

Sygn. akt **XXVII Ca 9/16**

WYROK W IMIENIU RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ

Dnia 19 października 2016 r.

Sąd Okręgowy w Warszawie XXVII Wydział Cywilny-Odwoławczy w składzie:

Przewodnicząca:	SSO Adrianna Szewczyk-Kubat (spr.)
Sędziowie:	SO Ewa Kiper SR del. Miłosz Konieczny
Protokolant:	sekr. sądowy Agnieszka Gromek

po rozpoznaniu w dniu 19 października 2016 r. w Warszawie

na rozprawie

sprawy z powództwa **M. Ż. (1)**

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

o zapłatę

na skutek apelacji pozwanego

od wyroku Sądu Rejonowego dla Warszawy - Mokotowa w Warszawie

z dnia 25 kwietnia 2014 r., sygn. akt XVI C 1697/12

1. zmienia zaskarżony wyrok w ten sposób, że:

- w punkcie I oddala powództwo co do kwoty 15 791,18 zł (piętnaście tysięcy siedemset dziewięćdziesiąt jeden 18/100) wraz z ustawowymi odsetkami do dnia 15 maja 2012 r. do dnia zapłaty;

- punktowi III nadaje brzmienie: „zasądza od M. Ż. (1) na rzecz (...) S.A. w W. kwotę 2 417 zł (dwa tysiące czterysta siedemnaście) tytułem zwrotu kosztów postępowania;

- dotychczasowe punkty IV i V zastępuje punktem IV w brzmieniu: „nakazuje pobrać od M. Ż. (1) na rzecz Skarbu Państwa Sądu Rejonowego dla Warszawy – Mokotowa w W. kwotę 404,26 zł (czterysta cztery 26/100) tytułem nieuiszczonych kosztów postępowania tymczasowo poniesionych przez Skarb Państwa;

2. zasądza od M. Ż. (1) na rzecz (...) S.A. w W. kwotę 3 153,34 zł (trzy tysiące sto pięćdziesiąt trzy 34/100) tytułem zwrotu kosztów postępowania w instancji odwoławczej;

3. nakazuje pobrać od M. Ż. (1) na rzecz Skarbu Państwa Sądu Okręgowego w Warszawie kwotę 271,76 zł (dwieście siedemdziesiąt jeden 76/100) tytułem nieuiszczonych kosztów postępowania tymczasowo poniesionych przez Skarb Państwa.

SSR (del.) Miłosz Konieczny SSO Adrianna Szewczyk-Kubat SSO Ewa Kiper

Sygn. akt XXVII Ca 9/16

UZASADNIENIE

Pozwem z dnia 30 lipca 2012 roku M. Ż. (2) wniósł o zasądzenie od (...) spółki akcyjnej w W. kwoty 17.663 zł wraz z ustawowymi odsetkami od dnia 15 maja 2012 r. do dnia zapłaty tytułem dalszej części odszkodowania za szkodę wywołaną w samochodzie M. (...) o numerze rejestracyjnym (...) wypadkiem komunikacyjnym z dnia 14 kwietnia 2012 r. oraz kosztów postępowania, w tym kosztów zastępstwa procesowego, według norm przepisanych.

W odpowiedzi na pozew pozwany wniósł o oddalenie powództwa w całości oraz o zasądzenie od powoda kosztów procesu, w tym kosztów zastępstwa procesowego, według norm przepisanych. Podniósł, że do umowy ubezpieczenia zawartej z powodem zastosowanie mają obowiązujące w dniu zawarcia z powodem umowy postanowienia dotyczące metody ustalania wysokości odszkodowania znajdujące się w ust. 12 pkt 3 sekcji A Ogólnych Warunków Ubezpieczenia. Zgodnie zaś z nimi, wartość rynkowa pojazdu ustalana powinna być w oparciu o katalog E.-C. i takie też odszkodowanie wyliczone zgodnie z OWU pozwany wypłacił powodowi.

Wyrokiem z dnia 25 kwietnia 2014 r. w sprawie XVI C 1697/12 Sąd Rejonowy dla Warszawy - Mokotowa w Warszawie zasądził od pozwanej na rzecz powoda kwotę 15.791,18 zł z ustawowymi odsetkami do dnia 15 maja 2012 r. do dnia zapłaty, a w pozostałym zakresie powództwo oddalił. Zasądził też od pozwanej na rzecz powoda kwotę 3.400,50 zł tytułem zwrotu kosztów procesu, nakazał ściągnąć na rzecz Skarbu Państwa Sądu Rejonowego dla Warszawy - Mokotowa w Warszawie od powoda kwotę 42,86 zł tytułem zwrotu wydatków poniesionych tymczasowo przez Skarb Państwa, a od pozwanej kwotę 361,40 zł tytułem zwrotu wydatków poniesionych tymczasowo przez Skarb Państwa.

Sąd Rejonowy ustalił następujący stan faktyczny i przeprowadził rozważania prawne:

W dniu 23 sierpnia 2011 r. M. Ż. (1) jako ubezpieczający zawarł z (...) spółką akcyjną w W. umowę ubezpieczenia pojazdu marki M. (...), wersja W 211, nr rej. (...), w zakresie odpowiedzialności cywilnej posiadaczy pojazdów mechanicznych, autocasco Standard, assistance, następstw nieszczęśliwych wypadków oraz ochrony prawnej, na okres od dnia 23 sierpnia 2011 r. do dnia 22 sierpnia 2012 r. Umowę potwierdzono polisą nr (...), określając w niej udział własny w szkodzie na kwotę 1.500 zł, a ponadto ustalono, że w przypadku konieczności naprawy pojazdu będzie ona wykonana z użyciem części oryginalnych. Jeszcze w dniu 23 sierpnia 2011 r. M. Ż. (1) opłacił należną składkę ubezpieczeniową.

