

Sygn. akt I C 752/21

WYROK

W IMIENIU RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ

Warszawa, dnia 4 kwietnia 2024 roku

Sąd Okręgowy w Warszawie I Wydział Cywilny

w składzie:

Przewodniczący sędzia Marcin Polit

Protokolant sekretarz sądowy Oliwia Goliszewska

po rozpoznaniu w dniu 22 marca 2024 roku w Warszawie

na rozprawie

sprawy z powództwa Z. P.

przeciwko (...) S.A. w W.

o zapłatę

I. oddala powództwo;

II. zasądza od powoda Z. P. na rzecz pozwanego (...)S.A. w W. kwotę 6 072,53 zł (sześć tysięcy siedemdziesiąt dwa złote i pięćdziesiąt trzy grosze) tytułem zwrotu kosztów procesu, w tym kwotę 5 400 (pięć tysięcy czterysta) złotych tytułem zwrotu kosztów zastępstwa procesowego – z ustawowymi odsetkami za opóźnienie od dnia uprawomocnienia się niniejszego orzeczenia do dnia zapłaty;

III. nakazuje pobranie od powoda Z. P. na rzecz Skarbu Państwa – Sądu Okręgowego w Warszawie kwoty 1 076,50 zł (tysiąc siedemdziesiąt sześć złotych i pięćdziesiąt groszy) tytułem nieuiszczonych kosztów sądowych.

Sygn. akt I C 752/21

UZASADNIENIE

Pozwem z dnia 11 lutego 2020 roku (data stempla pocztowego – k. 33) powód Z. P., zastępowany przez profesjonalnego pełnomocnika, wniósł o zasądzenie na swoją rzecz od pozwanego (...) S.A. z siedzibą w W. (dalej: (...) S.A.) kwoty 78 732,95 zł wraz z odsetkami ustawowymi za opóźnienie od dnia 12 lipca 2019 roku do dnia zapłaty oraz o zasądzenie od pozwanego na rzecz powoda kosztów procesu, w tym kosztów zastępstwa procesowego, według norm przepisanych.

W uzasadnieniu pozwu wskazano, że w dniu 16 maja 2019 roku doszło do zdarzenia, w wyniku którego uszkodzeniu uległ pojazd marki M. (...) nr rej. (...) stanowiący własność Z. P.. Sprawca kolizji posiadał polisę OC posiadaczy pojazdów mechanicznych w (...) S.A. Szkoda została zarejestrowana przez ubezpieczyciela, który w toku postępowania likwidacyjnego sporządził kalkulację naprawy, zgodnie z którą koszt naprawy uszkodzonego pojazdu wynosi 68 955,31 zł. Następnie jednak pismem z dnia 12 lipca 2019 roku ubezpieczyciel poinformował o zmianie stanowiska, wskazując, że ponowna analiza sprawy nie dała podstaw do uznania wniesionego wezwania do zapłaty. W jego ocenie szkoda nie powstała w zadeklarowanych podczas zgłoszenia roszczenia okolicznościach. Powód nie zgadza się z tym stanowiskiem. Żądana kwota stanowi koszt naprawy uszkodzonego pojazdu, wyliczony przez rzeczoznawcę J. S. w ramach sporządzonej prywatnie kalkulacji nr (...)z dnia 22 grudnia 2019 roku (pozew – kk. 3-7).

Pozwany (...) S.A., również zastępowany w toku postępowania przez profesjonalnego pełnomocnika, w odpowiedzi na pozew z dnia 10 lipca 2020 roku, a wniesionej do Sądu w dniu 14 lipca 2020 roku (data stempla pocztowego – k. 103) wniósł o oddalenie powództwa w całości i zasądzenie na jego rzecz od powoda kosztów postępowania, w tym kosztów zastępstwa procesowego według norm prawem przepisanych. Pozwany w uzasadnieniu swojego stanowiska wskazał m.in., że uszkodzenia pojazdu marki H. (...) są charakterystyczne dla zdarzenia z pionową przeszkodą, a nie bokiem innego pojazdu. Nadto w toku wywiadu powód miał zataić wcześniejszą szkodowość pojazdu M. i jego niesprawność w dacie zdarzenia (odpowiedź na pozew – kk. 54-56).

