

Sygn. akt VI GC 1211/20

WYROK

W IMIENIU RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ

Dnia 26 stycznia 2022 roku

Sąd Rejonowy w Gdyni VI Wydział Gospodarczy, w składzie:

Przewodniczący: Sędzia Sądu Rejonowego Justyna Supińska

Protokolant: starszy sekretarz sądowy Marta Denc

po rozpoznaniu w dniu 19 stycznia 2022 roku w Gdyni

na rozprawie

sprawy z powództwa **L. H.**

przeciwko (...) **Towarzystwo (...) spółce akcyjnej z siedzibą w W.**

o zapłatę

I. oddala powództwo;

II. zasądza od powódki L. H. na rzecz pozwanego (...) Towarzystwo (...) spółki akcyjnej z siedzibą w W. kwotę 4 718,68 złotych (cztery tysiące siedemset osiemnaście złotych sześćdziesiąt osiem groszy) tytułem zwrotu kosztów procesu;

III. kosztami procesu w pozostałym zakresie obciąża powódkę L. H. uznając je za uiszczone.

Sygn. akt VI GC 1211/20

UZASADNIENIE

W pozwie z dnia 17 września 2019 roku powódka L. H. domagała się zasądzenia od pozwanego (...) Towarzystwo (...) spółki akcyjnej z siedzibą w W. kwoty 14 854,52 złotych wraz z odsetkami ustawowymi za opóźnienie liczonymi za okres od dnia 30 kwietnia 2018 roku do dnia zapłaty, a także kosztów procesu.

W uzasadnieniu powódka wskazała, że w dniu 28 marca 2018 roku miała miejsce kolizja drogowa, w wyniku której uszkodzony został pojazd marki S. model S. o numerze rejestracyjnym (...) stanowiący własność (...) spółki akcyjnej z siedzibą we W., a użytkowany przez B. K.. Sprawca kolizji w dacie zdarzenia posiadał umowę obowiązkowego ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej posiadaczy pojazdów mechanicznych u pozwanego. Koszty naprawy uszkodzonego pojazdu wyniosły kwotę 13 526,12 złotych brutto, zaś koszty wynajmu pojazdu zastępczego kwotę 1 328,40 złotych (8 dni po stawce 135 złotych netto). W toku likwidacji przedmiotowej szkody pozwany odmówił jednak przyznania odszkodowania argumentując, że wyłączną odpowiedzialność za przedmiotową szkodę ponosi kierujący pojazdem poszkodowanego, tj. B. K.. Powódka w niniejszym procesie, po nabyciu wierzytelności, domaga się należnego odszkodowania obejmującego zwrot kosztów naprawy uszkodzonego pojazdu (13 526,12 złotych brutto) oraz zwrot kosztów najmu pojazdu zastępczego (1 328,40 złotych brutto).

Nakazem zapłaty w postępowaniu upominawczym z dnia 27 lipca 2020 roku wydanym w sprawie o sygn. akt VI GNC 3125/20 referendarz sądowy Sądu Rejonowego w Gdyni uwzględnił żądanie pozwu w całości.

W sprzeciwie od powyższego orzeczenia pozwany (...) Towarzystwo (...) spółka akcyjna z siedzibą w W. domagał się oddalenia powództwa kwestionując swoją odpowiedzialność za przedmiotowe zdarzenie co do zasady. Pozwany

wskazał, że w toku postępowania likwidacyjnego ustalono, że kierujący pojazdem marki S. model S. o numerze rejestracyjnym (...) B. K. wykonał manewr wyprzedzania w miejscu niedozwolonym, w efekcie czego doprowadził do zderzenia ze skręcającym w lewo pojazdem marki S. model F. o numerze rejestracyjnym (...) kierowanym przez L. S..

Odnosząc się zaś do wysokości żądania powódki pozwany wskazał, że nie kwestionuje wysokości jej roszczenia w zakresie naprawy uszkodzonego pojazdu. W odniesieniu zaś do kosztów najmu pojazdu zastępczego pozwany podniósł, że powódka nie wykazała, że jest uprawniona do dochodzenia odszkodowania z tego tytułu, albowiem umowa najmu pojazdu zastępczego została zawarta przez B. K., natomiast faktura wystawiona została na (...) spółkę akcyjną z siedzibą we W., który z pewnością z tego pojazdu zastępczego nie korzystał, nadto nie wiadomo, kto uregulował należność z tej faktury. Pozwany zakwestionował również stawkę za najem pojazdu zastępczego klasy B w kwocie 135 złotych netto za dobę wskazując, że wraz z pismem wysłanym na adres e-mail poszkodowanego przekazał zestawienie stawek oraz zaproponował zorganizowanie najmu pojazdu zastępczego tej klasy pojazdu z uwzględnieniem stawki w kwocie 65 złotych netto.

Pozwany wskazał również, że szkoda w pojeździe marki S. model S. w zakresie kwoty 5 267 złotych została naprawiona, kwota ta została bowiem wypłacona powódce przez (...) spółkę akcyjną z siedzibą w W. z tytułu umowy dobrowolnego ubezpieczenia autocasco.

Sąd ustalił następujący stan faktyczny:

W dniu 28 marca 2018 roku dwukierunkową jezdnią drogi wojewódzkiej (...) od strony miejscowości Ł. w kierunku miejscowości J. jechało co najmniej pięć samochodów, w tym jako pierwszy poruszał się kierowany przez L. S. zespół pojazdów składający się z pojazdu osobowego marki S. model F. o numerze rejestracyjnym (...) i przyczepy. Jako ostatni poruszał się kierowany przez B. K. pojazd marki S. model S. o numerze rejestracyjnym (...).

Kierujący pojazdem marki S. model F. o numerze rejestracyjnym (...) z przyczepą rozpoczął manewr skrętu w lewo na skrzyżowaniu w kierunku miejscowości G., przy czym przed wykonaniem tego manewru włączył lewy kierunkowskaz i spoglądając w lusterko boczne pojazdu nie stwierdził, ażeby któryś z pojazdów znajdujących się za nim rozpoczął manewr wyprzedzania.

W tym czasie na prostym odcinku drogi B. K. prowadząc pojazd marki S. model S. o numerze rejestracyjnym (...) powziął zamiar wyprzedzenia wszystkich czterech poprzedzających go pojazdów. Nie zauważył jednak znaku informującego go o zbliżaniu się do skrzyżowania, albowiem znak ten zasłonił mu pojazd znajdujący się przed nim.

Pojazdy znajdujące się za pojazdem marki S. model F. o numerze rejestracyjnym (...), który wykonywał manewr skrętu w lewo zwołniły, co zauważył B. K., gdy jego pojazd znajdował się już na przeciwległym pasie. B. K. zaczął także hamować, nie miał jednakże możliwości powrócenia na swój pas ruchu, więc by zminimalizować ryzyko zderzenia, podjął decyzję o zjeździe na lewą stronę jezdni. Z uwagi na znajdujący się na jezdni żwir, nie udało mu się wyhamować, w konsekwencji czego już na drodze podporządkowanej doszło do bocznego zderzenia pojazdu marki S. model S. o numerze rejestracyjnym (...), który przednim prawym narożem przetarł lewe drzwi i próg pojazdu marki S. model F. o numerze rejestracyjnym (...).

zeznania świadka M. J. – protokół rozprawy z dnia 10 marca 2021 roku – k. 109-110 akt (zapis obrazu i dźwięku 00:02:38-00:14:58), zeznania świadka L. S. protokół rozprawy z dnia 10 marca 2021 roku – k. 109-110 akt (zapis obrazu i dźwięku 00:15:07-00:50:03), częściowo zeznania świadka B. K. – protokół rozprawy z dnia 10 marca 2021 roku – k. 109-110 akt (zapis obrazu i dźwięku 00:50:37-01:58:28), opinia biegłego sądowego J. Z. – k. 118-153 akt, pisemna uzupełniająca opinia biegłego sądowego J. Z. – k. 171-180 akt, nagrania rozmów telefonicznych z dnia 17 kwietnia 2017 roku i z dnia 24 kwietnia 2017 roku – k. 61 akt, dokumentacja zdjęciowa – k. 80-82 akt, dokumenty zgromadzone w aktach szkody – k. 96 akt

Bezpośrednio po kolizji kierowcy wezwali Policję. Przybyli na miejsce zdarzenia funkcjonariusze Policji ustalili, że sprawcą szkody jest kierujący pojazdem marki S. model F. o numerze rejestracyjnym (...). L. S. przyznał się do

spowodowania kolizji, w związku z czym ukarany został mandatem karnym, który przyjął, by uniknąć dalszych nieprzyjemności, w tym związanych z ewentualnym postępowaniem sądowym.

Funkcjonariusze Policji nie sprawdzali sprawności kierunkowskazów w pojazdach uczestniczących w zdarzeniu.

notatka urzędowa – k. 14-15 akt, zeznania świadka M. J. – protokół rozprawy z dnia 10 marca 2021 roku – k. 109-110 akt (zapis obrazu i dźwięku 00:02:38-00:14:58), zeznania świadka L. S. protokół rozprawy z dnia 10 marca 2021 roku – k. 109-110 akt (zapis obrazu i dźwięku 00:15:07-00:50:03), częściowo zeznania świadka B. K. – protokół rozprawy z dnia 10 marca 2021 roku – k. 109-110 akt (zapis obrazu i dźwięku 00:50:37-01:58:28),

Pojazd marki S. model S. o numerze rejestracyjnym (...) stanowił własność (...) spółki akcyjnej z siedzibą we W. i użytkowany był przez L. H. na podstawie zawartej umowy leasingu.

L. H. upoważniła B. K. do korzystania z tego pojazdu oraz do kontaktowania się z (...) spółką akcyjną z siedzibą we W. w celu uzyskania informacji odnośnie umowy leasingu numer (...) oraz między innymi do jej reprezentowania w zakresie zgłaszania i likwidacji szkody.

kserokopia dowodu rejestracyjnego pojazdu – k. 13 akt, pełnomocnictwo – k. 83 akt, częściowo zeznania świadka B. K. – protokół rozprawy z dnia 10 marca 2021 roku – k. 109-110 akt (zapis obrazu i dźwięku 00:50:37-01:58:28), pełnomocnictwo – k. 83 akt

Kierujący pojazdem marki S. model F. o numerze rejestracyjnym (...) ubezpieczony był w zakresie odpowiedzialności cywilnej posiadaczy pojazdów mechanicznych w (...) Towarzystwo (...) spółce akcyjnej z siedzibą w W..

Szkoda została zgłoszona ubezpieczycielowi w dniu 29 marca 2018 roku.

niesporne

W dniu zgłoszenia szkody, tj. w dniu 29 marca 2018 roku, (...) Towarzystwo (...) spółka akcyjna z siedzibą w W. na adres mailowy wskazany podczas zgłoszenia szkody, tj. (...) przesłał szczegółową informację o możliwości skorzystania z pośrednictwa ubezpieczyciela przy wynajęciu pojazdu zastępczego, jak również o wysokości akceptowanych przez ubezpieczyciela stawek dla poszczególnych klas pojazdów, w tym w przypadku pojazdów klasy B – stawkę w kwocie 65 złotych netto za dobę najmu trwającego powyżej 7 dni, a także informację, że w przypadku samodzielnie zorganizowanego wynajmu, ubezpieczyciel zastrzega sobie prawo weryfikacji stawek najmu, jak i okresu korzystania z pojazdu zastępczego zgodnie z cennikiem.

