

Sygn. akt I ACa 979/17

WYROK W IMIENIU RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ

Dnia 5 lipca 2018 r.

Sąd Apelacyjny w Gdańsku I Wydział Cywilny

w składzie:

Przewodniczący:	SSA Małgorzata Zwierzyńska (spr.)
Sędziowie:	SA Dariusz Janiszewski SR del. Andrzej Antkiewicz
Protokolant:	stażysta Lazar Nota

po rozpoznaniu w dniu 5 lipca 2018 r. w Gdańsku

na rozprawie

sprawy z powództwa M. O.

przeciwko (...) Spółce Akcyjnej w Ł.

o zapłatę

na skutek apelacji powoda

od wyroku Sądu Okręgowego w Gdańsku

z dnia 27 lipca 2017 r., sygn. akt I C 244/16

I. oddala apelację;

II. zasądza od powoda na rzecz pozwanego kwotę 4.050 (cztery tysiące pięćdziesiąt) złotych tytułem zwrotu kosztów postępowania apelacyjnego.

SSR del. Andrzej Antkiewicz SSA Małgorzata Zwierzyńska SSA Dariusz Janiszewski

Sygn. akt I ACa 979/17

UZASADNIENIE

Powód M. O. w dniu 26 lutego 2016 r. wniósł przeciwko (...) Spółce Akcyjnej z siedzibą w Ł. pozew, w którym domagał się zasądzenia od pozwanego na swoją rzecz kwoty 93.358,99 zł wraz z ustawowymi odsetkami od kwot: 63.284,59 zł, 4.114,61 zł, 11.507,21 zł, 11.692,94 zł i 1.704,30 zł od dnia 15 grudnia 2014 r. do dnia zapłaty oraz od kwoty 1.005,43 zł od dnia wniesienia pozwu do dnia zapłaty, a także kosztów procesu.

Sąd Okręgowy w Gdańsku wyrokiem z dnia 27 lipca 2017 r. orzekł następująco:

1. zasądził od pozwanego na rzecz powoda kwotę 8.487,88 zł oraz:

- od kwoty 7.432,45 zł ustawowe odsetki od dnia 10 kwietnia 2015 r. do dnia 31 grudnia 2015 r. i ustawowe odsetki za opóźnienie od dnia 1 stycznia 2016 r. do dnia zapłaty,

- od kwoty 1.055,43 zł ustawowe odsetki za opóźnienie od dnia 27 maja 2016 r. do dnia zapłaty;

2. oddalił powództwo w pozostałym zakresie;

3. zasądził od pozwanego na rzecz powoda kwotę 420,12 zł tytułem zwrotu kosztów postępowania;

4. zasądził od powoda na rzecz pozwanego kwotę 5.917,94 zł tytułem zwrotu kosztów zastępstwa procesowego;

5. nakazał ściągnąć na rzecz Skarbu Państwa kwotę 1.184,77 zł z zaliczki uiszczonej przez powoda tytułem zwrotu wydatków wyłożonych tymczasowo przez Skarb Państwa oraz zwrócić powodowi niewykorzystaną zaliczkę w kwocie 315,23 zł (trzysta piętnaście złotych i dwadzieścia trzy grosze);

6. nakazał ściągnąć na rzecz Skarbu Państw kwotę 314,98 zł z zaliczki uiszczonej przez pozwanego tytułem zwrotu wydatków wyłożonych tymczasowo przez Skarb Państwa oraz zwrócić pozwanemu niewykorzystaną zaliczkę w kwocie 1.685,02 zł .

Sąd Okręgowy ustalił i zważył, co następuje:

W dniu 3 listopada 2014 r. w T. na skrzyżowaniu ul. (...) z ul. (...) doszło do kolizji drogowej. Sprawcą wypadku był kierujący pojazdem marki Z. P. H., który najechał na tył pojazdu marki V. i naczepy jednoosiowej marki L. (...), na której znajdowała się łódź motorowa.

Kierujący pojazdem marki Z. objęty był ochroną ubezpieczeniową w zakresie odpowiedzialności cywilnej posiadaczy pojazdów mechanicznych w pozwanym (...)Spółce Akcyjnej z siedzibą w Ł..

W wyniku zdarzenia uszkodzeniu uległa łódź motorowa typu G. o nazwie (...), stanowiąca własność powoda M. O., jak również przyczepa podłodziowa, na której była ona przewożona. Jacht był konstrukcją typu G. zbudowaną amatorsko na podstawie dokumentacji biura projektowego (...)z USA w latach 2006-2007 przez budowniczego amatora z miasta O. w stanie (...) (USA).

W jachcie uszkodzeniu uległ kadłub – pawęż (tylna pionowa ściana łodzi łącząca obie burty, pokład i dno), pokład oraz fragmenty konstrukcji wewnętrznej, wręgi i wzdłużniki oraz fundament, na którym spoczywał silnik. Zgniecenia i uszkodzenia powstały też na dziobie w punkcie podparcia kadłuba łodzi w trakcie przewożenia i okucia dziobowego. W zakresie uszkodzeń układu napędowego, w tym silnika C.(...) i instalacji pokładowych, doszło do złamania jednej ze stóp bloku silnika, którą był przymocowany do kadłuba oraz do uszkodzenia instalacji wydechowej i instalacji wody chłodzącej silnik, a także mocowanie zbiornika paliwa.

Koszt naprawy jachtu wraz z kosztami zakupu silnika C. (...) model (...) po refabrykacji wynosi 23.662,05 EUR. Wartość jachtu w chwili kolizji wynosiła nie więcej niż 12.000 EUR.

W przyczepie podłodziowej uszkodzeniu uległy elementy podtrzymujące dziób jachtu tzw. belka oporowa oraz rolka prowadząca, ponadto uchwyt haka holowniczego i lewego podparcia podtrzymującego dno jachtu.Koszty naprawy przyczepy wyniosły 941,56 EUR, natomiast jej wartość w stanie sprzed wypadku wynosiła 1.000 EUR.

Wartość uszkodzonego jachtu (pozostałości) wynosi 1.500 EUR, natomiast wartość uszkodzonej przyczepy (pozostałości) – 350 EUR.

W związku z tym, że powód jest obywatelem Niemiec i tam mieszka, po wypadku przetransportował uszkodzoną łódź oraz przyczepę na teren tego kraju przy pomocy niemieckiego przedsiębiorstwa transportowego. Koszty transportu wyniosły 2.633,23 EUR.

Powód zlecił wycenę szkody i kosztów naprawy przez rzeczoznawcę na terenie Niemiec z uwzględnieniem obowiązujących na tym rynku cen. Koszty sporządzenia opinii dotyczącej łodzi wyniosły 2675,73 EUR, a opinii dotyczącej przyczepy 390 EUR.