Do momentu zamknięcia rozprawy, stanowiska stron nie uległy zmianie.

Sąd ustalił następujący stan faktyczny:

W dniu 16 maja 2019 roku około godziny 19:30 w miejscowości Ł. na skrzyżowaniu ulicy (...) i ulicy (...) doszło do zdarzenia drogowego, w wyniku którego uszkodzeniu uległ pojazd marki M. (...) nr rej. (...) stanowiący własność Z. P.. Sprawca kolizji – kierujący pojazdem marki H. (...) posiadał polisę OC posiadaczy pojazdów mechanicznych w (...) S.A.

Szkoda została zarejestrowana przez ubezpieczyciela pod nr (...). W toku postępowania likwidacyjnego ubezpieczyciel sporządził kalkulację naprawy nr (...), zgodnie z którą koszt naprawy uszkodzonego pojazdu Z. P. wynosi 68 955,31 zł (akta szkody – płyta CD, k. 102; kalkulacja – kk. 11-14).

W dniu 24 maja 2019 roku została sporządzona opinia techniczna nr (...), przygotowana przez (...) SP. z o.o. Sp. Komandytowa. na zlecenie (...) S.A. W ramach tej opinii rzeczoznawca M. J. stwierdził m.in., że zapis danych systemu pojazdu pozostaje w sprzeczności z okolicznościami zdarzenia i stanem pojazdu utrwalonym podczas oględzin w ramach szkody zgłoszonej z odpowiedzialności (...) pod numerem (...). Przerwanie obwodów zapłonowych poduszek gazowych oraz pasów bezpieczeństwa zostało odnotowane przy stanie drogomierza o 12 km niższym od utrwalonego podczas pierwotnych oględzin pojazdu. Rejestrowany czas systemowy pokazywał, że od wystąpienia usterek obwodów do czasu odczytu danych z systemu pojazdu upłynęło 198,2 minuty. Dodatkowo czas systemowy wykazywał różnicę 6 sekund w rejestracji awarii pomiędzy poduszkami bocznymi a kurtyną nadokienną, co wyklucza ich jednoczesną aktywację. Ponadto zwrócił uwagę, że widoczne na poduszkach gazowych zagniecenia wzdłużne i poprzeczne nie mogłyby mieć miejsca w przypadku dynamicznego napełnienia gazowego. Dodatkowo w sterowniku airbag widnieje zapis posiadania danych zdarzenia kolizji, lecz jest to zapis historyczny, nie odzwierciedlony aktualnym kodem zarejestrowanego błędu wykrycia kolizji (opinia – kk. 66-80).

W dniu 27 maja 2019 roku przeprowadzono czynności wyjaśniające z udziałem pracownika (...) S.A., w ramach których Z. P. w trakcie wywiadu wyjaśniał: „nie uczestniczyłem nim wcześniej w żadnych zdarzeniach drogowych. (...) Mój samochód odrzuciło trochę w prawą stronę i dodatkowo jeszcze przemieściłem się do przodu o ok. 1-2 metry. (...) To wszystko długo trwało i cały czas padał, nawet jak pisaliśmy oświadczenie to ciągle lało.” Z kolei M. K. (1) w ramach wywiadu w dniu 31 maja 2019 roku wyjaśnił: „Warunki atmosferyczne były dobre, nawierzchnia była sucha, widoczność dobra.” W raporcie z postępowania wyjaśniającego datowanego na dzień 31 maja 2019 roku stwierdzono, że „w przedmiotowej szkodzie mamy do czynienia z próbą wyłudzenia nienależnego odszkodowania.” (raport z postępowania wyjaśniającego – kk. 85-88v.; protokół z wywiadu przeprowadzonego z poszkodowanym – kk. 89-90; oświadczenie uczestnika kolizji – kk. 91-94; protokół z wywiadu przeprowadzonego ze sprawcą – kk. 95-96; oświadczenie uczestnika kolizji – kk. 97-100)

Pismem z dnia 19 czerwca 2019 roku Z. P. skierował do ubezpieczyciela wezwanie do zapłaty kwoty 68 955,31 zł tytułem odszkodowania – zwrotu kosztów naprawy pojazdu, w terminie 7 dni od dnia otrzymania wezwania (wezwanie – k. 15; potwierdzenie nadania – k. 16).