B. K. sprawdzał wiadomości w skrzynce mailowej z częstotliwością raz na tydzień. Powyższą wiadomość mailową odczytał już po zawarciu przez niego w imieniu L. H. umowy najmu pojazdu zastępczego z (...) spółką z ograniczoną odpowiedzialnością z siedzibą w Ż..

informacja o najmie pojazdu zastępczego – k. 58 akt, wydruk z systemu pozwanego z potwierdzeniem wysłania korespondencji – k. 59 akt, częściowo zeznania świadka B. K. – protokół rozprawy z dnia 10 marca 2021 roku – k. 109-110 akt (zapis obrazu i dźwięku 00:50:37-01:58:28)

(...) spółka akcyjna z siedzibą we W. zlecił wykonanie naprawy pojazdu marki S. model S. o numerze rejestracyjnym (...) uszkodzonego wskutek kolizji z dnia 28 marca 2018 roku zakładowi (...) spółce z ograniczoną odpowiedzialnością z siedzibą w Ż..

Po przeprowadzeniu naprawy, zgodnie ze sporządzoną uprzednio kalkulacją naprawy numer 248/03/18, w dniu 18 kwietnia 2018 roku (...) spółka z ograniczoną odpowiedzialnością z siedzibą w Ż. wystawił na rzecz (...) spółki akcyjnej z siedzibą we W. fakturę numer (...) na kwotę 13 526,12 złotych brutto.

faktura numer (...) – k. 8v-9 akt

W dniu 04 kwietnia 2018 roku B. K., działając w imieniu L. H., zawarł z (...) spółką z ograniczoną odpowiedzialnością z siedzibą w Ż. umowę najmu pojazdu zastępczego marki S. model F. o numerze rejestracyjnym (...) po stawce w kwocie 135 złotych netto plus VAT za dobę najmu (166,05 złotych brutto).

W dniu 18 kwietnia 2018 roku (...) spółka z ograniczoną odpowiedzialnością z siedzibą w Ż. wystawił na rzecz (...) spółki akcyjnej z siedzibą we W. fakturę numer (...) na kwotę 1 328,40 złotych brutto tytułem najmu pojazdu zastępczego przez okres 8 dni po stawce w kwocie 135 złotych netto za dobę najmu.

faktura nr (...) – k. 9v akt, umowa najmu samochodu – k. 16 akt, protokół przekazania pojazdu – k. 16v akt

W dniu 14 sierpnia 2019 roku (...) spółka akcyjna z siedzibą we W. (jako cedent) zawarł z L. H. (jako cesjonariuszem) umowę przelewu wierzytelności z tytułu odszkodowania z OC sprawcy szkody powstałej w pojeździe marki S. model S. o numerze rejestracyjnym (...) wskutek kolizji z dnia 28 marca 2018 roku.

umowa przelewu wierzytelności – k. 7v-8 akt

W związku z uszkodzeniem pojazdu marki S. model S. o numerze rejestracyjnym (...) wskutek kolizji z dnia 28 marca 2018 roku, (...) spółka akcyjna z siedzibą w W. wypłacił na rzecz poszkodowanego (...) spółki akcyjnej z siedzibą we W. odszkodowanie w kwocie 5 267 złotych tytułem odszkodowania z dobrowolnego ubezpieczenia autocasco.

pismo z dnia 21 lutego 2020 roku – k. 60 akt, dokumentacja w aktach szkody – k. 106 akt

(...) Towarzystwo (...) spółka akcyjna z siedzibą w W. odmówił przyznania odszkodowania za uszkodzenie pojazdu marki S. model S. o numerze rejestracyjnym (...) w wyniku kolizji z dnia 28 marca 2018 roku wskazując, że wyłączną odpowiedzialność za przedmiotową szkodę ponosi kierujący tym pojazdem.

niesporne

Niebezpieczną sytuację na drodze stworzył i sprawcą kolizji był kierujący pojazdem marki S. model S. o numerze rejestracyjnym (...) przez to, że wyprzedzał, przejeżdżając z lewej strony, zespół pojazdów składający się z pojazdu marki S. model F. o numerze rejestracyjnym (...) i przyczepy w miejscu, gdzie było to zabronione, tj. na skrzyżowaniu, a kierujący pojazdem marki S. model F. o numerze rejestracyjnym (...) nie przyczynił się do zaistnienia kolizji.

Zarówno uszkodzony pojazd marki S. model S. o numerze rejestracyjnym (...), jak i pojazd wynajmowany marki S. model F. o numerze rejestracyjnym (...) należały do tej samej klasy pojazdów.

Stawki najmu netto pojazdu odpowiadającego klasą pojazdom marki S. model S. oraz S. model F. wynajętego na okres 8 dni w I – II kwartale 2018 roku w typowych firmach zajmujących się wypożyczaniem samochodów z terenu powiatu (...) i G. zawierały się w przedziale od kwoty 40,65 złotych netto do kwoty 113,82 złotych netto.

opinia biegłego sądowego J. Z. – k. 118-153 akt, pisemna uzupełniająca opinia biegłego sądowego J. Z. – k. 171-180 akt

Sąd zważył, co następuje:

Powyższy stan faktyczny Sąd ustalił na podstawie wyżej wymienionych dowodów z dokumentów przedłożonych przez strony w toku postępowania, w tym znajdujących się w aktach szkód, a także nagrań rozmów telefonicznych z dnia 17 kwietnia 2017 roku i z dnia 24 kwietnia 2017 roku przeprowadzonych z uczestnikami kolizji w toku postępowania likwidacyjnego, których zarówno autentyczność, jak i prawdziwość w zakresie twierdzeń w nich zawartych nie budziła wątpliwości Sądu, a zatem brak było podstaw do odmowy dania im wiary, tym bardziej, że nie były one kwestionowane w zakresie ich mocy dowodowej przez żadną ze stron. Pozostałe dokumenty dołączone do akt nie miały znaczenia dla rozstrzygnięcia, gdyż nie wnosiły do sprawy nowych i istotnych okoliczności.

Sąd wziął pod uwagę również oświadczenia stron uwzględniając je jednakże w takim jedynie zakresie, w jakim nie były one kwestionowane przez stronę przeciwną.

Sąd oparł się na także na zeznaniach świadków: M. J., L. S. i B. K. w poniżej wskazanym zakresie.

Odnośnie zeznań świadka M. J. – funkcjonariusza Policji, to Sąd uznał je za wiarygodne w zakresie, w jakim świadek potwierdził, że L. S. przyjął mandat karny za spowodowanie spornej kolizji, znajdowało to bowiem potwierdzenie w zgromadzonych w sprawie dowodach, a także że sprawność działania kierunkowskazów w pojazdach, w tym w szczególności w pojeździe marki S. model F. o numerze rejestracyjnym (...) i połączonej z nim przyczepce nie były sprawdzane. Sąd natomiast nie dał wiary zeznaniom tego świadka, że sprawcą kolizji był L. S., stoi to bowiem w sprzeczności z opinią sporządzoną przez biegłego sądowego, z której wynika, że nie przyczynił się on do jej zaistnienia. Jakkolwiek bowiem okoliczność przyjęcia mandatu karnego przez L. S. jest bezsporna, to Sąd miał na uwadze, że zgodnie z art. 11 k.p.c. Sąd jest związany jedynie prawomocnym wyrokiem skazującym, a zatem ustalenie sprawstwa tego zdarzenia należało do Sądu i jako że wymagało wiadomości specjalnych, konieczne było zasięgnięcie w tym przedmiocie opinii biegłego sądowego.

Odnosząc się natomiast do zeznań świadka L. S., to Sąd uznając je za wiarygodne oparł się na nich ustalając przebieg zdarzenia, w tym w szczególności, że świadek przed rozpoczęciem manewru skrętu w lewo włączył stosowny kierunkowskaz, że pojazdy jadące za nim zwolniły, co przyznał także świadek B. K. i że spoglądając w lusterko w tymże czasie nie dostrzegł on żadnego pojazdu, który za nim rozpocząłby manewr wyprzedzania i znajdował się na przeciwległym pasie. Sąd dał wiarę jego zeznaniom także w tym zakresie, że do zdarzenia się pojazdów doszło nie na drodze głównej, ale już na drodze podporządkowanej, co pozostaje w zgodzie z zebrany materiał dowodowy, w tym szkicem z miejsca zdarzenia i oświadczeniem składanym ubezpieczycielowi w dniu 24 kwietnia 20219 roku, a także w zakresie, w jakim świadek wskazał na przyczyny przyjęcia mandatu karnego.

Oceniając natomiast zeznania świadka B. K., to Sąd uznał je za wiarygodne w zakresie, w jakim świadek potwierdził, że nie zauważył znaku drogowego informującego o skrzyżowaniu z drogą podporządkowaną, albowiem widoczność zasłaniał mu pojazd znajdujący się przed nim, a także w zakresie, w jakim świadek potwierdził, że odczytywał wiadomości mailowe raz na tydzień i w dniu, w którym odczytał wiadomość od ubezpieczyciela, miał już wynajęty pojazd od innego podmiotu.

Sąd natomiast nie dał wiary jego zeznaniom, że kierunkowskazy w pojeździe S. model F. o numerze rejestracyjnym (...), w tym w przyczepce z nim połączonej, nie działały, okoliczności tej nie potwierdza żaden inny dowód. Sąd miał przy tym na uwadze, że okoliczność ta nie była przedmiotem zainteresowania funkcjonariuszy Policji, a świadek nie podnosił jej na miejscu zdarzenia, wobec czego nie dokonali oni jej sprawdzenia i co więcej, w ocenie Sądu, skoro pojazdy znajdujące się za zespołem pojazdów kierowanych przez L. S. zwolniły, kierowcy tych pojazdów z całą pewnością musieli dostrzec, że L. S. zamierza skręcić w lewo. Nie znalazły potwierdzenia także zeznania świadka B. K., że L. S. przyznał mu się, że nie spojrzął w lusterko podejmując manewr skrętu w lewo, L. S. kategorycznie bowiem temu zaprzeczył i zeznał, że upewnił się przed rozpoczęciem manewru spoglądając w lusterko i nie dostrzegając, aby jakikolwiek inny pojazd za nim rozpoczął manewr wyprzedzania, co znajduje potwierdzenie także w treści jego oświadczeń składanych ubezpieczycielowi w dniu 24 kwietnia 2017 roku. Zeznania świadka B. K. w powyższym zakresie Sąd uznał za próbę umniejszenia roli świadka w doprowadzeniu do spornego zdarzenia drogowego, mimo, że sam świadek wyraźnie zeznał, że gdyby wiedział, że przed nim znajduje się skrzyżowanie, którego nie dostrzegł, to nie rozpocząłby manewru wyprzedzania (k. 115 akt).