Zgodnie z ogólnymi warunkami dobrowolnych ubezpieczeń komunikacyjnych mającymi zastosowanie do umów ubezpieczenia zawartych od dnia 8 października 2010 r., w przypadku zawarcia umowy ubezpieczenia autocasco w wariantcie Standard ubezpieczyciel był zobowiązany do wypłaty odszkodowania, jeżeli m.in. pojazd, wyposażenie dodatkowe zostaną uszkodzone lub utracone w wyniku wypadku, który miał miejsce w okresie udzielanej ochrony ubezpieczeniowej. Górną granicę odpowiedzialności ubezpieczyciela stanowiła suma ubezpieczenia pojazdu, czyli jego wartość rynkowa, ustalana na podstawie informacji i dokumentów otrzymanych od ubezpieczającego oraz w oparciu o kalkulację systemu E.-C.. Zakres i rozmiar szkody w pojeździe ustalany miał być na podstawie przeprowadzonych przez ubezpieczyciela oględzin lub otrzymanych przez ubezpieczającego informacji. Z kolei kalkulację przewidywanych kosztów naprawy pojazdu wraz ze wskazaniem jej zakresu i sposobu miał sporządzać pracownik lub pełnomocnik A., posługując się systemem A. lub E.-C.. Ubezpieczający był zobowiązany do uzgodnienia z ubezpieczycielem w każdym przypadku przed rozpoczęciem naprawy pojazdu jej sposobu, zakresu

oraz wysokości kosztów. Zgodnie z punktem 12 sekcji A ogólnych warunków ubezpieczenia wysokość odszkodowania ustalana miała być na podstawie informacji i dokumentów, o które ubezpieczyciel poprosiłby ubezpieczającego. Na wysokość wypłacanego odszkodowania mogły mieć także wpływ informacje uzyskane przez pracowników lub współpracowników A., uwzględniać należało także stan techniczny pojazdu, w tym jego walory użytkowe, indywidualne zużycie eksploatacyjne elementów, w szczególności takich jak: układ jezdy, hamulcowy, wydechowy oraz ogumienie i akumulator. Gdy przewidywane koszty naprawy pojazdu przekraczałyby lub byłyby równe 70% jego wartości rynkowej aktualnej w dniu wystąpienia wypadku, wówczas odszkodowanie miało być wypłacone jako różnica pomiędzy wartością rynkową pojazdu bezpośrednio przed zaistnieniem wypadku, a jego wartością po wypadku. Ponadto wysokość odszkodowania pomniejszana miała być o wskazany w polisie udział własny w szkodzie.

W myśl postanowień zawartych w punktach 12.5, 6, 8 i 9, ubezpieczyciel miał prawo do weryfikacji przedstawionych przez ubezpieczającego kosztów naprawy pojazdu oraz do sprawdzenia po naprawie, czy dokonano jej zgodnie z wcześniejszymi ustaleniami, a w szczególności z kalkulacją przewidywanych kosztów naprawy pojazdu. Odszkodowanie za szkody w pojeździe nie mogło przekroczyć jego wartości rynkowej w dniu wypadku. Natomiast odszkodowanie za szkody w wyposażeniu dodatkowym mogło być wypłacone maksymalnie do kwoty odpowiadającej jego wartości rynkowej, lecz nie wyższej niż 4.000 zł.

Zgodnie z pkt 2.5 i 5.2 sekcji F do zawarcia umowy ubezpieczenia dochodziło po dostarczeniu ubezpieczającemu warunków ubezpieczenia pocztą (w tym pocztą elektroniczną), w pierwszym dniu okresu ubezpieczenia, nie wcześniej jednak niż w dniu zapłacenia składki lub jej pierwszej raty, zaś ochrona rozpoczynała się nie wcześniej niż od dnia następnego po opłaceniu składki lub jej pierwszej raty. Zgodnie z punktem 11 sekcji F odszkodowanie powinno być wypłacone w terminie 30 dni od daty zawiadomienia o wypadku, jeśli natomiast w tym terminie nie byłoby możliwe wyjaśnienie okoliczności koniecznych do ustalenia wysokości odszkodowania, należne odszkodowanie miało zostać wypłacone w terminie 14 dni od dnia ustalenia tych okoliczności. W myśl postanowienia zawartego w punkcie 15 sekcji F, w sprawach nieuregulowanych przez warunki miały mieć zastosowanie odpowiednie przepisy kodeksu cywilnego oraz ustawy o działalności ubezpieczeniowej.

W dniu 14 kwietnia 2012 r. w miejscowości L. doszło do kolizji, w której M. Ż. (1) uderzył kierowanym opisanym wyżej samochodem M. (...) w inny pojazd. Bezpośrednio po zdarzeniu, w tym samym dniu, zgłosił on szkodę ubezpieczycielowi, która została zarejestrowana pod numerem (...). Uszkodzenia powstałe w samochodzie M. dotyczyły głównie jego lewej przedniej części.

Oględziny pojazdu miały miejsce w dniu 17 kwietnia 2012 r., a w dniu 19 kwietnia 2012 r. sporządzono protokół szkody w pojeździe. W dniu 7 maja 2012 r. (...) Centrum N. Powypadkowych sporządził kalkulację naprawy Nr 2008 przedmiotowego pojazdu, według której koszty naprawy miały wynieść 38.663 zł.

Z kolei zgodnie z wyceną nr (...) z dnia 15 maja 2012 r., sporządzoną przez ubezpieczyciela na podstawie programu E., wartość pojazdu określono na kwotę 59.400 zł. W wycenie pojazdu wzięto pod uwagę korekty: na miesiąc dopuszczenia pojazdu do ruchu, ze względu na przebieg (-9.370 zł) oraz wartość wyposażenia dodatkowego w wysokości 1.780 zł, pomniejszając ją o korektę -4% ze względu na pochodzenie pojazdu (-1.920 zł), co dało ustalenie wartości rynkowej pojazdu na kwotę 47.800 zł brutto. W oparciu o aukcję nr P. A. Towarzystwo (...) przyjęło wartość rynkową pozostałości zbywalnych w stanie kompletnym w kwocie 28.900 zł. Na skutek tej wyceny ubezpieczyciel określił wartość szkody na kwotę 18.900 zł oraz przyjął, że naprawa pojazdu była ekonomicznie nieuzasadniona, bowiem jej koszty przewyższały 70% jego wartości rynkowej. W wiadomości wysłanej drogą elektroniczną poinformował M. Ż. (2), że szkoda została sklasyfikowana jako „szkoda całkowita.”

Wobec zakwestionowania powyższego wyliczenia przez M. Ż. (1) w części dotyczącej wartości auta według notowań, daty pierwszej rejestracji, liczby właścicieli oraz wartości wyposażenia dodatkowego, dokonano ponownej analizy wyceny szkody, w której ustalono wartość rynkową pojazdu na kwotę 51.400 zł, z uwzględnieniem wartości pojazdu według notowania E. w kwocie 59.400 zł, korekt na miesiąc dopuszczenia do ruchu (-525 zł), ze względu na przebieg

(-10.050 zł) oraz wartości wyposażenia dodatkowego w wysokości 4.570 zł, pomniejszając ją o korektę -4% ze względu na pochodzenie pojazdu, tj. -1.950 zł.

