

Sygn. akt I ACa 881/14

WYROK

W IMIENIU RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ

Dnia 23 lutego 2015 r.

Sąd Apelacyjny w Warszawie I Wydział Cywilny w składzie:

Przewodniczący: SSA Hanna Muras

Sędziowie: SA Maciej Dobrzyński (spr.)

SO del. Ewa Harasimiuk

Protokolant: st. sekr. sąd. Katarzyna Dzieciołowska

po rozpoznaniu w dniu 10 lutego 2015 r. w Warszawie

na rozprawie sprawy z powództwa (...) spółki z ograniczoną odpowiedzialnością z siedzibą w K.

przeciwko (...) spółce akcyjnej z siedzibą w W.

o zapłatę i zakazanie immisji

na skutek apelacji powoda

od wyroku Sądu Okręgowego w Warszawie

z dnia 14 lutego 2014 r., sygn. akt XXVI GC 13/12

1. oddala apelację,

2. zasądza do (...) spółki z ograniczoną odpowiedzialnością z siedzibą w K. na rzecz (...) spółki akcyjnej z siedzibą w W. kwotę 5.400 zł (pięć tysięcy czterysta złotych) tytułem zwrotu kosztów procesu w postępowaniu apelacyjnym.

I ACa 881/14

UZASADNIENIE

Pozwem z dnia (...) października 2008 r. (...) sp. z o.o.

z siedzibą w K. wniosła o zasądzenie od HW P. (...) sp.

z o.o. z siedzibą w B. Nowym kwoty 1.553.524,77 zł oraz o nakazanie pozwanemu zaprzestania immisji w postaci wydzielania pyłów i gazów tworzących rdzawy nalot na ruchomościach będących w posiadaniu powoda oraz nieruchomości należącej do powoda, zakłócających korzystanie z nieruchomości powoda. Strona powodowa wniosła również o zasądzenie na jej rzecz kosztów procesu według norm przepisanych.

W odpowiedzi na pozew z dnia 14 kwietnia 2009 r. strona pozwana wniosła o oddalenie powództwa oraz zasądzenie na jej rzecz kosztów procesu.

W piśmie procesowym z dnia 26 lutego 2010 r. strona powodowa ograniczyła żądanie pozwu w zakresie roszczenia odszkodowawczego dotyczącego kosztów napraw uszkodzonych samochodów i pojazdów przekazanych z kwoty 1.393.540,55 zł do kwoty 1.393.090,55 zł.

W piśmie procesowym z dnia 12 listopada 2012 r. powód cofnął pozew w zakresie żądania nakazania pozwanemu zaprzestania immisji, a w piśmie procesowym z dnia 25 marca 2013 r. wskazał że nie zrzeka się roszczenia w zakresie cofniętego powództwa. Na rozprawie w dniu 30 kwietnia 2013 r. strona pozwana nie wyraziła zgody na cofnięcie pozwu w zakresie określonym w piśmie procesowym z dnia 12 listopada 2012 r.

Wyrokiem z dnia 14 lutego 2014 r. Sąd Okręgowy w Warszawie oddalił powództwo o zapłatę kwoty 1.553.074,77 zł oraz w zakresie roszczenia o zaprzestanie immisji pośrednich (pkt I i II), w pozostałej części postępowanie umorzył (pkt III), zasądził od (...) sp. z o.o. z siedzibą w K. na rzecz (...) sp. z o.o. z siedzibą w R. kwotę 7.217 zł tytułem zwrotu kosztów procesu (pkt IV) oraz zakazał zwrócić ze Skarbu Państwa - Sądu Okręgowego w Warszawie na rzecz powoda kwotę 4.027,42 zł tytułem niewykorzystanych zaliczek na poczet wynagrodzenia biegłego (pkt V).

Sąd I instancji oparł swoje rozstrzygnięcie na następujących ustaleniach faktycznych oraz rozważaniach prawnych:

W K. przy ul. (...) na terenach o przeznaczeniu przemysłowym znajduje się odlewnia żeliwa stanowiąca własność (...) sp. z o.o. z siedzibą w R. (dalej jako HW P. (...)). Przedsiębiorstwo to sąsiaduje z zakładem produkcyjnym spółki (...) sp. z o.o. z siedzibą w K. (dalej jako A. - K.) zajmującym się przebudową i produkcją pojazdów specjalnych dla potrzeb służb ratowniczych, policji, wojska itp. Pojazdy w toku procesu technologicznego były przechowywane na terenie zakładu (...) w sąsiedztwie odlewni żeliwa. Z odlewni żeliwa w toku procesu technologicznego uwalniane są pyły wypuszczane do atmosfery. Ilość i natężenie pyłów oraz ich uciążliwość dla środowiska była przedmiotem kontroli i jest zgodna z obowiązującymi normami.

W połowie sierpnia 2008 r. nastąpił znaczny wyrzut pyłów z odlewni pozwanego, co było przyczyną osadzenia się znacznych ilości pyłów na pojazdach znajdujących się na terenie zakładu powoda. Pojazdy te zostały poddane oględzinom, z których sporządzone zostały protokoły. Przyczyną wysoce prawdopodobną powstania uszkodzeń powłoki lakierniczej pojazdów znajdujących się w dniu 14 sierpnia 2008 r. na terenie zakładu powoda były pyły powstające na stanowisku śrutowania odlewów w odlewni żeliwa należącej do pozwanego.

W dniu 25 sierpnia 2008 r. do powoda zwrócił się A. P. wskazując, że przechowywany na terenie zakładu powoda pojazd został uszkodzony i klient odmawia przyjęcia uszkodzonego pojazdu. Zaproponował powodowi odkupienie uszkodzonego pojazdu bądź pokrycie kosztów naprawy pojazdu.

Powód zlecił wykonanie ekspertyz, które miały wykazać zakres uszkodzeń pojazdów i określić koszty ich naprawy.

W dniu 4 września 2008 r. przeprowadzono oględziny pojazdów ciężarowych marki S. - (...):

- nr(...) o nr VIN (...). Na wszystkich bokach pojazdu, szybach oraz elementach z tworzyw sztucznych i profilach blachy widoczne były wżery z nalotu w kolorze rdzy. Po przetarciu ściereczką powierzchni pokrywy maski silnika nadal pozostały na jej powierzchni wżery w kolorze rdzy. Największe nasilenie nalotów znajdowało się na dachu i pokrywie maski silnika i wszystkich profilowanych elementach nadwozia oraz na przedniej szybie. (k. 90, zdjęcia pojazdu 1-10 k. 94);

- nr (...) o nr VIN (...). Na bokach pojazdu oraz na dachu były liczne wżery. Największe nasilenie nalotu i wżerów widoczne było na pokrywie silnika, przedniej szybie dachu i elementach profilowanych, nalot widoczny był również na uszczelkach gumowych i elementach plastikowych. (k. 90v, zdjęcia pojazdu 1-10 k. 95);

- nr(...) o nr VIN (...). Na bokach pojazdu oraz na dachu były liczne wżery. Największe nasilenie nalotu i wżerów widoczne było na pokrywie silnika, przedniej szybie dachu i elementach profilowanych, nalot widoczny był również na uszczelkach gumowych i elementach plastikowych. Szczególne nasilenie wżerów występowało na dachu części kontenerowej, dachu kabiny kierowcy, pokrywie silnika i szybie. (k. 90v, zdjęcia pojazdu 1-11 k. 96);

- nr(...) o nr VIN (...). Na bokach pojazdu oraz na dachu widoczne były nalot i wżery, najintensywniej występowały na dachu, przedniej szybie i pokrywie maski silnika. (k. 90v, zdjęcia pojazdu 1-11 k. 97);
- nr (...) o nr VIN (...). Na dachu oraz bokach pojazdu widoczne były nalot i wżery. Nalot widoczny był na szybach, elementach profilowanych, uszczelkach gumowych, szybach i elementach plastikowych. (k. 91, zdjęcia pojazdu 1-10 k. 97A);
- nr (...) o nr VIN (...). Na dachu oraz bokach pojazdu widoczne były nalot i wżery. Nalot widoczny był na szybach, elementach profilowanych, uszczelkach gumowych, szybach i elementach plastikowych. (k. 91, zdjęcia pojazdu 1-9 k. 98);
- nr (...) o nr VIN (...), Na dachu oraz bokach pojazdu widoczne były nalot i wżery. Nalot widoczny był na szybach, elementach profilowanych, uszczelkach gumowych, szybach i elementach plastikowych. (k. 91, zdjęcia pojazdu 1-10 k. 98A);
- nr (...) o nr VIN (...). Na dachu oraz bokach pojazdu widoczne były nalot i wżery. Nalot widoczny był na szybach, elementach profilowanych, uszczelkach gumowych, szybach i elementach plastikowych. (k. 91, zdjęcia pojazdu 1-9 k. 99);
- nr (...) o nr VIN (...). Powierzchnie boków i dachu pojazdu, szyby, elementy profilowane, z tworzyw sztucznych posiadały nalot i wżery w kolorze rdzy. Najintensywniejsze nasilenie nalotu i wżerów występowało na dachu, przedniej szybie i pokrywie maski silnika (k. 91v, zdjęcia pojazdu 1-9 k. 100);
- nr (...) o nr VIN (...). Powierzchnie boków i dachu pojazdu, szyby, elementy profilowane, z tworzyw sztucznych posiadały nalot i wżery w kolorze rdzy. Najintensywniejsze nasilenie nalotu i wżerów występowało na dachu, przedniej szybie i pokrywie maski silnika. (k. 91v, zdjęcia pojazdu 1-9 k. 101);
- nr (...) o nr VIN (...). Powierzchnie boków i dachu pojazdu, szyby, elementy profilowane, z tworzyw sztucznych posiadały nalot i wżery w kolorze rdzy. Najintensywniejsze nasilenie nalotu i wżerów występowało na dachu, przedniej szybie i pokrywie maski silnika. (k. 91v, zdjęcia pojazdu 1-9 k. 102);
- nr (...) o nr VIN (...). Powierzchnie dachu i boków pojazdu, szyby, elementy profilowane, z tworzyw sztucznych posiadały nalot i wżery w kolorze rdzy. Najintensywniejsze nasilenie nalotu i wżerów występowało na dachu, przedniej szybie i pokrywie maski silnika. (k. 91v, zdjęcia pojazdu 1-9 k. 103);
- nr (...) o nr VIN (...). Powierzchnie dachu i boków pojazdu, szyby, elementy profilowane, z tworzyw sztucznych posiadały nalot i wżery w kolorze rdzy. Najintensywniejsze nasilenie nalotu i wżerów występowało na dachu, przedniej szybie i pokrywie maski silnika. (k. 91v, 92, zdjęcia pojazdu 1-9 k. 104);
- nr (...) o nr VIN (...). Powierzchnie dachu i boków pojazdu, szyby, elementy profilowane, z tworzyw sztucznych posiadały nalot i wżery w kolorze rdzy. Najintensywniejsze nasilenie nalotu i wżerów występowało na dachu, przedniej szybie i pokrywie maski silnika. (k. 92, zdjęcia pojazdu 1-9 k. 105);
- nr (...) o nr VIN (...). Powierzchnie dachu i boków pojazdu, szyby, elementy profilowane, z tworzyw sztucznych posiadały nalot i wżery w kolorze rdzy. Najintensywniejsze nasilenie nalotu i wżerów występowało na dachu, przedniej szybie i pokrywie maski silnika. (k. 92, zdjęcia pojazdu 1-11 k. 106);
- nr (...) o nr VIN (...). Powierzchnie dachu i boków pojazdu, szyby, elementy profilowane, z tworzyw sztucznych posiadały nalot i wżery w kolorze rdzy. Najintensywniejsze nasilenie nalotu i wżerów występowało na dachu, przedniej szybie i pokrywie maski silnika. (k. 92,92v, zdjęcia pojazdu 1-11 k. 108);

- nr (...) o nr VIN (...). Powierzchnie dachu i boków pojazdu, szyby, elementy profilowane, z tworzyw sztucznych posiadały nalot i wżery w kolorze rdzy. Najintensywniejsze nasilenie nalotu i wżerów występowało na dachu, przedniej szybie i pokrywie maski silnika. (k. 92v, zdjęcia pojazdu 1-9 k. 109);