Istotne znaczenie dla rozstrzygnięcia kwestii spornych w niniejszej sprawie miał dowód z opinii biegłego sądowego w zakresie naprawy i eksploatacji pojazdów silnikowych oraz ich wyceny, bezpieczeństwa ruchu drogowego i rekonstrukcji wypadków drogowych – J. Z.. Przedmiotowa opinia została sporządzona przez osobę posiadającą wiadomości specjalne z powyższego zakresu, a zatem uprawnioną do przeprowadzania badań i sporządzania opinii danego rodzaju. Wykonano ją jednocześnie w sposób rzetelny i obiektywny, zgodnie z zasadami wiedzy fachowej i wymogami przewidzianymi w kodeksie postępowania cywilnego.

Biegły sądowy na podstawie akt sprawy ustalił przyczyny zdarzenia drogowego z dnia 28 marca 2018 roku, jak również klasę pojazdu uszkodzonego i pojazdu wynajętego oraz wysokość stawek netto za dobę najmu pojazdu zastępczego o klasie porównywalnej do pojazdu uszkodzonego i wynajętego stosowanych przez zakłady naprawcze i wypożyczalnie pojazdów w powiecie (...) w dacie likwidacji szkody.

Pismem procesowym z datą w nagłówku „dnia 07 lipca 2021 roku” powódka zakwestionowała ustalenia biegłego sądowego zawarte w powyższej opinii wskazując, że są one niepełne i zostały oparte na błędnych założeniach. Powódka podniosła, że biegły sądowy nie ustosunkował się do ustaleń poczynionych przez Policję, nie odniósł się do faktu, że kierujący pojazdem S. model S. o numerze rejestracyjnym (...) nie widział znaku drogowego informującego o drodze podporządkowanej oraz pominął fakt źle przeprowadzonych przez kierującego pojazdem marki S. model F. o numerze rejestracyjnym (...) czynności poprzedzających skręt w lewo. Powódka zakwestionowała również sporządzenie opinii w dwóch wariantach.

W związku z powyższymi zarzutami, w pisemnej opinii uzupełniającej biegły sądowy podtrzymał wnioski zawarte w opinii podstawowej w całości wyjaśniając między innymi, że zebrany w sprawie materiał dowodowy nie pozwolił na ustalenie sprawności lewego kierunkowskazu w przyczepie ciągniętej przez pojazd marki S. model F. o numerze rejestracyjnym (...). Tak więc ustosunkowanie się do kwestii sprawności tychże kierunkowskazów, a co za tym idzie, braku należącego sygnalizowania przez kierowcę tego pojazdu zamiaru skrętu w lewo i tym samym przyczynienia się do powstałej szkody pozostaje w gestii Sądu rozpoznającego niniejszą sprawę, nie zaś w gestii biegłego sądowego. Nadto biegły sądowy wskazał, że funkcjonariusze Policji nie byli na miejscu zdarzenia w chwili zdarzenia, lecz po jego zaistnieniu oraz że gdyby pojazd marki S. model S. o numerze rejestracyjnym (...) znajdował się w tzw. martwym polu widzenia w lusterku pojazdu marki S. model F. o numerze rejestracyjnym (...), to do zdarzenia doszłoby w początkowej fazie skrętu, a nie już na drodze bocznej.

Mając na uwadze powyższe Sąd podzielił słuszność założeń, jak i wniosków biegłego sądowego w zakresie wskazanym w poniższej części uzasadnienia oraz oparł się w tej części na opinii biegłego sądowego ustalając, że niebezpieczną sytuację na drodze stworzył i sprawcą kolizji był kierujący pojazdem marki S. model S. o numerze rejestracyjnym (...) przez to, że wyprzedzał, przejeżdżając z lewej strony, zespół pojazdów składający się z pojazdu marki S. model F. o numerze rejestracyjnym (...) i przyczepy w miejscu, gdzie było to zabronione, tj. na skrzyżowaniu oraz że powódka nie zdołała wykazać, że za zdarzenie drogowe z dnia 28 marca 2018 roku odpowiedzialność ponosi w jakimkolwiek zakresie sprawca ubezpieczony w zakresie odpowiedzialności cywilnej posiadaczy pojazdów mechanicznych w pozwanym towarzystwie ubezpieczeń.

Postanowieniem wydanym na rozprawie Sąd pominął dowód ze zdjęć oraz nagrania miejsca zdarzenia (k. 205 akt) na fakt, że w lusterku wstecznym kierowcy pojazdu marki S. model F. o numerze rejestracyjnym (...) był widoczny pojazd powódki marki S. model S. o numerze rejestracyjnym (...).

Sąd zważył, że dowód ten uznać należało za spóźniony, został on bowiem przedłożony miesiąc po upływie terminu do ustosunkowania się do uzupełniającej opinii biegłego sądowego, zaś wyjaśnienie powódki, że nie jest to droga, którą powódka pokonuje bardzo często, nie stanowi dostatecznego uzasadnienia dla złożenia przez nią – reprezentowaną przez pełnomocnika w osobie radcy prawnego – wniosku w tym zakresie w tym czasie, a zwłaszcza po dwóch latach od wszczęcia procesu. Niezależnie jednakże od powyższego zawnioskowany dowód (swoisty eksperyment procesowy) – bliżej nieokreślone zdjęcia drogi oraz nagranie zawierające film ukazujący pokonywanie trasy bliżej nieokreślonym pojazdem przez bliżej nieokreśloną osobę – jest nieprzydatny dla stwierdzenia wskazywanej okoliczności, tj. ustalenia, że w lusterku wstecznym kierowcy pojazdu marki S. model F. o numerze rejestracyjnym (...) był widoczny pojazd powódki marki S. model S. o numerze rejestracyjnym (...). Sąd zważył bowiem, że z zeznań świadka L. S. wynikało, że zanim dokonał on skrętu w lewo – zwolnił, włączył lewy kierunkowskaz i spojrzął w lewe lusterko widząc, że pojazdy za nim także zwolniły i żaden z nich nie wykonywał jakiegokolwiek innego manewru. Podkreślić przy tym należy, że jedynie ten moment może mieć jakiegokolwiek znaczenie dla oceny zachowania świadka L. S.. Natomiast na podstawie zawnioskowanych przez powódkę dowodów ze zdjęć oraz z nagrania miejsca zdarzenia nie można ustalić, co widział w tym momencie także kierujący. Na pole widzenia tego kierującego wpływał bowiem pojazd (jego gabaryty), wzrost

kierowcy, ustawienie fotela, czy lusterka, o warunkach drogowych nie wspominając. Tymczasem z przedłożonych przez powódkę dowodów nie wynika, jaki to jest w ogóle pojazd (czy marki S. model F.), kto nim kieruje, nie sposób także uznać, że lusterko i fotel kierowcy były ustawione dokładnie tak, jak w pojeździe L. S.. Dowód ten więc w żadnej mierze nie pozwala na ustalenie, że w momencie rozpoczęcia przez świadka L. S. manewru skrętu w lewo w lusterku wstecznym pojazdu marki S. model F. o numerze rejestracyjnym (...), którym się poruszał, był widoczny pojazd powódki marki S. model S. o numerze rejestracyjnym (...).

Postanowieniem wydanym na rozprawie Sąd pominął także dowód z uzupełniającej opinii biegłego sądowego, co do którego wniosek został złożony na rozprawie w dniu 19 stycznia 2022 roku oraz w piśmie z datą w nagłówku „dnia 28 października 2021 roku” (data prezentaty: 2021-10-29, k. 203-204 akt) mając na uwadze, że wnioski te uznać należało za spóźnione. Sąd zważył bowiem, że odpis uzupełniającej opinii biegłego sądowego został doręczony pełnomocnikowi powódki w dniu 22 września 2021 roku, a zatem wyznaczony siedmiodniowy termin do ustosunkowania się do założeń i wniosków biegłego sądowego zawartych w tejże opinii upływał z dniem 29 września 2021 roku. W zakreślonym terminie żadna korespondencja do akt nie wpłynęła, a zatem uznać należało, że nie były one kwestionowane. W tej sytuacji domaganie się przez powódkę – i to reprezentowaną przez zawodowego pełnomocnika – przeprowadzenia dowodu z uzupełniającej opinii biegłego sądowego niemalże miesiąc po upływie wyznaczonego terminu, kiedy to podjęto już czynności związane z wyznaczeniem rozprawy (przy czym pełnomocnik powódki otrzymał zawiadomienie (wraz z zarządzeniem o zwrocie poniżej wskazanego pisma już w dniu 18 października 2021 roku) uznać należy za spóźnione i prowadzące do przewlekłości postępowania.

Na marginesie jedynie wskazać należy, że zarządzeniem z dnia 12 października 2021 roku zwrócono pełnomocnikowi powoda pismo z datą w nagłówku „dnia 01 października 2021 roku” (nadane w dniu 01 października 2021 roku) jako złożone z uchybieniem terminu (k. 193 akt, brak zastrzeżenia na przedmiotową decyzję w trybie art. 162 k.p.c.).

W ocenie Sądu powództwo nie zasługiwało na uwzględnienie.

W niniejszej sprawie powódka L. H. domagała się zasądzenia od pozwanego (...) Towarzystwo (...) spółki akcyjnej z siedzibą w W. kwoty 14 854,52 złotych wraz z odsetkami ustawowymi za opóźnienie liczonymi za okres od dnia 30 kwietnia 2018 roku do dnia zapłaty, a także kosztów procesu – tytułem odszkodowania za szkodę w pojeździe marki S. model S. o numerze rejestracyjnym (...), do jakiej doszło w dniu 28 marca 2018 roku na skutek kolizji drogowej z winy sprawcy posiadającego zawartą z pozwanym umowę ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej posiadaczy pojazdów mechanicznych.

Kierując zarzuty przeciwko żądaniu pozwu pozwany (...) Towarzystwo (...) spółka akcyjna z siedzibą w W. zakwestionował swoją odpowiedzialność za przedmiotowe zdarzenie co do zasady wskazując, że w toku postępowania likwidacyjnego ustalono, że kierujący pojazdem marki S. model S. o numerze rejestracyjnym (...) wykonał manewr wyprzedzania w miejscu niedozwolonym, w efekcie czego doprowadził do zderzenia ze skręcającym w lewo pojazdem marki S. model F. o numerze rejestracyjnym (...). Nadto z ostrożności procesowej pozwany zakwestionował także wysokość dochodzonego roszczenia w zakresie kosztów najmu pojazdu zastępczego, nie kwestionując jednakże kosztów naprawy. Pozwany podniósł także, że szkoda została częściowo pokryta z dobrowolnego ubezpieczenia autocasco.

Mając na uwadze zakreślony wyżej zakres sporu w pierwszej kolejności należy wskazać, że zasada odpowiedzialności pozwanego zakładu ubezpieczeń z tytułu przedmiotowej szkody jest uregulowana w ramach treści art. 822 § 1 k.c., zgodnie z którym przez umowę ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej zakład ubezpieczeń zobowiązuje się do zapłacenia określonego w umowie odszkodowania za szkody wyrządzone osobom trzecim, względem których odpowiedzialność za szkodę ponosi ubezpieczający albo osoba, na której rzecz została zawarta umowa ubezpieczenia.