Pismem z dnia 12 lipca 2019 roku (...) S.A. poinformował Z. P., że ponowna analiza sprawy nie dała podstaw do uznania wniesionego wezwania do zapłaty. W jego ocenie szkoda nie powstała w zadeklarowanych podczas zgłoszenia roszczenia okolicznościach, co wynika ze zleconej opinii rzeczoznawczej (pismo – k. 17).

W dniu 22 grudnia 2019 roku mgr inż. J. S. sporządził na zlecenie Z. P. opinię nr (...), w ramach której ustalił koszt naprawy uszkodzonego pojazdu w kwocie 78 732,05 zł. Na kwotę tę składają się koszty robocizny w wysokości 5 454,16 zł netto, koszt lakierowania w wysokości 2 622,74 zł netto, koszt części zamiennych w wysokości 55 877,90 zł netto, koszty dodatkowe w wysokości 55 zł netto oraz podatek VAT 23% wynoszący 14 722,25 zł. W ramach opinii rzeczoznawca ustalił także m.in., że zadziałały systemy bezpieczeństwa biernego w postaci napinaczy pasów bezpieczeństwa foteli przednich i tylnych oraz zostały aktywowane poduszki powietrzne boczne lewej strony w postaci kurtyny oraz poduszek powietrznych bocznych kierowcy i pasażera po lewej stronie. Na podstawie analizy zapisów w systemach bezpieczeństwa brak jest możliwości określenia czasu zadziałania systemów bezpieczeństwa oraz brak jest możliwości odczytania, przy jakim wskazaniu drogomierza doszło do aktywowania tych systemów. Nadto wskazał, że położenie i wielkości strefy deformacji elementów lewego boku badanego samochodu odpowiada wielkości i położeniu elementów mogących spowodować te uszkodzenia w samochodzie H. (...). Odczytane kody błędów ze sterowników potwierdziły fakt zadziałania systemów bezpieczeństwa pojazdu to jest zadziałania napinaczy pasów bezpieczeństwa poduszek bocznych lewych. Nastąpiło aktywowanie systemów bezpieczeństwa w pojeździe, jednak wskazania czasu od powstania błędów nie są czasem zegarowym, a czasem systemowym systemów znajdujących się w pojeździe. Zwrócono uwagę, że dopiero w modelach pojazdów wyprodukowanych i sprzedawanych po 2017 roku zastosowano tak zwaną szybę danych i czas ten jest identyczny dla wszystkich sterowników. Odczytane dane z systemów przedmiotowego pojazdu nie pozwalają na identyfikację czasu i miejsca powstania kolizji. Zapisy w tych systemach jedynie pozwalają na uzyskanie informacji o zadziałaniu tych systemów, lecz bez możliwości identyfikacji czasu ich zadziałania i bez możliwości szczegółowego ustalenia przebiegu pojazdu, po jakim doszło do zdarzenia (opinia – kk. 18-28).

Pismem z dnia 8 stycznia 2020 roku stanowiący kolejne wezwanie do ugodowego zakończenia sporu, Z. P. (reprezentowany przez profesjonalnego pełnomocnika będącego adwokatem) wezwał (...) S.A. do zapłaty kwoty 78 732,05 zł (wezwanie – kk. 29-30; potwierdzenie nadania – k. 31).

Pismem z dnia 3 lutego 2020 roku (...) S.A. poinformował, że nie znajduje podstaw do zmiany stanowiska przedstawionego w decyzji z 7 czerwca 2019 roku (pismo – k. 32).