Powód zgłosił szkodę z tytułu wypadku towarzystwu ubezpieczeniowemu w Niemczech (...) – reprezentantowi pozwanego na terenie Niemiec pismem z dnia 8 stycznia 2015 r. W jego treści zawarł żądanie zapłaty odszkodowania z tytułu uszkodzenia przyczepy 941,56 EUR, łodzi motorowej 29.481,60 EUR, kosztów transportu 2.633,23 EUR oraz tytułem kosztów wyceny naprawy łodzi oraz przyczepy – łącznie 3.065,73 EUR.

W dniu 24 lutego 2015 r. pozwany za pośrednictwem niemieckiego reprezentanta wypłacił powodowi tytułem odszkodowania kwotę 10.000 EUR, zaś w dniu 11 marca 2015 r. – dalszą kwotę 5.000 EUR. Ubezpieczyciel wartość łodzi wycenił na 12.000 EUR, zaś koszty naprawy na 15.573,33 EUR, w konsekwencji pozwany zakwalifikował szkodę jako tzw. szkodę całkowitą.

Powód poniósł koszty tłumaczenia dokumentów związanych z likwidacją szkody z języka niemieckiego na język polski w kwocie 1.055,34 zł.

Sąd Okręgowy za kluczowy dowód w sprawie uznał opinię biegłego sądowego do spraw wyceny jednostek pływających i pojazdów mechanicznych, sporządzoną na okoliczność ustalenia wysokości uzasadnionych technicznie i ekonomicznie kosztów naprawy łodzi oraz przyczepy jednoosiowej z związku z uszkodzeniami powstałymi wskutek powyższej kolizji. Sąd a quo nakazał sporządzenie opinii w oparciu o ceny na rynku niemieckim, z uwagi na miejsce zamieszkania i obywatelstwo powoda, podzielił bowiem pogląd prezentowany w orzecznictwie, iż aby odszkodowanie spełniało warunek pełnego naprawienia szkody i uwzględniało realnie istniejące możliwości naprawienia szkody, musi umożliwiać poszkodowanemu, zamieszkałemu za granicą i będącemu obywatelem innego państwa, dokonanie naprawy na terenie jego kraju. Odszkodowanie powinno zatem być ustalone według cen obowiązujących w tym kraju, a nie cen występujących w Polsce .

Sporządzoną przez biegłego A. D. opinię pisemną z dnia 5 stycznia 2017 r. wraz z opinią uzupełniającą z dnia 16 marca 2017 r. Sąd Okręgowy uznał za wiarygodne, albowiem zostały sporządzone przez fachowca w swojej dziedzinie, posiadającego stosowne wykształcenie i niezbędne doświadczenie zawodowe.

Biegły logicznie przeprowadził swój wywód dotyczący kwestii związanych z wyceną kosztów naprawy uszkodzonej łodzi i przyczepy podłodziowej, tłumacząc, z jakich przyczyn przyjął, że obliczenia poczynione przez rzeczoznawcę wyceniającego powyższe na zlecenie powoda w Niemczech są częściowo uzasadnione i z jakich powodów ocenił jako nieuprawnioną proponowaną przez tegoż rzeczoznawcę wymianę silnika na nowy G. (...) podczas gdy w jego ocenie wystarczającym i właściwszym było przyjęcie także z praktycznego i technicznego punktu widzenia zamiany uszkodzonego silnika pochodzącego z 1963 r. na analogiczny silnik po refabrykacji. Biegły przekonująco uzasadnił swoje wnioski w tym zakresie, podkreślając z jednej strony, że wymiana silnika na nowy, o wartości blisko 10.000 EUR zwiększałoby nieproporcjonalnie wartość jachtu, z drugiej zaś wskazując na dostępność na rynku aukcyjnym używanych silników tego modelu po refabrykacji, czyli kapitalnym remoncie.

Jednocześnie biegły wskazał, iż z uwagi na rok produkcji silnika 1963, mało wiarygodne z praktycznego i technicznego punktu widzenia jest, by uszkodzony silnik miał za sobą tylko 22 roboczogodziny pracy, chociażby z uwagi na konieczność sukcesywnego uruchamiania, tak by nie doprowadzić do jego degradacji i zniszczenia. Wskazał, że przyjęcie powyższego za uzasadnione możliwe byłoby tylko wówczas, gdyby powód przedstawił dowody świadczące o takiej eksploatacji silnika lub dokumenty potwierdzające wykonanie w ostatnim czasie jego remontu o takim szerokim zakresie, który pozwalałby na uznanie go za odnowiony tak gruntownie, że można było od tego momentu rozpocząć

liczenie godzin jego pracy od nowa. Wówczas jednak – jak podkreślał biegły – tym bardziej uzasadniona wydaje się być wymiana silnika na silnik po refabrykacji niż zakup nowego silnika. Biegły wyliczył koszty związane z wymianą na silnik po refabrykacji, zweryfikowane w opinii uzupełniającej, wobec zarzutów strony powodowej o nieuwzględnienie wszystkich kosztów z tym związanych.

Wobec argumentacji przytoczonej w opinii uzupełniającej z dnia 16 marca 2017 r. i wyjaśnienia podstaw poczynionych wyliczeń, Sąd pierwszej instancji uznał je za prawidłowe, oceniając jako nieuzasadnione zarzuty strony powodowej związane z arbitralnością wyceny biegłego.

Sąd a quo za prawidłową uznał również wycenę samej łodzi oraz przyczepy podłodziowej.

Biegły wyjaśnił z jakich powodów przyjął, że uszkodzona łódź nie jest łodzią C. (...) lecz konstrukcją typu amatorskiego G., zbudowaną na podstawie dokumentacji biura projektowego (...) z USA w latach 2006-2007 przez budowniczego amatora, wskazując m.in. na brak podobieństwa do jakichkolwiek konstrukcji produkowanych przez stocznię (...). Powyższe zaś w znaczący sposób przełożyło się na wycenę samej łodzi.

