

UZASADNIENIE

W pozwie złożonym 31 lipca 2019 r. powódka (...) spółka akcyjna w N. wniosła o zasądzenie od pozwanej (...) spółki akcyjnej w S. kwoty 88.601,12 zł z ustawowymi odsetkami za opóźnienie liczonymi od 10 maja 2018 r. oraz kosztami procesu, w tym kosztami zastępstwa procesowego według norm przepisanych.

W uzasadnieniu powódka podała, że jako najemca ciągnika siodłowego marki (...) o nr. rej (...) podjęła się wykonania zlecenia transportowego. W trakcie wykonywania transportu w spód ciągnika siodłowego uderzył kawałek metalu. W wyniku tego zdarzenia doszło do uszkodzenia pojazdu, koszt naprawy wyniósł 95.583,12 zł netto i został w całości pokryty przez powódkę. Ubezpieczyciel pojazdu odmówił powódce wypłaty odszkodowania w zakresie uszkodzenia silnika wypłacając odszkodowanie jedynie za uszkodzenie miski olejowej w kwocie 6.982 zł. Powódka dochodzi pozostałego kosztu naprawy netto.

W odpowiedzi na pozew pozwana (...) spółka akcyjna w S. wniosła o oddalenie powództwa w całości i zasądzenie od powódki na rzecz pozwanej kosztów procesu, w tym kosztów zastępstwa procesowego według norm przepisanych.

W uzasadnieniu pozwana przyznała, że pojazd marki (...) o nr. rej (...) w chwili zdarzenia posiadał ubezpieczenie w ramach dobrowolnego ubezpieczenia (autocasco), przyznała też, że po przeprowadzeniu postępowania likwidacyjnego wypłaciła powódce tytułem odszkodowania kwotę 6.982 zł w związku z uszkodzeniem miski olejowej, nie uznała jednak odpowiedzialności za uszkodzenie silnika z uwagi na to, że w jej ocenie zdarzenie polegające na zatarciu silnika nie było bezpośrednim następstwem szkody, ale konsekwencją jazdy bez oleju. Zdaniem pozwanej przyczyną awarii był brak smarowania i włączenie silnika bez smarowania, z tego względu nie jest objęte ochroną ubezpieczeniową zgodnie z § 5 pkt 2 Ogólnych Warunków Ubezpieczenia AC.

Sąd ustalił następujący stan faktyczny:

20 września 2017 r. (...) spółka akcyjna w N. zawarła z A. D. umowę najmu ciągnika samochodowego marki D. (...)X. L. D., rok produkcji 2017, o numerze rejestracyjnym (...), o numerze nadwozia (...).

Zgodnie z § 2 ust. 1 umowy pojazd został wynajęty na okres od 14 września 2017 r. do 30 września 2020 r.

Dowód: umowa najmu z 20 września 2017 r. (k. 48-49).

Powyższy pojazd jest przedmiotem leasingu.

A. D. - prowadzący działalność gospodarczą pod firmą Usługi (...) - zawarł 14 września 2017 r. z (...) spółką akcyjną we W. jako leasingodawcą umowę leasingu operacyjnego ciągnika samochodowego marki D. (...)X. L. D., rok produkcji 2017, o numerze rejestracyjnym (...), o numerze nadwozia (...).

A. D. uzyskał od leasingodawcy zgodę na najem przedmiotu leasingu.

Dowody: umowa leasingu (k. 36-40), harmonogram spłat (k. 41-42), aneks nr (...) (k.43-44),

pełnomocnictwo (k. 45), kserokopia dowodu rejestracyjnego (k. 46), pismo z

20 września 2017 r. (k. 47).

Pojazd ten posiadał ubezpieczenie w ramach dobrowolnego ubezpieczenia (autocasco) stwierdzone polisą nr (...). Umowę ubezpieczenia pojazdu zawarł z (...) spółką akcyjną w S. leasingodawca (...) spółka akcyjna we W.. Okres ubezpieczenia ustalono od 15 września 2017 r. do 14 września 2018 r. Suma ubezpieczenia w ramach autocasco obejmowała kwotę 294.472 zł netto.

Do powyższej polisy zastosowanie mają Ogólne Warunki Ubezpieczenia o symbolu (...) (dalej: OWU).

Zgodnie z § 1 ust. 1 OWU spółka (...) udziela ochrony ubezpieczeniowej w zakresie ubezpieczenia pojazdów mechanicznych od utraty, zniszczenia lub uszkodzenia (autocasco) oraz kosztów udzielenia natychmiastowej pomocy (...) C. A..

Zgodnie z § 3 ust. 1 OWU awaria to wadliwe funkcjonowanie pojazdu spowodowane uszkodzeniami mechanicznymi, elektrycznymi, elektronicznymi lub hydraulicznymi, uniemożliwiającymi jazdę, z wyłączeniem konieczności uzupełnienia materiałów eksploatacyjnych, obsługi bieżącej i okresowej, dostawy i montażu akcesoriów oraz braku środków niezbędnych do obsługi pojazdu.

Zgodnie z § 3 ust. 29 OWU szkoda to utrata, uszkodzenie lub zniszczenie pojazdu bezpośrednio wskutek zdarzenia objętego umową ubezpieczenia.

Zgodnie z § 5 pkt 2 OWU pojazdy określone w umowie ubezpieczenia objęte są ochroną ubezpieczeniową od szkód powstałych wskutek m.in. zderzenia się pojazdu z osobami, zwierzętami lub przedmiotami z zewnątrz pojazdu.

Zgodnie z § 36 ust. 1 OWU ubezpieczyciel jest wolny od odpowiedzialności, jeżeli ubezpieczony wyrządził szkodę umyślnie lub wskutek rażącego niedbalstwa, chyba że zapłata odszkodowania odpowiada w danych okolicznościach względem słuszności.

Dowody: polisa nr (...) (k. 50), Ogólne Warunki Ubezpieczenia (...)

Mechanicznych od U., Zniszczenia lub Uszkodzenia (Autocasco)(k. 125-129).

W marcu 2018 r. (...) spółka akcyjna w N. podjęła się wykonania zlecenia transportowego na rzecz jednego ze współpracujących z nim podmiotów, obejmującego transport towarów przez terytorium Niemiec.

Do wykonania zlecenia przeznaczono wynajęty od A. D. ciągnik samochodowy marki D. (...)X. L. D., o numerze rejestracyjnym (...). Transport wykonywał zatrudniony przez spółkę kierowca V. F..

Fakty niesporne.

22 marca 2018 r. w czasie przewozu przez terytorium Niemiec, na autostradzie (...) w spód ciągnika siodłowego uderzył ciężki niezidentyfikowany przedmiot.