- nr (...) o nr VIN (...). Powierzchnie dachu i boków pojazdu, szyby, elementy profilowane, z tworzyw sztucznych posiadały nalot i wżery w kolorze rdzy. Najintensywniejsze nasilenie nalotu i wżerów występowało na dachu, przedniej szybie i pokrywie maski silnika. (k. 92v, zdjęcia pojazdu 1-10 k. 110);

- nr (...) o nr VIN (...). Powierzchnie dachu i boków pojazdu, szyby, elementy profilowane, z tworzyw sztucznych posiadały nalot i wżery w kolorze rdzy. Najintensywniejsze nasilenie nalotu i wżerów występowało na dachu, przedniej szybie i pokrywie maski silnika. (k. 92v, zdjęcia pojazdu 1-9 k. 111);

- nr (...) o nr VIN (...). Powierzchnie dachu i boków pojazdu, szyby, elementy profilowane, z tworzyw sztucznych posiadały nalot i wżery w kolorze rdzy. Najintensywniejsze nasilenie nalotu i wżerów występowało na dachu, przedniej szybie i pokrywie maski silnika. (k. 92v, 93v, zdjęcia pojazdu 1-7 k. 112);

- nr (...) o nr VIN (...). Pojazd ten był w trakcie malowania tyłu oraz lewego i prawego boku. Nalot i wżery występowały na szybie i pokrywie maski silnika. (k. 93v, zdjęcia pojazdu 1-8 k. 113);

- nr (...) o nr VIN (...). Pojazd ten był w trakcie malowania tyłu. Pozostałe płaszczyzny nosiły ślady nalotu i wżerów koloru rdzy. (k. 93v, zdjęcia pojazdu 1-8 k. 113);

- nr (...) o nr VIN (...). Powierzchnie dachu i boków pojazdu, szyby, uszczelki, elementy profilowane, z tworzyw sztucznych posiadały nalot i wżery w kolorze rdzy. (k. 93v, zdjęcia pojazdu 1-4 k. 114).

Wykonano również oględziny pojazdu marki C. (...) nr rej. (...) oznaczając go nr (...). Powierzchnie dachu, boków szyby, elementy chromowane, lusterka wsteczne zewnętrzne oraz klamki drzwi pokryte były nalotem i wżerami koloru rdzy (k. 92, zdjęcia pojazdu 1-10 k. 107).

W dniu 5 września 2009 r. dokonano oględzin następujących pojazdów marki M. (...):

- nr (...) o nr VIN (...) koloru żółtego znajdującego się na hali produkcyjnej do zabudowy. Na wszystkich płaszczyznach pojazdu widoczny był nalot i wżery koloru rdzy. Największe nasilenie nalotu i pyłu z wżerami znajdowało się w dolnych profilach, przy gumowych uszczelkach szyb bocznych tylnej i przedniej. Na lakierze widoczne były liczne kropki w kolorze rdzy. Na powierzchniach bocznych widoczne zacieki w kolorze rdzawym. (k. 118 zdjęcia 1-11 k. 122);

- nr (...) o nr VIN (...) koloru żółtego znajdującego się na hali produkcyjnej do zabudowy. Na wszystkich płaszczyznach pojazdu widoczny był nalot i wżery koloru rdzy. Największe nasilenie nalotu i pyłu z wżerami znajdowało się na dachu i przedniej szybie, elementach profilowanych, gumowych uszczelkach oraz pokrywie maski silnika. (k. 118v zdjęcia 1-9 k. 123);

- nr (...) o nr VIN (...) koloru żółtego znajdującego się na hali produkcyjnej do zabudowy. Na wszystkich płaszczyznach pojazdu widoczny był nalot i wżery koloru rdzy. Największe nasilenie nalotu i pyłu z wżerami znajdowało się na pokrywie maski silnika. (k. 118v zdjęcia 1-12 k. 124);

- nr (...) o nr VIN (...) koloru żółtego. Na wszystkich płaszczyznach pojazdu widoczne były nalot i wżery koloru rdzy. Największe nasilenie nalotu i pyłu z wżerami znajdowało się na pokrywie maski silnika, przedniej szybie, na górnej krawędzi przedniego zderzaka oraz profilach dolnych krawędzi szyb przy uszczelkach gumowych. (k. 118v zdjęcia 1-10 k. 125);

- nr (...) o nr VIN (...) koloru żółtego. Największe nasilenie nalotu i wżerów w kolorze rdzy znajdowało się na dachu i prawych drzwiach rozsuwanych. (k. 118v, 119 zdjęcia 1-9 k. 126);

- nr (...) o nr VIN (...) koloru żółtego. Na dachu i bokach pojazdu widoczne były nalot i wżery koloru rdzy. Największe nasilenie nalotu i pyłu z wżerami znajdowało się na profilach dolnych szyby przedniej i szyb drzwi oraz na dachu. (k. 119 zdjęcia 1-9 k. 127);
- nr(...) o nr VIN (...) koloru żółtego. Największe nasilenie nalotu i pyłu z wżerami znajdowało się na dachu oraz na profilu tylnych drzwi - dolna krawędź szyby (k. 119 zdjęcia 1-9 k. 127);
- pojazd marki V. (...) koloru białego oznaczony nr (...) nr VIN (...), na dachu pojazdu oraz bokach, wszystkich drzwiach, przedniej szybie oraz pokrywie maski silnika widoczne były nalot i wżery koloru rdzy. Największe nasilenie występowało w profilach zewnętrznych. (k. 119 zdjęcia 1-14 k. 129);
- pojazd marki F. (...) koloru białego oznaczony nr (...) nr VIN (...)* (...)*, na całej powierzchni zewnętrznej karoserii tego pojazdu widoczne były wżery koloru rdzy ze szczególnym nasileniem w profilach maski silnika, szybie przedniej oraz na dachu. (k. 119 zdjęcia 1-11 k. 130);
- pojazd marki M. (...) koloru białego oznaczony nr (...) nr VIN (...). Wżery i nalot koloru rdzy widoczne były na profilach karoserii oraz na folii, którą osłonięty był dach i pokrywa maski silnika. (k. 119v zdjęcia 1-9 k. 131);
- pojazd marki M. (...) koloru białego oznaczony nr (...)nr VIN (...). Wżery i nalot koloru rdzy widoczny był minimalnie na powierzchniach bocznych, wyraźnie na profilach zewnętrznych karoserii, na powierzchniach drzwi i dolnych profilach szyb. (k. 119v zdjęcia 1-8 k. 132);
- pojazd marki M. (...) koloru białego oznaczony nr (...) nr VIN (...). Liczne wżery i nalot koloru rdzy, największe nasilenie na profilach, drzwiach tylnych, na bokach pojazdu. (k. 119v zdjęcia 1-11 k. 133);
- pojazd marki M. (...) koloru białego oznaczony nr (...)nr VIN (...). Na całej powierzchni widoczny nalot i wżery koloru rdzy, największe nasilenie na dachu, pokrywie maski silnika i przedniej szybie oraz elementach z tworzyw sztucznych. (k. 119v zdjęcia 1-16 k. 134,135);
- pojazd marki M. (...) koloru białego oznaczony nr (...) nr VIN (...). Na całej powierzchni widoczny nalot i wżery koloru rdzy, największe nasilenie na profilach dachu, pokrywie maski silnika. (k. 119v,120 zdjęcia 1-13 k. 136);
- pojazd marki M. (...) koloru białego oznaczony nr (...) nr VIN (...). Na całej powierzchni widoczny nalot i wżery koloru rdzy, największe nasilenie na dachu, powierzchniach profilowanych, szybie przedniej i pokrywie maski silnika. (k. 120 zdjęcia 1-11 k. 137);
- pojazd marki P. (...) koloru szary metalic oznaczony nr (...) nr VIN (...). Na całej powierzchni widoczny nalot i wżery koloru rdzy, największe nasilenie na profilach, na dachu, szybie przedniej, pokrywie maski silnika. (k. 120 zdjęcia 1-12 k. 138);
- pojazd marki M. (...) koloru białego oznaczony nr (...) nr VIN (...). Na całej powierzchni widoczny nalot i wżery koloru rdzy, największe nasilenie na profilach, na dachu, szybie przedniej, pokrywie maski silnika. (k. 120 zdjęcia 1-11 k. 139);
- pojazd marki M. (...) koloru białego oznaczony nr (...) nr VIN (...). Na całej powierzchni widoczny nalot i wżery koloru rdzy, największe nasilenie na profilach dachu, szybie przedniej, pokrywie maski silnika, profilach. (k. 120,120v zdjęcia 1-9 k. 140);
- pojazd marki M. (...) koloru białego oznaczony nr (...) nr VIN (...). Na całej powierzchni widoczny nalot i wżery koloru rdzy, największe nasilenie na dachu, szybie przedniej, pokrywie maski silnika. (k. 120v zdjęcia 1-8 k. 141);
- pojazd marki M. (...) koloru białego oznaczony nr (...) nr VIN (...). Na całej powierzchni widoczny nalot i wżery koloru rdzy, największe nasilenie na dachu, szybie przedniej, pokrywie maski silnika, elementach profilowanych pojazdu. (k. 120v zdjęcia 1-10 k. 142);

- pojazd marki M. (...) koloru białego oznaczony nr (...)nr VIN (...). Na całej powierzchni widoczny nalot i wżery kolory rdzy, największe nasilenie na dachu, szybie przedniej, pokrywie maski silnika elementach profilowanych pojazdu (k. 120v zdjęcia 1-9 k. 143);

- pojazd marki O. (...) koloru niebieskiego oznaczony nr(...) nr VIN (...). Na całej powierzchni widoczny nalot i wżery kolory rdzy, największe nasilenie na dachu, szybie przedniej, pokrywie maski silnika elementach profilowanych pojazdu, uszczelkach gumowych okien, elementach z tworzyw sztucznych, zderzakach, obudowie lusterek, klamkach, prowadnicach drzwi bocznych i listwach ozdobnych. (k. 120v,121 zdjęcia 1-12 k. 144);

- pojazd marki O. (...) koloru niebieskiego oznaczony nr (...) nr VIN (...). Największe nasilenie na dachu, szybie przedniej, pokrywie maski silnika, elementach profilowanych pojazdu, uszczelkach gumowych okien, elementach z tworzyw sztucznych, zderzakach, obudowie lusterek, klamkach, prowadnicach drzwi bocznych i listwach ozdobnych. (k. 121 zdjęcia 1-11 k. 145);

- pojazd marki O. (...) koloru niebieskiego oznaczony nr(...) nr VIN (...). Największe nasilenie na dachu, szybie przedniej, pokrywie maski silnika elementach profilowanych pojazdu, uszczelkach gumowych okien, elementach z tworzyw sztucznych, zderzakach, obudowie lusterek, klamkach, prowadnicach drzwi bocznych i listwach ozdobnych. (k. 121 zdjęcia 1-12 k. 146);

- pojazd marki O. (...) koloru niebieskiego oznaczony nr (...) nr VIN (...). Największe nasilenie na dachu, szybie przedniej, pokrywie maski silnika elementach profilowanych pojazdu, uszczelkach gumowych okien, elementach z tworzyw sztucznych zderzakach, obudowie lusterek, klamkach, prowadnicach drzwi bocznych i listwach ozdobnych. (k. 121,121v zdjęcia 1-11 k. 147);

- pojazd marki O. (...) koloru niebieskiego oznaczony nr (...) nr VIN (...). Największe nasilenie na dachu, szybie przedniej, pokrywie maski silnika elementach profilowanych pojazdu, uszczelkach gumowych okien, elementach z tworzyw sztucznych zderzakach, obudowie lusterek, klamkach, prowadnicach drzwi bocznych i listwach ozdobnych. (k. 121v zdjęcia 1-10 k. 148).