Biegły podkreślił przy tym trudności w ustaleniu wartości rynkowych jednostek budowanych amatorsko, wskazując na czynione często odstępstwa konstrukcyjne i materiałowe od zakupionej dokumentacji, co czyni te jednostki niepowtarzalnymi i trudnymi do porównania. Podkreślił także, że przy wycenie takiej jednostki ważnym czynnikiem jest też stan jej utrzymania i w tym zakresie zwrócił uwagę na zaniedbania w utrzymaniu i konserwacji jachtu powoda, trwające w jego ocenie od kilku sezonów, co zdaniem biegłego znalazło odzwierciedlenie w przedłożonej do akt dokumentacji fotograficznej. Wskazując na brak na rynku ofert łodzi identycznych lub bardzo podobnych do uszkodzonej w kolizji, nadających się do porównania, z uwagi na inny wiek, wielkość, różnice konstrukcyjne, model silnika, czy wreszcie właśnie stan utrzymania, biegły uznał w oparciu o swoje doświadczenie, iż wartość jachtu motorowego w chwili kolizji ocenić należało na 12.000 EUR.

Powyższą opinię zakwestionowała strona powodowa, jednak biegły w opinii uzupełniającej logicznie i wyczerpująco uzasadnił, z jakich przyczyn dobór tychże ofert do porównania proponowanych przez powoda jest nieadekwatny. Podkreślił, że uszkodzona łódź była jednostką budowaną amatorsko, nie zaś oryginalnym produktem jakiegokolwiek, a tym bardziej renomowanej stoczni, tymczasem wszystkie oferty wskazane przez powoda odnoszą się do oryginalnych łodzi firmowych, z renomowanych stocznii o historycznym rodowodzie, zabytkowych (lata produkcji od 1947 do 1961). Sąd Okręgowy zgodził się z poglądem biegłego, że powyższe uniemożliwia racjonalne porównanie ich z amatorsko zbudowaną jednostką z 2007 r. Dodatkowo były to jednostki o nieporównywalnej wielkości. Biegły ostatecznie wskazał na ofertę z rynku kanadyjskiego, w której oferowano jednostkę G. model G., a więc taką, jak łódź powoda, pochodzącą z 2008 r. o zbliżonym silniku, jednakże utrzymaną w znacznie lepszym stanie – za cenę 19.900 USD. Podkreślił przy tym, że jest to cena oczekiwana przez sprzedającego, podczas gdy cena transakcyjna jest o kilka do kilkudziesięciu procent niższa niż ofertowa. Dodatkowo też wskazał na konieczność poniesienia kosztów prac szkodniczych w przypadku łodzi powoda, które byłyby niezbędne do doprowadzenia jej do stanu dobrego, a które wynoszą kilka tysięcy EUR.

Wobec takich argumentów Sąd Okręgowy za przekonującą uznał wycenę poczynioną przez biegłego, w której ostatecznie wyliczył wartość łodzi powoda przed wypadkiem na kwotę nie większą niż 12.000 EUR.

Sąd pierwszej instancji ocenił jako wiarygodną wycenę biegłego w zakresie kosztów naprawy przyczepy podłodziowej, w której wskazał, że z uwagi na niemożność dokonania oględzin przyjął je na poziomie wskazanym przez rzeczoznawcę niemieckiego, a więc 941,56 EUR, podobnie jak za prawidłową ocenił wycenę przyczepy przed zdarzeniem – na kwotę 1.000 EUR. Tym bardziej, że żadna ze stron nie wniosła zastrzeżeń merytorycznych do opinii w tym zakresie. Opinie biegłego w powyższym zakresie nie były kwestionowane przez strony.

W konsekwencji postanowieniami z dnia 11 lipca 2017 r. Sąd meriti oddalił wnioski powoda o dopuszczenie dowodu z uzupełniającej opinii biegłego z zakresu mechaniki A. D., jak również o dopuszczenie dowodu z zeznań w charakterze świadka D. W.. Na rozprawie w dniu 12 lipca 2016 r. strona powodowa wniosła o sporządzenie opinii

na podstawie dokumentacji, która miała zostać przedstawiona oraz tej, która znajdowała się już w aktach sprawy, nie zaś na podstawie oględzin łodzi. Tak też wykonał ją biegły. W konsekwencji więc wniosek o sporządzenie opinii uzupełniającej i dokonanie wyceny po dokonaniu oględzin przez biegłego Sąd Okręgowy ocenił jako spóźniony i stanowiący w istocie reakcję strony na niekorzystną w jej ocenie wycenę biegłego.

Podobnie jako spóźniony Sąd Okręgowy ocenił wniosek o przesłuchanie świadka D. W.; nie było bowiem żadnych przeszkód, aby wniosek ten został zgłoszony wcześniej, zwłaszcza że strona pozwana od początku kwestionowała wyceny dokonane przez rzeczoznawcę niemieckiego.

Zdaniem Sądu Okręgowego, przeprowadzenie tych dowodów byłoby również bezprzedmiotowe, skoro miałyby one dotyczyć przede wszystkim kwestii ewentualnej wymiany silnika. Spór między stronami w tym zakresie ostatecznie koncentrował się wokół kwestii tego, czy dla przyjęcia wyceny kosztów naprawy szkody uzasadnionym jest przyjęcie kosztów wymiany silnika na nowy, nowej generacji czy też na typ odpowiadający uszkodzonemu, a już nieprodukowanemu silnikowi, po regeneracji.

W ocenie Sądu powództwo w sprawie niniejszej jest uzasadnione co do zasady, jednakże tylko w niewielkiej części co do wysokości.

Podstawą wniesionego pozwu był art. 822 i nast. k.c. oraz przepisy ustawy z dnia 22 maja 2003 r. o ubezpieczeniach obowiązkowych, Ubezpieczeniowym Funduszu Gwarancyjnym i Polskim Biurze Ubezpieczycieli Komunikacyjnych (j.t. Dz. U. z 2016 r., poz. 2060 ze zm.).

Art. 822 § 1 k.c. stanowi, iż 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. Zgodnie zaś z § 2, 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. Art. 822 § 4 k.c. stanowi, że uprawniony do odszkodowania w związku ze zdarzeniem objętym umową ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej może dochodzić roszczenia bezpośrednio od ubezpieczyciela.

Podobnie art. 19 ust. 1 ustawy z dnia 22 maja 2003 r. stanowi, że poszkodowany w związku ze zdarzeniem objętym umową ubezpieczenia obowiązkowego odpowiedzialności cywilnej może dochodzić roszczeń bezpośrednio od zakładu ubezpieczeń. Zgodnie z art. 34 ust. 1 ww. ustawy 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. Odpowiedzialność więc zakładu ubezpieczeń jest ściśle skorelowana z odpowiedzialnością samego sprawcy wypadku, przy czym stosownie do art. 35, ubezpieczeniem OC posiadaczy pojazdów mechanicznych jest objęta odpowiedzialność cywilna każdej osoby, która kierując pojazdem mechanicznym w okresie trwania odpowiedzialności ubezpieczeniowej, wyrządziła szkodę w związku z ruchem tego pojazdu.