Do zdarzenia doszło w nocy, około godziny trzeciej, kiedy to kierowca V. F. jechał załadowanym pojazdem z Belgii do Niemiec. Kierowca usłyszał wówczas dźwięk jakby spod samochodu spadła jakaś część. Był to odgłos sugerujący odpadnięcie jakiegoś elementu plastikowego czy to z kierowanego przez V. F. pojazdu, czy to z pojazdu jadącego przed nim. Miało to miejsce przy prędkości około 85 km/h, ładunek ważył 24,5 tony. Po tym dźwięku nie zapaliła się żadna kontrolna lampka kierowanego pojazdu, w szczególności nie zapaliła się kontrolka oleju.

V. F. zahamował, ale hamowanie załadowanym ciągnikiem przy takiej prędkości zajęło pewien czas, kierowca patrzył wówczas w lusterko wsteczne i niczego podejrzanego nie zauważył, w związku z czym zjechał z autostrady (...) na A3 i dojechał do miejsca, gdzie mógł się zgodnie z zasadami ruchu drogowego zatrzymać, ażeby sprawdzić co się stało. Wcześniej nie miał takiej możliwości, ponieważ podejrzanym dźwiękiem usłyszał przed mostem na autostradzie, gdzie nie ma możliwości zatrzymania się.

Już na drodze (...) zapaliła się kontrolka oleju i pojawiła się komenda „stop”. Kierowca natychmiast się zatrzymał i zawiadomił policję.

Po pewnym czasie od zdarzenia na miejscu pojawiła się niemiecka policja, która nakazała V. F. odjechać, ale kierowca odmówił pokazując jednocześnie licznik oleju. Policja zamknęła wówczas pas ruchu.

Kierowca zadzwonił do swojego pracodawcy i poinformował o zdarzeniu. Przyjechała pomoc drogowa i pojazd został odholowany.

Po odholowaniu pojazdu było widać plamę oleju wokół samochodu i pod samochodem. Wcześniej – kiedy pojazd poruszał się – nie było widać w lusterkach pozostawianych przez pojazd śladów oleju.

Dowody: zeznania świadka V. F. (k. 168-168, 169),

zestawienie czasu pracy kierowcy (k. 142);

„Zgłoszenie szkody”- dokument sporządzony przez policję niemiecką z tłumaczeniem (k. 302,303).

W wyniku zdarzenia z 22 marca 2018 r., w którym uczestniczył pojazd (...) o nr rej. (...), doszło pierwotnie do uszkodzenia poprzecznicy przedniej miski olejowej, która uległa pęknięciu, w wyniku czego nastąpiło rozszczelnienie układu smarowania silnika oraz wyciek oleju silnikowego. Konsekwencją kontynuowania jazdy było powstanie uszkodzeń jednostki napędowej obejmujących wał korbowy i współpracujących z nim łożysk ślizgowych, pompę oleju oraz turbosprężarkę. Przyczyną tych uszkodzeń była kolizja z niezidentyfikowanym przedmiotem, zaś konsekwencją dalszej eksploatacji pojazdu z rozszczelnieniem układem smarowania jednostki napędowej i postępującym wyciekiem oleju silnikowego do chwili wystąpienia niedoborów czynnika smarnego, a w konsekwencji do jego braku, co doprowadziło do powstania intensywnych procesów zużycia ściernego, m.in. w wierzchniej warstwie łożysk ślizgowych i czopów wału korbowego, łożyskowania turbosprężarki oraz powierzchni współpracujących ze sobą elementów pompy oleju.

Dowody: pisemna opinia biegłego R. S. z 4.01.2021 r. (k. 206-228);

uzupełniająca pisemna opinia biegłego z 1.0.2021 r. (k. 254#256);

protokół szkody w pojeździe (k. 130).

Postępowanie kierującego pojazdem V. F. w chwili ujawnienia spadku ciśnienia oleju było prawidłowe, doprowadziło do niezwłocznego zatrzymania pojazdu i unieruchomienia silnika.

Zakres uszkodzenia miski olejowej świadczy o tym, że proces jej opróżniania z czynnika smarnego nie nastąpił gwałtownie i niemalże natychmiast, lecz miał charakter znacznie mniej dynamiczny i przebiegał w dłuższym czasie, szacowanym na kilka minut. W chwili zasygnalizowania przez system komputerowy pojazdu informacji o zaniku ciśnienia oleju silnikowego manewr bezpiecznego zjechania na pobocze drogi oraz wyłączenie jednostki napędowej mógł doprowadzić do powstania uszkodzeń silnika w wyniku chwilowej jego pracy w warunkach braku czynnika smarnego.

Charakterystyczne zarysowania powierzchni wewnętrznej łożysk ślizgowych oraz czopów wału korbowego wskazują na początkową fazę powstawania uszkodzeń związanych z zaburzeniem działania układu smarowania silnika po wycieku oleju z pękniętej miski olejowej. Zarysowania te mogły powstać w krótkim czasie od chwili powzięcia informacji o zaniku ciśnienia oleju do momentu zatrzymania pojazdu bez zbędnej zwłoki.

Stopień powstałych uszkodzeń, ich charakter oraz zakres nie wskazują, aby powstały one na skutek kontynuowania jazdy bez oleju na znacznym odcinku drogi, bądź w wyniku prób wielokrotnego uruchamiania jednostki napędowej w tym stanie.

Dowody: pisemna opinia biegłego R. S. z 4.01.2021 r. (k. 206-228);

uzupełniająca pisemna opinia biegłego z 1.04.2021 r. (k. 254#256).

Pojazd został naprawiony przez (...) spółkę z ograniczoną odpowiedzialnością w S., filia w Ś..

Koszt naprawy pojazdu według sporządzonego przez podmiot dokonujący naprawy kosztorysu wyniósł 95.583,12 zł netto (117.567,24 zł brutto).

Na taką też kwotę 30 maja 2018 r. wystawiona została faktura VAT na rzecz (...) spółki akcyjnej w N..

6 lipca 2018 r. spółka (...) uiściła na rzecz (...) spółkę z ograniczoną odpowiedzialnością w S. kwotę 117.567,24 zł zgodnie z fakturą.

Dowody: kosztorys napraw (k. 78-83),

faktura z 30 maja 2018 r. (k. 84-87),

potwierdzenie przelewu (k. 86).

Koszt naprawy uszkodzeń pojazdu (...) o nr rej. (...) powstałych na skutek zdarzenia z 22 marca 2018 r., tożsamy z wysokością odszkodowania ustalonego w wariancie serwisowym zgodnie z treścią zawartej umowy dobrowolnego ubezpieczenia oraz zapisami ogólnych warunków ubezpieczenia, wyniósł netto 92.636 zł.