Pismem z dnia 3 czerwca 2012 r. M. Ż. (1) zakwestionował powyższą wycenę, przesyłając jednocześnie opinię Nr (...) sporządzoną w dniu 29 maja 2012 r. przez rzeczoznawcę M. S. na zlecenie (...) Centrum N. Powypadkowych, w której, w oparciu o system (...) (...), wyliczył on wartość rynkową brutto pojazdu na kwotę 69.800 zł, na co złożyły się: wartość bazowa brutto 72.500 zł, korekta za wyposażenie dodatkowe 9.452 zł, korekta za pierwszą rejestrację -512 zł, korekta za przebieg -12.355 zł oraz korekty różne 691 zł, w tym: stan utrzymania i dbałość o pojazd (+5 %) 3.454 zł, oraz indywidualny zakup za granicą (-4%) -2.763 zł. Za sporządzenie opinii rzeczoznawca wystawił fakturę VAT nr (...) na rzecz (...) Centrum N. Powypadkowych na kwotę 455,99 zł.

Ostatecznie szkoda została rozliczona jako szkoda całkowita w następujący sposób: wartość pojazdu przed wypadkiem w wysokości 51.400 zł pomniejszona o wartość pojazdu w stanie uszkodzonym w kwocie 28.900 zł oraz udział własny w szkodzie w kwocie 1.500 zł, co dało kwotę odszkodowania 21.000 zł.

Pismem z dnia 3 lipca 2012 r. A. potwierdziło poprawność swojego dotychczasowego stanowiska i odmówiło dopłaty odszkodowania. Zgodnie z końcową kalkulacją naprawy nr 2008, sporządzoną przez (...) Centrum N. Powypadkowych w dniu 23 lipca 2012 r., koszty naprawy wyniosły 39.376 zł.

Na zakup samochodu marki M. (...), nr rej. (...), wersja W 211, M. Ż. (1) zaciągnął kredyt w (...) Bank spółce akcyjnej w W., który jest współwłaścicielem pojazdu. W dniu 17 sierpnia 2011 r. M. Ż. (1) jako kredytobiorca i G. (...) Bank zawarli umowę przelewu wierzytelnością zabezpieczenie, na mocy której kredytobiorca przelał na w/ w bank prawa z umowy ubezpieczenia autocasco powyższego samochodu. W dniu 23 lipca 2012 r. (...) Bank spółka akcyjna w W. przelała zwrótnie na rzecz M. Ż. (1) wszelkie prawa wynikające ze zdarzenia ubezpieczeniowego, tj. szkody komunikacyjnej AC Nr (...) z dnia 14 kwietnia 2012 r., a w szczególności prawo do odchodzenia roszczeń na drodze sądowej przez Kredytobiorcę od A..

Pismem z dnia 24 lipca 2012 r. M. Ż. (1) wezwał A. T. do zapłaty kwoty 17.663 zł wraz z ustawowymi odsetkami od dnia 12 maja 2012 r. w terminie 7 dni od daty otrzymania wezwania. Rynkowa wartość pojazdu marki M. (...), nr rej. (...) według stanu na dzień 14 kwietnia 2012 r. wynosiła 65.400 zł brutto, zaś wartość pozostałości po kolizji - 31.000 zł brutto. Wysokość kosztów naprawy według cen z kwietnia 2012 r. wyniosła 38.291,18 zł brutto. Na ostateczną wycenę pojazdu złożyły się: wartość bazowa brutto w wysokości 72.500 zł z uwzględnieniem korekty dodatniej za wyposażenie dodatkowe w wysokości 5.938 zł oraz ujemnych: za pierwszą rejestrację -513 zł i za przebieg -11.822 zł oraz korekt różnych -661 zł, w tym z tytułu stanu utrzymania i dbałości o pojazd (+5%/o) w wysokości 3.305 zł i z tytułu indywidualnego zakupu za granicą -6% (-3.966 zł). Do wyposażenia dodatkowego, które miało wpływ na wartość pojazdu, należały: antena wielofunkcyjna, dach regulowany elektrycznie, filtr cząsteczek stałych, fotele przednie podgrzewane, instalacja do montażu telefonu, kierownica pokrytą drewnem i skórą, lakier metalizowany, pilot radioodtwarzacza i systemu satelitarnego C., pokrywa bagażnika otwieraną automatycznie, system nawigacji (...), system ostrzegania o przeszkodzie przy parkowaniu PTS, wykończenie wnętrza drewnem design- klon. Z numeru z bazy informatycznej producenta pojazdu wynika, że elementy dodatkowego wyposażenia: lusterka zewnętrzne składane elektrycznie, podsufitka A., system uruchamiania pojazdu bez kluczyka (...), zmieniarzka CD, fotel kierowcy dynamiczny, fotel pasażera regulowany elektrycznie z pamięcią pozycji nie zostały zamontowane w pojeździe przez producenta pojazdu ani przez autoryzowany warsztat. Wobec tego nie zostały uwzględnione w wycenie wartości pojazdu przed szkodą.

Powyższy stan faktyczny Sąd Rejonowy ustalił w oparciu o dowody z dokumentów złożonych do akt przez strony, w tym znajdujące się w aktach szkody złożonych częściowo przez powoda jako kserokopie oraz przez pozwanego na płycie CD. W odniesieniu do dokumentów, które zostały przedłożone w formie zwykłych kserokopii oraz w formie elektronicznej, strony nie zakwestionowały rzetelności ich sporządzenia ani nie żądały złożenia przez stronę przeciwną ich oryginałów (zgodnie z art. 129 k.p.c.). Również i Sąd ten badając te dokumenty z urzędu, nie dopatrywał się w nich

niczego, co uzasadniałoby powzięcie jakichkolwiek wątpliwości co do ich wiarygodności i mocy dowodowej, dlatego stanowiły podstawę dla poczynionych w sprawie ustaleń.

Dodatkowo czyniąc ustalenia faktyczne Sąd Rejonowy uwzględnił zgodne twierdzenia stron w trybie art. 229 k.p.c. oraz twierdzenia strony, którym przeciwnik nie zaprzeczył w trybie art. 230 k.p.c. Było to szczególnie istotne uwzględniając fakt, iż w znacznym stopniu stan faktyczny rozpoznawanej sprawy był w zasadzie między stronami bezsporny, w szczególności w zakresie faktu kolizji i odpowiedzialności odszkodowawczej pozwanego. Istota sporu w niniejszej sprawie koncentrowała się wokół sposobu wyliczenia wartości pojazdu przed szkodą, stąd też jako niezwykle istotny dowód w sprawie została potraktowana opinia biegłego z zakresu techniki samochodowej, ruchu drogowego, rekonstrukcji wypadków, kosztorysowania napraw i wyceny pojazdów P. S. z dnia 23 czerwca 2013 r. wraz z pisemną opinią uzupełniającą z dnia 7 marca 2014 r. oraz ustna opinią z 18 kwietnia 2014 r.