Źródłem odpowiedzialności sprawcy jest z kolei treść art. 436 § 2 k.c., który stanowi, iż w razie zderzenia się mechanicznych środków komunikacji poruszanych za pomocą sił przyrody, wymienione w art. 435 k.c. osoby mogą

wzajemnie żądać naprawienia poniesionych szkód tylko na zasadach ogólnych, czyli na statuowanej przez treść art. 415 k.c. zasadzie winy.

W ramach obowiązkowego ubezpieczenia komunikacyjnego ubezpieczyciel zobowiązuje się do wypłaty odszkodowania, jakie sprawca szkody komunikacyjnej zobowiązany jest zapłacić poszkodowanemu. Poszkodowany może natomiast dochodzić roszczeń z tego tytułu bezpośrednio od ubezpieczyciela sprawcy szkody. Odpowiedzialność ubezpieczyciela wobec poszkodowanego jest więc rozpatrywana w kategoriach odpowiedzialności deliktowej, a jej zakres zależy od zakresu odpowiedzialności sprawcy szkody.

Dokonując oceny zasadności żądania powódki Sąd miał również na względzie, że stosownie do treści art. 6 k.c. ciężar dowodu spoczywa na osobie, która z faktu tego wywodzi skutki prawne. Zgodnie z wyrokiem Sądu Najwyższego z dnia 03 października 1969 roku w sprawie o sygn. akt II PR 313/69 to na powódce spoczywa ciężar udowodnienia faktów przemawiających za zasadnością jego roszczenia. W razie zaś sprostania przez powoda ciężarowi na nim obowiązkowi, na stronie pozwanej spoczywa wówczas ciężar udowodnienia ekscypcji i faktów uzasadniających jej zdaniem oddalenie powództwa (wyrok Sądu Najwyższego z dnia 20 kwietnia 1982 roku, sygn. akt I CR 79/82). Zaprzeczenie dokonane przez stronę procesową powoduje, że istotne dla rozstrzygnięcia sprawy okoliczności stają się sporne i muszą być udowodnione. W razie ich nieudowodnienia Sąd oceni je na niekorzyść strony, na której spoczywał ciężar dowodu, chyba że miał możliwość przekonać się o prawdziwości tych twierdzeń na innej podstawie (tak Sąd Najwyższy w orzeczeniu z dnia 28 kwietnia 1975 roku, sygn. akt III CRN 26/75).

Mając na uwadze powyższy rozkład ciężaru dowodu oraz okoliczność, że pozwany kwestionował swoją odpowiedzialność za przedmiotowe zdarzenie co do zasady wskazując, że w toku postępowania likwidacyjnego ustalono, że to kierujący pojazdem marki S. model S. o numerze rejestracyjnym (...) wykonał manewr wyprzedzania w miejscu niedozwolonym, w efekcie czego doprowadził do zderzenia ze skręcającym w lewo pojazdem marki S. model F. o numerze rejestracyjnym (...), to na powódce spoczywał obowiązek wykazania, że za zdarzenie drogowe z dnia 28 marca 2018 roku odpowiedzialność ponosi sprawca ubezpieczony w zakresie odpowiedzialności cywilnej posiadaczy pojazdów mechanicznych w pozwanym towarzystwie ubezpieczeń, tj. kierujący pojazdem marki S. model F. o numerze rejestracyjnym (...) L. S..

W ocenie Sądu powódka powyższemu obowiązkowi nie sprostała i nie zdołała wykazać powyższych okoliczności za pomocą zaoferowanych dowodów.

Jak bowiem wynikało z ustalonego przez Sąd stanu faktycznego w dniu 28 marca 2018 roku dwukierunkową jednią drogi wojewódzkiej (...), od strony miejscowości Ł. w kierunku miejscowości J. jechało co najmniej pięć samochodów, w tym jako pierwszy poruszał się kierowany przez L. S. zespół pojazdów składający się z pojazdu osobowego marki S. model F. o numerze rejestracyjnym (...) i przyczepy. Jako ostatni poruszał się zaś kierowany przez świadka B. K. pojazd marki S. model S. o numerze rejestracyjnym (...).

L. S. kierujący pojazdem marki S. model F. o numerze rejestracyjnym (...) z przyczepą zamierzając wykonać manewr skrętu w lewo na skrzyżowaniu w kierunku miejscowości G. zwołnił, włączył lewy kierunkowskaz i spojrzał w lewe lusterko widząc, że pojazdy za nim także zwołniły i żaden z nich nie wykonywał jakiegokolwiek innego manewru. W tym samym czasie na prostym odcinku drogi świadek B. K. prowadząc pojazd marki S. model S. o numerze rejestracyjnym (...) przystąpił do wyprzedzania wszystkich czterech poprzedzających go samochodów. Nie dostrzegł on usytuowanego po prawej stronie drogi znaku ostrzegawczego „skrzyżowanie z drogą podporządkowaną występującą po lewej stronie”, który ostrzegał o skrzyżowaniu z taką drogą, choć widział podwójną linię ciągłą oraz miał świadomość, że poprzedza ona skrzyżowanie. Natomiast gdy dostrzegł skręcający w lewo pojazd L. S. nie miał miejsca, by zakończyć manewr wyprzedzania i wjechać na prawy pas pomiędzy zwalniającymi w związku ze skrętem w lewo wykonywanym przez L. S. pojazdami. Nadto jak wynikało z opinii biegłego sądowego w związku z tym, że długość kreski linii ostrzegawczej wynosi 4 m, natomiast długość przerwy między kreskami wynosi 2 m, na podstawie fotografii drogi można wnioskować, że długość linii ostrzegawczej wynosiła co najmniej 40 m. Zdaniem biegłego sądowego powyższe implikuje wniosek, że kierujący pojazdem marki S. model S. o numerze rejestracyjnym (...) mógłby uniknąć kolizji,

gdyby zaniechał wyprzedzania widząc linię ostrzegawczą i linię podwójną ciągłą, przy czym w ocenie Sądu bez znaczenia pozostaje, że B. K. nie zauważył znaku ostrzegającego o skrzyżowaniu usytuowanego po prawej stronie (z uwagi na to, że zasłaniał mu widoczność duży pojazd przed nim), skoro widział poziome oznakowanie na jezdni. Co więcej, skoro pojazd znajdujący się bezpośrednio przed nim zasłaniał mu widoczność po prawej stronie, nie sposób uznać, że miał on niczym nieograniczoną widoczność także po stronie lewej uprawniającą go do rozpoczęcia manewru wyprzedzania.

Powyższe zaś pozwala na przyjęcie, że niebezpieczną sytuację na drodze stworzył i sprawcą kolizji był kierujący samochodem marki S. (...) o numerze rejestracyjnym (...) przez to, że wyprzedzał, przejeżdżając z lewej strony zespół pojazdów składający się z pojazdu marki S. model F. o numerze rejestracyjnym (...) i przyczepy w miejscu, gdzie było to zabronione, tj. na skrzyżowaniu, a kierujący pojazdem marki S. model F. o numerze rejestracyjnym (...) nie przyczynił się do zaistnienia kolizji.

Kwestionując powyższe założenia i wnioski biegłego sądowego, powódka podnosiła, że odpowiedzialność za zdarzenie ponosi kierujący pojazdem marki S. model F. o numerze rejestracyjnym (...), gdyż nie upewnił się przez boczne lusterko i nie sprawdził, czy nikogo nie ma w martwym punkcie, a także z uwagi na niezasygnalizowanie zamiaru skrętu w lewo w związku z niedziałającym kierunkowskazem w przyczepce.

Odnosząc się w pierwszej kolejności do kwestii sygnalizowania zamiaru skrętu w lewo, to nie ma wątpliwości, że na kierowcy zamierzającym wykonać taki manewr ciąży obowiązek wyraźnego i zawczasu jego zasygnalizowania.

Jak wynikało z zeznań świadka L. S. zarówno w pojeździe, jak i w przyczepce kierunkowskazy były sprawne i mając zamiar skrętu w lewo, świadek zasygnalizował to włączając stosowny kierunkowskaz. Świadek zeznał bowiem, że „przed mostem, gdzie jest podwójna ciągła, już włączyłem kierunkowskaz lewy i spojrzałem w lewe lusterko” oraz że „przyczepka ma kierunkowskazy skorelowane z samochodem. Kierunkowskazy były sprawne na przyczepce. Jak włączyłem kierunkowskaz w pojeździe, to w przyczepce musiał też się włączyć.”. Natomiast przesłuchany również w charakterze świadka uczestniczący w czynnościach po przedmiotowym zdarzeniu drogowym policjant M. J. wskazał, że podczas wykonywania czynności na miejscu zdarzenia nie była sprawdzana sprawność kierunkowskazów w pojeździe marki S. model F. o numerze rejestracyjnym (...) oraz w ciągniętej przez ten pojazd przyczepce. Z kolei świadek B. K. wskazywał, że bezpośrednio po zdarzeniu zwrócił uwagę świadkowi L. S. jakoby nie działał mu kierunkowskaz w przyczepce. Powyższe twierdzenia świadka B. K. są jednakże niewystarczające dla uznania, że kierujący pojazdem marki S. model F. o numerze rejestracyjnym (...) miał niesprawny kierunkowskaz w przyczepce i w ten sposób przyczynił się on do zaistnienia zdarzenia. Okoliczności tej nie potwierdza bowiem żaden obiektywny dowód, okoliczność ta nie podlegała także badaniu przez funkcjonariuszy Policji przybyłych na miejsce zdarzenia po jego zaistnieniu (lecz nieobecnych – wbrew twierdzeniom pełnomocnika powódki – w chwili zdarzenia), wreszcie – niesprawności tego elementu nie wskazywał funkcjonariuszom Policji także sam świadek B. K.. A zatem w ocenie Sądu zaoferowany przez strony i zebrany w sprawie materiał dowodowy nie pozwala na ustalenie niesprawności lewego kierunkowskazu w przyczepie ciągniętej przez pojazd marki S. model F. o numerze rejestracyjnym (...). Wobec zaś zeznań świadków oraz mając na uwadze, że świadek B. K. jako osoba bliska powódce i jako uczestnik zdarzenia jest zainteresowany nie tylko w korzystnym dla powódki rozstrzygnięciu, ale i na umniejszeniu własnej roli w zaistniałym zdarzeniu, brak jest podstaw do podważenia wiarygodności zeznań świadka L. S. w zakresie sprawności tego elementu (kierunkowskazu w przyczepce) oraz należytego sygnalizowania zamiaru skrętu w lewo, tym bardziej, że sam świadek B. K. zeznał, że pojazdy jadące za pojazdem L. S. zwolniły, a zatem musiały widzieć zamiar wykonania przez niego manewru skrętu w lewo.

