

UZASADNIENIE

Pozwem z dnia 18 grudnia 2014 roku powód, Miejskie Przedsiębiorstwo (...) – spółka z ograniczoną odpowiedzialnością (...) wniósł o zasądzenie od pozwanego, (...) Zakładu (...) – spółki akcyjnej w W. kwoty 116.463,97 złotych wraz z odsetkami ustawowymi od dnia 5 listopada 2013 roku oraz kosztów postępowania, w tym kosztów zastępstwa adwokackiego według norm przepisanych tytułem odpowiedzialności za szkodę w autobusie marki S. o nr rejestracyjnym (...), nr boczny (...), wyrządzoną w dniu 5 sierpnia 2013 roku, za którą pozwany ponosi odpowiedzialność z tytułu odpowiedzialności cywilnej sprawcy szkody. Nadto wskazał, iż na szkodę tę złożyły się kwota 113.021,97 złotych netto tytułem kosztów naprawy i kwota 3.442 złotych netto tytułem kosztów holowania.

(pozew k. 2-7)

Nakazem zapłaty w postępowaniu upominawczym z dnia 15 stycznia 2015 roku Sąd Okręgowy w Łodzi, X Wydział Gospodarczy orzekł zgodnie z żądaniem pozwu.

(nakaz zapłaty k.38)

W sprzeciwie od tego nakazu pozwany zaskarżył powyższy nakaz zapłaty w całości i wniósł o oddalenie powództwa oraz zasądzenie na jego rzecz kosztów postępowania według norm przepisanych. Pozwany zakwestionował powództwo tak co do zasady, jak i co do wysokości i powołał się na stanowisko wyrażone w postępowaniu likwidacyjnym.

(sprzeciw k. 44-45)

Sąd ustalił następujący stan faktyczny:

Strony procesu są przedsiębiorcami.

(kserokopia odpisu z KRS powoda - k. 11-13, kserokopia odpisu z KRS pozwanego – k.14-17 i k. 47-56).

W dniu 5 sierpnia 2013 roku doszło do kolizji samochodu ciężarowego marki M. o nr rejestracyjnym (...), w wyniku którego uszkodzeniu uległ między innymi tył należącego do powoda autobusu marki S. o nr rejestracyjnym (...), nr boczny (...).

(karta wypadku – k.18, oświadczenie - k. 20-22, dokumentacja fotograficzna – k. 114-120, oświadczenie – k. 121-122)

Kierujący samochodem marki M., S. I. (1) podpisał w dniu 5 sierpnia 2013 roku oświadczenie o spowodowaniu kolizji z nieustalonych przyczyn. W zgłoszeniu szkody jako przyczynę szkody wskazano nie opanowanie pojazdu przez kierującego M. z powodu złego stanu technicznego, zaś z notatki służbowej z dnia 27 stycznia 2015 roku wynika, że S. I. (1) w rozmowie telefonicznej twierdził, iż przyczyną kolizji była awaria układu napędowego

(oświadczenie S. I. z dnia 5 sierpnia 2013 roku – k. 23-24, zgłoszenie szkody – k.57-59, notatka służbowa z dnia 27 stycznia 2015 roku – k. 123)

Pojazd M. o nr rejestracyjnym (...) posiadał ubezpieczenie OC u pozwanego.

(okoliczność bezsporna)

W dniu zdarzenia kierujący pojazdem M. przewoził towar i przejechał około 40 km na trasie z P. do Ł.; nie było żadnych nieprawidłowości. Jadąc środkowym pasem ruchu z nieznanej przyczyny pojazd M. uderzył w tył autobusu. M. jadąc zrównał się prawym przodem z lewym tyłem autobusu. Nagle szarpnęło pojazdem M., a w momencie szarpnięcia nastąpiła zmiana pasa ruchu, samochód zjechał na prawo. S. I. (1) podjął próbę hamowania, ale nieskuteczną. S. I. (1) nie wykonywał skrętu kierownicą, próbował odbić w drugą stronę, ale koła nie reagowały na manewr kierownicy. M.

jechał pasem środkowym, a autobus prawym skrajnym. Kierujący M. jechał z prędkością około 70 km/h i nie zamierzał zmienić pasa ruchu. Uderzenie nastąpiło, gdy autobus był już w ruchu. W momencie szarpnięcia pojazd zwolnił, stracił na prędkości. Na miejsce zdarzenia nie była wzywana policja.