Sąd Rejonowy ustalił, iż do opinii biegłego z dnia 23 czerwca 2013 r. zastrzeżenia wniosły obydwie strony postępowania. Powód kwestionował nieuwzględnienie wszystkich elementów wyposażenia dodatkowego oraz przyjęcie korekty ujemnej - 6 % z tytułu indywidualnego zakupu za granicą. Pozwany natomiast kwestionował m.in. zastosowany przez biegłego system wyceny ((...)Ekspert zamiast A. lub E.-C.), metodę ustalenia wartości pozostałości - metodę kosztu naprawy i stopnia uszkodzenia pojazdu, wnosząc o sporządzenie przez biegłego opinii uzupełniającej. W dalszym toku postępowania strona pozwana nie podtrzymywała tego wniosku.

Biegły ustosunkowując się do zarzutów powoda wyjaśnił, że listę wyposażenia ustalił na podstawie zapytania do bazy danych AudaVIN wskazując, że baza ta, jeśli chodzi o pojazdy marki M., cechuje się prawie stuprocentową trafnością określenia komplectacji pojazdu w chwili wydania z fabryki. Co do korekty z tytułu prywatnego importu wskazał, że w przypadku tego rodzaju praktyki nigdy nie ma pewności co do pełnej historii pojazdu, co rodzi ryzyko ujawnienia się z czasem wad ukrytych. Tym niemniej ryzyko to maleje wraz z okresem eksploatacji pojazdu w Polsce. Z tego względu biegły zastosował tryb automatyczny obliczania wysokości korekty, którego algorytm brał pod uwagę również czas od pierwszej rejestracji w kraju do dnia wyceny. Ponadto biegły zwrócił się do Autoryzowanej Stacji Obsługi M. (...) w P., w której na podstawie numeru VIN pojazdu uzyskał żadaną informację dotyczącą elementów wyposażenia pojazdu powoda.

Biegły wszystkie dotychczasowe ustalenia potwierdził w ustnej opinii uzupełniającej złożonej na rozprawie w dniu 18 kwietnia 2014 r., w której udzielił także wyczerpujących wyjaśnień na pytania zgłaszane przez strony postępowania.

W ocenie Sądu Rejonowego opinie biegłego P. S. sporządzone w niniejszej sprawie zostały wykonane w sposób profesjonalny i rzetelny, w oparciu o cały materiał dowodowy zgromadzony w aktach sprawy, zaś przedstawione przez biegłego wnioski są jasne, logiczne i należycie uzasadnione. Biegły w pełny, konsekwentny oraz przekonujący sposób przedstawił i uzasadnił swoje stanowisko w zakresie określenia rynkowej wartości przedmiotowego pojazdu przed i po zdarzeniu z dnia 14 kwietnia 2012 r., zakresu i rozmiaru szkody oraz wysokości kosztów naprawy. Zeznania świadka M. S., aczkolwiek Sąd Rejonowy uznał je za w pełni wiarygodne, nie stanowiły samodzielnej podstawy ustaleń faktycznych. Niemniej jednak w pełni korespondowały one z poczynionymi później ustaleniami zawartymi w opinii biegłego.

Sąd Rejonowy zważył, iż powództwo było zasadne i zasługiwało na uwzględnienie co do kwoty 15.791,18 zł.

Sąd Rejonowy nie miał wątpliwości, że p[odstawę prawną roszczenia stanowiły przepisy art. 805 § 1 k.c., art. 361 k.c. Podkreślił, iż bezsporne między stronami było to, że wypadek z dnia 14 kwietnia 2012 roku zaktualizował obowiązek pozwanego do spełnienia świadczenia wynikającego w umowy ubezpieczenia z dnia 23 sierpnia 2011 r. Niekwestionowana także była jego odpowiedzialność odszkodowawcza z tytułu poniesionej przez powoda szkody majątkowej. Zgodnie z obowiązującą strony umową, potwierdzoną polisą nr (...), strona pozwana zobowiązana była do wypłaty odszkodowania powodowi z tytułu uszkodzenia pojazdu marki M. (...) nr rej. (...) oraz wyposażenia dodatkowego w wyniku wypadku, który miał miejsce w okresie udzielanej ochrony ubezpieczeniowej.

Sąd Rejonowy wskazał, iż kwestią sporną w niniejszej sprawie było ustalenie wartości rynkowej pojazdu aktualnej na dzień wypadku oraz po wystąpieniu szkody, a także kosztów jego naprawy pojazdu. Zgodnie z postanowieniami umownymi wpływało to bowiem bezpośrednio na ustalenie wysokości odszkodowania, gdyż w przypadku ustalenia, że koszty te będą równe lub przekroczą 70% wartości rynkowej aktualnej w dniu wypadku wypłacone miało być jako różnica między wartością rynkową pojazdu bezpośrednio przed zaistnieniem wypadku, a jego wartością po wypadku. Faktyczne koszty naprawy ustalone przez ubezpieczyciela z warsztatem bądź na podstawie faktur czy też kosztorysu, mogły być zwrócone jedynie w przypadku oceny odmiennej. Stąd też w niniejszym postępowaniu kluczowy był dowód z opinii biegłego sądowego z zakresu techniki samochodowej, ruchu drogowego, rekonstrukcji wypadków, kosztorysowania napraw i wyceny pojazdów, w której ocenił on wartość rynkową pojazdu powoda na dzień 15 kwietnia 2012 r. na kwotę 64.500 zł, zaś koszt naprawy na kwotę 38.291,18 zł. Zatem wbrew stanowisku pozwanego koszt naprawy wynosił nieco ponad 59% wartości rynkowej samochodu powoda z dnia wypadku. Powyższe ustalenie stało się podstawą dokonania przez Sąd Rejonowy właściwego wyboru sposobu ustalenia wysokości odszkodowania przewidzianego w punkcie 12 sekcji A OWU, a co za tym idzie oceny zasadności powództwa.