W dniu 8 września 2008 r. przeprowadzono oględziny następujących pojazdów marki S.:

- nr (...)o nr VIN (...). Pojazd bez kontenera, największe nasilenie nalotu i wżerów koloru rdzy występowało na dachu, pokrywie maski silnika, szybie przedniej i ramie podwozia. (k. 153, zdjęcia 1-13 k. 157);

- nr (...) o nr VIN (...). Pojazd z kontenerem, największe nasilenie nalotu i wżerów koloru rdzy występowało na dachu, pokrywie maski silnika, szybie przedniej, uszczelkach szyb i elementach profilowanych. (k. 153, zdjęcia 1-11 k. 158);

- nr (...) o nr VIN (...). Pojazd bez kontenera. Na dachu kabiny kierowcy, szybie przedniej, pokrywie maski silnika i ramie podwozia znajdowały się wżery i nalot koloru rdzy. (k. 153v, zdjęcia 1-9 k. 159);

- nr (...)o nr VIN (...). Pojazd bez kontenera. Na dachu kabiny kierowcy, szybie przedniej, pokrywie maski silnika i ramie podwozia znajdowały się wżery i nalot koloru rdzy. (k. 153v, zdjęcia 1-10 k. 160);

- nr (...)o nr VIN (...) (w protokole błędnie oznaczono nr VIN pojazdu). Pojazd z kontenerem. Na dachu kabiny kierowcy, szybie przedniej, pokrywie maski silnika i ramie podwozia znajdowały się wżery i nalot koloru rdzy. (k. 153v, zdjęcia 1-11 k. 161);

- nr (...) o nr VIN (...). Pojazd bez kontenera. Na dachu kabiny kierowcy, szybie przedniej, pokrywie maski silnika i ramie podwozia znajdowały się wżery i nalot koloru rdzy. (k. 153v, zdjęcia 1-8 k. 162);

- nr (...) o nr VIN (...). Pojazd bez kontenera. Na dachu kabiny kierowcy, szybie przedniej, pokrywie maski silnika i ramie podwozia znajdowały się wżery i nalot koloru rdzy. (k. 153v, zdjęcia 1-9 k. 163);

- nr (...) o nr VIN (...). Pojazd z kontenerem. Na dachu, szybie przedniej, pokrywie maski silnika znajdowały się wżery i nalot koloru rdzy. (k. 154, zdjęcia 1-9 k. 164);
- nr (...) o nr VIN (...). Pojazd bez kontenera. Na dachu kabiny kierowcy, szybie przedniej, pokrywie maski silnika i ramie podwozia wszystkich elementach profilowanych oraz na gumowych uszczelkach szyb znajdowały się wżery i nalot koloru rdzy. (k. 154, zdjęcia 1-11k. 165);
- nr (...) o nr VIN (...). Pojazd bez kontenera. Na dachu kabiny kierowcy, szybie przedniej, pokrywie maski silnika i ramie podwozia znajdowały się wżery i nalot koloru rdzy. (k. 154, zdjęcia 1-12 k. 166);
- nr (...) o nr VIN (...). Pojazd bez kontenera. Na dachu kabiny kierowcy, szybie przedniej, pokrywie maski silnika i ramie podwozia znajdowały się wżery i nalot koloru rdzy. (k. 154, zdjęcia 1-12 k. 167);
- nr (...) o nr VIN (...). Pojazd bez kontenera. Na dachu kabiny kierowcy, szybie przedniej, pokrywie maski silnika i ramie podwozia znajdowały się wżery i nalot koloru rdzy. (k. 154, zdjęcia 1-10 k. 168);
- nr (...) o nr VIN (...). Pojazd bez kontenera. Na dachu kabiny kierowcy, szybie przedniej, pokrywie maski silnika i ramie podwozia znajdowały się wżery i nalot koloru rdzy. (k. 154, 154v, zdjęcia 1-9 k. 169);
- nr (...) o nr VIN (...). Pojazd bez kontenera. Na dachu kabiny kierowcy, szybie przedniej, pokrywie maski silnika i ramie podwozia znajdowały się wżery i nalot koloru rdzy. (k. 154v, zdjęcia 1-10 k. 170);
- nr (...) o nr VIN (...). Pojazd bez kontenera. Na dachu kabiny kierowcy, szybie przedniej, pokrywie maski silnika i ramie podwozia znajdowały się wżery i nalot koloru rdzy. (k. 154v, zdjęcia 1-8 k. 171);
- nr (...) o nr VIN (...). Pojazd z kontenerem. Na dachu kabiny kierowcy, dachu kontenera, szybie przedniej, pokrywie maski silnika znajdowały się wżery i nalot koloru rdzy. (k. 154v, zdjęcia 1-10 k. 172);
- nr (...) o nr VIN (...). Pojazd z kontenerem, Na dachu kabiny kierowcy, dachu kontenera, szybie przedniej, pokrywie maski silnika znajdowały się wżery i nalot koloru rdzy. (k. 154v, zdjęcia 1-10 k. 173);
- nr (...) o nr VIN (...). Pojazd z kontenerem. Na dachu kabiny kierowcy, dachu kontenera, szybie przedniej, pokrywie maski silnika znajdowały się wżery i nalot koloru rdzy. (k. 154v, zdjęcia 1-10 k. 174);
- nr (...) o nr VIN (...). Pojazd bez kontenera. Na dachu kabiny kierowcy, szybie przedniej, pokrywie maski silnika i ramie podwozia znajdowały się wżery i nalot koloru rdzy. (k. 154v,155 zdjęcia 1-10 k. 175);
- nr (...) o nr VIN (...). Pojazd z kontenerem. Na dachu kabiny kierowcy, dachu kontenera, szybie przedniej, pokrywie maski silnika znajdowały się wżery i nalot koloru rdzy. (k. 155, zdjęcia 1-11 k. 176);
- nr (...)o nr VIN (...). Pojazd z kontenerem. Na dachu kabiny kierowcy, dachu kontenera, szybie przedniej, pokrywie maski silnika znajdowały się wżery i nalot koloru rdzy. (k. 155, zdjęcia 1-10 k. 177);
- nr (...) o nr VIN (...). Pojazd bez kontenera. Na dachu kabiny kierowcy, szybie przedniej, pokrywie maski silnika oraz ramie podwozia znajdowały się wżery i nalot koloru rdzy. (k. 155, zdjęcia 1-8 k. 178);
- nr (...) o nr VIN (...). Pojazd bez kontenera. Na dachu kabiny kierowcy, szybie przedniej, pokrywie maski silnika oraz ramie podwozia znajdowały się wżery i nalot koloru rdzy. (k. 155, zdjęcia 1-10 k. 179);
- nr (...) o nr VIN (...). Pojazd bez kontenera, Na dachu kabiny kierowcy, szybie przedniej, pokrywie maski silnika oraz ramie podwozia znajdowały się wżery i nalot koloru rdzy. (k. 155, zdjęcia 1-9 k. 180);
- nr (...) o nr VIN (...). Pojazd bez kontenera. Na dachu kabiny kierowcy, szybie przedniej, pokrywie maski silnika oraz ramie podwozia znajdowały się wżery i nalot koloru rdzy. (k. 155v, zdjęcia 1-9 k. 181);

- nr (...) o nr VIN (...). Pojazd bez kontenera. Na dachu kabiny kierowcy, szybie przedniej, pokrywie maski silnika oraz ramie podwozia znajdowały się wżery i nalot koloru rdzy. (k. 155v, zdjęcia 1-9 k. 182).

Przeprowadzono również oględziny pojazdów marki M. (...) określając je jako:

- nr (...) o nr VIN (...). Koloru białego. Na dachu, pokrywie maski silnika, szybie przedniej, drzwiach, bokach pojazdu, elementach profilowanych oraz elementach z tworzyw sztucznych występowały nalot oraz wżery w kolorze rdzy. (k. 155v, zdjęcia 1-11 k. 183);

- nr (...) o nr VIN (...). Koloru białego. Na dachu, pokrywie maski silnika, szybie przedniej, drzwiach, bokach pojazdu, elementach profilowanych oraz elementach z tworzyw sztucznych występowały nalot oraz wżery w kolorze rdzy. (k. 155v, zdjęcia 1-10 k. 184);

- nr (...) o nr VIN (...). Koloru białego. Na dachu, pokrywie maski silnika, szybie przedniej, drzwiach, bokach pojazdu, elementach profilowanych oraz elementach z tworzyw sztucznych występowały nalot oraz wżery w kolorze rdzy. (k. 155v, 156 zdjęcia 1-11 k. 185);

- nr (...) o nr VIN (...). Koloru białego. Na dachu, pokrywie maski silnika, szybie przedniej, drzwiach, bokach pojazdu, elementach profilowanych oraz elementach z tworzyw sztucznych występowały nalot oraz wżery w kolorze rdzy. (k. 156, zdjęcia 1-11 k. 186);

- nr (...) o nr VIN (...). Koloru białego. Na dachu, pokrywie maski silnika, szybie przedniej, drzwiach, bokach pojazdu, elementach profilowanych oraz elementach z tworzyw sztucznych występowały nalot oraz wżery w kolorze rdzy. (k. 156, zdjęcia 1-11 k. 187);

- nr (...) o nr VIN (...). Koloru białego. Na dachu, pokrywie maski silnika, szybie przedniej, drzwiach, bokach pojazdu, elementach profilowanych oraz elementach z tworzyw sztucznych występowały nalot oraz wżery w kolorze rdzy. (k. 156, zdjęcia 1-10 k. 188);

- nr (...) o nr VIN (...). Koloru białego. Na dachu, pokrywie maski silnika, szybie przedniej, drzwiach, bokach pojazdu, elementach profilowanych oraz elementach z tworzyw sztucznych występowały nalot oraz wżery w kolorze rdzy. (k. 156, zdjęcia 1-11 k. 189);

- nr (...) o nr VIN (...). Koloru białego. Na dachu, pokrywie maski silnika, szybie przedniej, drzwiach, bokach pojazdu, elementach profilowanych oraz elementach z tworzyw sztucznych występowały nalot oraz wżery w kolorze rdzy. (k. 156, 156v, zdjęcia 1-10 k. 190).

W dniu (...) września 2008 r. dokonano oględzin pojazdów marki O. (...):

- nr (...) o nr VIN (...). Koloru niebieskiego. Największe zagęszczenie nalotu i wżerów koloru rdzy znajdowało się na dachu, pokrywie maski silnika, przedniej szybie, wszystkich elementach profilowanych i uszczelkach gumowych. (k. 194 zdjęcia 1-11 k. 198);

- nr (...) o nr VIN (...). Koloru niebieskiego. Największe zagęszczenie nalotu i wżerów koloru rdzy znajdowało się na dachu, pokrywie maski silnika, przedniej szybie, elementach profilowanych i uszczelkach gumowych. (k. 194, 194v zdjęcia 1-10 k. 199);

- nr (...) o nr VIN (...). Koloru niebieskiego. Największe zagęszczenie nalotu i wżerów koloru rdzy znajdowało się na dachu, pokrywie maski silnika, przedniej szybie, elementach profilowanych i uszczelkach gumowych. (k. 194v zdjęcia 1-10 k. 200);