Odnosząc się natomiast do twierdzeń powódki, że kierujący pojazdem marki S. model F. o numerze rejestracyjnym (...) jest odpowiedzialny za przedmiotowe zdarzenie, bo nie upewnił się przez boczne lusterko i nie sprawdził, czy nikogo nie ma w martwym punkcie, to wskazać należy, że jak wyjaśnił biegły sądowy – gdyby pojazd marki S. model S. o numerze rejestracyjnym (...) znajdował się w tzw. martwym polu widzenia w lusterku pojazdu marki S. model F. o numerze rejestracyjnym (...), to do zdarzenia doszłoby w początkowej fazie skrętu, a nie już na drodze bocznej (k. 179 akt). Natomiast w kwestii upewniania się przez prawidłowo wykonującego skręt w lewo, czy nie zajędzie

drogi wyprzedzającemu go niezgodnie z przepisami pojazdowi, to wskazać należy, że w ocenie Sądu wymagana od kierowcy wykonującego ten manewr szczególna ostrożność nie obejmuje obowiązku upewniania się, że inny uczestnik ruchu drogowego nie zagraża bezpieczeństwu wykonywanego manewru (taki obowiązek przepisy ustawy z dnia 20 czerwca 1997 roku Prawo o ruchu drogowym (tekst jednolity: Dz. U. z 2022 roku, poz. 988) przewidują bowiem w stosunku do innych manewrów, gdyby więc ustawodawca chciał nim obciążyć skręcającego w lewo, byłoby to wyraźnie wyartykułowane) – chyba że wykonujący skręt w lewo widzi albo może przewidzieć, że jest nieprawidłowo wyprzedzany. Tymczasem jak już wskazano, świadek L. S. zeznał, że zwolnił, włączył lewy kierunkowskaz i spojrzął w lewe lusterko widząc, że pojazdy za nim także zwolniły i żaden z nich nie wykonywał jakiegokolwiek innego manewru. Powódka zaofiarowanymi dowodami nie zdołała podważyć wiarygodności zeznań świadka także i w tym zakresie, niewystarczające dla ich zakwestionowania pozostają bowiem twierdzenia świadka B. K., że okoliczność tę przyznał jakoby w rozmowie z nim L. S., tym bardziej, że zarówno w zeznaniach złożonych na rozprawie, jak i w toku postępowania likwidacyjnego (rozmowa z dnia 24 kwietnia 2019 roku) świadek ten (L. S.) wyraźnie wskazywał na upewnienie się w lusterku, czy nie jest wyprzedzany przez żaden pojazd.

Sąd miał przy tym na uwadze, że obowiązki kierującego przy zmianie kierunku jazdy określone zostały wyraźnie w art. 22 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 roku Prawo o ruchu drogowym (tekst jednolity: Dz. U. z 2022 roku, poz. 988), zgodnie z którym m. in. kierujący pojazdem może zmienić kierunek jazdy lub zajmowany pas ruchu tylko z zachowaniem szczególnej ostrożności (ust. 1), jest obowiązany ustąpić pierwszeństwa pojazdowi jadącemu po pasie ruchu, na który zamierza wjechać oraz pojazdowi wjeżdżającemu na ten pas ruchu z prawej strony (ust.3) oraz z góry i wyraźnie sygnalizować kierunkowskazem zamiar zmiany kierunku jazdy lub pasa ruchu (i zaprzestać sygnalizowania niezwłocznie po wykonaniu manewru, ust. 5). Jak zaś wskazał Sąd Najwyższy w uzasadnieniu postanowienia z dnia 30 lipca 2020 roku (sygn. akt III KK 165/20) wymóg zachowania szczególnej ostrożności, określony w art. 22 ust. 1 ustawy Prawo o ruchu drogowym (tekst jednolity: Dz. U. z 2022 roku, poz. 988) przez zmieniającego kierunek jazdy w lewo, nie obejmuje obowiązku upewniania się w chwili wykonywania tego manewru, czy nie zajeżdża on drogi nieprawidłowo (z lewej strony) wyprzedzającemu go. Kierujący pojazdem wykonujący manewr zmiany kierunku jazdy prawidłowo (tj. z odpowiednio wczesnym i wyraźnym sygnalizowaniem) ma prawo zakładać, że po pasie ruchu przeznaczonym dla ruchu pojazdów z przeciwnego kierunku nie porusza się pojazd jadący w tym samym kierunku, w którym zdąża skręcający. Mógłby to być tylko pojazd nieprawidłowo wykonujący manewr jego wyprzedzania, co jest zabronione. Zgodnie bowiem z art. 24 ust. 5 ustawy Prawo o ruchu drogowym (tekst jednolity: Dz. U. z 2022 roku, poz. 988) wyprzedzanie pojazdu lub uczestnika ruchu, który sygnalizuje zamiar skręcenia w lewo, może odbywać się tylko z jego prawej strony. W przypadku gdy następuje wyprzedzanie kilku pojazdów, kierujący pojazdem wyprzedzającym w momencie zauważenia, że któryś z pojazdów sygnalizuje zmianę kierunku jazdy, powinien albo wyprzedzić ten pojazd z prawej strony (jeśli jest to możliwe) albo zaniechać kontynuowania manewru (tak Sąd Rejonowy dla Krakowa – Krowodrza w Krakowie w uzasadnieniu wyroku z dnia 26 lutego 2018 roku w sprawie o sygn. akt II K 1265/17).

Nadto Sąd podziela pogląd wyrażony przez Sąd Okręgowy w Gliwicach w uzasadnieniu wyroku z dnia 23 stycznia 2019 roku (sygn. akt VI Ka 1041/18), że skoro ustawodawca dokonał nie tylko podziału na ostrożność „zwykłą” i „szczególną”, ale również stworzył cały katalog sytuacji, w których obowiązek zachowania szczególnej ostrożności posuwa aż do granicy upewniania się co do możliwości bezpiecznego wykonania określonego manewru lub jego części, to nie ma wystarczających podstaw do tego, aby tę właśnie – niewątpliwie dalej idącą postać szczególnej ostrożności utożsamiać każdorazowo z jej podstawowym zakresem. W sytuacji gdy ustawa wyraźnie rozdziela te dwa pojęcia, utożsamianie ich na drodze interpretacji stanowiłoby wkroczenie w sferę tworzenia, a nie stosowania prawa. Ponadto próba zrównania zakresu obowiązku zachowania szczególnej ostrożności wymaganej przy niektórych manewrach – z obowiązkiem upewniania się co do możliwości bezpiecznego wykonania określonego manewru i dopiero po przeprowadzeniu takiego wstępnego zabiegu budowanie normy zachowania obarczonej sankcją karną stanowi w istocie tworzenie sfery odpowiedzialności karnej w oparciu o wykładnię, a nie o treść wynikającą wprost z przepisu rangi ustawowej.

Skoro więc w odniesieniu do manewru zmiany kierunku jazdy (w tym skrętu w lewo) ustawodawca wymaga m. in. szczególnej ostrożności, a jednocześnie nie przewiduje w stosunku do tego manewru dodatkowego obowiązku w postaci upewnienia się w chwili wykonywania tego manewru, czy nie zajeżdża on drogi nieprawidłowo (z lewej strony) wyprzedzającemu go innemu pojazdowi, co przewidują przepisy w stosunku do innych manewrów, nie ma podstaw do przyjęcia, że takowy obowiązek na kierującym spoczywa. Gdyby bowiem ustawodawca chciał nim obciążyć skręcającego w lewo, byłoby to wyraźnie wyartykułowane.

Jednocześnie należy mieć na uwadze, że świadek B. K. wyprzedzał kilka pojazdów i jak zeznał rozpoczynając manewr nie zauważył znaku informującego go o zbliżaniu się do skrzyżowania, a także że pojazdy znajdujące się za pojazdem marki S. model F. o numerze rejestracyjnym (...), który wykonywał manewr skrętu w lewo zwołniły, co zauważył B. K., ale dopiero gdy jego pojazd znajdował się już na przeciwległym pasie. Zaczął on także hamować, nie miał jednakże możliwości powrócenia na swój pas ruchu, więc by zminimalizować ryzyko zderzenia, podjął decyzję o zjeździe na lewą stronę jezdni.

Tymczasem obowiązki wyprzedzającego określa z kolei art. 24 ustawy Prawo o ruchu drogowym (tekst jednolity: Dz. U. z 2022 roku, poz. 988) wskazując, że kierujący pojazdem jest obowiązany przed wyprzedzaniem upewnić się w szczególności, czy: ma odpowiednią widoczność i dostateczne miejsce do wyprzedzania bez utrudnienia komukolwiek ruchu; kierujący, jadący za nim, nie rozpoczął wyprzedzania, a kierujący, jadący przed nim na tym samym pasie ruchu, nie zasygnalizował zamiaru wyprzedzania innego pojazdu, zmiany kierunku jazdy lub zmiany pasa ruchu. Nadto zabronione jest wyprzedzanie pojazdu silnikowego jadącego po jezdni: przy dojeżdżaniu do wierzchołka wzniesienia, na zakręcie oznaczonym znakami ostrzegawczymi i na skrzyżowaniu, z wyjątkiem skrzyżowania o ruchu okrężnym lub na którym ruch jest kierowany (chyba że kierujący nie wjeżdża na część jezdni przeznaczoną do ruchu w kierunku przeciwnym).

A zatem mając na uwadze powyższe, w tym ustalony stan faktyczny, uznać należało, że w niniejszej sprawie niebezpieczną sytuację na drodze stworzył i sprawcą kolizji był kierujący pojazdem marki S. model S. o numerze rejestracyjnym (...) przez to, że wyprzedzał, przejeżdżając z lewej strony, zespół pojazdów składający się z pojazdu marki S. model F. o numerze rejestracyjnym (...) i przyczepy w miejscu, gdzie było to zabronione, tj. na skrzyżowaniu, a kierujący pojazdem marki S. model F. o numerze rejestracyjnym (...) nie przyczynił się do zaistnienia kolizji. Bez znaczenia przy tym pozostawała okoliczność, że świadek B. K. nie zauważył znaku usytuowanego po prawej stronie ostrzegającego o zbliżaniu się do skrzyżowania (z uwagi na to, że zasłaniał mu widoczność duży pojazd przed nim), skoro widział poziome oznakowanie na jezdni. Co więcej, skoro pojazd znajdujący się bezpośrednio przed nim zasłaniał mu widoczność po prawej stronie, nie sposób uznać, że miał on niczym nieograniczoną widoczność także po stronie lewej uprawniającą go do rozpoczęcia manewru wyprzedzania, w tym właściwego ustalenia, czy jadący przed nim na tym samym pasie ruchu pojazd, nie zasygnalizował zamiaru wyprzedzania innego pojazdu, zmiany kierunku jazdy lub zmiany pasa ruchu.

W świetle powyższych rozważań przyjąć należało, że powódka w niniejszej sprawie nie sprostала ciężarowi udowodnienia, że za zdarzenie drogowe z dnia 28 marca 2018 roku odpowiedzialność ponosi w jakimkolwiek zakresie sprawca ubezpieczony w zakresie odpowiedzialności cywilnej posiadaczy pojazdów mechanicznych w pozwanym towarzystwie ubezpieczeń, a więc L. S.. O powyższej okoliczności nie przesądza także przyjęty przez niego mandat karny, zgodnie bowiem z art. 11 k.p.c. Sąd jest związany jedynie prawomocnym wyrokiem skazującym, a zatem ustalenie sprawstwa tego zdarzenia należało do Sądu. Powództwo zatem należało oddalić.