Sąd I instancji uznał za chybiony podstawowy zarzut strony pozwanej, iż biegły w wycenie wartości rynkowej pojazdu nie oparł się na przewidzianym w ogólnych warunkach ubezpieczenia systemie E.-C.. Takie stanowisko nie mogło zasługiwać na uwzględnienie, gdyż stało ono w sprzeczności z zasadami postępowania dowodowego w procesie cywilnym. W ocenie Sądu Rejonowego związanie biegłego konkretnym systemem, na którym miałby bazować określając wartość pojazdu, nie dość, że stanowiłoby naruszenie prawa strony do powoływania dowodów na poparcie podnoszonych przez nią twierdzeń, ale stanowiłoby też niczym nieuzasadnione ograniczenie uniemożliwiające Sądowi dostateczne i pełne wyjaśnienie okoliczności spornych i miarodajną ocenę zasadności powództwa.

Niezależnie od kwestii proceduralnych Sąd Rejonowy wskazał, iż zakres i zasady ustalania wysokości szkody określa wyraźnie art. 361 § 2 k.c., zgodnie z którym naprawienie szkody obejmuje straty, które poszkodowany poniósł. Szkodą jest zaś uszczerbek w prawnie chronionych dobrach poszkodowanego wyrażającym się w różnicy między stanem dóbr, jaki istniał i jaki mógłby następnie wytworzyć się w normalnej kolei rzeczy, a stanem, jaki powstał na skutek zdarzenia wywołującego zmianę w dotychczasowym stanie rzeczy, z którym to zdarzeniem ustawodawca wiąże powstanie odpowiedzialności odszkodowawczej. W przypadku szkód komunikacyjnych zwykle powstają one w chwili wypadku i podlega ona naprawieniu według zasad określonych w art. 363 § 2 k.c. Obowiązek naprawienia szkody przez wypłatę odpowiedniej sumy pieniężnej powstaje z chwilą wyrządzenia szkody i nie jest uzależniony od tego, czy poszkodowany dokonał naprawy rzeczy i czy w ogóle zamierza ją naprawiać (uzasadnienie uchwały Sądu Najwyższego z dnia 15 listopada 2001 r., III CZP 68/01, OSPiKA 2002, nr 7-8, poz. 103 oraz orzeczenie Sądu Najwyższego z dnia 27 czerwca 1988 r., I CR 151 / 88, LEX nr 8894). Przy takim rozumieniu obowiązku odszkodowawczego nie ma w zasadzie znaczenia prawna okoliczność, czy poszkodowany dokonał naprawy oraz czy i jakim kosztem to uczynił (np. uchwała Sądu Najwyższego z dnia 22 kwietnia 1997 r., III CZP 14/ 97, OSNC 1997, nr 8, poz. 103, oraz zapadły na gruncie zbliżonego stanu faktycznego wyrok Sądu Najwyższego z dnia 11 czerwca 2001 r., V CKN 226/00, OSPiKA 2002, nr 3, poz. 40).

W świetle tych rozważań Sąd I instancji stwierdził, iż nie ulegało żadnej wątpliwości, iż w realiach niniejszej sprawy to Sąd mógł określić wartość rynkową pojazdu powoda, korzystając w tym zakresie ze zgłoszonych przez strony dowodów. W tym kontekście podniósł, iż biegły wyraźnie i jednoznacznie wskazał, iż wyniki badań dokonywane w oparciu o różne systemy informatyczne w zasadzie nie powinny być w znacznym stopniu odmienne. (...) elektroniczne i bazy danych E. i A. są źródłem służącym do ustalenia cen części i materiałów używanych do naprawy. Bazy te, podobnie jak katalogi i systemy (...)Ekspert, służące do wyceny pojazdów, są na bieżąco aktualizowane na podstawie informacji rynkowych oraz oficjalnych cenników wydawanych przez producentów lub importerów danej marki. Zatem wybór określonego systemu nie powinien mieć większego znaczenia dla ustalenia ceny rynkowej pojazdu, a różnice nie powinny być znaczące. Tym samym, nawet gdyby przyjąć do wyceny tylko systemy wskazywane przez pozwanego i dokonać na ich podstawie prawidłowej kalkulacji, to i tak z pewnością uszkodzenia w pojeździe powoda nie miały charakteru tzw. „szkody całkowitej”. Różnice zaistniałe w wycenieniu wartości pojazdu w niniejszej sprawie można było wyjaśnić tym, iż w 2006 r. były sprzedawane dwa modele samochodów M. (...) różnych wersji: starszej W 203 i nowszej W 211.

Ubezpieczyciel w swojej wycenie prawdopodobnie wziął pod uwagę wartość modelu W 203, podczas gdy faktycznie pojazd należący do powoda należał do nowszej klasy W 211. Brak uwzględnienia tej niezwykle istotnej okoliczności prowadził w konsekwencji do nieprawidłowego przyjęcia wartości pojazdu powoda przed wypadkiem.

Dodatkowo Sąd Rejonowy wskazał, iż przyjęcie argumentacji pozwanego, iż wartość rynkowa pojazdu powoda mogła być wyliczana wyłącznie w oparciu o konkretny system informatyczny dawałoby furtkę do ustaleń zupełnie oderwanych od rzeczywistej szkody, np. w przypadku, gdyby z jakiegoś względu dane w tym systemie były nieaktualne lub nieprawdziwe. Było to szczególnie istotne i godne uwagi biorąc pod uwagę sygnalizowaną przez biegłego bardzo niską popularność systemu E. na rynku polskim. Poza tym opinia sporządzona przez ubezpieczyciela na etapie przedsądowym była z pewnością wadliwa, skoro nie wskazano w niej nawet wersji pojazdu (tj. W 203 czy W 211) wziętej pod uwagę przy wycenie.

Dodatkowo postanowienia OWU w zakresie określenia „wartości rynkowej” były bardzo nieprecyzyjne i niekorzystne dla ubezpieczonych, gdyż de facto wyłączały ich prawo do ewentualnego zakwestionowania i weryfikacji prawidłowości sporządzenia kalkulacji w systemie E.-C.. Postanowienia OWU w ogóle nie precyzowały zasad sporządzania tych kalkulacji, parametrów pojazdów branych pod uwagę, zasad uzyskiwania materiałów źródłowych ani definicji pojęcia: „wartość rynkowa”. Z tego względu Sąd Rejonowy podzielił stanowisko powoda, iż ujemne skutki wadliwie opracowanych ogólnych warunków ubezpieczeń, polegające na możliwości dowolnej ich interpretacji, powinny obciążać ubezpieczyciela, jako profesjonalistę i autora tych warunków, a nie powoda, który w niniejszej sprawie miał status konsumenta (tak Sąd Apelacyjny w Łodzi w wyroku z dnia 28 lutego 1996 r., I ACr 37/96, OSA 1996/9/43, OSAŁ 1996/2/27).