Związku ze zdarzeniem nie miały jedynie objęte naprawą czynności polegające na wymianie filtrów powietrza oraz paliwa. Z zebranych w toku likwidacji szkody materiałów nie wynika, żeby wskutek zdarzenia prowadzącego do uszkodzenia pojazdu doszło do uszkodzenia także tych elementów, jak też ich wymiana nie wynikała z technologii producenta. Wymiana tych elementów przy okazji wykonywanej naprawy mogła być związana ze znacznym stopniem ich naturalnego zużycia (zabrudzenia), wykraczając tym samym poza zakres szkody oraz odpowiedzialność odszkodowawczą ubezpieczyciela wynikającą z zawartej umowy ubezpieczenia autocasco.

Dowody: pisemna opinia biegłego R. S. z 4.01.2021 r. (k. 206-228);

uzupełniająca pisemna opinia biegłego z 1.04.2021 r. (k. 254#256).

Poszkodowany – (...) spółka akcyjna w N. – zgłosiła szkodę ubezpieczycielowi pojazdu – (...) spółce akcyjnej w S..

Postępowanie likwidacyjne prowadzone było pod numerem WR (...).

16 kwietnia 2018 r. w ramach postępowania likwidacyjnego ubezpieczyciel sporządził protokół szkody połączony z oględzinami zdemontowanych części silnika.

W e-mailu z 9 maja 2018 r. ubezpieczyciel poinformował, że nie przyjmuje odpowiedzialności za uszkodzenie silnika – bowiem zgodnie z OWU AC ochroną ubezpieczeniową objęte są tylko bezpośrednie następstwa s., w tym przypadku uszkodzenie miski olejowej; zatarcie silnika, pomimo zatrzymania pojazdu, powstało na skutek jazdy bez oleju, zdarzenie takie nie jest objęte ochroną ubezpieczeniową.

Pracownik ubezpieczyciela dokonał weryfikacji faktury z 30 maja 2018 r. kwalifikując do refundacji: wymianę miski olejowej (294 zł netto), miskę olejową (5.005 zł netto), dwa filtry oleju (po 236,50 zł netto) oraz olej silnikowy (1.210 zł netto).

W wyniku przeprowadzonego postępowania likwidacyjnego decyzją z 12 lipca 2018 r. ubezpieczyciel poinformował poszkodowanego (...) S.A. w N. o przyznaniu odszkodowania w kwocie 6.982 zł netto, opierając się o zweryfikowaną fakturę VAT i przyjmując odpowiedzialność wyłącznie za wymianę miski olejowej (294 zł netto), miskę olejową (5.005 zł netto), dwa filtry oleju (po 236,50 zł netto) oraz olej silnikowy (1.210 zł netto). Jednocześnie wskazano, że w trakcie analizy dokumentacji szkodowej ustalono, iż zakres naprawy został ustalony prawidłowo. Ubezpieczyciel odmówił przyjęcia odpowiedzialności za uszkodzenie silnika, gdyż w jego ocenie powstało ono w wyniku kontynuowania jazdy bez oleju w układzie smarowania, co doprowadziło do zatarcia elementów silnika.

Ubezpieczyciel podkreślił, że nie ocenia postępowania poszkodowanego jako niewłaściwego wyjaśniając zarazem, iż łącząca strony umowa autocasco jest umową dobrowolną, jej postanowienia kształtowane są wolą stron, zobowiązanie ubezpieczyciela w ramach zawartej umowy autocasco nie jest pełną refundacją wszystkich kosztów poniesionych na przywrócenie pojazdu do stanu sprzed zgłoszonego zdarzenia, lecz pokrycie jej w zakresie określonym w treści umowy.

W piśmie poinformowano również poszkodowanego o możliwości wniesienia odwołania.

Dowody: e-mail z 9 maja 2018 r. (k. 72),

protokół szkody (k. 130),

faktura z 30 maja 2018 r. z adnotacjami pracownika ubezpieczyciela dokonującego weryfikacji (k. 131-131v),

pismo z 12 lipca 2018 r. (k. 132-132v).

W piśmie z 16 lipca 2018 r. spółka (...) złożyła odwołanie od decyzji ubezpieczyciela i wezwała go do zapłaty odszkodowania w łącznej kwocie 88.601,12 zł netto w terminie 7 dni, tj. do 23 lipca 2018 r., pod rygorem wystąpienia na drogę postępowania sądowego.

W odpowiedzi na powyższe ubezpieczyciel w piśmie z 17 sierpnia 2018 r. wskazał, że po dokonaniu ponownej analizy dokumentacji podtrzymuje dotychczasowe stanowisko, iż uszkodzenie silnika nie spełnia warunku bezpośredniego następstwa zetknięcia pojazdu z przedmiotem i nie jest objęte ochroną ubezpieczeniową.

Dowód: pismo z 16 lipca 2018 r. z dowodem nadania (k. 73-75),

pismo z 17 sierpnia 2018 r. (k. 76-77).

15 grudnia 2018 r. na zlecenie (...) spółki akcyjnej w N. rzeczoznawca samochodowy J. S. sporządził opinię techniczną, według której przyczyną awarii silnika w pojeździe ciężarowym (...) było mechaniczne uszkodzenie miski olejowej silnika samochodu, zaś pozostałe uszkodzenia pozostają konsekwencją wycieku oleju i mają związek ze szkodą.

Dowód: opinia techniczna (k. 87-96).

W piśmie z 4 stycznia 2019 r. ubezpieczyciel po dokonaniu ponownej analizy dokumentacji szkodowej nie znalazł podstaw do zmiany dotychczasowego stanowiska i podtrzymał stanowisko wyrażone w piśmie z 12 lipca 2018 r.

Dowód: pismo z 4 stycznia 2019 r. (k. 133-133v).

W piśmie z 21 maja 2019 r. (...) Spółka Akcyjna we W. upoważniła A. D. do odbioru przyznanego odszkodowania, jednocześnie nie wyraziła zgody na kosztorysowe rozliczenie szkody. Wskazała, że wypłata odszkodowania powinna nastąpić na podstawie faktur potwierdzających naprawę pojazdu.

Dowód: upoważnienie (k. 68).

25 czerwca 2019 r. (...) S.A. we W. i A. D. zawarli umowę cesji. Na podstawie § 4 ust. 1 umowy (...) spółka akcyjna we W. przelała na leasingobiorcę A. D. uprawnienia wynikające z polisy ubezpieczeniowej nr (...). Leasingobiorca nabył uprawnienie do dochodzenia odszkodowania AC od ubezpieczyciela, związanego ze szkodą nr (...) we własnym imieniu oraz na własny rachunek (ust. 2).