Kwestia samej zasady odpowiedzialności pozwanego towarzystwa ubezpieczeniowego nie była sporna .

Powód wyliczył należne mu odszkodowanie na kwotę 93.358,99 zł, wskazując, że odpowiada ona kosztom naprawy uszkodzonego mienia i przywrócenia go do stanu sprzed wypadku i zawiera w sobie także inne koszty pozostające w normalnym związku przyczynowym, jak koszty opinii rzeczoznawcy oraz koszty tłumaczenia. Pozwany podnosił, że w jego ocenie odszkodowanie już wypłacone pokryło całą szkodę poniesioną przez powoda, zwłaszcza wobec ustalenia wartości uszkodzonej łodzi przed wypadkiem na kwotę 12.000 EUR, co przy ustalonych kosztach jej naprawy na kwotę ponad 15.000 EUR wskazuje na konieczność przyjęcia szkody całkowitej.

Zgodnie z art. 36 ust. 1 ustawy z dnia 22 maja 2003 r. odszkodowanie ustala się i wypłaca w granicach odpowiedzialności cywilnej posiadacza lub kierującego pojazdem mechanicznym, najwyżej jednak do ustalonej

w umowie ubezpieczenia sumy gwarancyjnej. Jego wysokość (o ile nie przekracza kwoty sumy gwarancyjnej) winna więc odpowiadać wysokości odszkodowania należnego od ubezpieczonego na podstawie ogólnych zasad odpowiedzialności, zgodnie z zasadą pełnego odszkodowania (art. 361 § 2 k.c., stosowany na podstawie art. 22 ust. 1 ww. ustawy). Poszkodowany jest tym samym uprawniony do odszkodowania w pełni pokrywającego szkodę wyrządzoną ruchem pojazdu mechanicznego, obejmującego zarówno straty, jak i korzyści, które poszkodowany mógłby osiągnąć, gdyby nie wyrządzono mu szkody.

Z przepisów kodeksu cywilnego oraz ustawy o ubezpieczeniach obowiązkowych wynika, że naprawienie szkody przez ubezpieczyciela może polegać tylko na zapłacie odpowiedniej sumy pieniężnej, nawet więc gdy poszkodowany wybiera naprawienie szkody przez przywrócenie do stanu poprzedniego, to świadczenie zakładu ubezpieczeń sprowadza się do wypłaty sumy pieniężnej. Skoro ma ona jednak pełnić taką samą funkcję jak przywrócenie do stanu poprzedniego, to wysokość tego odszkodowania powinna pokryć wszystkie celowe i ekonomicznie uzasadnione wydatki niezbędne do przywrócenia stanu poprzedniego uszkodzonego pojazdu.

Wypłacone odszkodowanie nie może przewyższać szkody doznanej przez poszkodowanego w wyniku zdarzenia. Dlatego też w sytuacji, w której wydatki niezbędne do przywrócenia stanu poprzedniego są w istocie wyższe niż wartość mienia przed zdarzeniem wywołującym szkodę, wypłata odszkodowania winna nastąpić do wysokości tej wartości (ewentualnie pomniejszonej o wartość pozostałości). W przeciwnym bowiem wypadku doszłoby do nieuzasadnionego przysporzenia w majątku poszkodowanego, któremu zakład ubezpieczeń winien wyrównać szkodę rzeczywistą, rozumianą jako różnica w majątku przed i po wypadku.

W sprawie niniejszej dla oceny wysokości odszkodowania kluczowe znaczenie miała opinia biegłego sądowego z zakresu mechaniki A. D., który wycenił zarówno uszkodzoną łódź, jak również przyczepę podłodziową, na której ta znajdowała się w chwili wypadku.

Sąd Okręgowy przyjął, że koszty naprawy łodzi wynosiły 23.662,05 EUR, zaś koszty naprawy przyczepy – 941,56 EUR. Poza kwestią ewentualnej wymiany bądź naprawy silnika, kwoty te odpowiadały w istocie wyliczeniom rzeczoznawcy niemieckiego. Biegły sądowy uznał bowiem, że wobec braku możliwości dokonania szczegółowych oględzin jachtu, w tym pomiarów umożliwiających bezpośrednią ocenę zakresu szkód i obliczenia kosztów ich naprawy oraz zakładając, że takie szczegółowe oględziny i obliczenia na potrzeby sporządzenia opinii zawartej w aktach musiał przeprowadzić na zlecenie powoda rzeczoznawca, który miał pełen dostęp do przedmiotu sprawy i przypuszczalnie do dokumentów, jakimi dysponuje powód, potwierdza te obliczenia w zakresie dotyczącym napraw skutniczych kadłuba jednostki, jak również naprawy przyczepy podłodziowej.

Biegły zasadnie zdaniem Sądu Okręgowego zakwestionował natomiast ustalenia tegoż rzeczoznawcy co do konieczności zaliczenia do kosztów naprawy łodzi kosztów wymiany silnika na nowy, nowszej generacji i o innej konstrukcji oraz o innych parametrach, wobec zaprzestania już produkcji silników tego typu jak zamontowany uprzednio na łodzi powoda. W ocenie Sądu Okręgowego prawidłowym było przyjęcie, że w sytuacji, w której na rynku znajduje się szereg ofert sprzedaży silników odpowiadających uszkodzonemu, ale po regeneracji, uzasadniona jest właśnie wymiana uszkodzonego silnika na silnik po kapitalnym remoncie.

Powyższe i tak nie wpłynęło na ewentualną ocenę szkody jako tzw. całkowitej. Koszty naprawy przyjęte przez biegłego za rzeczoznawcą niemieckim za uzasadnione, bez jakichkolwiek kosztów związanych z wymianą silnika czy montażem nowego, wyniosły 19.615,60 EUR, tymczasem wobec podniesionej przez biegłego argumentacji i ustaleń co do faktycznego pochodzenia łodzi, odmiennego niż deklarowane przez powoda i wynikające z tabliczki znamionowej, prawidłowym zdaniem Sądu są jego wyliczenia co do rzeczywistej wartości łodzi przed wypadku, która wynosiła 12.000 EUR.

Z powyższego zestawienia wynika więc, że wyliczone przez biegłego koszty naprawy łodzi bez kosztów silnika są wyższe niż wartość łodzi przed wypadkiem, co uzasadnia rozliczenie tejże szkody jako szkody całkowitej. W tej sytuacji bez

znaczenia jest, która z opcji dotyczących silnika winna być wybrana, skoro spowoduje ona jedynie dalsze zwiększenie kosztów naprawy całej łodzi.