(zeznania świadka S. I. – czas 00:04:01 - 00:16:16 – k. 146-147)

Właściciel firmy, w której pracował S. B. Ł. przekazując mu pojazd ciężarowy marki M. nie informował go o wadach pojazdu. S. I. (1) jeździł tym pojazdem około tygodnia przed zdarzeniem z innym kierowcą, który uczył go trasy. Przed jazdą auto było teoretycznie sprawne, przechodziło wszystkie przeglądy. W dacie zdarzenia przegląd był ważny. Stan techniczny pojazdu był dobry, przechodził wszystkie przeglądy techniczne. W dacie zdarzenia pojazd miał ważne badanie techniczne. Żaden z jeżdżących tym pojazdem kierowców nie sygnalizował właścicielowi nieprawidłowości w działaniu tego samochodu. Po zdarzeniu pojazd nie nadawał się do naprawy i został skasowany. Po zdarzeniu S. I. (1) poinformował B. Ł. (1), że coś puknęło i urwało mu się prawe przednie koło.

(zeznania świadka S. I. – czas 00:06:30 - 00:09:56 – k. 146-147, zeznania świadka B. Ł. 00:02:50 – 00:05:06 – k. 194)

Zebrany w sprawie materiał dowodowy przedstawia jedną spójną wersję wypadku; na tylny lewy narożnik jadącego prawym pasem autobusu najechał, wykonując nagły skręt w prawo pojazd dostawczy marki M., który wcześniej poruszał się pasem środkowym. Kierujący pojazdem marki M. zmieniając pas ruchu nie ustąpił pierwszeństwa pojazdowi poruszającemu się po tym pasie (art. 22 Prawa o ruchu drogowym), czym w pełni i jako jedyny przyczynił się do powstania kolizji. W żadnym stopniu nie przyczynił się do kolizji kierujący autobusem. Brak jest wiarygodnych badań i oględzin, które mogłyby rozstrzygnąć przyczynę nagłej zmiany pasa ruchu przez kierującego M.. Nie wiadomo czy było to urwanie koła, czy awaria układu napędowego, a jeśli nawet była to któraś z tych przyczyn – to nie wiadomo z jakiego powodu powstała (czy była wadą ukrytą czy też wadą wynikającą z wadliwie przykręconego koła po wcześniejszym demontażu) i nie da się tego obecnie ustalić, bo pojazd został skasowany. Analiza zachowania uczestników zdarzenia nie pozwala na wskazanie przyczyny zmiany pasa ruchu przez M.. Bezsporne jest jednak, że M. najechał na będący w ruchu autobus, nie ustępując mu pierwszeństwa i tym wyłącznie przyczynił się do zdarzenia.

Uzasadniony koszt naprawy pojazdu w warunkach warsztatu naprawczego autoryzowanego wyniósł 111.048,77 złotych netto. Nie zachodziła potrzeba wymiany oleju silnikowego i filtra, bo olej nie wydostał się na zewnątrz i nie został zabrudzony. Wystarczyło zlać olej do czystego naczynia i ponownie napełnić nim silnik. W autobusach tego typu olej wymienia się co 50.000 km i powód mógł eksploatować pojazd z tym olejem do następnej okresowej wymiany oleju wynikającej z przebiegu. To samo dotyczy oleju wentylatora; skoro brak było informacji, aby olej ten wyciekł lub został zabrudzony nie było zasadne uwzględnić kosztów jego wymiany. Nie było też potrzeby zastosowania nowego oleju silnika lub wentylatora ze względów technologicznych. Autobus był lakierowany lakierem typu (...), a tylko w razie lakierowania lakierem typu perła lub metalik zachodzi konieczność cieniowania. Takiej konieczności nie ma w wypadku użycia lakieru (...), stąd brak uwzględnienia kosztów cieniowania w wycenie.