(...) S.A. nie spełnił żądanego świadczenia (bezsporne).

Na pojeździe nie ma żadnych śladów wzdłużnych, które świadczyłyby o tym, że pojazd w chwili kolizji pozostawał w ruchu i kolidował prostopadle również z pojazdem będącym w ruchu – taki przebieg kolizji wymusiłby powstanie znacznych wzdłużnych zarysowań powierzchni bieżącej na boku lewym przedmiotowego pojazdu, zaś w stanie faktycznym nie doszło nawet do starcia z powierzchnią naniesionych zanieczyszczeń zewnętrznych (zakurzenia). Pojazd w chwili uderzenia w lewy bok znajdował się w pozycji statycznej, nie poruszał się z deklarowaną prędkością 60 km/h, o czym świadczy wyraźny odcisk znaku poniżej listwy. Z kolei widoczne uszkodzenia pojazdu H. (...) świadczą o kolizji prostopadłej – uderzenie nastąpiło w przeszkodę znajdującą się prostopadle do osi wzdłużnej pojazdu, widoczna jest wyraźnie pionowa strefa deformacji pokrywy komory silnika, świadcząca o uderzeniu w słupek środkowy lewy pojazdu M. (...). Na zderzaku przednim nie są widoczne żadne ślady otarcia poprzecznego świadczące o prostopadłym przemieszczaniu się pojazdu M. (...).

Pojazd H. (...) wyposażony był w układ ABS, który zapobiega stałemu blokowaniu kół pojazdu, zatem charakterystyczny długotrwały „pisk” hamującej opony, która przy zablokowanym kole ślizga się po nawierzchni jezdni, jest tu nie do uzyskania, gdyż przy granicy blokowania kół zostają one zwolnione i dalej się obracają, zatem mógłby być słyszalny nieznaczny „pisk” na granicy blokowania kół, który natychmiast by zanikał – pojazd H. (...) nie mógł długotrwanie poruszać się z zablokowanymi kołami, ponadto kierujący pojazdem H. (...) w opisie okoliczności kolizji, zaprzecza hamowaniu.

Biegły sądowy zwrócił uwagę, że poduszki powietrzne boczne oraz kurtyna powietrzna są widocznie rozłożone, tak jakby zostały rozwinięte mechanicznie. Kurtyna powietrzna lewa nie przedstawia fizycznego wyglądu, jaki towarzyszy jej napełnieniu gazem w czasie aktywacji, ma ona widoczne wyraźne załamania, co może wskazywać, że została

rozwinęta mechanicznie, zwłaszcza iż na zdjęciu widoczna jest ingerencja w zewnętrzną uszczelkę wykroju drzwi tylnych lewych, która została zdjęta z ramy, prawdopodobnie w celu odchylenia podsufitki.

Do zdarzenia w dniu 16 maja 2019 roku nie doszło w okolicznościach deklarowanych przez uczestników zdarzenia. Fizyczne uszkodzenia pojazdów nie powstały w okolicznościach zadeklarowanych przez uczestników zdarzenia. Fizyczny kontakt między pojazdami nastąpił, jednak towarzyszyły mu inne okoliczności (opinia biegłego D. G. – kk. 156-177; opinia uzupełniająca – kk. 248).

Pozycja pojazdu M. (...) w ramach dokonanej przez biegłego D. G. symulacji była odmienna i niezgodna z pozycją pojazdu M. (...) deklarowaną przez uczestników zdarzenia. Powód zeznał: „Po uderzeniu mój samochód stał w miejscu, a samochód drugiego pana odrzuciło w lewo, patrząc na pozycję sprawcy.” – w opisanej kolizji zatrzymanie pojazdu M. (...) w miejscu było jednak fizycznie niemożliwe, gdyż przed kolizją pojazd nie był hamowany, nie były podejmowane żadne manewry obronne. Brak stosownych działań ze strony kierujących pojazdami nasuwa poważne wątpliwości co do losowego przebiegu zdarzenia. Uzasadnione koszty naprawy uszkodzeń pojazdu M. (...) w zakresie deklarowanym przez Z. P. w odniesieniu do zdarzenia z dnia 16 maja 2019 roku wynosiły 85 897,53 zł, jednak mając na uwadze fakt, że zdarzenie nie przebiegało w opisany przez niego sposób, nie można określić uzasadnionych kosztów naprawy pojazdu M. (...) (opinia uzupełniająca biegłego D. G. – kk. 231-274).