- nr (...) o nr VIN (...). Koloru niebieskiego. Największe zagęszczenie nalotu i wżerów koloru rdzy znajdowało się na dachu, pokrywie maski silnika, przedniej szybie, elementach profilowanych i uszczelkach gumowych. (k. 194v zdjęcia 1-10 k. 201);
- nr (...) o nr VIN (...). Koloru niebieskiego. Największe zagęszczenie nalotu i wżerów koloru rdzy znajdowało się na dachu, pokrywie maski silnika, przedniej szybie, elementach profilowanych i uszczelkach gumowych. (k. 194v,195 zdjęcia 1-9 k. 202);
- nr (...) o nr VIN (...). Koloru niebieskiego. Największe zagęszczenie nalotu i wżerów koloru rdzy znajdowało się na dachu, pokrywie maski silnika, przedniej szybie, elementach profilowanych i uszczelkach gumowych. (k. 195 zdjęcia 1-9 k. 203);
- nr (...) o nr VIN (...). Koloru niebieskiego. Największe zagęszczenie nalotu i wżerów koloru rdzy znajdowało się na dachu, pokrywie maski silnika, przedniej szybie, elementach profilowanych i uszczelkach gumowych. (k. 195 zdjęcia 1-9 k. 204);
- nr (...)o nr VIN (...). Koloru niebieskiego. Największe zagęszczenie nalotu i wżerów koloru rdzy znajdowało się na dachu, pokrywie maski silnika, przedniej szybie, elementach profilowanych i uszczelkach gumowych. (k. 195 zdjęcia 1-10 k. 205);
- nr (...) o nr VIN (...). Koloru niebieskiego. Największe zagęszczenie nalotu i wżerów koloru rdzy znajdowało się na dachu, pokrywie maski silnika, przedniej szybie, elementach profilowanych i uszczelkach gumowych. (k. 195,195v zdjęcia 1-9 k. 206);
- nr (...) o nr VIN (...). Koloru niebieskiego. Największe zagęszczenie nalotu i wżerów koloru rdzy znajdowało się na dachu, pokrywie maski silnika, przedniej szybie, elementach profilowanych i uszczelkach gumowych. (k. 195v zdjęcia 1-9 k. 207);
- nr (...) o nr VIN (...). Koloru niebieskiego. Największe zagęszczenie nalotu i wżerów koloru rdzy znajdowało się na dachu, pokrywie maski silnika, przedniej szybie, elementach profilowanych i uszczelkach gumowych. (k. 195v zdjęcia 1-10 k. 208);
- nr (...) o nr VIN (...). Koloru niebieskiego. Największe zagęszczenie nalotu i wżerów koloru rdzy znajdowało się na dachu, pokrywie maski silnika, przedniej szybie, elementach profilowanych i uszczelkach gumowych. (k. 195v zdjęcia 1-10 k. 209);
- nr (...)o nr VIN (...). Koloru niebieskiego. Największe zagęszczenie nalotu i wżerów koloru rdzy znajdowało się na dachu, pokrywie maski silnika, przedniej szybie, elementach profilowanych i uszczelkach gumowych. (k. 195v zdjęcia 1-12 k. 210);
- nr (...)o nr VIN (...). Koloru niebieskiego. Największe zagęszczenie nalotu i wżerów koloru rdzy znajdowało się na dachu, pokrywie maski silnika, przedniej szybie, elementach profilowanych i uszczelkach gumowych. (k. 196 zdjęcia 1-8 k. 211);
- nr (...) o nr VIN (...). Koloru niebieskiego. Największe zagęszczenie nalotu i wżerów koloru rdzy znajdowało się na dachu, pokrywie maski silnika, przedniej szybie, elementach profilowanych i uszczelkach gumowych. (k. 196 zdjęcia 1-9 k. 212);
- nr (...) o nr VIN (...). Koloru niebieskiego. Największe zagęszczenie nalotu i wżerów koloru rdzy znajdowało się na dachu, pokrywie maski silnika, przedniej szybie, elementach profilowanych i uszczelkach gumowych. (k. 196 zdjęcia 1-9 k. 213);

- nr (...) o nr VIN (...). Koloru niebieskiego. Największe zagęszczenie nalotu i wżerów koloru rdzy znajdowało się na dachu, pokrywie maski silnika, przedniej szybie, elementach profilowanych i uszczelkach gumowych. (k. 196 zdjęcia 1-11 k. 214);

- nr (...) o nr VIN (...). Koloru niebieskiego. Największe zagęszczenie nalotu i wżerów koloru rdzy znajdowało się na dachu, pokrywie maski silnika, przedniej szybie, elementach profilowanych i uszczelkach gumowych. (k. 196, 196v zdjęcia 1-10 k. 215);

- pojazd marki F. (...) oznaczony nr (...) o nr VIN (...) * (...)* (...)*. Na karoserii widoczny nalot i wżery o kolorze rdzy. Największe nasilenie występowało na dachu, szybie przedniej, pokrywie maski silnika, na elementach profilowanych i prowadnicach drzwi bocznych. (k. 196v, zdjęcia 1-10 k. 216);

- pojazd marki M. (...) oznaczony nr (...) o nr VIN (...). Największe nasilenie nalotu i wżerów w kolorze rdzy widoczne było na dachu, szybie przedniej, pokrywie maski silnika, elementach profilowanych, uszczelkach szyb. (k. 196v, zdjęcia 1-10 k. 217);

- pojazd marki M. (...) oznaczony nr (...) o nr VIN (...). Największe nasilenie nalotu i wżerów w kolorze rdzy widoczne było na dachu, szybie przedniej, pokrywie maski silnika, elementach profilowanych, uszczelkach szyb. (k. 196v, zdjęcia 1-10 k. 218);

- pojazd marki M. (...) oznaczony nr (...) o nr VIN (...). Największe nasilenie nalotu i wżerów w kolorze rdzy widoczne było na dachu, szybie przedniej, pokrywie maski silnika, elementach profilowanych, uszczelkach szyb. (k. 196v, zdjęcia 1-10 k. 219);

- pojazd marki M. (...) oznaczony nr (...) o nr VIN (...). Największe nasilenie nalotu i wżerów w kolorze rdzy widoczne było na dachu, szybie przedniej, pokrywie maski silnika, elementach profilowanych, uszczelkach szyb. (k. 196v, 197 zdjęcia 1-9 k. 220);

- pojazd marki M. (...) oznaczony nr (...) o nr VIN (...). Największe nasilenie nalotu i wżerów w kolorze rdzy widoczne było na dachu, szybie przedniej, pokrywie maski silnika, elementach profilowanych, uszczelkach szyb. (k. 197, zdjęcia 1-10 k. 221);

- pojazd marki M. (...) oznaczony nr (...) o nr VIN (...). Największe nasilenie nalotu i wżerów w kolorze rdzy widoczne było na dachu, szybie przedniej, pokrywie maski silnika, elementach profilowanych, uszczelkach szyb. (k. 197, zdjęcia 1-10 k. 222);

- pojazd marki M. (...) oznaczony nr (...) o nr VIN (...). Największe nasilenie nalotu i wżerów w kolorze rdzy widoczne było na dachu, szybie przedniej, pokrywie maski silnika, elementach profilowanych, uszczelkach szyb. (k. 197, zdjęcia 1-10 k. 223);

- pojazd marki M. (...) oznaczony nr (...) o nr VIN (...). Największe nasilenie nalotu i wżerów w kolorze rdzy widoczne było na dachu, szybie przedniej, pokrywie maski silnika, elementach profilowanych, uszczelkach szyb. (k. 197, zdjęcia 1-8 k. 224);

- pojazd marki M. (...) oznaczony nr (...) o nr VIN (...). Największe nasilenie nalotu i wżerów w kolorze rdzy widoczne było na dachu, szybie przedniej, pokrywie maski silnika, elementach profilowanych, uszczelkach szyb. (k. 197, zdjęcia 1-9 k. 225).

W dniu 10 września 2009 r. dokonano oględzin następujących pojazdów marki R. (...) i K.:

- nr (...) o nr VIN (...). Koloru czerwonego. Największe nasilenie wżerów i nalotu koloru rdzy widoczne było na dachu kabiny, elementach profilowanych, szybie przedniej, uszczelkach gumowych i na ramie podwozia. (k. 229 zdjęcia 1-8 k. 233);

- nr (...) o nr VIN (...). Koloru czerwonego. Największe nasilenie wżerów i nalotu koloru rdzy widoczne było na dachu kabiny, elementach profilowanych, szybie przedniej, uszczelkach gumowych i na ramie podwozia. (k. 229 zdjęcia 1-10 k. 234);

- nr (...) o nr VIN (...). Koloru czerwonego. Największe nasilenie wżerów i nalotu koloru rdzy widoczne było na dachu kabiny, elementach profilowanych, szybie przedniej, uszczelkach gumowych i na ramie podwozia. (k. 229, 229v zdjęcia 1-10 k. 235);

- nr (...) o nr VIN (...). Koloru czerwonego. Największe nasilenie wżerów i nalotu koloru rdzy widoczne było na dachu kabiny, elementach profilowanych, szybie przedniej, uszczelkach gumowych i na ramie podwozia. (k. 229v zdjęcia 1-11 k. 236);

- nr (...) o nr VIN (...). Koloru czerwonego. Największe nasilenie wżerów i nalotu koloru rdzy widoczne było na dachu kabiny, elementach profilowanych, szybie przedniej, uszczelkach gumowych i na ramie podwozia. (k. 229v zdjęcia 1-10 k. 237);

- nr (...) o nr VIN (...). Koloru czerwonego. Największe nasilenie wżerów i nalotu koloru rdzy widoczne było na dachu kabiny, elementach profilowanych, szybie przedniej, uszczelkach gumowych i na ramie podwozia. (k. 229v zdjęcia 1-9 k. 238);

- nr (...) o nr VIN (...). Koloru czerwonego. Największe nasilenie wżerów i nalotu koloru rdzy widoczne było na dachu kabiny, elementach profilowanych, szybie przedniej, uszczelkach gumowych i na ramie podwozia. (k. 230 zdjęcia 1-9 k. 239);

- nr (...) o nr VIN (...). Koloru czerwonego. Największe nasilenie wżerów i nalotu koloru rdzy widoczne było na dachu kabiny, elementach profilowanych, szybie przedniej, uszczelkach gumowych i na ramie podwozia. (k. 230 zdjęcia 1-10 k. 240).

Wykonano również oględziny pojazdów marki F. (...):

- nr (...) o nr VIN (...) * (...)*. Koloru białego. Największe nasilenie wżerów i nalotu koloru rdzy widoczne było na dachu, szybie przedniej, pokrywie maski silnika, elementach profilowanych oraz na prowadnicach drzwi bocznych. (k. 230 zdjęcia 1- 11 k. 241);

- nr (...) o nr VIN (...) * (...)*. Koloru białego. Największe nasilenie wżerów i nalotu koloru rdzy widoczne było na dachu, szybie przedniej, pokrywie maski silnika, elementach profilowanych oraz na prowadnicach drzwi bocznych. (k. 230 zdjęcia 1- 9 k. 242);

- nr (...) nr VIN (...) * (...)*. Koloru białego. Największe nasilenie wżerów i nalotu koloru rdzy widoczne było na dachu, szybie przedniej, pokrywie maski silnika, elementach profilowanych oraz na prowadnicach drzwi bocznych. (k. 230,230v zdjęcia 1- 11 k. 243);

- nr (...) o nr VIN (...) * (...)*. Koloru białego. Największe nasilenie wżerów i nalotu koloru rdzy widoczne było na dachu, szybie przedniej, pokrywie maski silnika, elementach profilowanych oraz na prowadnicach drzwi bocznych. (k. 230v zdjęcia 1- 9 k. 244);

- nr (...) o nr VIN (...) * (...)*. Koloru białego. Największe nasilenie wżerów i nalotu koloru rdzy widoczne było na dachu, szybie przedniej, pokrywie maski silnika, elementach profilowanych oraz na prowadnicach drzwi bocznych. (k. 230v zdjęcia 1- 10 k. 245);

- nr (...) o nr VIN (...) * (...)*. Koloru białego. Największe nasilenie wżerów i nalotu koloru rdzy widoczne było na dachu, szybie przedniej, pokrywie maski silnika, elementach profilowanych oraz na prowadnicach drzwi bocznych. (k.230v zdjęcia 1- 9 k. 246);

- nr (...) o nr VIN (...) * (...)*. Koloru białego. Największe nasilenie wżerów i nalotu koloru rdzy widoczne było na dachu, szybie przedniej, pokrywie maski silnika, elementach profilowanych oraz na prowadnicach drzwi bocznych. (k. 230v zdjęcia 1- 8 k. 247);

- nr (...) o nr VIN (...) * (...)* (w protokole błędnie określono nr VIN pojazdu, nr ten dokładnie jest widoczny na zdjęciu nr (...)). Koloru białego. Największe nasilenie wżerów i nalotu koloru rdzy widoczne było na dachu, szybie przedniej, pokrywie maski silnika, elementach profilowanych oraz na prowadnicach drzwi bocznych. (k. 230v zdjęcia 1- 10 k. 248).