Zachodziła konieczność holowania autobusu po zdarzeniu wyrządzającym szkodę. Kwota 3.442 złotych z tytułu holowania pojazdu typu autobus przegubowy na odległość ponad 100 km nie jest nadmiernie wygórowana.

(pisemna opinia biegłego – k. 197-214, ustna uzupełniająca opinia biegłego – k. 232 - 233)

Powód poniósł koszty naprawy w autoryzowanym zakładzie naprawczym w kwocie 113.021,97 złotych netto, a także koszty holowania pojazdu do miejsca naprawy w kwocie 3.442 złotych netto.

(faktury – k. 31-34 i k. 104-108 oraz k. 35, kosztorysy – k. 97-102, k. 77-83)

Powód pismem z dnia 4 lutego 2014 roku wzywał pozwanego do zapłaty.

(wezwanie – k. 28-30 i k. 110-112)

Pozwany pismami z dnia 4 listopada 2013 roku i 12 marca 2014 roku odmówił wypłaty odszkodowania.

(pisma - k. 25 i k. 109 oraz k. 26-27 i k.113)

Powyższy stan faktyczny sąd ustalił na podstawie wskazanych wyżej dowodów z dokumentów oraz zeznań świadków i opinii biegłego uznając, że są one wiarygodne, a przedstawiony na ich podstawie stan faktyczny jest logiczny, przekonujący i spójny.

Dostrzegając, że regulacja art. 328 § 2 k.p.c. wśród elementów konstrukcyjnych uzasadnienia wyroku, nie wymienia wskazania przyczyn, dla których sąd uznał określone fakty za udowodnione, z uwagi na wagę tego dowodu dla rozstrzygnięcia w sprawie, należy wskazać na racje, jakie przemawiały za daniem wiary przeprowadzonemu dowodowi z opinii biegłego sądowego. Niewątpliwie dowód ten, tak jak każdy inny dowód, podlega ocenie według art. 233 § 1 k.p.c., jednakże sfera merytoryczna opinii kontrolowana jest przez sąd, który nie posiada wiadomości specjalnych. W konsekwencji odwołanie się przez sąd dokonujący oceny dowodu z opinii biegłego, do takich kryteriów jak: zgodności opinii z zasadami logicznego myślenia, doświadczenia życiowego i wiedzy powszechnej, podstaw teoretycznych opinii, sposobu motywowania sformułowanego w niej stanowiska oraz stopnia stanowczości wyrażonych w niej ocen, a także poziomu wiedzy biegłego, stanowi wystarczające i należyte odniesienie się do wiarygodności dowodu z opinii biegłego sądowego (tak SN w uzasadnieniu wyroku z dnia 7 kwietnia 2005 r. II CK 572/04, Lex 151656; czy też SN w uzasadnieniu wyroku z dnia 15 listopada 2002 r. V CKN 1354/00, Lex 77046; a także SN w teza uzasadnieniu wyroku z dnia 15 listopada 2000 r. IV CKN 1383/00, Lex 52544; a nadto SN w uzasadnieniu wyroku z dnia 7 listopada 2000 r. I CKN 1170/98, OSNC 2001, z. 4, poz. 64). Okoliczności te w niniejszej sprawie przemawiały zaś za daniem wiary przeprowadzonemu dowodowi z opinii biegłego sądowego. Nadmienić w tym miejscu wypada, iż biegły sądowy na rozprawie w dniu 28 kwietnia 2017 roku ustosunkował się w ustnej opinii uzupełniającej do pytań pełnomocnika strony powodowej zawartych w jego piśmie z dnia 6 października 2016 roku (k.219-221), a także do pytań zadawanych przez pełnomocnika pozwanego. Żadna ze stron nie zakwestionowała sporządzonej opinii i nie zgłaszała dalszych wniosków dowodowych.

Sąd zważył, co następuje:

W przedmiotowej sprawie rozstrzygnięcia wymagała zasada odpowiedzialności pozwanego za szkodę w autobusie marki S. o nr rejestracyjnym (...), powstałą w dniu 5 sierpnia 2013 roku oraz zakres tej odpowiedzialności.