Powyższy stan faktyczny sprawy Sąd ustalił na podstawie dokumentów, kserokopii oraz wydruków, powołanych powyżej w treści poczynionych ustaleń, albowiem zostały one wytworzone przez strony lub sporządzone kompetentne osoby w ramach wykonywanych przez nie czynności. Nie budziły one wątpliwości Sądu i nie były kwestionowane przez strony, w związku z czym mogły stanowić wiarygodne dowody w sprawie. Sąd dokonując ich kontroli od strony formalnej i zawartości merytorycznej nie dopatrywał się żadnych uchybień ani śladów wskazujących na ich fałszowanie przez podrabianie lub przerabianie. Dokumenty te stanowiły podstawę ustaleń stanu faktycznego w zakresie w jakim nie pozostawały ze sobą w sprzeczności, a zawarte w nich informacje tworzyły spójny obraz stanu faktycznego.

Opinię biegłego sądowego z zakresu techniki motoryzacyjnej, wyceny wartości pojazdów, jakości i kosztów napraw powypadkowych ruchu drogowego i rekonstrukcji zdarzeń drogowych – D. G., złożoną do akt sprawy należało ocenić jako wiarygodną. Została ona w pełni podzielona przez Sąd, gdyż odpowiadała wymaganiom określonym w Kodeksie postępowania cywilnego, została sporządzona przez biegłego rzetelnie i przekonująco. Należy podkreślić, że opinia biegłego mieści się w określonej biegłemu tezie dowodowej, która polegała na ustaleniu, jaki jest koszt naprawy pojazdu powoda wywołanych przedmiotowym zdarzeniem. Biegły stwierdził, że skoro zdarzenie nie przebiegało w opisany przez powoda sposób, nie można określić uzasadnionych kosztów naprawy pojazdu M. (...). W ocenie Sądu w opinii tej zaprezentowano logiczną i spójną argumentację na poparcie tej tezy, zaś wszelkie wątpliwości i kwestie wymagające doprecyzowania zostały wyjaśnione w ramach ustnej opinii uzupełniającej (kk. 301-302) a kluczowe wnioski zostały potwierdzone w ramach pisemnej opinii uzupełniającej (kk. 231-274). Nie zachodziły żadne powody osłabiające zaufanie do wiedzy, kompetencji, doświadczenia czy bezstronności biegłego i ustalenia przez niego poczynione stanowiły zasadniczą podstawę końcowego rozstrzygnięcia.

Posiłkowo Sąd wziął również pod uwagę dowody z prywatnych opinii biegłych – opinii z dnia 24 maja 2019 roku została sporządzona przez M. J. na zlecenie (...) S.A. (kk. 66-80) oraz opinii z dnia 22 grudnia 2019 roku sporządzonej przez rzeczoznawcę J. S. na zlecenie powoda (kk. 18-28). Co prawda kwalifikacje zawodowe rzeczoznawcy majątkowego oraz przedkładane przez strony prywatne opinie nie mogą zastępować dowodu z opinii biegłego sądowego, ale nie oznacza to, że są całkowicie pozbawione znaczenia (A. Turczyn [w:] Kodeks postępowania cywilnego. Komentarz. Art. 1–505(39). Tom I, red. O. M. Piaskowska, Warszawa 2024, art. 278), w związku z czym należało je również wziąć pod uwagę przy wszechstronnej analizie sprawy.