Jedynie na marginesie wskazać należy, że w przypadku odmiennej oceny zachowania kierujących, zwłaszcza świadka L. S. i obarczenia go obowiązkiem w postaci upewnienia się w chwili wykonywania manewru zmiany kierunku jazdy (w tym skrętu w lewo), czy nie zajeżdża on drogi nieprawidłowo (z lewej strony) wyprzedzającemu go innemu pojazdowi – czego w ocenie Sądu nie przewidują przepisy regulujące zasady ruchu drogowego, w tym szczególna ostrożność wymagana przy tym manewrze od kierującego (z przyczyn wskazanych w powyższej części uzasadnienia) – i uznania, że każdy z nich naruszając przepisy ustawy Prawo o ruchu drogowym (tekst jednolity: Dz. U. z 2022 roku, poz.

988), mając na uwadze wagę tychże naruszeń, przyczynił się do zaistnienia zdarzenia w stopniu równym, zgłoszone w niniejszej sprawie powództwo zasługiwałoby na uwzględnienie jedynie w poniżej wskazanym zakresie.

Pozwany nie kwestionował kosztów naprawy pojazdu, kwestionował natomiast koszty związane z najmem pojazdu zastępczego w zakresie legitymacji powódki do ich dochodzenia (pozwany podnosił, że powódka nie wykazała, że jest uprawniona do dochodzenia odszkodowania z tytułu najmu pojazdu zastępczego, gdyż umowa najmu tego pojazdu została zawarta przez B. K., natomiast faktura wystawiona została na rzecz (...) spółkę akcyjną z siedzibą w W., który nie był użytkownikiem pojazdu) oraz w zakresie stawki zarzucając, że jest rażąco wygórowana, a nadto poszkodowana naruszyła obowiązek minimalizacji szkody, albowiem na adres mailowy wskazany w zgłoszeniu szkody pozwany przekazał zestawienie stawek oraz zaproponował zorganizowanie najmu pojazdu zastępczego z uwzględnieniem stawki w kwocie 65 złotych netto. Pozwany podniósł również, że szkoda w pojeździe marki S. model S. o numerze rejestracyjnym (...) w zakresie kwoty 5 267 złotych została naprawiona przez (...) spółkę akcyjną z siedzibą w W. z tytułu dobrowolnego ubezpieczenia autocasco.

Odnosząc się w pierwszej kolejności do podniesionego przez pozwanego zarzutu, że powódka nie wykazała, aby była uprawniona do dochodzenia odszkodowania z tytułu najmu pojazdu zastępczego, to zarzut ten należało uznać za niezasadny.

Jak wynikało z materiału dowodowego zgromadzonego w aktach sprawy pojazd marki S. model S. o numerze rejestracyjnym (...) stanowił w chwili zdarzenia własność (...) spółki akcyjnej z siedzibą we W. i był użytkowany przez powódkę na podstawie zawartej z tym podmiotem umowy leasingu. Jednocześnie, jak wynika z akt sprawy umowa najmu pojazdu zastępczego została zawarta w dniu 04 kwietnia 2018 roku pomiędzy (...) spółką z ograniczoną odpowiedzialnością z siedzibą w P. a poszkodowaną L. H. reprezentowaną przez B. K.. Wprawdzie powódka nie przedłożyła dokumentu pełnomocnictwa, z którego wynikałoby umocowanie B. K. do działania w jej imieniu (pełnomocnictwo znajdujące się na karcie 83 akt nie zawiera w swojej treści upoważnienia do dokonania tejże czynności), niemniej jednak skoro zawarcie umowy najmu pojazdu nie wymaga dla swojej ważności żadnej formy szczególnej, jej potwierdzenie po myśli art. 103 k.c. – w razie działania bez pełnomocnictwa lub z przekroczeniem jego zakresu – także nie wymaga zachowania żadnej formy szczególnej, a więc może być dokonane również w sposób konkludentny poprzez dochodzenie przez powódkę roszczenia wynikającego z tej umowy.

Pozwany podnosił przy tym, że faktura za najem pojazdu została wystawiona na rzecz (...) spółki akcyjnej z siedzibą we W.. W istocie, jak wynika z akt sprawy, wynajmujący (...) spółka z ograniczoną odpowiedzialnością z siedzibą w P. obciążył kosztami najmu pojazdu zastępczego leasingodawcę, co uznać należy za nieprawidłowe (podmiot ten nie jest bowiem zobowiązany do zapłaty za najem pojazdu zastępczego), ale co samo w sobie nie zwania powódki jako poszkodowanej, która zawarła umowę najmu, z obowiązku zapłaty za ten najem. Wskazać bowiem należy, iż faktura, czy rachunek mają charakter jedynie dokumentów rozliczeniowych, nie stanowią one natomiast elementu niezbędnego dla powstania zobowiązania cywilnoprawnego. Takim elementem bowiem pozostaje zawarta przez poszkodowaną z (...) spółką z ograniczoną odpowiedzialnością z siedzibą w P. umowa najmu pojazdu zastępczego, która to umowa jest właściwym źródłem powstania zobowiązania. Z przedłożonej do akt sprawy umowy najmu pojazdu zastępczego wynikała bowiem stawka najmu i zobowiązanie do zapłaty powyższej należności. Co więcej, powódka przedłożyła również protokół wydania i obioru pojazdu, również z zeznań świadka B. K. wynikało jednoznacznie, że przedmiot najmu został mu wydany i korzystał z niego we wskazanym okresie.

W ocenie Sądu powyższe pozwalają bez jakichkolwiek wątpliwości stwierdzić, iż poszkodowana poniosła szkodę odpowiadającą wysokości jej zobowiązania do zapłaty czynszu najmu pojazdu zastępczego. To bowiem na podstawie zawartej umowy poszkodowana zobowiązała się w zamian za korzystanie z pojazdu zastępczego do zapłaty uzgodnionego czynszu najmu i wystawienie z tego tytułu faktury, czy rachunku nie generuje, jak już wskazano powyżej, zobowiązania do zapłaty, jego źródło tkwi bowiem w samej umowie, zaś wystawienie faktury, czy rachunku na inny podmiot nie zwalnia strony umowy (powódki) od wykonania ciężących na niej obowiązków. A więc to powódka w dalszym ciągu pozostaje zobowiązana do zapłaty i jako poszkodowana może dochodzić odszkodowania obejmującego te koszty bezpośrednio od ubezpieczyciela sprawy szkody. Dochodzenie zwrotu kosztów najmu pojazdu zastępczego

nie jest przy tym w ocenie Sądu uzależnione ani od wystawienia faktury bądź innego dokumentu rozliczeniowego z tego tytułu ani faktycznego opłacenia kosztów najmu pojazdu zastępczego, ale od wykazania uszczerbku w majątku w związku z korzystaniem z pojazdu zastępczego. Uszczerbek w majątku w związku z korzystaniem z pojazdu zastępczego powstaje zaś nie tylko w sytuacji opłacenia faktury za najem tego pojazdu, czy jej wystawienia, już bowiem samo powstanie wymagalnej wierzytelności o zapłatę czynszu najmu przysługującego wynajmującemu wobec poszkodowanego powoduje u tego ostatniego powstanie nowych lub zwiększenie się istniejących pasywów. Zwiększenie pasywów lub powstanie nowych jest niczym innym jak poniesieniem straty przez poszkodowanego w rozumieniu art. 361 § 2 k.c. (tak np. Sąd Okręgowy w Bydgoszczy w wyroku z dnia 20 października 2015 roku, sygn. akt VIII Ga 162/15).

Podkreślić przy tym należy, że wystawienie faktury, czy rachunku na rzecz (...) spółki akcyjnej z siedzibą we W. nie czyniło tego podmiotu zobowiązanym do zapłaty (skoro nie był on stroną umowy, ani też pozwany nie wykazał, by przejął dług powódki), stąd też roszczenie o odszkodowanie obejmujące zwrot kosztów najmu pojazdu zastępczego z całą pewnością nie mogło być przedmiotem zawartej między tym podmiotem a powódką umowy cesji. W tym miejscu wskazać należy, że jak wynika z uchwały Sądu Najwyższego z dnia 22 kwietnia 2005 roku (sygn. akt III CZP 99/04) w razie wyrządzenia szkody wskutek kolizji dwóch pojazdów mechanicznych stanowiących przedmiot własności tego samego podmiotu (banku, finansującego), ale będących w posiadaniu zależnym dwóch różnych kontrahentów tego samego właściciela (i zarazem posiadacza samoistnego), poszkodowanym jest zawsze właściciel obu pojazdów. To w jego majątku powstaje uszczerbek spowodowany uszkodzeniem lub zniszczeniem pojazdów. Możliwe byłoby też wykazanie powstania szkody po stronie posiadacza zależnego pojazdu, niemającej jednak postaci zmniejszenia wartości zniszczonego lub uszkodzonego pojazdu, lecz co najwyżej utraty korzyści wskutek braku możliwości korzystania z niego przez określony czas, stąd też w przypadku najmu pojazdu zastępczego, to leasingobiorca jest uznawany za poszkodowanego, bo to on utracił możliwość korzystania z rzeczy wskutek kolizji.

Podstawowe znaczenie dla ustalenia wysokości szkody, a tym samym zakresu odpowiedzialności odszkodowawczej pozwanego miałyby treść art. 361 § 2 k.c., zgodnie z którym zobowiązany do odszkodowania ponosi odpowiedzialność tylko za normalne następstwa działania lub zaniechania, z których szkoda wynikła. W myśl § 2 niniejszego przepisu, naprawienie szkody obejmuje straty, które poszkodowany poniósł, oraz korzyści, które mógłby osiągnąć, gdyby szkody nie wyrządzono.

Przepis art. 361 § 2 k.c. statuuje zatem zasadę pełnego odszkodowania. Podstawową funkcją odszkodowania jest bowiem kompensacja, co oznacza, że odszkodowanie powinno przywrócić w majątku poszkodowanego stan rzeczy naruszony zdarzeniem wyrządzającym szkodę, nie może ono jednak przewyższać wysokości faktycznie poniesionej szkody.

Nie ulega wątpliwości, że szkoda majątkowa może wyrażać się w braku możliwości korzystania z określonej rzeczy - w realiach niniejszej sprawy z samochodu stanowiącego własność poszkodowanych. Jeżeli więc poszkodowani ponoszą w związku z tym koszty wynajmu pojazdu zastępczego, które były konieczne, to mieszczą się one w pojęciu szkody podlegającej wyrównaniu przez ubezpieczyciela.

Przenosząc powyższe rozważania na grunt zawisłej sprawy zważyć należy, iż w niniejszej sprawie pozwany nie kwestionował zasadności najmu pojazdu zastępczego oraz okresu tego najmu. Pozwany kwestionował natomiast wysokość stawki za najem pojazdu zastępczego w kontekście naruszenia przez poszkodowaną obowiązku minimalizacji szkody oraz podnosił, że stawka żądana przez powódkę jest rażąco wygórowania.