2 lipca 2019 r. A. D. i (...) S.A. w N. zawarli umowę cesji. Na podstawie § 3 ust.1 umowy cesji A. D. przelał na rzecz (...) spółki akcyjnej w N. uprawnienia wynikające z polisy ubezpieczeniowej (...), w tym prawo do dochodzenia odszkodowania AC od ubezpieczyciela (...) S.A. w kwocie 88.601,12 zł netto wraz z odsetkami, związanego ze szkodą nr (...) we własnym imieniu i na własny rachunek. Przeniesienie praw na cesjonariusza nastąpiło z chwilą podpisania umowy (§ 5 ust. 2).

Dowody: umowa cesji z 25 czerwca 2019 r. (k. 66-67),

umowa cesji z 2 lipca 2019 r. (k. 69-71).

Sąd zważył, co następuje:

Na wstępie wyjaśnienia wymaga, że wyrok w niniejszej sprawie został wydany na posiedzeniu niejawnym na podstawie art. 15z§2 Ustawy o szczególnych rozwiązaniach związanych z zapobieganiem, przeciwdziałaniem i zwalczaniem (...)19, innych chorób zakaźnych oraz wywołanych nimi sytuacji kryzysowych z dnia 2 marca 2020 r. Z uwagi na to, że postępowanie dowodowe zostało przeprowadzone w całości, zarządzeniem z 18 października 2021 r. pełnomocnicy stron zostali zobowiązani do przedstawienia swoich stanowisk na piśmie przed zamknięciem rozprawy. Pełnomocnik powoda przedstawił swoje stanowisko w piśmie procesowym z 21 października 2021 r., zaś pełnomocnik pozwanego - po odebraniu zobowiązania 20 października 2021 r. - nie zajął żadnego stanowiska.

Powódka (...) spółka akcyjna w N. - jako nabywca wierzytelności przysługującej pierwotnie leasingodawcy (...) S.A. jako właścicielowi pojazdu o nr rej (...) (ciągnika siodłowego marki (...)), a następnie A. D. - dochodziła od pozwanej (...) spółki akcyjnej w S. kwoty 88.601,12 zł z ustawowymi odsetkami za opóźnienie liczonymi od 10 maja 2018 r.

Dochodzona pozwem kwota stanowi różnicę między kosztem netto naprawy wynoszącym 95.583,12 zł (według sporządzonego przez warsztat naprawczy kosztorysu i wystawionej z 30 maja 2018 r. faktury), a wypłaconą przez pozwanego ubezpieczyciela kwotą odszkodowania w wysokości 6.982 zł netto (obejmującą jedynie koszty netto wymiany miski olejowej, samej miski olejowej, dwóch filtrów oleju oraz oleju silnikowego).

Roszczenia tego powódka dochodzi jako nabywca wierzytelności przysługującej ubezpieczonemu w ramach zawartej przez niego z pozwanym umowy dobrowolnego ubezpieczenia (autocasco), stwierdzonego polisą nr (...), obowiązującą w okresie od 15 września 2017 r. do 14 września 2018 r., w związku z wywołującym szkodę zdarzeniem, które miało miejsce 22 marca 2018 r. na niemieckiej autostradzie (...).

Treść stosunku ubezpieczenia kształtowana jest nie tylko postanowieniami zawartymi w polisie, ale także Ogólnymi Warunkami Ubezpieczenia o symbolu (...).

Strona pozwana przyznawała, że wskazany pojazd objęty był jej ochroną ubezpieczeniową w ramach ubezpieczenia autocasco na podstawie polisy nr (...) oraz OWU o symbolu (...), jak również przyznawała, że doszło do przelewu wierzytelności z tej umowy związanych ze zdarzeniem z 22 marca 2018 r. na powódkę. Pozwany ubezpieczyciel przyznawał nadto, że po przeprowadzeniu postępowania likwidacyjnego i dokonaniu analizy zgromadzonej dokumentacji szkody przyznał powódce odszkodowanie w kwocie 6.982 zł netto w oparciu o zweryfikowaną fakturę VAT wystawioną tytułem naprawy pojazdu. Wypłacona przez ubezpieczyciela kwota dotyczyła tylko kosztów związanych z uszkodzeniem samej miski olejowej pojazdu, natomiast pozwana odmówiła przyjęcia odpowiedzialności za uszkodzenia silnika argumentując, że według OWU AC ochroną ubezpieczeniową objęte są tylko bezpośrednie następstwa szkody, za co pozwana uznała tylko uszkodzenie miski olejowej.

Zatarcie silnika – zdaniem pozwanej – miało być następstwem już nie tego zdarzenia, ale jazdy bez oleju, stąd też pozwana odmówiła objęcia tych skutków ochroną ubezpieczeniową. Ostatecznie ubezpieczyciel przyjął, że zatarcie silnika nie stanowiło bezpośredniego następstwa zetknięcia pojazdu z nieustalonym przedmiotem, który uszkodził tylko miskę olejową, a zatem zgodnie z § 5 pkt 2 w zw. z § 3 ust. 29 OWU AC zdarzenie to nie jest objęte ochroną ubezpieczeniową. Pozwana wywodziła też, że do szkody w zakresie uszkodzeń silnika doszło na skutek nieprawidłowego działania kierowcy, który bądź to podejmował próby uruchomienia pozbawionego smarowania silnika na etapie przygotowania do holowania, bądź dokonał zbyt późnego zahamowania pojazdu (i kontynuował jazdę) przez co silnik uległ uszkodzeniu. Do uszkodzeń tych zdaniem pozwanej mogło też dojść już w warsztacie, w trakcie manewrów. Pozwana powoływała się na § 36 ust. 1 OWU AC, zgodnie z którym miała być wyłączona jej odpowiedzialność za szkody spowodowane umyślnie lub wskutek rażącego niedbalstwa.

Podstawę prawną roszczenia powódki stanowił art. 805 § 1 k.c., zgodnie z którym przez umowę ubezpieczenia ubezpieczyciel zobowiązuje się, w zakresie działalności swego przedsiębiorstwa, spełnić określone świadczenie w razie zajścia przewidzianego w umowie wypadku, a ubezpieczający zobowiązuje się zapłacić składkę. Zawarta przez leasingodawcę z pozwaną umowa ubezpieczenia autocasco, była umową ubezpieczenia majątkowego, o którym mowa w § 2 wskazanej jednostki redakcyjnej. Świadczenie ubezpieczyciela, którego dochodziła powódka, polegało na zapłacie określonego odszkodowania za szkodę powstałą wskutek przewidzianego w umowie wypadku.

