotu 80% odszkodowania (w kwocie netto, albowiem poszkodowany jest czynnym płatnikiem VAT, a więc w zakresie odpowiedzialności cywilnej posiadaczy pojazdów mechanicznych ubezpieczyciel sprawcy szkody odpowiada za powstałą szkodę w wysokości netto). Przy czym odszkodowanie ustalone przez powoda w kwocie netto, tj. w kwocie 21 778,32 złotych, nie przekracza ustalonych przez biegłego sądowego celowych i ekonomicznie uzasadnionych kosztów naprawy w kwocie 24 033,24 złotych netto.

Z uwagi na powyższe, uwzględniając okoliczność, iż pozwany z tytułu przedmiotowej szkody zwrócił powodowi już część odszkodowania w kwocie 6 619,37 złotych, do zapłaty pozostała kwota 10 803,29 złotych (21 778,32 złotych netto x 80% = 17 422,66 złotych netto; 17 422,66 złotych – 6 619,37 złotych = 10 803,29 złotych), którą to Sąd na podstawie art. 828 § 1 k.c. w zw. z art. 822 k.c. w zw. z art. 436 § 2 k.c. w zw. z art. 362 k.c. w zw. z art. 481 § 1 k.c. i art. 13 ust 2 ustawy z dnia 22 maja 2003 roku o ubezpieczeniach obowiązkowych, Ubezpieczeniowym Funduszu Gwarancyjnym i Polskim Biurze Ubezpieczycieli Komunikacyjnych (tekst jednolity: Dz.U. z 2013 roku, poz. 392 ze zmianami) zasądził od pozwanego na rzecz powoda wraz z odsetkami:

- ustawowymi licznymi od kwoty 6 774,30 złotych za okres od dnia 08 listopada 2012 roku do dnia 31 grudnia 2015 roku,
- ustawowymi za opóźnienie licznymi od kwoty 6 774,30 złotych za okres od dnia 01 stycznia 2016 roku do dnia zapłaty,
- ustawowymi za opóźnienie licznymi od kwoty 4 028,99 złotych za okres od dnia 22 czerwca 2016 roku do dnia zapłaty.

Uznając zaś dalej idące żądanie pozwu za niezasadne Sąd w punkcie II oddalił je na podstawie powołanych wyżej przepisów stosowanych a contrario.

O kosztach procesu Sąd orzekł zgodnie z zasadą stosunkowego rozdzielenia kosztów na podstawie art. 100 k.p.c., zgodnie z którą to zasadą każda ze stron powinna ponieść koszty procesu w takim stopniu, w jakim przegrała sprawę.

W niniejszej sprawie powód wygrał sprawę w 71,27%, natomiast pozwany wygrał sprawę w 28,73%, tj. w zakresie w jakim Sąd oddalił przedmiotowe powództwo. W świetle powyższego, powodowi należy się zwrot w 71,27% poniesionych przez niego kosztów, zaś pozwanemu należy się zwrot poniesionych przez niego kosztów w 28,73%.

Koszty procesu poniesione przez powoda wyniosły 4 256 złotych (339 złotych – opłata sądowa od pozwu, 2 400 złotych – koszty zastępstwa procesowego, 17 złotych – opłata skarbową od pełnomocnictwa, 1 500 złotych – wykorzystana zaliczka uiszczona na poczet kosztów wynagrodzenia biegłego sądowego), zaś koszty procesu poniesione przez pozwanego wyniosły kwotę 2 417 złotych (2 400 złotych – koszty zastępstwa procesowego, 17 złotych – opłata skarbową od pełnomocnictwa).

Powodowi zatem należy się kwota 3 033,25 złotych tytułem zwrotu w 71,27% poniesionych przez niego kosztów, zaś pozwanemu należy się kwota 694,40 złotych tytułem zwrotu w 28,73% poniesionych przez niego kosztów. Kompensując obie kwoty pozwany powinien zwrócić powodowi kwotę 2 338,85 złotych, którą Sąd zasądził na jego rzecz w punkcie III wyroku, stosując wskazaną zasadę stosunkowego rozdzielenia kosztów.

Nadto, na podstawie art. 113 ust. 1 ustawy z dnia 28 lipca 2005 roku o kosztach sądowych w sprawach cywilnych (tekst jednolity: Dz.U.2016 roku, poz. 623 ze zmianami) Sąd nakazał w punktach IV i V wyroku ściągnąć na rzecz

Skarbu Państwa – Sądu Rejonowego w Gdyni odpowiednio od powoda i pozwanego kwoty 850,02 złotych oraz 2 108,64 złotych z tytułu kosztów sądowych wypłaconych tymczasowo ze Skarbu Państwa – Sądu Rejonowego w Gdyni jako wynagrodzenie biegłego sądowego w części nie pokrytej zaliczką, przyznanego postanowieniem z dnia 20 czerwca 2016 roku (k. 185 akt, w zakresie kwoty 194,16 złotych), z dnia 25 marca 2017 roku (k. 240 akt, w zakresie kwoty 176,96 złotych), z dnia 15 maja 2017 roku (k. 266 akt, w zakresie kwoty 294,92 złotych), z dnia 31 października 2017 roku (k. 322 akt, w zakresie kwoty 1 376,31 złotych) i z dnia 06 lutego 2018 roku (k. 368 akt, w zakresie kwoty 916,31 złotych).

Nadto, na podstawie art. 130³ k.p.c. w zw. z art. 100 k.p.c. w zw. z art. 113 ust. 1 ustawy z dnia 28 lipca 2005 roku o kosztach sądowych w sprawach cywilnych (tekst jednolity: Dz.U.2016 roku, poz. 623 ze zmianami) Sąd nakazał w punktach VI i VII wyroku ściągnąć na rzecz Skarbu Państwa – Sądu Rejonowego w Gdyni odpowiednio od powoda i pozwanego kwoty 120,38 złotych oraz 298,62 złotych tytułem brakującej części opłaty sądowej (w związku z rozszerzeniem powództwa).