- nr (...) o nr VIN (...) * (...)*. Koloru białego. Największe nasilenie wżerów i nalotu koloru rdzy widoczne było na dachu, szybie przedniej, pokrywie maski silnika, elementach profilowanych oraz na prowadnicach drzwi bocznych. (k. 231 zdjęcia 1- 6 k. 249);

- nr (...) o nr VIN (...) * (...)*. Koloru białego. Największe nasilenie wżerów i nalotu koloru rdzy widoczne było na dachu, szybie przedniej, pokrywie maski silnika, elementach profilowanych oraz na prowadnicach drzwi bocznych. (k. 231 zdjęcia 1- 9 k. 250);

- nr (...) o nr VIN (...) * (...)*. Koloru białego. Największe nasilenie wżerów i nalotu koloru rdzy widoczne było na dachu, szybie przedniej, pokrywie maski silnika, elementach profilowanych oraz na prowadnicach drzwi bocznych. (k. 231 zdjęcia 1- (...) k. 251);

- nr (...) o nr VIN (...) * (...)*. Koloru białego. Największe nasilenie wżerów i nalotu koloru rdzy widoczne było na dachu, szybie przedniej, pokrywie maski silnika, elementach profilowanych oraz na prowadnicach drzwi bocznych. (k. 231 zdjęcia 1- 9 k. 252);

- nr (...) o nr VIN (...) * (...)*. Koloru białego. Największe nasilenie wżerów i nalotu koloru rdzy widoczne było na dachu, szybie przedniej, pokrywie maski silnika, elementach profilowanych oraz na prowadnicach drzwi bocznych. (k. 231v zdjęcia 1- 9 k. 253).

Przeprowadzono również oględziny pojazdów P. (...):

- nr (...) o nr VIN (...) * (...)*. Największe nasilenie nalotu i wżerów koloru rdzy znajdowało się na dachu, pokrywie maski silnika, przedniej szybie, płaszczyznach bocznych oraz na powierzchniach profilowanych. (k. 231v, zdjęcia 1-11 k. 254);

- nr (...) o nr VIN (...) * (...)*. Największe nasilenie nalotu i wżerów koloru rdzy znajdowało się na dachu, pokrywie maski silnika, przedniej szybie, płaszczyznach bocznych oraz na powierzchniach profilowanych. (k. 231v, zdjęcia 1-10 k. 255);

- nr (...) o nr VIN (...) * (...)*. Największe nasilenie nalotu i wżerów koloru rdzy znajdowało się na dachu, pokrywie maski silnika, przedniej szybie, płaszczyznach bocznych oraz na powierzchniach profilowanych. (k. 231v, zdjęcia 1-10 k. 256);

- nr (...) o nr VIN (...) * (...)*. Największe nasilenie nalotu i wżerów koloru rdzy znajdowało się na dachu, pokrywie maski silnika, przedniej szybie, płaszczyznach bocznych oraz na powierzchniach profilowanych. (k. 231v, zdjęcia 1-10 k. 257);

- nr (...) o nr VIN (...) * (...)*. Największe nasilenie nalotu i wżerów koloru rdzy znajdowało się na dachu, pokrywie maski silnika, przedniej szybie, płaszczyznach bocznych oraz na powierzchniach profilowanych. (k. 232, zdjęcia 1-12 k. 258).

W dniu (...) września 2008 r. dokonano oględzin pojazdów marki T. (...):

- nr (...) o nr VIN (...). Największe nasilenie nalotu i wżerów koloru rdzy występowało na dachu, pokrywie maski silnika, przedniej i tylnej szybie, bokach, pokrywie bagażnika i elementach profilowanych. (k. 262 zdjęcia 1-13 k. 264, 265);

- nr (...) o nr VIN (...). Największe nasilenie nalotu i wżerów koloru rdzy występowało na dachu, pokrywie maski silnika, przedniej i tylnej szybie, bokach, pokrywie bagażnika i elementach profilowanych. (k. 262 zdjęcia 1-13 k. 266, 267);

- nr(...)o nr VIN (...). Największe nasilenie nalotu i wżerów koloru rdzy występowało na dachu, pokrywie maski silnika, przedniej i tylnej szybie, bokach, pokrywie bagażnika i elementach profilowanych. (k. 262v zdjęcia 1-11 k. 268, 269);

- nr (...)o nr VIN (...). Największe nasilenie nalotu i wżerów koloru rdzy występowało na dachu, pokrywie maski silnika, przedniej i tylnej szybie, bokach, pokrywie bagażnika i elementach profilowanych. (k. 262v zdjęcia 1-11 k. 270);

- nr(...)o nr VIN (...). Największe nasilenie nalotu i wżerów koloru rdzy występowało na dachu, pokrywie maski silnika, przedniej i tylnej szybie, bokach, pokrywie bagażnika i elementach profilowanych. (k. 262v zdjęcia 1-11 k. 271, 272);

- nr (...)o nr VIN (...). Widoczne lekkie zapylenie na dachu, szybie przedniej i pokrywie maski silnika. (k. 262v zdjęcia 1-7 k. 273);

- nr(...) o nr VIN (...). Największe nasilenie nalotu i wżerów koloru rdzy występowało na dachu, pokrywie maski silnika, przedniej i tylnej szybie, bokach i elementach profilowanych. (k. 263 zdjęcia 1-11 k. 274);

- nr (...) o nr VIN (...). Największe nasilenie nalotu i wżerów koloru rdzy występowało na dachu, pokrywie maski silnika, przedniej i tylnej szybie, bokach i elementach profilowanych. (k. 263 zdjęcia 1-11 k. 275);

- nr(...) o nr VIN (...). Największe nasilenie nalotu i wżerów koloru rdzy występowało na dachu, pokrywie maski silnika, przedniej i tylnej szybie bokach i elementach profilowanych. (k. 263 zdjęcia 1-11 k. 276);

- nr (...) o nr VIN (...). Największe nasilenie nalotu i wżerów koloru rdzy występowało na dachu, pokrywie maski silnika, przedniej i tylnej szybie, bokach i elementach profilowanych. (k. 263 zdjęcia 1-11 k. 277).

Wykonano również oględziny kontenerów służących do zabudowy pojazdów marki S. w licznie 27, posadowionych na metalowych płozach. Rdzawy nalot widoczny był na każdym kontenerze na powierzchniach bocznych, profilowanych zawiasach i gumowych uszczelkach. (k. 263v, zdjęcia 1-41 k. 278-281).

W dniu 12 września 2008 r. dokonano oględzin pojazdów marki V. (...):

- nr(...) o nr VIN (...). Największe nasilenie nalotu i wżerów koloru rdzy występowało na dachu, pokrywie maski silnika, przedniej szybie i elementach profilowanych. (k. 285 zdjęcia 1-35 k. 287-289);

- nr (...) o nr VIN (...). Największe nasilenie nalotu i wżerów koloru rdzy występowało na dachu, pokrywie maski silnika, przedniej szybie i elementach profilowanych. (k. 285 zdjęcia 1-35 k. 287-289);

- nr (...) o nr VIN (...). Największe nasilenie nalotu i wżerów koloru rdzy występowało na dachu, pokrywie maski silnika, przedniej szybie i elementach profilowanych. (k. 285 zdjęcia 1-35 k. 287-289).

Wykonano również oględziny pojazdów marki P. (...):

- nr (...) o nr VIN (...). Największe nasilenie nalotu i wżerów koloru rdzy występowało na bokach pojazdu, na dachu, przedniej szybie, pokrywie maski silnika i elementach profilowanych. (k. 285v zdjęcia 1-9 k. 290);

- nr (...) o nr VIN (...). Największe nasilenie nalotu i wżerów koloru rdzy występowało na bokach pojazdu, na dachu, przedniej szybie, pokrywie maski silnika i elementach profilowanych. (k. 285v zdjęcia 1-8 k. 291);

- nr(...) o nr VIN (...). Największe nasilenie nalotu i wżerów koloru rdzy występowało na bokach pojazdu, na dachu, przedniej szybie, pokrywie maski silnika i elementach profilowanych. (k. 285v zdjęcia 1-12 k. 292,293);

- nr (...) marki M. (...) nr rej. (...). Największe nasilenie nalotu i wżerów koloru rdzy występowało na dachu, pokrywie maski silnika i przedniej szybie. (k. 285v zdjęcia 1-9 k. 294);

- nr(...) marki B. o nr rej (...). Największe nasilenie nalotu i wżerów koloru rdzy występowało na dachu, przedniej szybie, zderzakach i elementach profilowanych. (k. 285v, 286 zdjęcia 1-7 k. 295);

- nr (...) marki B. o nr VIN (...). Największe nasilenie nalotu i wżerów koloru rdzy występowało na dachu, bokach pojazdu, przedniej szybie, pokrywie maski silnika i elementach profilowanych oraz podszybiu. (k. 286 zdjęcia 1-14 k. 26,297);

- nr (...) marki P. (...) o nr rej (...). Na całej powierzchni pojazdu występowało silne nawarstwienie nalotu i wżerów koloru rdzy. (k. 286 zdjęcia 1-11 k. 298);

- nr (...) marki S. (...) o nr rej. (...). Na całej powierzchni, na dachu, bokach, przedniej i tylnej szybie, pokrywie maski silnika widoczne były drobne wżery koloru rdzy. (k. 286 zdjęcia 1-8 k. 299);

- nr (...) marki T. (...) nr VIN (...). Największe nasilenie nalotu i wżerów koloru rdzy widoczne było na dachu i elementach profilowanych. (k. 286 zdjęcia 1-8 k. 300).

W dniu (...) września 2008 r. dokonano oględzin następujących pojazdów:

- nr (...) marki M. (...) o nr VIN (...). Nalot i wżery koloru rdzy widoczne na bokach pojazdu, elementach profilowanych, na prowadnicy prawych drzwi bocznych. (k. 304 zdjęcia 1-12 k. 306,307);

- nr (...) marki V. (...) o nr VIN (...). Największe nasilenie osadów widoczne na bokach pojazdu, szybie przedniej i tylnej oraz na pokrywie maski silnika. (k. 304 zdjęcia 1-10 k. 308);

- nr (...) marki SAM o nr VIN (...). Najwięcej osadów znajdowało się na dachu, szybie przedniej, pokrywie maski silnika, elementach profilowanych oraz skrzyni ładunkowej. (k. 304v, zdjęcia 1-9 k. 309);

- nr (...) marki F. (...) o nr VIN (...)* (...). Duża intensywność wżerów koloru rdzy na bokach pojazdu, przodzie i tyle, elementach profilowanych, szybach, uszczelkach gumowych i dachu. (k. 304v zdjęcia 1-10 k. 310);

- nr (...) marki F. (...) o nr VIN (...). Największe nasilenie wżerów na dachu, pokrywie maski silnika, przedniej szybie, elementach profilowanych i uszczelkach gumowych szyb. (k. 304v zdjęcia 1-11 k. 311,312);

- nr (...) marki L.(...)o nr rej. (...). Największe nasilenie wżerów widoczne było na bokach pojazdu, pokrywie maski silnika i bagażnika oraz elementach chromowanych. (k. 304v zdjęcia 1-8 k. 313);

- nr (...) marki T. (...) o nr rej. (...). Największe nasilenie wżerów widoczne było na dachu, pokrywie maski silnika i elementach profilowanych. (k. 304v zdjęcia 1-7 k. 314);

- nr (...) marki V. o nr rej. (...). Największe nasilenie wżerów widoczne było na dachu, pokrywie maski silnika i bagażnika oraz elementach profilowanych (k. 305 zdjęcia 1-4 k. 315);

- nr (...) marki O. (...) o nr rej. (...). Największe nasilenie wżerów widoczne było na dachu, pokrywie maski silnika i bagażnika oraz elementach profilowanych (k. 305 zdjęcia 1-7 k. 316);

- nr (...) marki F. (...) o nr rej. (...). Największe nasilenie wżerów widoczne było na dachu, pokrywie maski silnika oraz elementach profilowanych. (k. 305 zdjęcia 1-6 k. 317);

- nr (...) marki M. (...) o nr VIN (...). Największe nasilenie wżerów widoczne było na dachu oraz elementach profilowanych. (k. 304v zdjęcia 1-12 k. 318, 319).