W doktrynie i orzecnictwie wskazuje się na tym tle, że przepisy Kodeksu cywilnego dotyczące umowy ubezpieczenia nie przewidują w oderwaniu od ogólnych warunków ubezpieczenia żadnych konkretnych przesłanek odpowiedzialności ubezpieczeniowej odnoszących się do poszczególnych rodzajów ubezpieczeń. Podkreśla się jednak, że pojęcie szkody w ubezpieczeniach jest takie samo jak w innych działach prawa odszkodowawczego, ale ich specyfika powoduje modyfikację zasad odpowiedzialności odszkodowawczej, w tym niekiedy jej wyłączenie [por. uzasadnienie wyroku SN z 29.11.1982 r. w sprawie I CR 407/82, L.; uzasadnienie wyroku SN z 19.05.2016 r. w sprawie IV CSK 552/15, L.; D. w: red. G., M., Kodeks cywilny. Komentarz, W. 2021, art. 805 k.c.]. Zakres odpowiedzialności ubezpieczyciela należało tym samym odczytywać opierając się na treści umowy ubezpieczenia oraz określonych w niej wypadków, z których zaistnieniem wiązać się miało powstanie odpowiedzialności ubezpieczeniowej pozwanej.

W kontekście powyższego należało się zatem odwołać do postanowień OWU AC (o symbolu (...)) regulujących zakres ochrony ubezpieczeniowej udzielanej przez pozwaną w ramach ubezpieczenia autocasco na podstawie polisy nr (...).

I tak stosownie do § 1 ust. 1 OWU pozwana udzieliła ochrony ubezpieczeniowej w zakresie ubezpieczenia pojazdów mechanicznych od utraty, zniszczenia lub uszkodzenia (autocasco) oraz kosztów udzielenia natychmiastowej pomocy (...) C. A..

Pojęcie „awarii” zostało zdefiniowane w § 3 ust. 1 OWU jako wadliwe funkcjonowanie pojazdu spowodowane uszkodzeniami mechanicznymi, elektrycznymi, elektronicznymi lub hydraulicznymi, uniemożliwiającymi jazdę, z wyłączeniem konieczności uzupełnienia materiałów eksploatacyjnych, obsługi bieżącej i okresowej, dostawy i montażu akcesoriów oraz braku środków niezbędnych do obsługi pojazdu, natomiast pojęcie „szkody” zdefiniowano w ust. 29 tej jednostki redakcyjnej jako utratę, uszkodzenie lub zniszczenie pojazdu bezpośrednio wskutek zdarzenia objętego umową ubezpieczenia.

Stosownie zaś do § 5 pkt 2 OWU AC pojazdy określone w umowie ubezpieczenia miały być objęte ochroną ubezpieczeniową od szkód powstałych wskutek m.in. zderzenia się pojazdu z osobami, zwierzętami lub przedmiotami z zewnątrz pojazdu.

Wreszcie przypadki wyłączenia odpowiedzialności ubezpieczyciela określał § 36 ust. 1 OWU wskazując, że ubezpieczyciel miał nie ponosić odpowiedzialności, jeżeli ubezpieczony wyrządził szkodę umyślnie lub wskutek rażącego niedbalstwa, chyba że zapłata odszkodowania odpowiada w danych okolicznościach względem słuszności.

W kontekście powyższych regulacji oraz obranej przez pozwanego ubezpieczyciela linii obrony przedmiotem sporu w niniejszej sprawie było z jednej strony dokonanie oceny, czy uszkodzenia, za których naprawę powódka dochodzi zapłaty (wykraczające poza objęte przyznaną przez ubezpieczyciela dobrowolnie kwotą 6.982 zł netto) stanowiły bezpośrednie następstwo zdarzenia objętego umową ubezpieczenia, tj. zderzenia pojazdu „z przedmiotem z zewnątrz pojazdu”, a z drugiej strony, czy uszkodzenia te nie są skutkiem umyślnego lub stanowiącego rażące niedbalstwo zachowania ubezpieczonego czy też osób, za które ponosi on odpowiedzialność, w tym kierującego uszkodzonym pojazdem.

Ponieważ brak było przy tym w OWU AC postanowień definiujących pojęcie „bezpośredniości” następstwa zdarzenia wywołującego szkodę, a jednocześnie brak było dowodów na wykazanie wspólnego dla stron rozumienia tego terminu, toteż dokonując wykładni umowy w tym zakresie stosownie do art. 65 k.c. i stosując tzw. kombinowaną metodę wykładni [por. uchwała (7) SN z 29.06.1995 r. w sprawie III CZP 66/95, OSN z 1995 r. Nr 12, poz. 168; uzasadnienie

wyroku SN z 29.01.2002 r. w sprawie V CKN 679/00, L.] należało przejść do fazy wykładni obiektywnej, a zatem takiej, w której właściwy dla prawa sens oświadczenia woli ustala się na podstawie przypisania normatywnego, czyli tak, jak adresat sens ten rozumiał i rozumieć powinien. Za wiążące uznać trzeba w tej fazie takie rozumienie oświadczenia woli, które jest wynikiem starannych zabiegów interpretacyjnych adresata.

Mając na względzie przytoczony już pogląd doktryny i orzecznictwa (podzielany przez Sąd w niniejszej sprawie), iż pojęcie szkody w ubezpieczeniach jest takie samo jak w innych działach prawa odszkodowawczego, należało dokonać zdefiniowania pojęcia „bezpośredniości” następstwa zdarzenia wywołującego szkodę objętego ubezpieczeniem opierając się na regulacjach ustawowych dotyczących adekwatnego związku przyczynowego między zdarzeniem wywołującym szkodę a szkodą (art. 361 § 1 k.c.). Dokonanie takiej wykładni z uwzględnieniem ustawowych zasad odpowiedzialności odszkodowawczej jawiło się jednocześnie jako zasadne ze względu na to, że przyjęcie prezentowanego przez pozwaną rozumienia „bezpośredniości” następstwa zdarzenia wywołującego szkodę jako wyłącznie uszkodzeń takich elementów, w które uderzył przedmiot z zewnątrz pojazdu, pomijając wszystkie kolejne uszkodzenia, dla których pierwszą przyczyną było właśnie to uderzenie, stałoby w sprzeczności z celem i naturą nawiązanego na podstawie umowy ubezpieczenia AC stosunku prawnego, zapewniając ubezpieczonemu w istocie iluzoryczną ochronę ubezpieczeniową.