Odnosząc się do kwestii wysokości stawek za najem, to nie budziło wątpliwości Sądu, że zastosowane stawki powinny mieć walor stawek powszechnie stosowanych. Pojęcie powszechności stawek nie może być jednak oderwane od zakresu obszarowego, w jakim stawki te występują oraz kryterium podmiotowego, jakim są oferenci. Różnorodność stawek uzależniona jest też podażą usług najmu i ich standardem. Dlatego w ocenie Sądu odwołując się do pojęcia kompensacji szkody najbardziej trafne jest uwzględnienie stawek powszechnie stosowanych na lokalnym rynku. Jak natomiast w tym zakresie wynika z opinii biegłego sądowego – zarówno uszkodzony pojazd marki S.

model S. o numerze rejestracyjnym (...), jak i pojazd wynajmowany marki S. model F. o numerze rejestracyjnym należały do tej samej klasy pojazdów określanych jako pojazdy „małe, miejskie”. Stawki zaś najmu netto samochodu odpowiadającego klasą pojazdom marki S. model S. oraz marki S. model F. wynajętego na okres 8 dni w I-II kwartale 2018 roku w typowych firmach zajmujących się wypożyczaniem samochodów z terenu powiatu (...) i G. zawierały się w przedziale od kwoty 40,65 złotych netto do kwoty 113,82 złotych netto.

Zaakceptowaną zatem przez powódkę stawkę w kwocie 135 złotych netto za dobę najmu należało uznać za zawyżoną i nierynkową, taki zaś charakter miała stawka pozwanego w kwocie 65 złotych netto.

Odnosząc się natomiast do kwestii minimalizacji szkody, to wskazać należy, że co do zasady poszkodowany ma prawo wyboru dowolnego podmiotu oferującego najem pojazdów, o ile stawka najmu zastosowana przez ten podmiot mieści się w kategoriach cen rynkowych występujących na rynku lokalnym. Poszkodowany ma jednakże także, na podstawie art. 362 k.c. oraz art. 16 ust. 1 punkt 2 ustawy z dnia 22 maja 2003 roku o ubezpieczeniach obowiązkowych, Ubezpieczeniowym Funduszu Gwarancyjnym i Polskim Biurze Ubezpieczycieli Komunikacyjnych (tekst jednolity: Dz. U. z 2021 roku, poz. 85), obowiązek minimalizacji szkody rozumiany jako zapobieżenie, w miarę możliwości, zwiększeniu się szkody. Jak nadto wskazał w uchwale z dnia 17 listopada 2011 roku Sąd Najwyższy (sygn. akt III CZP 5/11) nie wszystkie koszty, a więc nie wszystkie wydatki pozostające w związku przyczynowym z wypadkiem komunikacyjnym mogą być refundowane, istnieje bowiem obowiązek wierzyciela zapobiegania szkodzie i zmniejszenia jej rozmiarów podnosząc, że wydatki na najem pojazdu zastępczego poniesione przez poszkodowanego, przekraczające koszty zaproponowanego przez ubezpieczyciela skorzystania z takiego pojazdu, objęte są odpowiedzialnością z tytułu umowy obowiązkowego ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej posiadaczy pojazdów mechanicznych, jeżeli ich poniesienie było celowe i ekonomicznie uzasadnione, tj. usprawiedliwione szczególnymi okolicznościami i potrzebami poszkodowanego, co wyraźnie podkreślił także Sąd Najwyższy w uchwale z dnia 24 sierpnia 2017 roku (sygn. akt III CZP 20/17).

W uzasadnieniu powyższej uchwały Sąd Najwyższy zmierzył się z problemem usystematyzowania dotychczasowej wykładni i praktyki orzekania w przedmiotowych sprawach. Sąd Najwyższy w przytoczonej uchwale stwierdził, że nie mogą być uznane za celowe i ekonomicznie uzasadnione wydatki, które nie są konieczne do wyeliminowania negatywnego następstwa majątkowego w postaci utraty możliwości korzystania z uszkodzonego (zniszczonego) pojazdu, gdyż następstwo to może być wyeliminowane – bez uszczerbku dla godnych ochrony interesów poszkodowanego – w inny, mniej uciążliwy dla dłużnika sposób. Jeżeli zatem ubezpieczyciel proponuje poszkodowanemu – we współpracy z przedsiębiorcą trudniącym się wynajmem pojazdów – skorzystanie z pojazdu zastępczego równorzędnego pod istotnymi względami pojazdowi uszkodzonemu albo zniszczonemu (zwłaszcza co do klasy i stanu pojazdu) zapewniając pełne pokrycie kosztów jego udostępnienia, a mimo to poszkodowany decyduje się na poniesienie wyższych kosztów najmu innego pojazdu, koszty te – w zakresie nadwyżki – będą podlegały indemnizacji tylko wtedy, gdy wykaże szczególne racje przemawiające za uznaniem ich za „celowe i ekonomicznie uzasadnione”. W tym kontekście istotne znaczenie ma nie tylko równorzędność samego pojazdu, ale także dodatkowych warunków umowy, takich jak np. czas i miejsce udostępnienia oraz zwrotu pojazdu zastępczego, czy też obowiązek wpłaty kaucji. Jeżeli istotne warunki wynajmu proponowanego przez ubezpieczyciela (we współpracy z przedsiębiorcą wynajmującym pojazdy) czynią zadość potrzebie ochrony uzasadnionych potrzeb poszkodowanego nie ma podstaw, by obciążać osoby zobowiązane do naprawienia szkody wyższymi kosztami związanymi ze skorzystaniem przez poszkodowanego z droższej oferty. Odstępstwa od tej reguły nie uzasadniają drobne niedogodności o charakterze niemajątkowym, które mogą wiązać się np. z koniecznością nieznacznie dłuższego oczekiwania na podstawienie pojazdu zastępczego proponowanego przez ubezpieczyciela. Z uwagi na ciążący na ubezpieczycielu obowiązek szczególnej, podwyższonej staranności nie można też przypisać decydującego znaczenia czynnikowi w postaci szczególnego zaufania, jakie poszkodowany ma do kontrahenta, z którego usług chciałby skorzystać. Poniesienia wyższych kosztów nie uzasadnia również sama przez się prostota skorzystania z oferty najmu złożonej przez przedsiębiorcę prowadzącego warsztat naprawczy, w którym uszkodzony pojazd ma być naprawiany. Konieczność dodatkowego kontaktu z ubezpieczycielem – w praktyce zwykle telefonicznego, czy mailowego – nie może być uznana za niedogodność, która uzasadnia poniesienie wyższych kosztów najmu. Co

więcej, należy uznać, że w ramach ciężącego na poszkodowanym obowiązku minimalizacji szkody i współdziałania z dłużnikiem (ubezpieczycielem) mieści się obowiązek niezwłocznego zasięgnięcia informacji co do tego, czy ubezpieczyciel może zaproponować poszkodowanemu pojazd zastępczy równorzędny uszkodzonemu (zniszczonemu). Tym samym obowiązek ten ciąży na poszkodowanym nawet, gdyby ubezpieczyciel sam nie przejawiał inicjatywy w tym zakresie. Nie ma to przy tym nic wspólnego z koniecznością poszukiwania przez poszkodowanego najtańszej oferty rynkowej najmu, nie jest bowiem istotne to, czy propozycja ubezpieczyciela jest najtańsza, lecz to, że jest przez niego akceptowana.

W niniejszej sprawie bez wątplenia zakład ubezpieczeń zaproponował poszkodowanej L. H. pomoc w zorganizowaniu najmu pojazdu zastępczego za pośrednictwem ubezpieczyciela oraz poinformował, że w razie wynajęcia pojazdu zastępczego we własnym zakresie koszt wynajmu zostanie uznany do wysokości stawki zgodnie z cennikiem, jak w łączonej tabeli, tj. przy najmie trwającym powyżej 7 dni – do kwoty 65 złotych netto. Powyższe jednoznacznie wynika z treści wiadomości mailowej z dnia 29 marca 2018 roku wysłanej na wskazany przez świadka B. K. jako pełnomocnika powódki (pełnomocnictwo – k. 83 akt) przy zgłaszaniu szkody adres mailowy, którego poprawność świadek potwierdził, podobnie jak fakt otrzymania tejsze informacji. Natomiast okoliczność, że świadek „na maila zagląda raz na tydzień”, wskutek czego zapoznał się z treścią tej informacji mając już wynajęty pojazd od zakładu naprawczego albo nie zapoznał się z nią w ogóle „bo jak zobaczyłem, że listy i maile są od (...), to wszystko wyrzuciłem”, obciąża powódkę prowadząc do wniosku, że naruszyła ona obowiązek współdziałania przy likwidacji szkody prowadząc do jej powiększenia.

Jednocześnie powódka nie zdołała wykazać – na tę okoliczność nie zaoferowała jakiegokolwiek dowodu – że w sprawie zachodziły szczególne potrzeby po stronie poszkodowanej uzasadniające nieskorzystanie z propozycji pozwanego. Powyższe zaś w ocenie Sądu przesądza jednoznacznie o naruszeniu przez poszkodowaną obowiązku minimalizacji szkody i powoduje, że wynajęcie pojazdu przy zastosowaniu wyższej stawki nie może zostać uznane za zasadne. W sytuacji bowiem, gdy poszkodowany nie interesował się w żadnym stopniu propozycją zakładu ubezpieczeń dotyczącą wynajęcia pojazdu zastępczego za jego pośrednictwem albo samodzielnie, w innych, ale za wskazaną przez ubezpieczyciela kwotę (okoliczności tej powódka nie wykazała), a następnie wynajął – i to dopiero po kilku dniach, a zatem zapewne nie działając już pod presją czasu, czy zdenerwowania zaistniałym zdarzeniem, pojazd za kwotę znacznie wyższą, to takie zachowanie poszkodowanego ocenić należy jako przyczynienie się do zwiększenia szkody.

W tej sytuacji roszczenie powoda o zwrot kosztów najmu pojazdu zastępczego ustalonych według stawek wynikających z umowy zawartej z poszkodowaną w zakresie przekraczającym koszty najmu pojazdu zastępczego uznane przez pozwanego, nie zasługuje na uwzględnienie. Sam najem pojazdu zastępczego pozostawał przy tym oczywiście w związku przyczynowym z uszkodzeniem pojazdu poszkodowanego, jednakże poszkodowany swoim zachowaniem, tj. zaniechaniem jakiegokolwiek inicjatywy w celu choćby sprawdzenia warunków najmu oferowanego przez ubezpieczyciela, przyczynił się do powiększenia szkody wynikającej z tego zdarzenia w zakresie dochodzonym niniejszym pozwem.