Celem weryfikacji okoliczności zdarzenia Sąd dopuścił również dowód z zeznań świadka – sprawcy zdarzenia M. K. (2), a także z zeznań powoda.

Powód twierdził, że w miejscu wypadku skręcał w lewo na skrzyżowaniu, a drugi uczestnik ruchu nie zauważył go, na skutek czego nastąpiło uderzenie. Następnie zaparkował samochód pod składem budowlanym i poszedł sprawdzić, co

z kierującym drugim pojazdu. W samochodzie były wgniecione drzwi, wyleciały kurtyny, uszkodzone zostały szyby i pasy. Nie nadał się do jazdy po drodze. Nie wezwano policji. Powód i M. K. (2) czekali 3 godziny na służbę assistance celem odholowania uszkodzonego pojazdu. Nie naprawił samochodu, sprzedał go. Pogoda była dobra, choć było zachmurzenie, zaś w momencie wjazdu na skrzyżowanie i uderzenia zaczynał padać deszcz, który następnie rozpadał się intensywnie podczas spisywania oświadczenia. Do skrzyżowania jechał z prędkością 50-60 km/h, następnie stanął przed skrzyżowaniem i ruszył ponownie. Prędkość jazdy jego pojazdu w momencie kolizji wynosiła 15-20 km/h (w trakcie kolejnych zeznań wskazywał prędkość 15 i 30 km/h). Nie wykonywał żadnych manewrów obronnych – po uderzeniu jego samochód stał w miejscu (w trakcie kolejnych zeznań wskazał, że jednak samochód przesunął się minimalnie), zaś pojazd uderzający odrzuciło w lewy bok (zeznania powoda Z. P. – kk. 132-133v., kk. 221; kk. 297v.).

M. K. (2) twierdził, że wjeżdżając na skrzyżowanie z pierwszeństwem z prawej strony i z uwagi na niezauważenie znaku drogowego nie ustąpił pierwszeństwa nadjeżdżającemu z prawej strony M., na skutek czego uderzył w bok jadącego M.. Jechał z prędkością maksymalnie 30 km/h. Nie było słychać pisków hamulców przed zdarzeniem. Widoczność na skrzyżowaniu była dobra. Przyznał się do winy, nie chciał wzywać policji (zeznania świadka M. K. (2) – kk. 143v.-144; kk. 220v.-221; kk. 297v.).

Powyższe Sąd wziął pod uwagę, choć decydujący w świetle końcowego rozstrzygnięcia był dowód z opinii biegłego D. G..

Sąd Okręgowy zważył, co następuje:

Powództwo nie zasługiwało na uwzględnienie.

Zgodnie z dyspozycją art. 822 §1, 2 i 4 k.c. przez umowę ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej ubezpieczyciel zobowiązuje się do zapłacenia określonego w umowie odszkodowania za szkody wyrządzone osobom trzecim, wobec których odpowiedzialność za szkodę ponosi ubezpieczający albo ubezpieczony. Jeżeli strony nie umówiły się inaczej, umowa ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej obejmuje szkody, o jakich mowa w §1, będące następstwem przewidzianego w umowie zdarzenia, które miało miejsce w okresie ubezpieczenia. Uprawniony do odszkodowania w związku ze zdarzeniem objętym umową ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej może dochodzić roszczenia bezpośrednio od ubezpieczyciela.

W myśl art. 34 ust. 1 ustawy z dnia 22 maja 2003 roku o ubezpieczeniach obowiązkowych, Ubezpieczeniowym Funduszu Gwarancyjnym i Polskim Biurze Ubezpieczycieli Komunikacyjnych. (t.j. Dz. U. z 2016 r. poz. 2060 z późn. zm.) z ubezpieczenia OC posiadaczy pojazdów mechanicznych przysługuje odszkodowanie, jeżeli posiadacz lub kierujący pojazdem mechanicznym są obowiązani do odszkodowania za wyrządzoną w związku z ruchem tego pojazdu szkodę, będącą następstwem śmierci, uszkodzenia ciała, rozstroju zdrowia bądź też utraty, zniszczenia lub uszkodzenia mienia. W myśl art. 19 ust. 1 ww. ustawy poszkodowany w związku ze zdarzeniem objętym umową ubezpieczenia obowiązkowego odpowiedzialności cywilnej może dochodzić roszczeń bezpośrednio od zakładu ubezpieczeń.