Przez umowę ubezpieczenia majątkowego zakład ubezpieczeniowy zobowiązuje się do zapłaty określonego odszkodowania za szkodę powstałą wskutek przewidzianego w umowie wypadku, a świadczenie zakładu ubezpieczeń polega na zapłacie przy ubezpieczeniu majątkowym określonego odszkodowania za szkodę powstałą wskutek przewidzianego w umowie wypadku (art. 805 k.c.). Ubezpieczyciel odpowiada w granicach odpowiedzialności sprawcy szkody, uregulowanych w kodeksie cywilnym, odpowiada on zatem za normalne następstwa działania bądź zaniechania, z którego szkoda wynikła. Wysokość odszkodowania, limitowana z jednej strony kwotą określoną w umowie ubezpieczenia, zaś z drugiej strony winna odpowiadać rzeczywistym, uzasadnionym kosztom usunięcia skutków wypadku. Naprawienie szkody w tych granicach powinno obejmować wszystkie straty, które poszkodowany poniósł wskutek zaistnienia szkody, stanowiące normalne następstwo działania, z którego szkoda wynikła (art. 361 § 2 k.c.) i następuje przez zapłatę odpowiedniej sumy pieniężnej. Tym samym świadczenie zobowiązanego obejmować musi wszelkie celowe i ekonomicznie uzasadnione koszty przywrócenia pojazdu do stanu sprzed wypadku (tak SN w wyroku z 20 lutego 2002 roku, V CKN 903/00, opubl. w OSNC 2003/1/15).

Odpowiedzialność ubezpieczycieli w ramach ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej posiadaczy i kierowców pojazdów mechanicznych za szkody powstałe w związku z ruchem tych pojazdów uregulowana została w sposób szczegółowy w przepisach ustawy z dnia 22 maja 2003 r. o ubezpieczeniach obowiązkowych, Ubezpieczeniowym Funduszu Gwarancyjnym i Polskim Biurze Ubezpieczycieli Komunikacyjnych (t. j. Dz. U. z 2013 r., poz. 392, ze zm.). Uregulowania zawarte w tej ustawie statuuja trzy istotne reguły odpowiedzialności odszkodowawczej ubezpieczyciela. Po pierwsze, z ubezpieczenia OC posiadaczy pojazdów mechanicznych przysługuje odszkodowanie, jeżeli posiadacz lub kierujący pojazdem mechanicznym są zobowiązani - na podstawie prawa - do odszkodowania za wyrządzoną w związku z ruchem tego pojazdu szkodę, której następstwem jest śmierć, uszkodzenie ciała, rozstrój zdrowia

bądź też utrata, zniszczenie lub uszkodzenie mienia (art. 34 ust. 1 ustawy). Po wtóre, ubezpieczeniem OC objęta jest odpowiedzialność cywilna każdej osoby, która kierując pojazdem mechanicznym w okresie trwania ochrony, ubezpieczeniowej wyrządziła szkodę ruchem tego pojazdu (art. 35 ustawy). Po trzecie wreszcie, odszkodowanie ustala się i wypłaca w granicach odpowiedzialności cywilnej posiadacza lub kierującego pojazdem mechanicznym, najwyżej jednak do ustalonej w umowie ubezpieczenia sumy gwarancyjnej (art. 36 ust. 1 ustawy). Z powyższego wynika, że ubezpieczenie OC ma charakter akcesoryjny, ponieważ jest ono zależne od istnienia roszczenia odszkodowawczego, jakie przysługuje poszkodowanemu od sprawcy (współsprawcy) (por. A. Szpunar, Wynagrodzenie szkody wynikłej wskutek wypadku komunikacyjnego, Warszawa 1976, s. 171, A. Szpunar, Ustalenie odszkodowania z tytułu obowiązkowego ubezpieczenia komunikacyjnego, *Kwartalnik Prawa Prywatnego* 1993 r., z.1, s. 33-34, A. Szpunar, Odszkodowanie z tytułu ubezpieczenia komunikacyjnego OC, *Państwo i Prawo* 1991 r., nr 7, s. 29).