Powyższego nie zmieniło doliczenie kosztów naprawy przyczepy podłodziowej, skoro były one zbliżone do jej wartości sprzed wypadku, co oznacza, że i jej naprawa była ekonomicznie nieopłacalna.

Ostatecznie więc rozliczenie doznanej przez powoda szkody winno być dokonane jako rozliczenie szkody całkowitej, a odszkodowanie powinno być wyliczone jako różnica pomiędzy wartością uszkodzonego mienia sprzed wypadku a wartością pozostałości. Wypłata bowiem wyliczonych kosztów naprawy w kwocie wyliczonej przez rzeczoznawcę niemieckiego prowadziłaby do wzbogacenia powoda, który w ten sposób otrzymałby sumę pieniężną przewyższającą i to znacznie wartość samego mienia.

Sąd meriti przyjął, iż wartość łodzi motorowej przed zdarzeniem wynosiła 12.000 EUR, zaś wartość przyczepy 1.000 EUR. Natomiast wartości pozostałości ustalili w oparciu o wycenę rzeczoznawcy niemieckiego, uznając, że wynosiły odpowiednio 1.500 EUR w zakresie pozostałości łodzi oraz 350 EUR jako wartość uszkodzonej przyczepy. W konsekwencji wysokość odszkodowania należnego z tego tytułu Sąd a quo ustalił w kwocie 11.150 EUR ($12.000 - 1.500 = 10.500$ EUR oraz 1.000 EUR $- 350$ EUR = 650 EUR).

Sąd uwzględnił również roszczenie powoda w zakresie żądania zwrotu kosztów sporządzonej na jego zlecenie przez niemieckiego rzeczoznawcę kalkulacji kosztów naprawy.

Zakres szkody podlegającej wyrównaniu przez ubezpieczyciela może również obejmować m. in. koszty ekspertyzy wykonanej na zlecenie poszkodowanego co do zakresu odpowiedzialności odszkodowawczej zakładu ubezpieczeń, zwłaszcza gdy pozwane towarzystwo ubezpieczeniowe kwestionuje wysokość żądanego przez stronę odszkodowania. W okolicznościach niniejszej sprawy istotnym było również to, że zachodziła konieczność wyceny kosztów naprawy z uwzględnieniem stawek i cen obowiązujących na rynku niemieckim. Koszty ekspertyz niemieckich zostały przez powoda wykazane fakturami VAT na kwoty 2.675,73 EUR oraz 390 EUR i w takim zakresie zostały też przez Sąd orzekający uwzględnione.

Analogicznie jako uzasadnione Sąd pierwszej instancji uznał również żądanie zwrotu kosztów transportu uszkodzonej łodzi oraz przyczepy do Niemiec. Wymaga tego bowiem obowiązek uwzględnienia indywidualnej sytuacji poszkodowanego. Skoro odszkodowanie powinno umożliwiać przeprowadzenie przez niego naprawy w miejscu zamieszkania, to oczywistym jest, że musi ono uwzględniać także koszty transportu mienia z terenu Polski do wskazanego miejsca na terenie Niemiec. Poszkodowany ma pełne prawo do wyboru miejsca naprawy i dokonania jej także na terenie kraju, w którym zamieszkuje.

Sąd Okręgowy przyjął również, że roszczenie powoda co do zwrotu kosztów tłumaczenia dokumentów związanych ze szkodą zasługuje na uwzględnienie. Poszkodowany jest obywatelem Niemiec i na terenie tego państwa wyceniana była szkoda z uwzględnieniem stawek obowiązujących na tamtym rynku, wszystkie dokumenty sporządzone zostały w języku niemieckim. A ponieważ pozwany jest towarzystwo ubezpieczeniowe działające na terenie Polski, to dla należytego zgłoszenia szkody i udokumentowania jej koniecznym było zlecenie tłumaczeń niezbędnych dokumentów z języka niemieckiego na język polski.

Ostatecznie Sąd a quo ustalił należne odszkodowanie jako sumę powyższych składników na kwotę 16.848,96 EUR oraz 1055,43 zł tytułem kosztów tłumaczenia. Z uwagi na to, że pozwane towarzystwo ubezpieczeniowe wypłaciło już powodowi kwotę 15.000 EUR, kwotę tę należało odjąć od powyżej wymienionych. W konsekwencji odszkodowanie należne powodowi po uwzględnieniu dokonanych wypłat wyliczono na kwotę 1848,96 EUR oraz 1055,43 zł. Następnie, zważywszy na to, że powód swoje roszczenie wyraził w walucie polskiej, Sąd Okręgowy przeliczył kwotę z euro na złote polskie, jednakże nie według kursu z daty wniesienia pozwu, ale – stosownie do regulacji art. 358 § 2 k.c. - z dnia wymagalności roszczenia.

Wymagalność roszczenia uwzględnia treść dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2009/103/WE z dnia 16 września 2009 r. w sprawie ubezpieczenia od odpowiedzialności cywilnej za szkody powstałe w związku z ruchem pojazdów mechanicznych i egzekwowania obowiązku ubezpieczenia od takiej odpowiedzialności. Zgodnie z art. 22 dyrektywy Państwa członkowskie wprowadzają obowiązek - poparty odpowiednimi, skutecznymi i systematycznymi sankcjami finansowymi lub równoważnymi sankcjami administracyjnymi - zgodnie z którym w okresie trzech miesięcy od daty przedstawienia roszczenia o odszkodowanie przez stronę poszkodowaną bezpośrednio zakładowi ubezpieczeń osoby, która spowodowała wypadek, lub jego przedstawicielowi:

a) zakład ubezpieczeń osoby, która spowodowała wypadek, lub jego przedstawiciel zobowiązany jest przedstawić uzasadnioną ofertę odszkodowania w przypadkach, gdy odpowiedzialność nie jest przedmiotem sporu, zaś szkody zostały wyliczone; lub

b) zakład ubezpieczeń, w stosunku do którego skierowane zostało roszczenie o odszkodowanie, lub jego przedstawiciel zobowiązany jest dostarczyć uzasadnioną odpowiedź na kwestie poruszone w roszczeniu w przypadkach, gdy odpowiedzialność jest kwestionowana, nie została wyraźnie określona lub szkody nie zostały w pełni wyliczone.

Państwa członkowskie przyjmują przepisy w celu zapewnienia, w przypadku nieprzedstawienia oferty w terminie trzech miesięcy, konieczności zapłaty odsetek od kwoty odszkodowania zaoferowanego przez zakład ubezpieczeń lub przyznanego przez sąd stronie poszkodowanej.