Powód w ramach niniejszego postępowania domagał się od pozwanego – ubezpieczyciela, odszkodowania z tytułu kosztów naprawy pojazdu. W ocenie Sądu brak jest jednak podstaw do uwzględnienia żądania, albowiem jak ustalono w toku postępowania, do zdarzenia w dniu 16 maja 2019 roku nie mogło dojść w okolicznościach deklarowanych przez powoda. Sąd zwrócił uwagę na następujące kwestie budzące wątpliwości:

1. pozycja pojazdu M. (...) w ramach dokonanej przez biegłego D. G. symulacji była odmienna i niezgodna z pozycją pojazdu M. (...) deklarowaną przez uczestników zdarzenia. Powód zeznał: „Po uderzeniu mój samochód stał w miejscu, a samochód drugiego pana odrzuciło w lewo, patrząc na pozycję sprawcy.” – w opisanym zdarzeniu zatrzymanie pojazdu M. (...) w miejscu było jednak fizycznie niemożliwe, gdyż przed kolizją pojazd nie był hamowany, nie były podejmowane żadne manewry obronne;

2. na pojeździe nie ma żadnych śladów wzdlużnych, które świadczyłyby o tym, że pojazd w chwili kolizji pozostawał w ruchu i kolidował prostopadle również z pojazdem będącym w ruchu – taki przebieg kolizji wymusiłby powstanie znacznych wzdlużnych zarysowań powierzchni biegnących na boku lewym przedmiotowego pojazdu, zaś w stanie faktycznym nie doszło nawet do starcia z powierzchni naniesionych zanieczyszczeń zewnętrznych (zakurzenia); z kolei widoczne uszkodzenia pojazdu H. (...) świadczą o kolizji prostopadłej – uderzenie nastąpiło w przeszkodę znajdującą się prostopadle do osi wzdlużnej pojazdu, widoczna jest wyraźnie pionowa strefa deformacji pokrywy komory silnika, świadcząca o uderzeniu w słupek środkowy lewy pojazdu M. (...). Na zderzaku przednim nie są widoczne żadne ślady otarcia poprzecznego świadczące o prostopadłym przemieszczaniu się pojazdu M. (...) – tym samym ustalono, że pojazd ten w momencie uderzenia był w pozycji stałej;

3. poduszki powietrzne boczne oraz kurtyna powietrzna są widocznie rozłożone, tak jakby zostały rozwinięte mechanicznie. Kurtyna powietrzna lewa nie przedstawia fizycznego wyglądu, jaki towarzyszy jej napełnieniu gazem w czasie aktywacji, ma ona widoczne wyraźne załamania, co może wskazywać, że została rozwinięta mechanicznie – na tę kwestię zwrócono uwagę również w ramach opinii wykonanej na zlecenie pozwanego;

4. odmiennie opisane warunki drogowe w oświadczeniach złożonych przed ubezpieczycielem przez sprawcę zdarzenia – M. K. (2) oraz przez poszkodowanego powoda.