Na tle art. 361 § 1 k.c. w doktrynie wskazuje się, że z uwagi na swoje umiejscowienie w Kodeksie cywilnym, będzie on miał zastosowanie do wszystkich rodzajów odpowiedzialności odszkodowawczej [por. Z. w: red. G., M., Kodeks cywilny. Komentarz, W. 2021, art. 361 k.c.]. Odpowiedzialność odszkodowawcza na podstawie tego przepisu sprowadza się do ustalenia, czy zachodzi adekwatny związek przyczynowy między zdarzeniem wywołującym szkodę, a szkodą. Adekwatny związek przyczynowy jest więc konieczną przesłanką powstania obowiązku naprawienia szkody, ale jednocześnie wskazuje, jak daleko ona sięga. W świetle przyjętej w k.c. teorii adekwatnej przyczynowości dokonuje się zatem segregacji zjawisk niezbędnych do wywołania szkody jak i zdarzeń, z których każde stanowi jakieś ogniwo w łańcuchu skutków. Który z warunków należy wziąć pod uwagę, a który pominąć, zależy tylko od postanowień ustawy [por. A. O., J. G., Zarys prawa zobowiązań, W. 1970, s. 53]. Przepis art. 361 § 1 k.c. opiera tę selekcję na kryterium normalności następstw. Związek przyczynowy według Kodeksu cywilnego istnieje jedynie wówczas, gdy w łańcuchu kolejnych przyczyn i skutków mamy do czynienia tylko z takimi przyczynami, które normalnie wywołują dane skutki. Jeżeli natomiast skutek jest następstwem przyczyny nietypowej, to wówczas w świetle k.c. nie istnieje związek przyczynowy między tym zdarzeniem a skutkiem [por. Z. w: red. G., M., Kodeks cywilny. Komentarz, W. 2021, art. 361 k.c.].

Pierwszym etapem badania istnienia adekwatnego związku przyczynowego jest stwierdzenie istnienia między badanym zachowaniem a szkodą powiązania typu *conditio sine qua non* (tzw. test warunku koniecznego). Jeśli pomiędzy badanymi zdarzeniami nie istnieje nawet powiązanie typu *conditio sine qua non*, nie może występować między nimi normalny (adekwatny) związek przyczynowy [por. uzasadnienie wyroku SN z 15.02.2008 r. w sprawie I CSK 359/07, L.]. Stwierdzenie, że pomiędzy zachowaniem a powstaniem szkody istnieje związek przyczynowy typu *conditio sine qua non* pozwala przejść do drugiego etapu, polegającego na badaniu, czy jest to związek przyczynowy normalny (adekwatny). Za normalne przyczyny powstania szkody uznaje się te przyczyny, które każdorazowo zwiększają możliwość (prawdopodobieństwo) wystąpienia badanego skutku. W orzecznictwie następstwo uznawane jest za „normalne”, jeśli „w danym układzie stosunków i warunków oraz w zwyczajnym biegu rzeczy, bez zaistnienia szczególnych okoliczności, szkoda jest zwykłym następstwem” tego zdarzenia [por. uzasadnienie wyroku SN z 26.01.2006 r. w sprawie II CK 372/05, OSP z 2008 r. Nr 9, poz. 96; P. S. w: red. O., Kodeks cywilny. Komentarz, Legalis 2021, art. 361 k.c.]. W orzecznictwie normalne następstwo zdarzenia zdefiniowano jako skutek, który zazwyczaj, w zwykłym porządku rzeczy jest konsekwencją tego zdarzenia [por. uzasadnienie wyroku SN z 11.09.2003 r. w sprawie III CKN 473/01, Monitor Prawniczy z 2006 r. Nr 17, s. 947], czy też jako obiektywnie normalne, typowe, przeciętne, oczekiwane w zwykłej kolejności rzeczy [por. uzasadnienie wyroku SN z 9.02.2001 r. w sprawie III CKN 578/00, OSNC z 2001 r. Nr 7-8, poz. 120].

Na tle tych poglądów doktryny i orzecznictwa dotyczących związku przyczynowego należało dokonać oceny bezpośredniego związku między wskazywaną przez powódkę szkodą w pojeździe, a objętym ochroną ubezpieczeniową zdarzeniem w postaci uderzenia w pojazd przedmiotu pochodzącego z zewnątrz pojazdu.

Dla wykazania tego związku powódka powołała w niniejszej sprawie dowód z zeznań świadka V. F. (kierującego pojazdem w chwili zdarzenia) jak również dowód z opinii biegłego z zakresu techniki samochodowej.

Świadek V. F. szczegółowo opisał przebieg zdarzenia wyjaśniając, że do zderzenia doszło około godziny trzeciej w nocy, w trakcie jazdy załadowanym pojazdem niemiecką autostradą (...). Świadek przyznał, że usłyszał wówczas podejrzany dźwięk uderzenia po którym rozpoczął manewr hamowania, opisał zarazem kolejno podejmowane przez siebie czynności. Wyjaśnił, że zdarzenie miało miejsce przed mostem, gdzie nie mógł się zatrzymać, nie mógł tego zrobić również z uwagi na wydłużoną drogę hamowania dla załadowanego pojazdu (ładunek miał masę 24,5 tony). Dźwięk sugerował, że w kierunku pojazdu mógł uderzyć jakiś element, który albo oderwał się od kierowanego pojazdu, albo od pojazdu jadącego przed nim. Świadek sprawdził stan drogi w lusterkach, nie zauważył jednak żeby wydarzyło się cokolwiek budzącego zaniepokojenie, w związku z czym był przekonany, że musiało chodzić o jakiś element plastikowy. Kierujący pojazdem V. F. nie wiedział zatem jeszcze wówczas (i nie mógł wiedzieć przy dochowaniu najwyższej staranności), że doszło do pęknięcia poprzecznicy przedniej miski olejowej, co spowoduje z upływem czasu rozszczelnienie układu smarowania silnika oraz wyciek oleju silnikowego. Świadek podkreślał, że nie zapaliła się wówczas żadna lampka kontrolna (co jest logiczne, skoro olej jeszcze nie wyciekł). Co więcej do zdarzenia doszło około godziny trzeciej w nocy, kiedy było ciemno, wyciek oleju - gdyby od razu miał miejsce - nie mógłby być widoczny w lusterkach wstecznych. Wyciek ten jednak nie miał nagłego charakteru (co potwierdził biegły dokonując analizy dokumentacji technicznej obrazującej uszkodzenia pojazdu). W tej sytuacji nawet gdyby V. F. zatrzymał się na nieoświetlonej drodze i w miejscu niedozwolonym na autostradzie, to i tak mógł nie zauważyć pęknięcia miski olejowej i postępującego rozszczelniania układu smarowania silnika. Co więcej wówczas jeszcze kontrolki pojazdu nie wskazywały kierowcy na wystąpienie jakiegokolwiek problemu. Świadek zeznał dalej, że gdy tylko komputer pokładowy spowodował zapalenie się kontrolki oleju oraz kontrolki „stop”, to pojazd znajdował się już w miejscu, gdzie zatrzymanie pojazdu było dozwolone, kierowca więc natychmiast zatrzymał pojazd. Świadek podkreślał, że od chwili zatrzymania i wyłączenia silnika nie podejmował już próby jego uruchomienia, w tym nie przestawił go z drogi, mimo zażądania tego przez policję wezwaną na miejsce zdarzenia. Tym samym pojazd po zdarzeniu został odholowany do warsztatu bez ponownego uruchamiania silnika, gdzie następnie dokonano jego naprawy.