Tym samym, co w sprawie niniejszej ma zasadnicze znaczenie, istnienie oraz zakres odpowiedzialności ubezpieczyciela zależy od istnienia i zakresu odpowiedzialności posiadacza mechanicznego pojazdu lub kierującego takim pojazdem, ustalonej na podstawie przepisów prawa cywilnego. To sprawia, że przy ustalaniu, czy i w jakim rozmiarze powstaje odpowiedzialność ubezpieczyciela konieczne jest odwołanie się do odpowiednich przepisów kodeksu cywilnego, gdzie zamieszczone są normy, które decydują o tym, kiedy zachodzi wypadek ubezpieczeniowy uzasadniający odpowiedzialność posiadacza lub kierującego wobec poszkodowanego oraz rozstrzygają o wysokości należnego tytułem naprawienia szkody świadczenia i sposobach jego wyliczenia (por. G. Bieniek, *Cywilnoprawna problematyka ubezpieczenia OC posiadaczy pojazdów mechanicznych na tle nowych uregulowań*, *Przegląd Sądowy* 2004, nr 5, s. 45-54). A zatem niezbędne jest najpierw ustalenie, czy na podstawie przepisów kodeksu cywilnego (art. 415, 435 i 436 k.c.) uzasadniona jest odpowiedzialność sprawcy (współsprawcy) zdarzenia objętego ubezpieczeniem, by następnie w oparciu o inne przepisy tego samego kodeksu (art. 361-363 i 444-447 k.c.) określić rodzaj i wielkość świadczenia.

Zebrany w sprawie materiał dowodowy przesądza, w ocenie sądu, że odpowiedzialność za szkodę w autobusie marki S. o nr rejestracyjnym (...) wynikającą z kolizji z dnia 5 sierpnia 2013 roku ponosi w całości kierujący pojazdem marki M. o nr rejestracyjnym (...) S. I. (1), zaś jego odpowiedzialność oparta jest, z mocy art. 436 § 2 k.c. w zw. z art. 415 k.c., na zasadzie winy. Jest tak dlatego, iż przeprowadzone w sprawie postępowanie dowodowe bezspornie doprowadziło do wniosku, iż do zdarzenia wyrządzającego szkodę doszło wskutek zderzenia się obu wskazanych wyżej pojazdów, a w tym procesie dochodzone jest odszkodowanie z tytułu szkody doznanej przez posiadacza jednego z tych pojazdów. Zderzeniem się pojazdów w rozumieniu art. 436 § 2 k.c. jest każde – bez względu na przyczynę – zetknięcie się tych pojazdów będących w ruchu (wyrok SN z dnia 24 listopada 1998 r., I CKU 87/98, Prok. i Pr.-wkł. 1999, nr 3, s. 31; tak również uchwała SN z dnia 2 stycznia 1976 r., III CZP 79/75, OSNCP 1976, nr 7-8, poz. 155). Ze zderzeniem się dwóch pojazdów mamy do czynienia wówczas, gdy obydwaj z nich znajdują się w ruchu fizycznym (rzeczywistym) wobec siebie i wobec otoczenia. Natomiast z najechaniem mamy do czynienia wówczas, gdy jeden z pojazdów wobec drugiego nie jest w ruchu fizycznym (rzeczywistym), lecz stanowi element rzeczywistości znajdującej się w bezruchu wobec poruszającego się obiektu (wyrok SN z dnia 3 lutego 2002 r., V KKN 644/2000, OSNC 2002, nr 12, poz. 156). W sprawie niniejszej nie ulega wątpliwości, że w chwili zetknięcia się oba wskazane wyżej pojazdy znajdowały się w ruchu, zaś wówczas podstawą odpowiedzialności nie jest zasada ryzyka, lecz – z mocy art. 436 § 2 k.c. – zasada winy (wyrok SN z dnia 10 stycznia 1978 r., I CR 454/77, LEX nr 8046).