Wymagalność łączyć należy z upływem terminu spełnienia świadczenia, dopiero bowiem po jego upływie, kiedy dłużnik popada w opóźnienie, wierzyciel dysponuje skutecznymi środkami dochodzenia roszczeń. Powód zgłosił wniosek o wypłatę odszkodowania, zawierający żądanie zapłaty kwot tytułem odszkodowania z tytułu uszkodzenia przyczepy, łodzi motorowej, kosztów transportu oraz kosztów wyceny naprawy łodzi i przyczepy, do (...) w Niemczech pismem z dnia 8 stycznia 2015 r.

Brak jest informacji, kiedy zgłoszenie to dotarło do adresata. Sąd Okręgowy jednakże przyjął, że skoro z informacji widniejącej na stronie niemieckiego operatora pocztowego (...) wynika, że 95% przesyłek dostarczanych jest w ciągu jednego dnia, przyjąć należy, że przesyłka dotarła do niemieckiego reprezentanta pozwanego w dniu 9 stycznia 2015 r. W tej sytuacji roszczenie stało się wymagalne po upływie 3 miesięcy od tej daty, a więc w dniu 10 kwietnia 2015 r.

W konsekwencji Sąd meriti przeliczył roszczenie powoda wg średniego kursu NBP z tego dnia, wynoszącego wówczas 1 EUR = 4,0198 zł. To zaś dało kwotę 7.432,45 zł, do której dodano kwotę 1.055,43 zł (koszty tłumaczenia), co w sumie dało kwotę odszkodowania pozostałego do wypłaty – kwotę 8.487,88 zł. Taką też sumę Sąd zasądził na podstawie art. 822 k.c., a także przytoczonych wyżej przepisów ustawy z dnia 22 maja 2003 r. o ubezpieczeniach obowiązkowych, oddalając powództwo w pozostałym zakresie.

O odsetkach ustawowych Sąd orzekł na podstawie art. 481 k.c.

Od kwoty 7.432,45 zł – to jest od roszczenia zgłoszonego za pośrednictwem niemieckiego reprezentanta pozwanego – zasądzone ustawowe odsetki od dnia 10 kwietnia 2015 r. do dnia 31 grudnia 2015 r. i ustawowe odsetki za opóźnienie od dnia 1 stycznia 2016 r. do dnia zapłaty. Natomiast od kwoty 1.055,43 zł zasądzone ustawowe odsetki za opóźnienie od dnia 27 maja 2016 r. do dnia zapłaty, mając na względzie, że roszczenie to, dotyczące zwrotu kosztów tłumaczenia dokumentów, zgłoszono dopiero w pozwie. Art. 14 ust. 1 ustawy z dnia 22 maja 2003 r. o ubezpieczeniach obowiązkowych... stanowi, że zakład ubezpieczeń wypłaca odszkodowanie w terminie 30 dni licząc od dnia złożenia przez poszkodowanego lub uprawnionego zawiadomienia o szkodzie, a zatem biorąc pod uwagę, że roszczenie to nie zostało zgłoszone przed wszczęciem postępowania, to pozwany miał na wypłatę odszkodowania w tym zakresie termin 30 dni od daty doręczenia odpisu pozwu, co miało miejsce w dniu 26 kwietnia 2016 r.

O kosztach postępowania rozstrzygnięto na podstawie art. 98 § 1 i 3 k.p.c., art. 99 k.p.c., art. 100 k.p.c. i art. 108 § 1 k.p.c., art. 113 ust. 1 ustawy z dnia 28 lipca 2005 r. o kosztach sądowych w sprawach cywilnych (j.t. Dz. U. z 2016 r., poz. 623 ze zm.).

Apelację od powyższego wyroku wniósł powód zaskarżając wyrok w zakresie punktów drugiego i czwartego zarzucając mu:

1. naruszenie prawa materialnego – art. 361 § 2 k.c. poprzez jego niewłaściwe zastosowanie poprzez zaliczenie kwoty kosztów dochodzenia roszczenia do kosztów poniesionych wskutek uszkodzenia rzeczy;

2. naruszenie prawa procesowego :

- art. 217 k.p.c. w związku z art. 227 k.p.c. i art. 278 § 1 k.p.c. poprzez ich niezastosowanie i oddalenie wniosku o dopuszczenie dowodu z uzupełniającej opinii biegłego;

- art. 217 k.p.c. w związku z art. 227 k.p.c. i art. 258 § 1 k.p.c. poprzez ich niezastosowanie i oddalenie wniosku o przesłuchanie rzeczoznawcy niemieckiego w sytuacji, gdy opinia biegłego nasuwała w dalszym ciągu szereg wątpliwości, a potrzeba przesłuchania tego świadka powstała na skutek nierzetelności i arbitralności opinii biegłego;

- art. 233 § 1 k.p.c. poprzez dokonanie oceny dowodów z przekroczeniem zasady swobodnej oceny dowodów i wysnucie wniosków nie znajdujących oparcia w zebranych materiale dowodowym, polegające na:

- przyjęciu za opinią biegłego, że wartość łodzi wynosił 12.000 EUR, w sytuacji gdy opinia ta była nierzetelna i budzi wątpliwości, a z pozostałego materiału dowodowego wynika, że wartość ta była ponad dwukrotnie wyższa;

- dowolnym przyjęciu, jaki procent wypłaconego odszkodowania stanowi łódź, a jaki przyczepa w sytuacji, gdy z zebranego materiału dowodowego, zwłaszcza z dokumentów w aktach postępowania likwidacyjnego nie wynika, w jakiej części wypłacona kwota stanowiła odszkodowanie za uszkodzenie łodzi, w jakiej – za uszkodzenie przyczepy ;

- uznaniu, że w poczet wypłaconej w postępowaniu likwidacyjnym kwoty (15.EUR) wchodziły koszty dochodzenia roszczenia w sytuacji, gdy pozwany kwestionował zasadność roszczeń powoda w tym zakresie i nie wypłacił dobrowolnie odszkodowania z tego tytułu na etapie postępowania likwidacyjnego.

W oparciu o powyższe zarzuty, skarżący wniósł o zmianę wyroku poprzez uwzględnienie powództwa w całości i zasądzenie na jego rzecz kosztów postępowania za obie instancje oraz o rozpoznanie na podstawie art.380 k.p.c. wniosku o dopuszczenie dowodu z uzupełniającej opinii biegłego z zakresu mechaniki A. D. celem ustosunkowania się do zastrzeżeń powoda zawartych w piśmie z dnia 14 kwietnia 2017 r. oraz wniosku o dopuszczenie dowodu z zeznań świadka D. W. na okoliczność ustalenie wysokości uzasadnionych technicznie i ekonomicznie kosztów naprawy łodzi w związku z uszkodzeniami spowodowanymi kolizją z dnia 3 listopada 2014 r. , przy uwzględnieniu cen rynku niemieckiego.