W dniu (...) września 2008 r. wykonano oględziny następujących pojazdów:

- nr (...) marki V. o nr rej. (...). Na bokach, dachu, pokrywie maski silnika i elementach profilowanych widoczny był nalot i wżery koloru rdzy. (k. 323 zdjęcia 1-9 k. 324);

- nr (...) marki R. (...) o nr rej. (...). Lekkie przebarwienia koloru rdzy na bokach pojazdu, bardziej widoczny na elementach profilowanych. (k. 323 zdjęcia 1-8 k. 325);

- nr (...) marki R. (...) o nr rej. (...). Największe nasilenie nalotu i wżerów koloru rdzy widoczne na dachu, pokrywie maski silnika, bagażnika, bokach pojazdu i elementach profilowanych. (k. 323 zdjęcia 1-11 k. 326);

- nr (...) marki C. (...) o nr rej. (...). Widoczny lekki nalot koloru rdzy najbardziej widoczny na dachu. (k. 323,323v zdjęcia 1-7 k. 327);

- nr (...) marki O. (...) o nr rej. (...). Na całej karoserii widoczne pojedyncze wżery koloru rdzy. (k. 323v, zdjęcia 1-10 k. 328);

- nr (...) marki R. (...) o nr rej. (...). Największe nasilenie nalotu i wżerów koloru rdzy widoczne na dachu, pokrywie maski silnika, elementach profilowanych karoserii i gumowych uszczelkach. (k. 323v, zdjęcia 1-10 k. 329);

- nr (...) marki P. (...) nr rej. (...). Największe nasilenie nalotu i wżerów koloru rdzy widoczne na dachu, pokrywie maski silnika i elementach profilowanych karoserii. (k. 323v, zdjęcia 1-10 k. 330).

W dniu (...) września 2008 r. dokonano oględzin następujących pojazdów :

- nr (...) marki R. (...) nr rej. (...). Największe nasilenie nalotu i wżerów koloru rdzy widoczne na dachu, pokrywie maski silnika, bagażnika, elementach profilowanych karoserii, zderzakach i gumowych uszczelkach. (k. 334, zdjęcia 1-9 k. 335);

- nr (...) marki V. nr rej. (...). Największe nasilenie nalotu i wżerów koloru rdzy widoczne na dachu, pokrywie maski silnika i atrapie. (k. 334, zdjęcia 1-6 k. 336);

- nr (...) marki O. (...) nr rej. (...). Największe nasilenie nalotu i wżerów koloru rdzy widoczne na dachu, pokrywie maski silnika i elementach profilowanych karoserii. (k. 334v, zdjęcia 1-9 k. 337);

- nr (...) marki R. (...) nr rej. (...). Widoczny silny nalot i wżery, największe nasilenie widoczne na dachu, pokrywie maski silnika, drzwiach tylnych, elementach profilowanych karoserii. (k. 334v, zdjęcia 1-10 k. 338);

- nr (...) marki R. (...) nr rej. (...). Największe nasilenie widoczne na dachu, pokrywie maski silnika, drzwiach tylnych, elementach profilowanych karoserii. (k. 334v, zdjęcia 1-8 k. 339);

- nr (...) marki C. (...) nr rej. (...). Widoczny nalot i wżery, największe nasilenie widoczne na dachu, pokrywie maski silnika i elementach profilowanych karoserii. (k. 334v, zdjęcia 1-7 k. 340).

W dniu (...) września 2008 r. dokonano oględzin pojazdów marki S.:

- nr (...) o nr VIN (...). Widoczny był nalot i wżery, największe nasilenie widoczne na dachu, pokrywie maski silnika, gumowych uszczelkach i elementach profilowanych. (k. 344, zdjęcia 1-8 k. 347);

- nr (...) o nr VIN (...). Widoczny był nalot i wżery, największe nasilenie widoczne na dachu, pokrywie maski silnika, gumowych uszczelkach i elementach profilowanych. (k. 344, zdjęcia 1-8 k. 348);

- nr (...) o nr VIN (...). Widoczny był nalot i wżery, największe nasilenie widoczne na dachu, pokrywie maski silnika, gumowych uszczelkach i elementach profilowanych. (k. 344,344v zdjęcia 1-7 k. 349);

- nr (...) o nr VIN (...). Widoczny był nalot i wżery, największe nasilenie widoczne na dachu, pokrywie maski silnika, gumowych uszczelkach i elementach profilowanych. (k. 344v, zdjęcia 1-7 k. 350);

- nr (...) o nr VIN (...). Widoczny był nalot i wżery, największe nasilenie widoczne na dachu, pokrywie maski silnika, gumowych uszczelkach i elementach profilowanych. (k. 344v, zdjęcia 1-8 k. 351);

- nr (...) o nr VIN (...). Widoczny był nalot i wżery, największe nasilenie widoczne na dachu, pokrywie maski silnika, gumowych uszczelkach i elementach profilowanych. (k. 344v, zdjęcia 1-6 k. 352);

- nr (...) o nr VIN (...). Widoczny był nalot i wżery, największe nasilenie widoczne na dachu, pokrywie maski silnika, gumowych uszczelkach i elementach profilowanych. (k. 344v, zdjęcia 1-7 k. 353);

- nr (...) o nr VIN (...). Widoczny był nalot i wżery, największe nasilenie widoczne na dachu, pokrywie maski silnika, gumowych uszczelkach i elementach profilowanych. (k. 344v,345 zdjęcia 1-9 k. 354);

- nr (...) o nr VIN (...). Widoczny był nalot i wżery, największe nasilenie widoczne na dachu, pokrywie maski silnika, gumowych uszczelkach i elementach profilowanych. (k. 345, zdjęcia 1-8 k. 355);

- nr (...) o nr VIN (...). Widoczny był nalot i wżery, największe nasilenie widoczne na dachu, pokrywie maski silnika, gumowych uszczelkach i elementach profilowanych. (k. 345, zdjęcia 1-7 k. 356);

- nr (...) o nr VIN (...). Widoczny był nalot i wżery, największe nasilenie widoczne na dachu, pokrywie maski silnika, gumowych uszczelkach i elementach profilowanych. (k. 345, zdjęcia 1-6 k. 357).

Wykonano również oględziny pojazdów marki V. (...):

- nr (...) o nr VIN (...). Widoczny był nalot i wżery, największe nasilenie widoczne na dachu, pokrywie maski silnika, gumowych uszczelkach i elementach profilowanych. (k. 345, zdjęcia 1-6 k. 358);

- nr (...) o nr VIN (...). Widoczny był nalot i wżery, największe nasilenie widoczne na dachu, pokrywie maski silnika, gumowych uszczelkach i elementach profilowanych. (k. 345, zdjęcia 1-5 k. 359);

- nr (...) o nr VIN (...). Widoczny był nalot i wżery, największe nasilenie widoczne na dachu, pokrywie maski silnika, gumowych uszczelkach i elementach profilowanych. (k. 345v, zdjęcia 1-5 k. 360);

Wykonano również oględziny pojazdów marki V. (...):

- nr (...) o nr VIN (...). Widoczny był nalot i wżery, największe nasilenie widoczne na dachu, pokrywie maski silnika, gumowych uszczelkach i elementach profilowanych. (k. 345v, zdjęcia 1-6 k. 361);

- nr (...) o nr VIN (...). Widoczny był nalot i wżery, największe nasilenie widoczne na dachu, pokrywie maski silnika, gumowych uszczelkach i elementach profilowanych. (k. 345v, zdjęcia 1-6 k. 362);

- nr (...) o nr VIN (...). Widoczny był nalot i wżery, największe nasilenie widoczne na dachu, pokrywie maski silnika, gumowych uszczelkach i elementach profilowanych. (k. 345v, zdjęcia 1-5 k. 363);

- nr (...) marki P. (...) o nr VIN (...). Widoczny był nalot i wżery, największe nasilenie widoczne na dachu, pokrywie maski silnika, gumowych uszczelkach i elementach profilowanych. (k. 345v, zdjęcia 1-8 k. 361);

- nr (...) marki S. o nr VIN (...). Widoczny był nalot i wżery, największe nasilenie widoczne na dachu, pokrywie maski silnika, gumowych uszczelkach i elementach profilowanych i ramie podwozia. (k. 345v,346, zdjęcia 1-8 k. 365);

- nr (...) marki S. o nr VIN (...). Widoczny był nalot i wżery, największe nasilenie widoczne na dachu, pokrywie maski silnika, gumowych uszczelkach i elementach profilowanych i ramie podwozia. (k. 346, zdjęcia 1-7 k. 366);

- nr (...) marki O. o nr VIN (...). Widoczny był nalot i wżery, największe nasilenie widoczne na dachu i elementach profilowanych. (k.346, zdjęcia 1-7 k. 367);

- nr (...) marki O. o nr VIN (...). Widoczne punktowe przebarwienia na masce pokrywy silnika i na profilach. (k.346, zdjęcia 1-8 k. 368);

- nr (...) marki M. (...) o nr VIN (...). Widoczny był nalot i wżery, największe nasilenie widoczne na dachu, bokach, przedniej szybie, pokrywie maski silnika, tylnych drzwiach i elementach profilowanych. (k. 346, zdjęcia 1-8 k. 369);

- nr (...) marki M. (...) o nr VIN (...). Widoczny był nalot i wżery, największe nasilenie widoczne na dachu, bokach, przedniej szybie, pokrywie maski silnika, tylnych drzwiach i elementach profilowanych. (k. 346, zdjęcia 1-8 k. 370);

- nr (...) marki V. (...) nr VIN (...). Widoczny był nalot i wżery, największe nasilenie widoczne na dachu i elementach profilowanych. (k. 346, 346v zdjęcia 1-6 k. 371).

W dniu (...) września 2008 r. wykonano oględziny następujących pojazdów:

- nr (...) marki V. (...) nr VIN (...). Widoczne pojedyncze wżery koloru rdzy na dachu i pokrywie maski silnika. (k. 375, zdjęcia 1-8 k. 376);

- nr (...) marki M. (...) nr VIN (...). Duże nasilenie nalotu i wżerów, najbardziej widoczne na dachu, pokrywie maski silnika, bokach i elementach profilowanych. (k. 375 zdjęcia 1-8 k. 377);

- nr (...) marki V. (...) nr VIN (...). Wżery widoczne na dachu, pokrywie maski silnika i elementach profilowanych, (k. 375, 375v zdjęcia 1-8 k. 378);

- nr (...) marki S. o nr VIN (...). Widoczny by nalot i wżery, największe nasilenie widoczne na dachu, pokrywie maski silnika, elementach profilowanych i ramie podwozia. (k. 346v, zdjęcia 1-8 k. 379);

- nr (...) marki S. o nr VIN (...). Widoczny był nalot i wżery, największe nasilenie widoczne na dachu, pokrywie maski silnika, gumowych uszczelkach i elementach profilowanych. (k. 346v, zdjęcia 1-7 k. 380);

- nr (...) marki S. o nr VIN (...). Widoczny był nalot i wżery, największe nasilenie widoczne na dachu, pokrywie maski silnika, gumowych uszczelkach i elementach profilowanych. (k. 346, zdjęcia 1-6 k. 381).