Odwołanie do zasad ogólnych sprowadza się do ukształtowania omawianej odpowiedzialności według konstrukcji art. 415 k.c., a więc na zasadzie winy i zmienia się wówczas rozkład ciężaru dowodu, bowiem poszkodowany powinien wykazać już nie tylko istnienie szkody, jej postać, rozmiar i związek przyczynowy między szkodą a ruchem mechanicznego środka komunikacji, ale też i okoliczności pozwalające na postawienie zarzutu zawinionego działania lub zaniechania sprawcy szkody (wyrok SN z dnia 18 marca 1997 roku, I CKU 25/97, Prok. i Pr.-wkł. (...), wyrok SN z dnia 27 lipca 1973, II CR 233/73, OSP 1974/9/190). W toku niniejszego procesu powód wykazał ponad wszelką wątpliwość, że uszkodzenie autobusu było wynikiem zawinionego zachowania kierującego pojazdem M. związanego z ruchem kierowanego przez niego pojazdu, co uzasadniało jego odpowiedzialność na podstawie art. 346 § 2 k.c. w zw. z art. 415 k.c., a w konsekwencji powodowało też odpowiedzialność pozwanego ubezpieczyciela. Należy w tym miejscu przypomnieć, że pozwany ubezpieczyciel odpowiada za szkodę wyrządzoną przez kierującego pojazdem, jeśli pozostaje

ona w związku z ruchem pojazdu, którego dotyczy umowa. Bezsporne jest, że kierujący pojazdem marki M. zmieniając w sposób nagły pas ruchu nie ustąpił pierwszeństwa poruszającemu się po tym pasie autobusowi, czym naruszył art. 22 Prawa o ruchu drogowym, a to jego zawinione działanie pozostaje w normalnym związku przyczynowym z ruchem pojazdu, którym kierował. Tak więc przyjąć należy, że uszkodzenie autobusu pozostaje w adekwatnym związku przyczynowym, w rozumieniu art. 361 § 1 k.c., z ruchem pojazdu marki M.. Nadto, jak ustalono w toku procesu, opisane wyżej zachowanie kierującego pojazdem marki M. przyczyniło się wyłącznie do zaistnienia tego zdarzenia; do jego powstania nie przyczynił się w żadnym stopniu kierujący autobusem. Wobec tego spełniona została przesłanka z art. 436 § 2 k.c. w zw. z art. 415 k.c., polegająca na istnieniu związku przyczynowego pomiędzy szkodą w autobusie marki S. o nr rejestracyjnym (...) wynikającą z kolizji z dnia 5 sierpnia 2013 roku a ruchem pojazdu marki M. o nr rejestracyjnym (...), a to z kolei pozwala przypisać odpowiedzialność pozwanemu ubezpieczycielowi.