Ewentualnie skarżący domagał się uchylenia wyroku w zaskarżonej części i przekazania sprawy Sądowi Okręgowemu w Gdańsku do ponownego rozpoznania,.

Pozwany wniósł o oddalenie apelacji na koszt strony powodowej.

Sąd Apelacyjny zważył, co następuje:

Apelacja jako bezzasadna nie zasługiwała na uwzględnienie.

Sąd Apelacyjny podziela ustalenia faktyczne poczynione przez Sąd pierwszej instancji, i czyni jest także podstawą własnego rozstrzygnięcia, co w takim wypadku nie wymaga ich ponownego przytaczania.

Co do podniesionego zarzutu naruszenia art. 233 § 1 k.p.c., to skarżący zasadniczo postawił go w odniesieniu do dowodu z opinii biegłego, jednak skuteczne postawienie tego zarzutu wymagałoby wskazania, na czym konkretnie polegało uchybienie przez Sąd Okręgowy zasadom logicznego rozumowania i doświadczenia życiowego. Tymczasem w przekonaniu Sądu Apelacyjnego, Sąd Okręgowy wyczerpująco przedstawił swoje stanowisko co do mocy dowodowej sporządzonej w sprawie opinii podstawowej i uzupełniającej.

Zastrzeżenia skarżącego do stanowiska Sądu meriti co do tej opinii wynikają przed wszystkim z tego, iż opinia nie satysfakcjonuje powoda, jednak o ile Sąd a quo potrafi logicznie i przekonująco wyjaśnić, dlaczego temu dowodowi daje wiarę, to nie ma podstaw do negowania tego stanowiska. Zgodnie bowiem z ustalonym stanowiskiem judykatury, jeżeli z materiału dowodowego sąd wyprowadza wnioski logicznie poprawne i zgodne z doświadczeniem życiowym, to ocena sądu nie narusza reguł swobodnej oceny dowodów i musi się ostać, choćby w równym stopniu, na podstawie tego materiału dawały się wysnuć wnioski odmienne. (por. wyroki Sądu Najwyższego z dnia 7 stycznia 2005 r. sygn. IV CK 387/04, Lex nr 177263 oraz z dnia 27 września 2002 r. sygn. II CKN 817/00, Lex nr 56906).

W tym stanie rzeczy zarzut naruszenia art. 233 § 1 k.p.c. nie mógł odnieść zamierzonego przez skarżącego skutku i w konsekwencji nie doprowadził ani do podważenia oceny dowodów ani też do podważenia ustaleń faktycznych Sądu pierwszej instancji.

Z powyższą kwestią łączy się także zarzut naruszenia art. 227 k.p.c. w związku z art. 217 k.p.c. w związku z art. 278 k.p.c., a to z uwagi na oddalenie przez Sąd orzekający wniosku o dopuszczenie dowodu z uzupełniającej opinii biegłego.

Aprobując stanowisko Sądu Okręgowego w przedmiocie dotychczasowych opinii biegłego A. D. Sąd Odwoławczy przypomina ugruntowane orzecznictwo Sądu Najwyższego, z którego wynika, że niezadowolenie strony z niekorzystnych dla niej wypowiedzi biegłego nie może być przyczyną dopuszczenia dowodu z dodatkowej opinii tych samych lub innych biegłych; tylko gdy według oceny sądu opinia biegłego opiera się na błędnych założeniach metodologicznych, sprzecznych z mającymi zastosowanie do jej wydania przepisami prawa, niekompletnych bądź wadliwych założeniach faktycznych, jest niespójna, bądź zawiera błędy logiczne, względnie zawiera niepoddające się ocenie wnioski, co prowadzi do konkluzji, że opinia ta jest nieprzydatna dla rozstrzygnięcia sprawy, sąd powinien dopuścić dowód z opinii innego biegłego (por. postanowienie z dnia 24 listopada 2016 r., III CSK 35/16, LEX nr 2191462, wyrok z dnia 16 stycznia 2014 r., IV CSK 219/13, LEX nr 1460980).

Sytuacja taka nie zachodziła w niniejszej sprawie. Sąd Okręgowy słusznie dostrzegł, że wniosek powoda z dnia 14 kwietnia 2017 r. o zobowiązanie biegłego do ustosunkowania się do zarzutów zawartych w piśmie z tej daty (a zatem de facto o sporządzenie kolejnej opinii uzupełniającej) stanowił reakcję strony na niekorzystną w jej ocenie dotychczasową opinię biegłego, tym bardziej że początkowo powód wnosił o sporządzenie opinii tylko na podstawie dokumentacji, nie zaś na podstawie oględzin łodzi, która zresztą wedle twierdzeń pełnomocnika, została częściowo naprawiona (rozprawa z dnia 12 lipca 20-16 r. k. 259 i z dnia 11 lipca 2017 r. k. 393). Argumentacja powoda przemawiająca jego zdaniem za koniecznością dalszego uzupełniania opinii biegłego skupiała się na zarzucaniu biegłemu, że w dotychczasowych opiniach poczynił bardzo wiele przypuszczeń nie dokonując oględzin łodzi. W świetle jego uprzednio wyrażanego stanowiska co do potrzeby i możliwości przeprowadzenia oględzin, przytoczonego powyżej, argument ten nie mógł być wystarczającą podstawą do uwzględnienia wniosku, zwłaszcza wobec częściowej naprawy łodzi. Zarzuty powoda wobec dotychczasowej opinii biegłego mają zdaniem Sądu Odwoławczego charakter wyłącznie polemiczny, tym bardziej że biegły wprost wskazał w dotychczasowych opiniach na trudności w wycenie łodzi- jako jednostki wybudowanej amatorsko, używanej, której stan uwidoczony na zdjęciach wskazywał na kilkuletnie zaniedbania, a jak podkreślił biegły – w przypadku jachtów wykonywanych amatorsko, przy szacowaniu ich wartości, stan utrzymania danej jednostki nabiera ponadprzeciętnego znaczenia. Ponadto biegły zaakcentował, że w przypadku łodzi amatorskich, ofert jednostek identycznych lub bardzo podobnych, praktycznie nie ma, nie można więc dokonać ofert na zasadzie porównywania. Biegły poszerzył swoją wypowiedź w opinii uzupełniającej z dnia 16 marca 2017 r. odnosząc się także do przywoływanych przez powoda ofert sprzedaży łodzi w jego piśmie z dnia 31 stycznia 2017 r. i wyjaśniając, dlaczego bardziej adekwatna do porównać byłaby oferta łodzi z rynku kanadyjskiego załączona

do opinii uzupełniającej, jakkolwiek łódź ta cechowała się znacznie lepszym stopniem zadbania niż uszkodzona łódź powoda .