Problematyczna była kwestia dotycząca tego, że ramach opinii wykonanej na zlecenie pozwanego, rzeczoznawca M. J. zauważył m.in., że zapis danych systemu pojazdu pozostaje w sprzeczności z okolicznościami zdarzenia i stanem pojazdu utrwalonym podczas oględzin w ramach szkody zgłoszonej z odpowiedzialności (...) pod numerem (...). Przerwanie obwodów zapłonowych poduszek gazowych oraz pasów bezpieczeństwa zostało odnotowane przy stanie drogomierza o 12 km niższym od utrwalonego podczas pierwotnych oględzin pojazdu. Rejestrowany czas systemowy pokazywał, że od wystąpienia usterek obwodów do czasu odczytu danych z systemu pojazdu upłynęło 198,2 minuty. Dodatkowo czas systemowy wykazywał różnicę 6 sekund w rejestracji awarii pomiędzy poduszkami bocznymi a kurtyną nadokienną, co wyklucza ich jednoczesną aktywację. Z kolei mgr inż. J. S. w ramach sporządzonej na zlecenie Z. P. opinii nr (...) wskazał, że dopiero w modelach pojazdów wyprodukowanych i sprzedawanych po 2017 roku zastosowano tak zwaną szynę danych i czas ten jest identyczny dla wszystkich sterowników. Odczytane dane z systemów przedmiotowego pojazdu nie pozwalają na identyfikację czasu i miejsca powstania kolizji, a zapisy w tych systemach pozwalają jedynie na uzyskanie informacji o zadziałaniu tych systemów.

Sąd podziela w tym zakresie w całości ustalenia poczynione przez biegłego w ramach sporządzonej opinii, a następnie opinii uzupełniającej. Skoro zaś stwierdzono, że powstałe szkody nie były następstwem zdarzenia w opisanych przez powoda okolicznościach, to również brak jest podstaw do uznania, by pozwany ponosił odpowiedzialność za skutki tego zdarzenia na mocy umowy OC pojazdów mechanicznych. Co prawda w opinii zleconej przez powoda rzeczoznawca J. S. wskazał, że deformacja elementów pojazdu M. (...) odpowiada wielkości i położeniu elementów mogących spowodować te uszkodzenia w samochodzie H. (...). Potwierdził również podłużne zarysowania powłoki lakierowej. Nie potwierdził tego biegły sądowy D. G.. Opinia prywatna nie może jednak zastąpić dowodu z opinii biegłego sądowego, gdy jest ona niezbędna w wypadkach wymagających wiadomości specjalnych. Co prawda prywatna opinia rzeczoznawcy przedkładana przez stronę nie jest całkowicie pozbawiona znaczenia (A. Turczyn [w:] Kodeks postępowania cywilnego. Komentarz. Art. 1–505(39). Tom I, red. O. M. Piaskowska, Warszawa 2024, art. 278), to jednak pierwszeństwo musi mieć opinia sądowa.

Mając powyższe okoliczności na uwadze, powództwo podlegało w całości oddaleniu, o czym na podstawie art. 822 §1-2 k.c. a contrario oraz art. art. 34 ust. 1 ustawy z dnia 22 maja 2003 roku o ubezpieczeniach obowiązkowych, Ubezpieczeniowym Funduszu Gwarancyjnym i Polskim Biurze Ubezpieczycieli Komunikacyjnych a contrario, należało orzec jak w pkt I wyroku.

O kosztach procesu Sąd orzekł w pkt II wyroku na podstawie art. 98§1 i 3 k.p.c. zgodnie z zasadą odpowiedzialności za wynik procesu, zasądając od powoda na rzecz pozwanego całość poniesionych przez pozwanego kosztów, na które złożyły się: wynagrodzenie zastępującego go profesjonalnego pełnomocnika, obliczone na podstawie §2 pkt 6

Rozporządzenia Ministra Sprawiedliwości z 22 października 2015 roku w sprawie opłat za czynności adwokackie, w wysokości 5.400 zł, opłata skarbową od pełnomocnictw w wysokości 17 zł oraz uiszczone zaliczki na poczet wynagrodzenia biegłego w wysokości 655,53 zł (kwity – k. 153, k. 185).

W punkcie III wyroku Sąd na podstawie art. 98§1 k.p.c. w zw. z art. 113 u.k.s.c. nakazał pobranie od powoda nieuiszczonych kosztów sądowych, a które to zostały pokryte tymczasowo przez Skarb Państwa tytułem wynagrodzenia biegłych za sporządzenie opinii. Koszty te wyniosły łącznie 1 076,50 zł (postanowienie z 30.08.2023 – k. 277).