W wyniku analizy całokształtu materiału dowodowego Sąd Rejonowy doszedł do przekonania, że nie zasługiwały na uwzględnienie także zarzuty strony powodowej do przedmiotowej opinii, a koncentrujące się na dwóch kwestiach: elementach wyposażenia w uszkodzonym pojeździe oraz korekcie z tytułu indywidualnego importu pojazdu. Biegły wyjątkowo szczegółowo wyjaśnił przedmiotowe kwestie. W szczególności podkreślił, że wobec niemożności naocznej oceny pojazdu oraz braku kompletnej dokumentacji fotograficznej, nie był w stanie ustalić, czy wszystkie elementy wyposażenia wyliczane przez powoda w pismach, a które nie znajdowały się w bazach danych VIN, znajdowały się faktycznie w jego pojeździe. To zaś spowodowało, że powyższych elementów nie mógł uwzględnić w wycenie wartości brutto pojazdu powoda. Uzasadniając natomiast 6% ujemną korektę za zakup za granicą wskazał, że wynikała ona z braku możliwości ustalenia na podstawie akt sprawy źródeł pochodzenia pojazdu, natomiast „im większa niepewność historii pojazdu, tym większa będzie korekta ujemna”, bowiem istniało „duże ryzyko uszkodzenia głównych zespołów samochodu”, których nie dało się „stwierdzić przy oględzinach”.

Mając na względzie powyższe rozważania Sąd I instancji, ustalając wartość rynkową pojazdu powoda oparł się na kalkulacji naprawy zawartej w opinii biegłego. Z poczynionych ustaleń wynikało jednoznacznie, że niezasadne było stanowisko pozwanego co do ustalenia wysokości świadczenia ubezpieczeniowego na rzecz powoda jako różnicy między wartością rynkową pojazdu bezpośrednio przed zaistnieniem wypadku a jego wartością po wypadku. Kwota stanowiąca koszty naprawy jest bowiem znacznie niższa niż 70% wartości brutto pojazdu. Wysokość świadczenia ubezpieczeniowego Sąd Rejonowy ustalił jako różnicę kosztów naprawy w wysokości 38.291,18 zł i wypłaconego przez ubezpieczyciela odszkodowania w wysokości 21.000 zł. Ponadto Sąd Rejonowy był zobowiązany uwzględnić postanowienie umowne, na mocy którego od kwoty odszkodowania należało odjąć udział własny w szkodzie, określony w polisie na kwotę 1.500 zł. Ostatecznie Sąd uznał, iż zasadne było roszczenie powoda w wysokości 15.791,18 zł (38.291,18 - 21.000 - 1.500 = 15.791,18).

Zdaniem Sądu Rejonowego nie zasługiwało na uwzględnienie żądanie zwrotu kosztów prywatnej ekspertyzy w kwocie 455,99 zł. Faktura VAT znajdująca się w aktach szkody została wystawiona przez rzeczoznawcę na rzecz warsztatu (...) Centrum N. Powypadkowych. Powód natomiast w żaden inny sposób nie wykazał, iż rzeczywiście poniósł powyższe koszty. Poza tym w ocenie Sądu koszty sporządzenia prywatnej ekspertyzy nie były niezbędne dla celowego dochodzenia praw lub celowej obrony (podobne stanowisko zajął Sąd Najwyższy w wyroku z dnia 30 czerwca 1999 r., III CKN 258/98, LEX nr 1212981).

Od zasądzonej kwoty Sąd Rejonowy zasądził ponadto od pozwanego na rzecz powódki odsetki ustawowe za opóźnienie w zapłacie, za podstawę orzeczenia w tym zakresie przyjmując art. 481 § 1 i 2 k.c. oraz postanowienie umowne zawarte w sekcji F pkt 11.1. Zatem termin wypłaty odszkodowania upłynął w dniu 14 maja 2012 r. i od dnia następnego roszczenie powoda niewątpliwie było już wymagalne. W związku z tym Sąd Rejonowy zasądził na rzecz powoda odsetki zgodnie z pozwem, tj. od dnia 15 maja 2012 r. do dnia zapłaty.

Podstawę rozstrzygnięcia o kosztach postępowania (punkt III sentencji) stanowił art. 98 § 1 i 3 k.p.c.

Od wyroku Sądu Rejonowego dla Warszawy-Mokotowa w Warszawie z dnia 25 kwietnia 2014 r. apelację złożył pozwany, który zarzucił orzeczeniu:

1) naruszenie art. 805 § 1 i 2 pkt 1 k.c. i nierozważenie istoty sprawy poprzez zasądzenie na rzecz powoda odszkodowania, które nie odpowiada kwocie świadczenia należnego powodowi w związku z uszkodzeniem ubezpieczonego pojazdu, na podstawie łączącej strony umowy ubezpieczenia AC;

2) naruszenie art. 227 k.p.c. poprzez dopuszczenie dowodu z opinii biegłego na okoliczności, które nie mają znaczenia dla rozstrzygnięcia niniejszej sprawy, tj. na okoliczność wartości rynkowej pojazdu powoda szacowanej bez uwzględnienia zasad określonych w Ogólnych Warunkach Ubezpieczenia regulujących umowę z powodem na okoliczność wartości pozostałości tego pojazdu po szkodzie oraz na okoliczność zakresu i rozmiaru szkody oraz wysokości kosztów naprawy tego pojazdu;

3) naruszenie art. 227 k.p.c., art. 217 § 1 k.p.c. oraz art. 278 k.p.c. poprzez nieuwzględnienie wniosku pozwanego o przeprowadzenie dowodu z opinii uzupełniającej biegłego sądowego na okoliczność ustalenia wartości rynkowej samochodu powoda na podstawie katalogu E.-C., a w przypadku gdyby ustalone przez biegłego koszty naprawy były równe lub większe niż 70% tak ustalonej wartości, ustalenia kosztów naprawy tego samochodu z uwzględnieniem zasad określonych w punkcie 12 ust. 4 pkt 3 OWU, regulujących umowę z powodem, tj. z uwzględnieniem średniej stawki za roboczogodzinę, odpowiedniej do miejsca wskazanego w polisie jako miejsce parkowania tego pojazdu w nocy oraz z uwzględnieniem zużycia eksploatacyjnego części zamiennych w wysokości wskazanej w tabeli zamieszczonej w tym punkcie;

4) naruszenie art. 6 k.c. poprzez przyjęcie, iż powód wykazał, że odszkodowania wypłacone mu przez pozwanego w toku likwidacji szkody nie odpowiada kwocie określonej w umowie ubezpieczenia wiążącej strony, która należna jest powodowi w razie uszkodzenia ubezpieczonego samochodu.