Zeznania świadka należało uznać za wiarygodne, całą przedstawioną przez świadka wersję zdarzeń potwierdził bowiem biegły w sporządzonej opinii pisemnej (wraz z opinią uzupełniającą), opierając się na analizie uszkodzeń elementów pojazdu. Biegły na podstawie zgromadzonej w aktach sprawy dokumentacji potwierdził, że zakres oraz charakter uszkodzeń (w tym charakterystyczne zarysowania łożysk ślizgowych oraz czopów wału korbowego) wskazują na początkową fazę powstawania uszkodzeń związanych z zaburzeniem działania układu smarowania silnika po wycieku oleju z pękniętej miski olejowej. Biegły wskazał również, że uszkodzenia tego rodzaju mogły powstać w krótkim czasie od chwili powzięcia informacji o zaniku ciśnienia oleju do momentu zatrzymania pojazdu bez zbędnej zwłoki. Jak podkreślał biegły stopień powstałych uszkodzeń, ich charakter oraz zakres nie wskazują jednocześnie, aby powstały one na skutek kontynuowania jazdy bez oleju na znacznym odcinku drogi, bądź w wyniku prób wielokrotnego uruchamiania jednostki napędowej w tym stanie. Informacje podane przez biegłego na podstawie zgromadzonej dokumentacji technicznej pozwalały tym samym na potwierdzenie, że zdarzenie wywołujące szkodę przebiegało we wskazany przez świadka sposób.

Następnie biegły w opinii pisemnej stwierdził (a w odpowiedzi na zarzuty powódki do tej opinii podtrzymał swoje stanowisko w pisemnej opinii uzupełniającej), że w wyniku zdarzenia kolizyjnego pojazdu (...) o nr rej. (...) z 22 marca 2018 r. doszło pierwotnie do uszkodzenia poprzecznicy przedniej miski olejowej, która uległa pęknięciu, w wyniku czego nastąpiło rozszczelnienie układu smarowania silnika oraz wyciek oleju silnikowego. Konsekwencją kontynuowania jazdy (przy czym brak było wówczas sygnałów, które nakazywałyby niezwłoczne zatrzymanie się) stanowiło powstanie uszkodzeń jednostki napędowej obejmujących wał korbowy i współpracujących

z nim łożysk ślizgowych, pompę oleju oraz turbosprężarkę. Przyczyną wszystkich tych uszkodzeń była kolizja z niezidentyfikowanym przedmiotem, zaś konsekwencją dalszej eksploatacji pojazdu z rozszczelnieniem układem smarowania jednostki napędowej i postępującym wyciekem oleju silnikowego do chwili wystąpienia niedoborów czynnika smarnego (a w konsekwencji do jego braku) było powstanie intensywnych procesów zużycia ściernego, m.in. w wierzchniej warstwie łożysk ślizgowych i czopów wału korbowego, łożyskowania turbosprężarki oraz powierzchni współpracujących ze sobą elementów pompy oleju.

Co za tym idzie według opinii biegłego zasadne było wykonanie naprawy według kosztorysu warsztatu naprawczego za kwotę netto 92.636 zł ustaloną w wariantcie serwisowym, zgodnie z treścią zawartej umowy dobrowolnego ubezpieczenia oraz zapisami ogólnych warunków ubezpieczenia. Brak bezpośredniego związku między zdarzeniem wywołującym szkodę a zakresem wykonanej naprawy - jak wskazał biegły - wystąpił jedynie w zakresie dokonanej podczas naprawy wymiany filtrów powietrza oraz paliwa, bowiem z zebranych w toku likwidacji szkody materiałów nie wynikało, żeby skutek zdarzenia z 22 marca 2018 r. prowadzącego do uszkodzenia pojazdu doszło do uszkodzenia także tych jego elementów, jak też ich wymiana nie wynikała z technologii producenta. Wymiana tych elementów przy okazji wykonywanej naprawy mogła być związana ze znacznym stopniem ich naturalnego zużycia (zabrudzenia), wykraczając tym samym poza zakres szkody.

W świetle powyższych dowodów należało przyjąć - dokonując subsumpcji ustalonego stanu faktycznego do przytoczonych wyżej norm wynikających z przepisów prawa oraz treści łączącego strony stosunku prawnego - że wskazane przez biegłego uszkodzenia pojazdu, których koszt naprawy wyniósł 92.636 zł netto, stanowiły bezpośrednio (rozumiane jako normalne, adekwatne, spodziewane w zaistniałym układzie okoliczności) następstwo zdarzenia wywołującego szkodę, jakim było uderzenie niezidentyfikowanego przedmiotu z zewnątrz pojazdu w poprzecznice przednią i miskę olejową, a zatem powstała szkoda objęta była zakresem ochrony ubezpieczeniowej na podstawie § 3 ust. 29 w zw. z § 5 pkt 2 OWU AC.

Jednocześnie z uwagi na brak w zachowaniu kierowcy znamion rażącego niedbalstwa (o którym mowa w § 36 ust. 1 OWU) – rozumianego na tle art. 355 k.c. – nie zaistniała także umowna podstawa wyłączenia odpowiedzialności ubezpieczyciela. Podkreślenia bowiem wymaga, że nie sposób w ustalonym stanie faktycznym przypisać kierującemu pojazdem V. F. rażącego niedbalstwa w sytuacji, w której biegły potwierdził, że zaistniałe uszkodzenia pojazdu są uszkodzeniami, jakie powstały w krótkim czasie niezwłocznego hamowania po zapaleniu się kontrolki oleju w kabinie pojazdu, a jednocześnie brak jest uszkodzeń, które świadczyłyby o próbach późniejszego ponownego uruchomienia silnika. Co więcej za usprawiedliwione należało też uznać niedostrzeżenie przez kierującego pojazdem wycieku oleju wcześniej, skoro – jak wskazał biegły – wyciek nie był nagły i mógł trwać nawet kilka minut do chwili, kiedy doszło do zapalenia się kontrolki ostrzegawczych, a ponadto do zdarzenia doszło w godzinach nocnych na autostradzie, a zatem w miejscu nieoświetlonym.

Materiał dowodowy nie wskazuje więc na to, że kierowca wyrządził szkodę umyślnie lub wskutek rażącego niedbalstwa. Co więcej wskazać trzeba, że fakt ten przyznał sam ubezpieczyciel w decyzji z 12 lipca 2018 r., gdzie podkreślił, iż „nie ocenia postępowania poszkodowanego jako niewłaściwego” wyjaśniając zarazem, iż łącząca strony umowa autocasco jest umową dobrowolną, zobowiązanie ubezpieczyciela nie jest zatem pełną refundacją wszystkich kosztów poniesionych na przywrócenie pojazdu do stanu sprzed zgłoszonego zdarzenia, lecz pokrycie jej w zakresie określonym w treści umowy.