Na podstawie wskazanych powyżej oględzin pojazdów zostały wykonane opinie techniczne przedmiotem których było ustalenie kosztów lakierowania pojazdów. W opinii technicznej nr (...) określono koszty naprawy 20 pojazdów marki F. (...). Przyjęto utratę wartości 10,02%, utratę hipotetycznej wartości pojazdu na kwotę 11.118,59 zł co łącznie dało kwotę 222.371,80 zł. W opinii technicznej nr (...) określono koszty naprawy 7 pojazdów marki M. (...). Przyjęto utratę wartości 11,70%, utratę hipotetycznej wartości pojazdu na kwotę 14.872,20 zł, co łącznie dało kwotę 104.105,40 zł. W opinii technicznej nr (...) określono koszt naprawy 2 pojazdów marki M. (...). Przyjęto utratę wartości 12,44%, utratę hipotetycznej wartości pojazdu na kwotę 15.498,91 zł, co łącznie dało kwotę 30.997,82 zł. W opinii technicznej nr (...) określono koszt naprawy pojazdu marki R. (...) - koszt lakierowania pojazdu, na kwotę 6.569,70 zł. W opinii technicznej nr (...) określono koszty naprawy 39 pojazdów marki S. (...). Przyjęto utratę wartości 3,48%, utratę hipotetycznej wartości pojazdu na kwotę 4.715,42 zł, co łącznie dało kwotę 183.901,38 zł. W opinii technicznej nr (...) określono koszty naprawy 6 pojazdów marki V. (...). Przyjęto utratę wartości 7,59%, utratę hipotetycznej wartości pojazdu na kwotę 6.729,16 zł, co łącznie dało kwotę 40.374 zł. W opinii technicznej nr (...) określono koszty naprawy 23 pojazdów marki O. (...). Przyjęto utratę wartości 9,04%, utratę hipotetycznej wartości pojazdu na kwotę 6.572,19 zł, co łącznie dało kwotę 151.160,37 zł. W opinii technicznej nr (...) określono koszty naprawy 10 pojazdów marki T. (...). Przyjęto utratę wartości 7,36%, utratę hipotetycznej wartości pojazdu na kwotę 6.716,20 zł, co łącznie dało

kwotę 67.162,00 zł. W opinii technicznej nr (...) określono koszty naprawy 29 pojazdów marki M. (...). Przyjęto utratę wartości 8,38%, utratę hipotetycznej wartości pojazdu na kwotę 6.124,44 zł, co łącznie dało kwotę 177.608,76 zł. W opinii technicznej nr (...) określono koszty naprawy 4 pojazdów marki V. (...). Przyjęto utratę wartości 8,09%, utratę hipotetycznej wartości pojazdu na kwotę 5.150,52 zł, co łącznie dało kwotę 20.602,08 zł. W opinii technicznej nr (...) określono koszty naprawy pojazdu marki V. (...). Przyjęto utratę wartości 6,23%, utratę hipotetycznej wartości pojazdu na kwotę 5.671,88 zł. W opinii technicznej nr (...) określono koszty naprawy 3 pojazdów marki V. (...). Przyjęto utratę wartości 8,72%, utratę hipotetycznej wartości pojazdu na kwotę 8.323,91 zł, co łącznie dało kwotę 24.971,73 zł. W opinii technicznej nr (...) określono koszty naprawy 3 pojazdów marki P. (...). Przyjęto utratę wartości 13,66%, utratę hipotetycznej wartości pojazdu na kwotę 5.697,96 zł, co łącznie dało kwotę 17.093,88 zł. W opinii technicznej nr (...) określono koszty naprawy 5 pojazdów marki P. (...). Przyjęto utratę wartości 11,46%, utratę hipotetycznej wartości pojazdu na kwotę 8.366,88 zł, co łącznie dało kwotę 41.834,40 zł. W opinii technicznej nr (...) określono koszty naprawy 6 pojazdów marki R. (...). Przyjęto utratę wartości 1,36%, uznano ją za nie mającą wpływu na utratę wartości samochodu. W opinii technicznej (...) określono koszt lakierowania pojazdu L.(...) na kwotę 7.769,91 zł. W opinii technicznej (...) określono koszt lakierowania pojazdu P. (...) na kwotę 6.664,37 zł. W opinii technicznej (...) określono koszt lakierowania pojazdu F. (...) na kwotę 5.365,87 zł. W opinii technicznej (...) określono koszt lakierowania pojazdu S. (...) na kwotę 7.195,01 zł. W opinii technicznej (...) określono koszt lakierowania pojazdu O. (...) na kwotę 8.179,27 zł. W opinii technicznej (...) określono koszt lakierowania pojazdu R. (...) na kwotę 7.038,(...) zł. W opinii technicznej (...) określono koszt lakierowania pojazdu V. (...) na kwotę 7.986,46 zł. W opinii technicznej (...) określono koszt lakierowania pojazdu O. (...) na kwotę 6.571,18 zł. W opinii technicznej (...) określono koszt lakierowania pojazdu(...) na kwotę 5.756,18 zł. W opinii technicznej (...) określono koszt lakierowania pojazdu I. (...) na kwotę 6.781,97 zł. W opinii technicznej (...) określono koszt lakierowania 24 kontenerów do zabudowy na pojazdach S.. Koszt lakierowania jednego kontenera określono na kwotę 1.871,70 zł, co łącznie dało kwotę 78.617,70 zł.

W dniu 8 października 2008 r. S. K. złożył powodowi oferty, których przedmiotem było wykonanie:

- wymiany świetlików w hali nr (...) na kwotę 70.320,00 zł;
- wymiany świetlików oraz malowanie dachu w hali 1a na kwotę 27.300 zł;
- malowania dachu - magazynu stali na kwotę 5.259 zł;
- malowania dachu - ślusarni na kwotę 6.880 zł;
- malowania dachu - prototypownia na kwotę 10.615 zł.

W oparciu o powyżej wskazane wyliczenia w dniu 7 października 2008 r. A. - K. wezwała HW P. (...) do zapłaty kwoty 1.553.524,77 zł tytułem naprawienia szkody spowodowanej działaniem odlewni żeliwa, w tym kwoty 1.393.540,55 zł tytułem naprawienia szkody pojazdom znajdującym się na terenie spółki oraz kwoty 159.984,22 zł tytułem naprawienia szkody wyrządzonej nieruchomościom spółki oraz zwrotu kosztów związanych z wyceną poniesionych szkód.

Opierając się na powyższych ustaleniach faktycznych Sąd Okręgowy stwierdził, że żądanie pozwu zarówno w zakresie roszczenia odszkodowawczego, jak i zakazu immisji było niezasadne.

Przedmiotem żądania pozwu w punkcie pierwszym było roszczenie odszkodowawcze z tytułu szkody, jaką miał ponieść powód w związku z ruchem przedsiębiorstwa pozwanego. Szkoda w mieniu A. - K. miała polegać na zniszczeniu samochodów, pojazdów oraz samochodów przekazanych przez klientów powoda oraz nieruchomości znajdujących się na terenie zakładu. Przyczyną powstania szkody miała być emisja pyłów z sąsiadującej odlewni żeliwa należącej do pozwanego, której nasilenie miało miejsce w sierpniu 2008 r. Powód jako podstawę prawną roszczenia wskazał art. 435 k.c., zgodnie z treścią którego prowadzący na własny rachunek przedsiębiorstwo lub zakład wprawiany w ruch za pomocą sił przyrody (pary, gazu, elektryczności, paliw płynnych itp.) ponosi odpowiedzialność za szkodę na osobie lub mieniu, wyrządzoną komukolwiek przez ruch przedsiębiorstwa lub zakładu, chyba że

szkoda nastąpiła wskutek siły wyższej albo wyłącznie z winy poszkodowanego lub osoby trzeciej, za którą nie ponosi odpowiedzialności. Odpowiedzialność odszkodowawcza za szkody wyrządzone ruchem przedsiębiorstwa oparta jest na zasadzie ryzyka, zatem zarówno powód nie był obowiązany wykazywać winy pozwanego, ani pozwany nie mógł uwolnić się od odpowiedzialności podnosząc, iż winy takiej nie ponosi. Jedynie wykazanie wyłącznej odpowiedzialności poszkodowanego, osoby trzeciej, bądź zaistnienia siły wyższej stanowiły przesłanki uwalniające podmiot prowadzący dane przedsiębiorstwo od odpowiedzialności związanej z jego ruchem. W związku z powyższym wszelkie argumenty podniesione przez stronę pozwaną związane z brakiem winy po jej stronie nie zostały wzięte pod uwagę przez Sąd I instancji przy rozstrzygnięciu sprawy.

Sąd Okręgowy uznał za udowodniony fakt, iż w związku z ruchem przedsiębiorstwa pozwanego - odlewni żeliwa w K., uwalniane były w 2008 r. do atmosfery pyły, które osiadały na sąsiedniej nieruchomości należącej do powoda, na której prowadzi on przedsiębiorstwo zajmujące się zabudową przekazanych przez klientów samochodów. Materiał dowodowy pozwalał na ustalenie, że w połowie sierpnia 2008 r. doszło do zwiększonej emisji pyłów z urządzeń odpylających, które znajdują zastosowanie w procesie oczyszczania żeliwa. Powyższa emisją miała miejsce na terenie zakładu (...), usytuowanego w bezpośrednim sąsiedztwie przedsiębiorstwa prowadzonego przez A. - K.. Wskutek tego zdarzenia doszło do procesu osadzania się pyłów na ruchomościach (pojazdach) oraz nieruchomościach znajdujących się bądź posadowionych na nieruchomości powoda. Powyższe prowadziło w zakresie dotyczącym powłoki lakierniczej karoserii pojazdów do wżerania się pyłu, który częściowo mógł być usunięty w procesie mycia (czyszczenia).

W myśl art. 361 § 1 k.c. zobowiązany do odszkodowania ponosi odpowiedzialność tylko za normalne następstwa działania lub zaniechania, z którego szkoda wynikła. Analiza istnienia adekwatnego związku przyczynowego pomiędzy działaniem bądź zaniechaniem sprawcy, a powstaniem szkody i konieczność jego ustalenia jako niezbędnej przesłanki roszczenia odszkodowawczego, może być dokonana jedynie w sytuacji udowodnienia przez powoda (potencjalnie poszkodowanego) wystąpienia szkody, przy czym szkoda musi być rozumiana jako rzeczywisty ubytek w majątku poszkodowanego (bądź jako utracone korzyści, co nie miało miejsca w przedmiotowej sprawie). Sąd Okręgowy wskazał, że strona powodowa nie zdołała udowodnić, iż w związku ze zdarzeniem z dnia 14 sierpnia 2008 r. poniosła rzeczywistą szkodę. Z treści pozwu oraz stanowiska zajmowanego w trakcie całego procesu, a także na podstawie ustalonego stanu faktycznego, należało wnioskować, iż w dacie zdarzenia, tj. 14 sierpnia 2008 r., na terenie zakładu należącego do A. - K. znajdowały się pojazdy będące własnością klientów powoda, które były przeznaczone do zabudowy, bądź już zabudowane. Strona powodowa przedstawiła taki stan rzeczy jako specyfikę swojej działalności. Jednocześnie w treści uzasadnienia pozwu powód wskazał, iż szkoda w jego majątku w związku ze zdarzeniem z dnia 14 sierpnia 2008 r. polega na zniszczeniu pojazdów i kontenerów do zabudowy, które w tym dniu były na terenie zakładu. Abstrahując od samych rozbieżności odnośnie rodzaju szkody (wydatki związane z naprawą pojazdów, czy też zmniejszenie wartości handlowej), Sąd I instancji zauważył, że powód nie podniósł żadnych twierdzeń i nie wskazał jakichkolwiek środków dowodowych świadczących o podstawowej kwestii w zakresie legitymacji procesowej czynnej, a mianowicie własności wymienionych w pozwie pojazdów. Jeżeli zatem szkoda miała polegać na ubytku w majątku powoda w postaci uszkodzenia pojazdów, to by skutecznie wywodzić roszczenie o jej naprawę, podstawowym obowiązkiem strony powodowej było wykazanie, iż dany pojazd rzeczywiście wchodził w skład jej majątku. W przedmiotowej sprawie A. - K. nie wywiązała się z tego obowiązku, co nie było przypadkiem, albowiem oprócz 26 samochodów opisanych jako służbowe (odnośnie do których brak jest dowodów w zakresie ich własności), wprost wskazano w pozwie, iż nie stanowiły własności powoda. Nie był zatem możliwy ubytek w majątku potencjalnie poszkodowanego wskutek uszkodzenia pojazdów, utraty ich własności handlowej, które na dzień zdarzenia nie były jego własnością. Nadto nie zostały podniesione twierdzenia o faktach, z których wynikałoby zaciągnięte zobowiązanie do pokrycia kosztów naprawy wobec któregośkolwiek z właścicieli pojazdów, co ewentualnie mogłoby mieć wpływ na stan majątku strony powodowej. W ocenie Sądu Okręgowego niezrozumiałe pozostawało stanowisko powoda zajęte wobec zarzutów zgłoszonych przez stronę pozwaną w odpowiedzi na pozew, m.in. zarzutu niewykazania powstania szkody. Nadal nie zostały wskazane dowody na okoliczność własności pojazdów, nadto podniesiono iż powód dokonał naprawy wszystkich wymienionych pojazdów, jednakże w trakcie trwania procesu nie wskazano ani jednego środka dowodowego, z którego miał by wynikać fakt naprawy któregośkolwiek z pojazdów i poniesienia przez powoda z tego tytułu kosztów. Reasumując powyższe rozważania, Sąd I instancji stwierdził, iż strona inicjująca proces w