Nie znajduje przy tym żadnego usprawiedliwienia w zebranych materiale dowodowym podnoszona przez stronę pozwaną okoliczność, iż brak było możliwości przypisania winy kierującemu pojazdem marki M. z powodu niezawinionej przez niego niesprawności technicznej pojazdu. Okoliczność ta w toku procesu nie została wykazana, a z uwagi na brak wiarygodnych badań i oględzin, które mogłyby rozstrzygnąć przyczynę nagłej zmiany pasa ruchu przez kierującego M., nie jest możliwe obecnie ustalenie czy przyczyną tą było urwanie koła, czy awaria układu napędowego, a jeśli nawet była to któraś z tych przyczyn – to nie wiadomo z jakiego powodu powstała i nie da się tego obecnie ustalić, bo pojazd został skasowany. Ciężar wykazania tej okoliczności spoczywał – zgodnie z regulacją art. 6 k.c. - na pozwanym, który chcąc się uwolnić od odpowiedzialności winien wykazać, że do kolizji doszło wskutek niezawinionej przez kierującego pojazdem M. awarii tego pojazdu. Przeprowadzone postępowanie dowodowe jednoznacznie wskazało przyczynę kolizji, jaką było naruszenie przez kierującego pojazdem M. zasad ruchu drogowego, co wskazuje na bezprawność i pozwala przypisać mu winę za naruszenie tych zasad w postaci niedbalstwa. Jednocześnie postępowanie to nie potwierdziło żadnej z wersji podawanych przez kierującego tym pojazdem co do niezależnych od niego przyczyn nagłego zjechania z pasa ruchu. Skoro już w dniu zdarzenia z oświadczenia S. I. (1) wynikało, że spowodował on kolizję z nieustalonych przyczyn, a w zgłoszeniu szkody z tego samego dnia jako przyczynę szkody wskazano nie opanowanie pojazdu przez kierującego M. z powodu złego stanu technicznego, to rzeczą pozwanego jako profesjonalisty było w trakcie postępowania likwidacyjnego ustalić faktyczną przyczynę szkody, w szczególności wykazać, że przyczyna ta była niezależna od kierującego pojazdem, zaś skoro tego zaniechał to nie może on skutecznie na podstawie notatki służbowej z dnia 27 stycznia 2015 roku przyjąć, iż przyczyną kolizji była awaria układu napędowego, skoro okoliczność ta nie została – co biegły sądowy wskazał wprost w opinii pisemnej – w żaden wiarygodny sposób potwierdzona i wykazana. Za brakiem wiarygodności awarii układu napędowego wskazanej jako podstawa odmowy wypłaty odszkodowania przemawia też bezspornie ustalenie, że pojazd miał w dacie zdarzenia ważne badanie techniczne, oraz to, iż żaden z jeżdżących tym pojazdem kierowców nie sygnalizował nieprawidłowości w działaniu tego samochodu.

Biorąc powyższe poczynione ustalenia i rozważania, na podstawie przywołanych regulacji, pozwany odpowiada za szkodę wyrządzoną w autobusie marki S. o nr rejestracyjnym (...) wynikającą z kolizji z dnia 5 sierpnia 2013 roku. Na szkodę tę składają się: kwota 111.048,77 złotych tytułem uzasadnionego kosztu naprawy pojazdu w warunkach warsztatu naprawczego autoryzowanego, a także kwota 3.442 złotych tytułem kosztów holowania pojazdu do miejsca naprawy; łącznie 114.490,77 złotych i taką kwotę zasądzono w oparciu o wskazane wyżej przepisy.

O odsetkach od tej kwoty sąd orzekł na podstawie art. 817 § 1 k.c. zasądzając je zgodnie z żądaniem pozwu. Zgodnie bowiem z treścią art. 817 § 1 k.c. ubezpieczyciel obowiązany jest spełnić świadczenie w terminie 30 dni od daty otrzymania zawiadomienia o wypadku. W przedmiotowej sprawie zgłoszenie szkody nastąpiło w dniu zdarzenia, a tym samym powód miał prawo żądać odsetek od daty wskazanej w pozwie.

W pozostałym zakresie, to jest co do różnicy pomiędzy kwotą żadaną z tytułu tej szkody wraz z odsetkami, a kwotą należną, powództwo jako nieuzasadnione podlegało oddaleniu.

O kosztach sąd orzekł na podstawie art. 98 k.p.c. stosując zasadę odpowiedzialności za wynik procesu i kosztów celowych. W niniejszej sprawie powód wygrał proces w 98 %, a to sprawia, że uznać go należy za spór w całości

wygrywającego. Na koszty powoda złożyła się kwota 5.824 złotych tytułem opłaty sądowej od pozwu, kwota 3.617 złotych tytułem kosztów zastępstwa procesowego oraz kwota 15,80 złotych tytułem kosztów biegłego; łącznie kwota 9.456,80 złotych.

O zwrocie nadpłaconej przez powoda zaliczki na biegłego w kwocie 1.984,20 złotych sąd orzekł na podstawie art. 84 ust. 1 ustawy z dnia 28 lipca 2005 r. o kosztach sądowych w sprawach cywilnych (t. j. Dz.U. z 2016 r., poz. 623).

ZARZĄDZENIE

odpis wyroku z uzasadnieniem doręczyć pełnomocnikom stron.

Dnia 1 czerwca 2017 roku