Ponadto apelujący wniósł o dopuszczenie i przeprowadzenie dowodu z opinii biegłego sądowego z zakresu mechaniki samochodowej oraz wyceny pojazdów na okoliczność ustalenia wartości rynkowej samochodu powoda na podstawie katalogu E.-C., a w przypadku gdyby ustalone przez biegłego koszty naprawy były równe lub większe niż 70% tak ustalonej wartości, ustalenia kosztów naprawy tego samochodu z uwzględnieniem zasad określonych w punkcie 12 ust. 4 pkt 3 OWU, regulujących umowę z powodem, tj. z uwzględnieniem średniej stawki za roboczogodzinę, odpowiedniej do miejsca wskazanego w polisie jako miejsce parkowania tego pojazdu w nocy oraz z uwzględnieniem zużycia eksploatacyjnego części zamiennych oraz o zmianę zaskarżonego wyroku w zaskarżonej części i oddalenie powództwa w całości i o zasądzenie kosztów postępowania apelacyjnego według norm przepisanych, ewentualnie o uchylenie zaskarżonego wyroku w zaskarżonej części i przekazanie sprawy Sądowi Rejonowemu do ponownego rozpoznania, przy uwzględnieniu kosztów postępowania apelacyjnego.

Powód wnosił o oddalenie apelacji i zasądzenie na jego rzecz kosztów postępowania w instancji odwoławczej.

Sąd Okręgowy zważył, co następuje:

Apelacja pozwanego okazała się zasadna.

Sąd Okręgowy co prawda nie podzielił zarzutu apelującego naruszenia art. 227 k.p.c. poprzez to, iż Sąd I instancji sformułował zbyt szeroką tezę dowodową dla biegłego, wykraczającą poza zakres potrzebny dla rozstrzygnięcia zlecając biegłemu także określenie rozmiaru szkody oraz kosztów naprawy pojazdu. Zważyć bowiem należało, że strony pozostawały w sporze również co do tego, czy szkoda w pojeździe powoda była szkodą całkowitą, przez co odszkodowanie należne miało stanowić różnicę pomiędzy wartością samochodu sprzed kolizji a wartością pozostałości, czy też nie była szkodą całkowitą, a wtedy wartość odszkodowania określona byłaby kosztem naprawy pojazdu. Co więcej, w świetle opinii biegłego złożonej do akt, powód powinien otrzymać kwotę odpowiadającą kosztom naprawy samochodu, co tym bardziej uzasadniało tak szeroką tezę dla biegłego.

Sąd Okręgowy natomiast uznał za zasadny zarzut naruszenia art. 805 § 1 i 2 pkt 1 k.c., art. 227 k.p.c., art. 217 § 1 k.p.c. oraz art. 278 k.p.c. nie podzielał argumentacji Sądu Rejonowego dotyczącej pełnej dowolności w okolicznościach niniejszej sprawy co do wyboru systemu, na podstawie którego miało zostać wyliczone stosowne odszkodowanie. Przede wszystkim słusznie wskazał apelujący, iż strony w umowie i w OWU określiły, w jaki sposób ma dojść do wyliczenia zarówno wartości samochodu, jak i stosownego odszkodowania. OWU wyraźnie stwierdzały, że wartość rynkowa pojazdu ma być ustalana na podstawie katalogu E.-C., a koszty naprawy w oparciu o system E.-C. lub A.. Poprzez akceptację OWU, powód zobowiązany był do zastosowania przy wyliczaniu należnego mu odszkodowania w/w systemów.

Poza tym postępowanie dowodowe bynajmniej nie wykazało, aby zapisy umowy miały cechy abuzywności i prowadziły do pokrzywdzenia jednej strony umowy. (...), na podstawie których wg. OWU miała być wyliczana szkoda są bowiem powszechnie stosowane, a nie wykazano, aby ich założenia, czy baza danych tworzona przez taki system była niemiernodajna, nieaktualizowana, czy promowała ubezpieczyciela. Niewątpliwie też kwestia wyliczenia odszkodowania elementem głównego świadczenia umowy łączącej strony w rozumieniu art. 385 /1/ k.c., gdzie podstawowe prawa i obowiązki stron kształtowały się w ten sposób, iż powód był zobowiązany do uiszczania składek w określonej wysokości, a pozwany do wypłaty odszkodowania w przypadku zajścia zdarzenia ubezpieczeniowego.

Natomiast całkowicie niezrozumiałym dla Sądu Okręgowego był argument Sądu I instancji, podniesiony zresztą w odpowiedzi na apelację przez powoda, o niejasnym zapisie dotyczącym wyliczania wysokości odszkodowania i w związku z tym konieczności tłumaczenia niejasności OWU na korzyść klienta. Sąd Okręgowy zgodził się z tym twierdzeniem co do zasady, natomiast reguła ta nie znalazła w sprawie zastosowania. Przede wszystkim zdaniem Sądu Okręgowego zapis dotyczący metod wyliczenia szkody był jednoznaczny i dodatkowej interpretacji nie wymagał. Zawierał bowiem wprost wskazanie, w oparciu o jaki system powszechnie stosowany do przeprowadzania wyceny będzie odbywało się szacowanie ewentualnej zaistniałej szkody i w jaki sposób wyliczana miała być szkoda całkowita, co stanowiło szkodę całkowitą, a w jaki sposób wyliczano szkodę nie mającą takiego charakteru. Niezależnie od tego w postępowaniu przed Sądem I instancji nie został przedstawiony żaden dowód wskazujący na możliwość niezrozumienia przez powoda postanowień umowy, czy pojęcia "wartość rynkowa" samochodu, które to pojęcie funkcjonuje powszechnie w obrocie w odniesieniu do likwidacji szkód komunikacyjnych i nie wzbudza żadnych wątpliwości. Na marginesie jedynie trzeba było podkreślić, że powód z racji wykonywanego przez siebie zawodu niewątpliwie jest osobą posiadającą większe rozeznanie w przepisach prawa, pojęciach używanych na użytek likwidacji szkody komunikacyjnej niż przeciętny obywatel i w związku z tym, przy ocenie poziomu możliwego niezrozumienia przez niego zapisów umowy okoliczność ta również powinna być brana pod uwagę. W związku z powyższym twierdzenia pełnomocnika powoda o braku dostatecznie jasnych informacji co do sposobu wyliczania szkody były po prostu niewiarygodne.