Dopiero w toku niniejszego procesu ubezpieczyciel zmienił zdanie wywodząc, że do uszkodzeń silnika miałyby dojść na skutek nieprawidłowego działania kierowcy, który bądź to podejmował próby uruchomienia pozbawionego smarowania silnika na etapie przygotowania do holowania, bądź dokonał zbyt późnego zahamowania pojazdu (i kontynuował jazdę) przez co silnik uległ uszkodzeniu, ewentualnie do uszkodzeń tych miałyby dojść już w warsztacie, w trakcie manewrów. Pozwana nie przedłożyła żadnych dowodów dla wykazania tych faktów, co więcej (w świetle stanowiska pozwanej wyrażonego w decyzji z 12 lipca 2018 r., gdzie – jak wskazano wyżej – ubezpieczyciel „nie ocenia postępowania poszkodowanego jako niewłaściwego”) obecnie podnoszone zarzuty zarzucające kierowcy winę umyślną lub rażące niedbalstwo należy ocenić jedynie jako przejaw przyjętej w niniejszym procesie linii obrony.

Wracając do dowodu z opinii biegłego sądowego wskazać trzeba, że Sąd uznał dowód ten za wiarygodny, sporządzony rzetelnie, biegły przedstawił w opinii obraną metodologię badań oraz rzeczowo uargumentował ostateczne wnioski. Strony zresztą – poza zastrzeżeniami sformułowanymi przez powódkę, do których biegły przekonywająco odniósł się w pisemnej opinii uzupełniającej – nie kwestionowały opinii biegłego. Podkreślenia wymaga bowiem, że żadna ze stron nie zgłosiła dalszych uwag do dowodu z opinii biegłego po doręczeniu pisemnej pełnomocnikom stron opinii uzupełniającej (zarządzenie z 8 kwietnia 2021 r. – k. 258a, doręczone pełnomocnikowi powódki 8 maja 2021 r. oraz pełnomocnikowi pozwanej 17 maja 2021 r., k. 271).

W konsekwencji powództwo podlegało uwzględnieniu w zakresie żądania przez powódkę zapłaty kwoty 85.654 zł netto tytułem odszkodowania, jako różnicy między ustalonym przez biegłego kosztem naprawy pozostającym w bezpośrednim związku ze zdarzeniem wywołującym szkodę (92.636 zł netto), a wypłaconą przez pozwanego ubezpieczyciela dobrowolnie kwotą odszkodowania (6.982 zł netto). W pozostałym zakresie powództwo podlegało oddaleniu.

O odsetkach orzeczono na podstawie art. 481 § 1 w zw. z art. 817 § 1 k.c. zasądzając je za okres zgodny z żądaniem pozwu. Zgonie bowiem z art. 817 § 1 k.c. ubezpieczyciel obowiązany jest spełnić świadczenie w terminie trzydziestu dni, licząc od daty otrzymania zawiadomienia o wypadku. Stosownie zaś do § 2 wskazanej jednostki redakcyjnej gdyby wyjaśnienie w powyższym terminie okoliczności koniecznych do ustalenia odpowiedzialności ubezpieczyciela albo wysokości świadczenia okazało się niemożliwe, świadczenie powinno być spełnione w ciągu 14 dni od dnia, w którym przy zachowaniu należytej staranności wyjaśnienie tych okoliczności było możliwe. Jednakże bezsporną część świadczenia ubezpieczyciel powinien spełnić w terminie przewidzianym w § 1.

Do zgłoszenia szkody doszło w marcu 2018 r., natomiast pozwany ubezpieczyciel definitywnie odmówił zapłaty kwoty przewyższającej przyznane dobrowolnie odszkodowanie e-mailem z 9 maja 2018 r., w związku z czym powódka dochodziła zapłaty odsetek ustawowych za opóźnienie począwszy od 10 maja 2018 r. Data ta następowała po upływie 30 dni, o których mowa w art. 817 § 1 k.c. a jednocześnie pozwany nie wykazał, ażeby w dacie odmowy przez niego zapłaty - tj. 9 maja 2018 r. - pozostawały nadal wymagające wyjaśnienia okoliczności, których wyjaśnienie w powyższym terminie nie byłoby możliwe. W konsekwencji zatem odsetki zasądzone zostały od uwzględnionej kwoty roszczenia powódki zgodnie z żądaniem pozwu, w wysokości określonej w art. 481 § 2 k.c.

Ustalając stan faktyczny Sąd opierał się w niniejszej sprawie na przedstawionych przez strony dowodach z dokumentów, których wiarygodność nie była kwestionowana przez strony, ani też nie budziła wątpliwości Sądu.

Przeprowadzony został m.in. złożony przez pozwaną dowód z dokumentu w postaci notatki policji niemieckiej z 22 marca 2018 r., nie miał on jednak istotnego znaczenia dla rozstrzygnięcia, z notatki tej nie wynikało bowiem nic wykraczającego poza niesporny fakt, że 22 marca 2018 r. doszło do kolizji spowodowanej przez nieznaną przedmiot, na który najechał pojazd kierowany przez V. F..

Sąd oparł się również na zeznaniach świadka V. F., których wiarygodność w zakresie przebiegu zdarzenia wywołującego szkodę potwierdziła z kolei opinia biegłego (co wyjaśniono już wyżej), natomiast opinia biegłego (po wykonaniu opinii uzupełniającej) nie była przez strony kwestionowana, jak również nie budziła wątpliwości Sądu co do rzetelności i prawidłowości jej sporządzenia.

Sąd pominął natomiast postanowieniem z 18 października 2021 r. wnioskowany przez powódkę w pozwie dowód z przesłuchania stron, bowiem przepisy k.p.c. o postępowaniu dowodowym nie pozwalają na przeprowadzenie dowodu z przesłuchania stron bądź z zeznań świadka w celu dokonania przez te osoby subsumpcji, tj. w celu wykazania czy powstała odpowiedzialność odszkodowawcza pozwanej i czy istnieje związek przyczynowy. Dowody w procesie przeprowadzane są bowiem w celu wykazania istnienia określonych faktów, zaś dokonanie oceny, czy między tymi faktami zachodzi związek przyczynowy oraz czy zaistnienie tych faktów wiąże się z powstaniem określonych skutków prawnych należy do Sądu orzekającego w sprawie.

O kosztach postępowania orzeczono na podstawie art. 108 § 1 w zw. z art. 98 § 1 i art. 100 k.p.c. rozstrzygając, że powinny zostać poniesione przez strony zgodnie z zasadą odpowiedzialności za wynik sprawy i stosunkowo między nimi rozdzielone przy uwzględnieniu, że powódka wygrała sprawę w 96,67% (pozwana z kolei wygrała w 3,33%), ich szczegółowe wyliczenie pozostawiono zaś referendarzowi sądowemu po uprawomocnieniu się wyroku.