Również nie sposób zgodzić się z zarzutem naruszenia przez Sąd a quo przepisów art. art. 217 k.p.c. w związku z art. 227 k.p.c. i art. 258 § 1 k.p.c. poprzez ich niezastosowanie i oddalenie wniosku o przesłuchanie rzeczoznawcy niemieckiego świadka D.

W.. Sąd Okręgowy słusznie uznał ten dowód za spóźnionym, gdyż pozwany od początku kwestionował wysokość dochodzonego przez powoda roszczenia, a wycena sporządzona przez D. W. została doręczona pozwanemu jeszcze w postępowaniu likwidacyjnym, mimo to nie dając podstaw ubezpieczycielowi do uwzględnienia żądań powoda w całości. W świetle takiego stanowiska pozwanego, nie było przeszkód ku temu, aby wniosek o przesłuchanie świadka zgłosić odpowiednio wcześniej, nie zaś w reakcji na niekorzystną dla powoda opinię biegłego.

W tym stanie rzeczy, Sąd Apelacyjny nie widział również podstaw do uwzględnienia tych wniosków w postępowaniu apelacyjnych, o co ostatecznie wniosła strona powodowa (k. 444), gdyż wnioski te nie miały waloru nowości w rozumieniu art. 381 k.p.c., a ponadto z uwagi na przytoczone wyżej względy, nie były one konieczne dla wyjaśnienia spornych okoliczności.

W związku z zarzutem apelacji, iż Sąd Okręgowy nie ustalił, jaką część kwoty wypłaconej powodowi w postępowaniu likwidacyjnym stanowił o odszkodowania z tytułu szkodenia łodzi, a jaką część odszkodowanie z tytułu uszkodzenia przyczepy, w czym skarżący upatruje naruszenia art. 233 1 k.p.c. Sąd Apelacyjny wskazuje, że kwestia ta co najwyżej mogłaby wiązać się z prawidłowością zastosowania prawa materialnego. Dla wysokości odszkodowania kwestia ta nie ma znaczenia, skoro powód w postępowaniu likwidacyjnym domagał się odszkodowania za te obie uszkodzone rzeczy ruchome. Zauważyć przy tym trzeba, że już w odpowiedzi na pozew strona pozwana sygnalizowała, że wypłacona kwota 15.000 EUT mogła pokryć nie tylko koszty uszkodzenia samej łodzi, ale także przyczepy – nie wykluczała także, iż wypłacone powodowi odszkodowanie zostało zawyżone.

Zasadą jest jedynie, że odszkodowanie nie może przewyższać rozmiarów szkody (por. wyrok Sądu Najwyższego z dnia 30 listopada 2016 r., III CSK 389/15, LEX 2202481).

Przy tym, jak wynika z orzecznictwa Sądu Najwyższego, szkodę stanowią wydatki poniesione w następstwie zdarzenia szkodzącego, które nie powstałyby bez tego zdarzenia, prowadzące do powypadkowego zmniejszenia majątku poszkodowanego, czyli straty (art. 361 § 2 k.c.), szkodę bowiem stanowią również konieczne wydatki związane ze zdarzeniem szkodzącym. Stratą w rozumieniu art. 361 § 2 k.c. są więc objęte także te wydatki, które służą ograniczeniu lub zapobieżeniu negatywnym następstwom majątkowym doznany przez poszkodowanego w wyniku uszkodzenia (zniszczenia) pojazdu. Zakresem odpowiedzialności odszkodowawczej są objęte wyłącznie te negatywne majątkowe następstwa w majątku poszkodowanego, które pozostają w adekwatnym związku przyczynowym ze zdarzeniem szkodzącym (art. 361 § 1 k.c.). normalny związek może wykraczać poza konsekwencje bezpośrednie i umożliwia zaliczenie do zwykłych następstw zdarzenia szkodzącego także uszczerbek majątkowy wynikły z wydatków wymuszonych na poszkodowanym przez wystąpienie tego zdarzenia (por. uchwała z dnia 22 listopada 2013 r., III CZP 76/13, OSNC 2014/9/85).

Zatem wbrew stanowisku skarżącego, na tle art. 361 § 2 k.c. nie potrzeby oddzielania pojęcia szkody od nakładów finansowych poniesionych w związku z dochodzeniem roszczeń. Wobec powyższego, w rozpoznawanej sprawie zarówno uszkodzenie łodzi i przyczepy jak i pozostałe wydatki dochodzone przez powoda (a których zasadność Sąd Okręgowy uznał), stanowią całościową szkodę poniesioną przez powoda wskutek zdarzenia z dnia 3 listopada 2014 r. Skoro na poczet odszkodowania pozwany wypłacił jedynie 15.000 EUR nie pokrywającej w całości szkody doznanej przez powoda , to nawet jeśli intencją ubezpieczyciela nie było wyrównanie powodowi uszczerbku wywołanego poniesieniem wydatków dodatkowych (koszty ekspertyzy, transportu itp.), to i tak w świetle wyżej przedstawionych poglądów Sądu Najwyższego, poszkodowany w ramach naprawienia szkody jest uprawniony do rekompensaty wszelkich wydatków powstałych na skutek zdarzenia skutkującego odpowiedzialnością ubezpieczyciela – byleby tylko pozostawały one w normalnym związku przyczynowym z tym zdarzeniem.

Skoro Sąd pierwszej instancji uznał co do zasady celowość wydatków poniesionych na sporządzenie ekspertyzy i transport, to słusznie uznał, że na poczet globalnego odszkodowania należy zaliczyć wypłaconą już kwotę 15.000 EUR; zaniechanie tego prowadziło bowiem do wzbogacenia powoda.

Wobec powyższego, Sąd Odwoławczy na mocy art. 385 k.p.c. oddalił apelację i obciążył powoda kosztami postępowania apelacyjnego na mocy art. 98 k.p.c. i art. 108 § 1 k.p.c. oraz § 2 pkt 6 w związku z § 10 ust. 1 pkt 2 rozporządzenia Ministra Sprawiedliwości z dnia 22 października 2015 r. w sprawie opłat za czynności radców prawnych (Dz. U. z 2015 r. poz. 1804).

SSR Andrzej Antkiewicz SSA Małgorzata Zwierzyńska SSA Dariusz Janiszewski