Podkreślić przy tym należy, że Sąd rozpoznający sprawę podziela pogląd wyrażony przez Sąd Okręgowy w Warszawie w wyroku z dnia 08 grudnia 2016 roku (sygn. akt XX III Ga 2060/17), w którym wskazano, że nie jest wymagane, aby ubezpieczyciel złożył poszkodowanemu ofertę najmu w rozumieniu art. 66 k.c., to jest zawierającą wszystkie opisane w tym przepisie warunki. Wystarczające jest bowiem przedstawienie tylko podstawowych zasad najmu przez ubezpieczyciela, a nawet sama propozycja takiego najmu, po której poszkodowany powinien podjąć inicjatywę zmierzającą do ustalenia interesujących go warunków najmu i w oparciu o nie podjąć decyzję, czy korzysta z propozycji ubezpieczyciela, czy poszukuje samochodu zastępczego na rynku będąc jednocześnie świadomym, że będzie zobowiązany do pokrycia kosztów wykraczających ponad te wynikające z propozycji ubezpieczyciela. Również wskazać należy, że dane przekazane w czasie rozmowy telefonicznej, czy mailowo także nie muszą wyczerpywać przesłanek, które pozwalałyby uznać je za ofertę w rozumieniu art. 66 k.c., wystarczające jest, że stanowią one informacje pozwalające poszkodowanemu poznać wiedzę co do tego, że istnieje możliwość wypożyczenia pojazdu u ubezpieczyciela, a także co do tego, jaka jest orientacyjna stawka najmu. Na podstawie bowiem tych informacji poszkodowany może uzyskać przekonanie, że w istocie stawka ta jest znacznie niższa od tej, którą ustalono w umowie

najmu zawartej z powodem (tak Sąd Okręgowy w Szczecinie w wyroku z dnia 08 grudnia 2017 roku, sygn. akt VIII Ga 422/17). Tymczasem w niniejszej sprawie powód nie wykazał, że poszkodowana po otrzymaniu informacji od ubezpieczyciela na temat najmu pojazdu zastępczego podjęła jakiegokolwiek czynności w kierunku ustalenia stawek za najem pojazdów zastępczych występujących na rynku, wręcz przeciwnie świadek B. K., który wskazał swój adres mailowy jako adres do kontaktu w sprawie likwidacji szkody, w swoich zeznaniach wyraźnie wskazał, że takich działań nie podjął, bo zakład naprawczy „miał wszystko zrobić kompleksowo i z polecenia banku” pozostając w przekonaniu, że z uwagi na szkodę likwidowaną w ramach ubezpieczenia OC sprawcy wszystkie należności pokryte zostaną przez jego ubezpieczyciela. Nie jest jednak tak, że ubezpieczyciel sprawcy szkody zobowiązany jest do poniesienia wszystkich wydatków pozostających w związku ze szkodą, a tylko wydatków adekwatnych, takich, które są celowe i ekonomicznie uzasadnione i nie zostały powiększone poprzez brak współdziałania poszkodowanego z ubezpieczycielem.

A zatem jeżeli ubezpieczyciel zawiadomił poszkodowanego o możliwości wynajęcia pojazdu zastępczego za jego pośrednictwem i to jeszcze przed wynajęciem przez niego pojazdu od powoda, a więc w sytuacji, gdy poszkodowany taką informację otrzymał nie mając jeszcze zawartej umowy najmu pojazdu zastępczego, tak jak to miało miejsce w niniejszej sprawie (mail z informacją pozwanego został wysłany w dniu 29 marca 2018 roku, co umożliwiło powódce zapoznanie się z jego treścią z całą pewnością przed dniem 04 kwietnia 2018 roku, kiedy to wynajęto pojazd zastępczy), zachowanie poszkodowanego polegające na zaniechaniu współdziałania z pozwanym w likwidacji szkody w postaci co najmniej podjęcia próby ustalenia szczegółów i dokładnych warunków najmu samochodu zastępczego za pośrednictwem ubezpieczyciela, uznać należy za nieprawidłowe i przyczyniające się do powstania szkody, tym bardziej, że pojazd zastępczy miał być udostępniony w ciągu 24 godzin od momentu otrzymania zgłoszenia (gdyby powódka zapoznała się z treścią wiadomości mailowej bez zbędnej zwłoki, mogłaby otrzymać od ubezpieczyciela pojazd zastępczy przed dniem 04 kwietnia 2018 roku), z uwzględnieniem w miarę możliwości potrzeb poszkodowanego związanych z rodzajem i klasą pojazdu, co więcej, to poszkodowany decydował o miejscu podstawienia i zwrotu pojazdu, a ubezpieczyciel zajmował się wszystkimi formalnościami i pokrywał koszt najmu, a poszkodowany nie ponosił żadnych opłat dodatkowych z tytułu kaucji, czy limitu kilometrów.

Dopiero ewentualnie po uzyskaniu informacji o warunkach najmu oferowanego przez pozwanego, gdyby warunki te poszkodowanemu nie odpowiadałyby, mógłby on w ocenie Sądu, bez narażenia się na zarzut naruszenia obowiązku minimalizacji szkody, rozpocząć poszukiwania podmiotu oferującego najem na zasadach w pełni go satysfakcjonujących. Okoliczności jednakże istniejących po stronie poszkodowanej, a uzasadniających nieskorzystanie z propozycji ubezpieczyciela – przy zachowaniu z jego strony minimum staranności we współdziałaniu z ubezpieczycielem w postaci zainteresowania się jego propozycją – powód reprezentowany przez zawodowego pełnomocnika nie wykazał.

Z uwagi zatem na uznanie, że poszkodowana L. H. z przyczyn powyżej wskazanych przyczyniła się do powiększenia szkody, w ocenie Sądu zasadne byłoby uwzględnienie w wysokości należnego odszkodowania pokrywającego koszty najmu pojazdu zastępczego stawkę w kwocie 65 złotych netto, tj. 79,95 złotych brutto za dobę najmu pojazdu (łącznie kwotę 639,60 złotych, okres najmu wynoszący 8 dni nie był kwestionowany), zwłaszcza że stawka w tej wysokości miała charakter rynkowy. Jednakże przypomnieć w tym miejscu należy, że przy założeniu, że kierujący pojazdami przyczynili się do zaistnienia kolizji w stopniu równym, ewentualne należne poszkodowanej z tego tytułu odszkodowanie należałoby wyliczyć jako połowę jego wartości (319,80 złotych brutto).

Odnosząc się natomiast do kosztów naprawy pojazdu marki S. model S. o numerze rejestracyjnym (...) (obecnie ...) po kolizji z dnia 28 marca 2018 roku, to ich wysokość określona przez powódkę na kwotę 13 526,12 złotych brutto nie była przez pozwanego kwestionowana. Pozwany podnosił jedynie, że szkoda w zakresie kwoty 5 267 złotych została naprawiona, albowiem odszkodowanie w takiej wysokości wypłacił (...) spółka akcyjna z siedzibą w W. z umowy ubezpieczenia autocasco.

W istocie jak wynikało z materiału dowodowego sprawy, (...) spółka akcyjna z siedzibą w W. przyznał decyzją z dnia 30 lipca 2018 roku na rzecz poszkodowanego (...) spółki akcyjnej z siedzibą we W. – właściciela pojazdu – odszkodowanie w kwocie 5 267 złotych w związku ze szkodą w pojeździe marki S. model S. o numerze rejestracyjnym (...) (obecnie

(...)). Powyższe zaś powoduje, że szkoda w tym zakresie została naprawiona i nie mogła być w tej części przedmiotem przelewu na podstawie umowy cesji z dnia 14 sierpnia 2018 roku. Jednocześnie powódka nie wykazała, że zbywca (...) spółka akcyjna z siedzibą we W.) zawiadomił dłużnika (pозwanego) o przelewie przed dokonaniem przez niego zapłaty albo że chwili zapłaty dłużnik (pозwany) miał wiedzę o przelewie wierzytelności, co wykluczałoby skutek zapłaty względem nabywcy wierzytelności (pówódki, art. 512 k.c.)

Tym samym szkoda wynikająca ze zdarzenia z dnia 28 marca 2018 roku została już w powyższym zakresie (co do kwoty 5 267 złotych) pokryta z przyznanego odszkodowania z tytułu dobrowolnego ubezpieczenia autocasco. Jak natomiast zostało już wskazane przez Sąd we wcześniejszej części uzasadnienia – podstawową funkcją odszkodowania jest kompensacja, co oznacza, że odszkodowanie powinno przywrócić w majątku poszkodowanego stan rzeczy naruszony zdarzeniem wyrządzającym szkodę, nie może ono jednak przewyższać wysokości faktycznie poniesionej szkody. W tej zaś sytuacji odszkodowanie obejmujące koszty naprawy mogło obejmować w niniejszym procesie kwotę 8 259,12 złotych (13 526,12 złotych – 5 267 złotych), a uwzględniając przyczynienie się obu kierowców do powstania szkody w stopniu równym, roszczenie pówódki z tego tytułu należałoby wyliczyć jako połowę jego wartości (4 129,56 złotych brutto).

Powyższe rozważania poczyniono jedynie na marginesie i jedynie w przypadku oceny zachowania kierujących jako przyczyniających się do zdarzenia w równym stopniu, roszczenie pówódki zasługiwałoby wówczas na uwzględnienie łącznie w zakresie kwoty 4 449,36 złotych (4 129,56 złotych + 319,80 złotych).

W świetle jednakże całokształtu rozważań, z przyczyn wskazanych w powyższej początkowej części uzasadnienia, w ocenie Sądu pówódka w niniejszej sprawie nie sprostała ciężarowi udowodnienia, że za zdarzenie drogowe z dnia 28 marca 2018 roku odpowiedzialność ponosi w jakimkolwiek zakresie sprawca ubezpieczony w zakresie odpowiedzialności cywilnej posiadaczy pojazdów mechanicznych w pозwanym towarzystwie ubezpieczeń, wobec czego Sąd w punkcie pierwszym wyroku na podstawie art. 822 § 1 i § 4 k.c. w zw. z art. 361 k.c. w zw. z art. 6 k.c. a contrario oddalił pówództwo w całości.

O kosztach postępowania Sąd orzekł zgodnie z zasadą odpowiedzialności za wynik procesu na podstawie art. 98 § 1 i 3 k.p.c. w zw. z art. 108 § 1 k.p.c., zasądzając w punkcie drugim wyroku od pówódki jako strony przegranej proces na rzecz pозwanego kwotę 4 718,68 złotych, w tym: kwotę 3 600 złotych tytułem zwrotu kosztów zastępstwa procesowego, których wysokość Sąd ustalił w oparciu o przepisy § 2 pkt 5 rozporządzenia Ministra Sprawiedliwości z dnia 22 października 2015 roku w sprawie opłat za czynności radców prawnych (tekst jednolity: Dz. U. z 2018 roku, poz. 265), kwotę 17 złotych tytułem opłaty skarbowej od pełnomocnictwa i kwotę 1 101,68 złotych tytułem wykorzystanej zaliczki na poczet kosztów związanych z opinią biegłego sądowego.

W punkcie trzecim wyroku na podstawie powyżej wskazanych przepisów Sąd kosztami procesu w pozostałym zakresie obciążył pówódkę uznając je za uiszczone.

ZARZĄDZENIE

1. (...)
2. (...)
3. (...)

SSR Justyna Supińska

Gdynia, dnia 26 maja 2022 roku