Ponadto zdaniem Sądu Okręgowego rozumowanie Sądu Rejonowego było niespójne i pozbawione podstaw faktycznych oraz prawnych. Z jednej strony wskazał ten Sąd, że narzucenie jednego systemu wyceny może prowadzić do ustaleń odbiegających od rzeczywistej szkody, gdyż poszczególne dane mogą być nieaktualne. Jednakże w żaden sposób nie wykazał, aby zastosowanie systemu wynikającego z OWU powodowało taki właśnie skutek. Sąd Rejonowy podkreślił też, że taka niemiernodajność jest szczególnie prawdopodobna, gdyż system E.-C. jest mało używany w Polsce. Z drugiej strony Sąd I instancji przywołał argument, że różnice między wyliczeniami w poszczególnych

systemach są mało istotne, niewielkie, ponieważ wszystkie systemy są na bieżąco aktualizowane na podstawie informacji rynkowych i oficjalnych cenników, a więc równie poprawne było dokonanie wyliczeń w oparciu o inny system. Na marginesie jedynie należało podkreślić, że biegły sam określił możliwą różnicę na kilkanaście procent, co przy znacznej wartości pojazdu nie wydawało się być dla Sądu Okręgowego kwotą szczególnie nieistotną.

Z tych względów oraz z uwagi na fakt, że Sąd I instancji nie wydał postanowienia o oddaleniu wniosku dowodowego pozwanego o dopuszczenie dowodu z opinii uzupełniającej biegłego, a pozwany w apelacji złożył wniosek dowodowy Sąd Okręgowy w oparciu o art. 381 k.p.c. dopuścił dowód z opinii kolejnego biegłego - M. B.. Sąd Okręgowy uznał pisemną opinię tego biegłego wraz z opiniami uzupełniającymi za rzetelną, jasną i wyczerpującą.

Sąd II instancji zważył, że biegły odniósł się do wszystkich zarzutów powoda i logicznie wyjaśnił, że przy wycenie wziął pod uwagę te elementy wyposażenia dodatkowego pojazdu, których istnienie zostało udokumentowane informacją uzyskaną od (...) M. (...) w oparciu o podany numer VIN, a więc informacją pochodzącą z wiarygodnego i neutralnego źródła. Natomiast pozwany nie wykazał ponad wszelką wątpliwość wystąpienia innych elementów dodatkowego wyposażenia, a jego twierdzenia w tym zakresie reprezentowane przed Sądami obydwu instancji były chaotyczne, nie znajdowały odzwierciedlenia w dokumentach dołączonych do akt i jako takie nie zasługiwały na wiarę. Przykładowo należało zważyć, że po wydaniu opinii przez biegłego M. B. powód w piśmie z dnia 22 marca 2016r. wskazał elementy wyposażenia dodatkowego, które miały zostać nieuwzględnione przez biegłego. Po wyjaśnieniach biegłego, iż elementy te zostały uwzględnione poza dwoma, co do których nie było informacji, aby zostały zamontowane w samochodzie powoda, w piśmie z dnia 13 lipca 2016r. powód wskazał kolejne elementy wyposażenia dodatkowego. Żądane przez biegłego celem weryfikacji dokumenty nie zostały złożone do akt w określonym terminie. Niezależnie od powyższego Sąd Okręgowy uznał, że powinny one zostać przedstawione przed Sądem I instancji, zgodnie z wymogami art. 6 k.c. Poza tym kwestia oczekiwania na złożenie kolejnych dokumentów przez powoda byłaby o tyle bezprzedmiotowa dla rozstrzygnięcia i służyłaby jedynie przewlekłości postępowania, iż z porównania wartości samochodu przed kolizją i wartości pozostałości oraz kwoty dotychczas wypłaconej wynikało, że przewyższała ona sumę faktycznie należną powodowi nawet przy uwzględnieniu wartości wskazanych w ostatnim piśmie elementów wyposażenia dodatkowego. Sąd Okręgowy zwrócił także uwagę, że w myśl zapisów umownych za wyposażenie dodatkowe pojazdu maksymalna kwota odszkodowania została określona na poziomie 4.000 zł.

Oceniając opinię biegłego Sąd Okręgowy wziął także pod uwagę, że biegły zweryfikował dane samochodu powoda. Ponadto wskazał, że zastosowany system opierał się na danych z rynku polskiego, a nie niemieckiego, jak starał się wykazać powód. Szczegółowo w opinii i dołączonych do niej dokumentach przedstawił sposób wyliczenia poszczególnych kwot.

Natomiast nie miał on obowiązku wyjaśniać, czy odnosić się do nieco wyższej wartości samochodu ustalonej co prawda w oparciu o ten sam system, ale przez rzeczoznawcę w postępowaniu przedsądowym. Na marginesie trzeba było przy tym wskazać, że do tej samej kwestii odniósł się wcześniej biegły S., który wyraźnie stwierdził, że w postępowaniu przedsądowym rzeczoznawca prawdopodobnie wziął pod uwagę wartość modelu W 203, podczas gdy faktycznie pojazd należący do powoda należał do nowszej klasy W 211. Stąd też mogła wynikać różnica w podanych wartościach.

Kwestia ewentualnego zawyżenia przez ubezpieczyciela wartości samochodu przy zawieraniu umowy ubezpieczenia w świetle okoliczności niniejszej sprawy nie miała większego znaczenia dla rozstrzygnięcia.

Uznając opinię za rzetelną i pełną, na podstawie tej opinii Sąd Okręgowy przyjął wartość rynkową pojazdu przed wypadkiem wg. systemu E.-C. na kwotę 54.600 zł, natomiast naprawa miała wynieść 39.272,23 zł. Z porównania tych kwot wynikało, że w sprawie doszło do powstania szkody całkowitej, albowiem koszty naprawy przekroczyły 70 % wartości samochodu. Dlatego też została dopuszczona opinia uzupełniająca biegłego na okoliczność wyliczenia wartości pozostałości, które zostały oszacowane na kwotę ok.40.000 zł. Tym samym zważywszy, iż różnica między wartością samochodu przed kolizją a wartością pozostałości wyniosła jedynie 14.600 zł, pozwany wypłacił powodowi kwotę 21.000 zł oraz udział własny powoda miał wynieść 1.500 zł, niniejsze powództwo należało uznać za niezasadne w całości.

W związku z powyższym Sąd Okręgowy w oparciu o art. 386 § 1 k.p.c. dokonał zmiany rozstrzygnięcia i ostatecznie powództwo oddalił.

O kosztach postępowania za I i II instancję Sąd Okręgowy orzekł na podstawie art. 98 k.p.c.