zakresie roszczenia odszkodowawczego, nie podniosła twierdzeń o fakcie zaistnienia po jej stronie rzeczywistego ubytku majątkowego w związku z osadzaniem się pyłu emitowanego poprzez ruch przedsiębiorstwa pozwanego na pojazdach znajdujących się na terenie jej przedsiębiorstwa, co uzasadniałoby powstanie szkody co do zasady. Innymi słowy powód dochodził odszkodowania, które nie jest należne jemu, ewentualnie zaś może być dochodzone przez właścicieli poszczególnych pojazdów, którzy takiego uprawnienia w żadnej formie powodowi nie przekazali. W tej sytuacji bezprzedmiotowe było ustalanie adekwatnego związku przyczynowego pomiędzy zdarzeniem z dnia 14 sierpnia 2008 r. a szkodą, albowiem nie powstała ona po stronie powodowej. Na marginesie Sąd Okręgowy zauważył, że materiał dowodowy przedstawiony przez powoda w postaci kalkulacji naprawy pojazdów nie mógł zostać uznany za wystarczający do ustalenia wysokości szkody. Załączone do akt sprawy opinie, sporządzone przez podmiot trzeci na zlecenie powoda, określały koszty naprawy i ubytek wartości handlowej pojazdu. Były to dokumenty prywatne, które wskutek braku inicjatywy dowodowej strony powodowej, nie zostały poddane jakiegokolwiek weryfikacji w trakcie procesu. Zdaniem Sądu Okręgowego szczególne wątpliwości budziło zbiorcze określanie powyższych wskaźników odnośnie do kilku pojazdów danego modelu, co sugerowało brak uwzględnienia rozmiarów i charakteru uszkodzeń pojazdów jednostkowych.

Na roszczenie odszkodowawcze dochodzone przez powoda składała się również kwota 159.984,22 zł wyliczona jako szkoda powstała na nieruchomościach znajdujących się na terenie zakładu prowadzonego przez A. - K.. Powód podniósł, że w wyniku zdarzenia z dnia 14 sierpnia 2008 r. w postaci osadzania się rdzawego nalotu emitowanego przez ruch przedsiębiorstwa pozwanego, konieczna była wymiana świetlików w halach I oraz II, malowanie dachu hali I, malowanie dachów stolarni przy hali I oraz malowanie dachów prototypowania, kontroli jakości. Na okoliczność powstania szkody i jej wysokości powód przedstawił dowody z pięciu ofert złożonych przez podmiot trzeci na wykonanie powyższych prac, które po zsumowaniu odpowiadały kwocie żądania. Żadne inne dowody nie zostały zgłoszone. W tej sytuacji Sąd Okręgowy stwierdził, iż roszczenie odszkodowawcze o zapłatę kwoty 159.984,22 zł było bezzasadne. Powód nie zdołał wykazać, iż wymienione powyżej elementy nieruchomości zostały uszkodzone wskutek emisji z 14 sierpnia 2008 r., nie został również udowodniony rozmiar ewentualnej szkody i jej związek z konkretnym zdarzeniem. Jedyne dowody zaprezentowane przez powoda w tym zakresie w postaci ofert na wykonanie prac remontowych dowodził jedynie jaką kwotę powód musiałby zapłacić, gdyby zdecydował się na wykonanie powyższych prac.

W punkcie drugim żądania pozwu powód wniósł o nakazanie pozwanemu zaprzestanie immisji, w postaci wydzielania pyłów i gazów tworzących rdzawy nalot na nieruchomościach będących w posiadaniu powoda oraz nieruchomości należącej do powoda, zakłócających korzystanie z nieruchomości powoda. Zgodnie z dyspozycją art. 144 k.c. właściciel nieruchomości powinien przy wykonywaniu swego prawa powstrzymać się od działań, które by zakłócały korzystanie z nieruchomości sąsiednich ponad przeciętną miarę, wynikającą ze społeczno-gospodarczego przeznaczenia nieruchomości i stosunków miejscowych. Zatem, w przypadku oddziaływania pośredniego (m.in. przedostawania się pyłów), które ponad przeciętną miarę zakłóca korzystanie z nieruchomości sąsiedniej, jej właścicielowi przysługuje roszczenie negatoryjne mające podstawę w treści art. 222 § 2 k.c., o przywrócenie stanu zgodnego z prawem i o zaniechania dalszych naruszeń. Podstawową przesłanką prowadzącą do pozytywnego rozstrzygnięcia roszczenia negatoryjnego opartego na dyspozycji art. 144 k.c. jest ustalenie, iż dochodziło do pośredniego oddziaływania na nieruchomość powoda. Pośrednie oddziaływanie, czyli naruszanie prawa własności, oznacza stan utrzymujący się w dłuższym przedziale czasowym, nie dotyczy to jednorazowego zdarzenia, które miało miejsce w przeszłości, nie powtarza się cyklicznie i nie zachodzi uprawdopodobniona obawa co do jego powtórzeń. Biorąc to pod uwagę Sąd Okręgowy uznał roszczenie powoda w tym zakresie za oczywiście bezzasadne. Z materiału dowodowego zgromadzonego w sprawie nie można było wnioskować, że po jednorazowym wyrzucie pyłów jaki miał miejsce 14 sierpnia 2008 r. następowały jakiegokolwiek inne oddziaływania pośrednie, niemieszczące się w granicach przeciętnej miary, bądź istniało uprawdopodobnione niebezpieczeństwo ich zaistnienia. Sąd I instancji zauważył przy tym, że powód cofnął pozew w tym zakresie, na co jednakże nie zgodziła się strona pozwana. Sąd Okręgowy zauważył też, że sporządzona zgodnie z wnioskiem powoda opinia Instytutu (...) z dnia 1 października 2013 r. w sposób abstrakcyjny odnosi się do prawidłowości zorganizowania procesu produkcyjnego w zakładzie odlewającym żeliwo. Nie dotyczy ona konkretnego zakładu prowadzonego przez stronę pozwaną, nadto nie potwierdza przesłanek

warunkujących uwzględnienie zgłoszonego roszczenia negatoryjnego. Tym samym na dzień orzekania Sąd Okręgowy nie znalazł podstaw do jego uwzględnienia.

O kosztach procesu Sąd I instancji rozstrzygnął na podstawie art. 98 k.p.c.

Apelację od wyroku Sądu Okręgowego wniósł powód, zaskarżając go w całości. Zarzucił:

1/ naruszenie przepisów postępowania mające istotny wpływ na wynik sprawy, tj. art. 233 § 1 k.p.c. poprzez:

a/ brak wszechstronnego rozważenia zebranego w sprawie materiału dowodowego i w konsekwencji błędne uznanie, że powód nie wykazał poniesienia szkody wskutek zdarzenia z dnia 14 sierpnia 2008 r., podczas gdy z okoliczności sprawy wynika, że powód na własny koszt usunął skutki osadzania się pyłu emitowanego przez zakład pozwanego na zaparkowanych, na terenie należącym do powoda, pojazdach i kontenerach,

b/ brak wszechstronnego rozważenia zebranego w sprawie materiału dowodowego i w konsekwencji błędne uznanie, że wyrzut pyłów z odlewni pozwanego miał miejsce jedynie dnia 14 sierpnia 2008 r., a więc był zdarzeniem jednorazowym, podczas gdy z dokumentacji zebranej w aktach sprawy wynika, iż emisja pyłów trwała co najmniej do końca września 2008 r., a co za tym idzie roszczenie powoda o zaprzestanie immisji jest zasadne i zasługiwało na uwzględnienie.

Wskazując na powyższe zarzuty powód wniósł o:

- zmianę zaskarżonego wyroku i zasądzenie od pozwanego na rzecz powoda odszkodowania w wysokości 1.553.074,77 zł oraz nakazanie pozwanemu zaprzestania immisji w postaci wydzielania pyłów i gazów tworzących rdzawy nalot na ruchomościach będących w posiadaniu powoda oraz nieruchomości należącej do powoda, zakłócających korzystanie z nieruchomości powoda;

- zasądzenie od pozwanego na rzecz powoda kosztów procesu, w tym kosztów zastępstwa procesowego według norm przepisanych za obie instancje;

- ewentualnie, uchylenie zaskarżonego wyroku, przekazanie sprawy Sądowi I instancji do ponownego rozpoznania, z uwzględnieniem kosztów postępowania apelacyjnego, w tym kosztów zastępstwa procesowego.

W odpowiedzi na apelację z dnia 2 czerwca 2014 r. strona pozwana wniosła o oddalenie apelacji oraz zasądzenie od powoda na rzecz pozwanego kosztów zastępstwa procesowego według norm przepisanych.

W piśmie procesowym z dnia 10 listopada 2014 r. strona pozwana poinformowała, że uległa przekształceniu w spółkę akcyjną i obecnie działa pod firmą (...) S.A. z siedzibą w W. (k. 2090-2094 - aktualny odpis z rejestru przedsiębiorców KRS nr (...)).

Sąd Apelacyjny zważył, co następuje:

Apelacja powoda nie zasługiwała na uwzględnienie, pomimo tego, że część zarzutów apelacji uznać należało za zasadne.

Sąd Okręgowy oddalając żądanie zapłaty odszkodowania w kwocie 1.553.074,77 zł wskazał, że strona powodowa nie udowodniła, aby w związku ze zdarzeniem z dnia 14 sierpnia 2008 r. poniosła rzeczywistą szkodę. W uzasadnieniu pozwu wskazano, że szkoda w majątku A. - K. polegała na zniszczeniu pojazdów i kontenerów do zabudowy, które w dniu 14 sierpnia 2008 r. znajdowały się na terenie zakładu powoda. Strona powodowa nie przedstawiła jednak żadnych dowodów, z których wynikałoby prawo własności powoda do przedmiotowych pojazdów, a zdaniem Sądu I instancji była to okoliczność podstawowa dla wykazania legitymacji czynnej. Nie był bowiem możliwy ubytek w majątku potencjalnie poszkodowanego wskutek uszkodzenia pojazdów, utraty ich wartości handlowej, jeżeli pojazdy te w chwili zdarzenia szkodzącego nie były własnością powoda. Jednocześnie, nie przedstawiono twierdzeń, aby powód zaciągnął zobowiązanie względem któregośkolwiek z właścicieli przedmiotowych pojazdów, w przedmiocie pokrycia

kosztów naprawy. Powód nie przedstawił także dowodów na okoliczność naprawy któregokolwiek z przedmiotowych pojazdów i poniesienia z tego tytułu kosztów.

Z powyższą argumentacją nie można było się zgodzić.

W uzasadnieniu pozwu strona powodowa wskazała, że wskutek nadmiernej emisji pyłów, która miała miejsce w dniu 14 sierpnia 2008 r., poniosła szkodę w postaci straty. Strata ta, czyli pogorszenie się sytuacji majątkowej powoda, została spowodowana zmniejszeniem się wartości posiadanych przez niego aktywów - tj. samochodów (powód pojęciem tym obejmował 175 samochodów wskazanych na stronach 6-11 pozwu, w tym 26 samochodów służbowych, oraz 42 kontenery do zabudowy, które objęte zostały wnioskiem o zabezpieczenie dowodów z dnia 2 października 2009 r. skierowanym do Sądu Rejonowego w Kutnie - vide k. 69-74 - wnioski o zabezpieczenie dowodów; w takim też znaczeniu słowo to będzie używane w dalszej części uzasadnienia), pojazdów przekazanych (tym pojęciem powód obejmował 49 samochodów wskazanych na stronach 11-12 pozwu, które nie znajdowały się już w posiadaniu powoda na dzień składania wniosku o zabezpieczenie dowodów, bowiem zostały już przekazane kontrahentom powoda po ich przebudowie; w takim też znaczeniu oznaczenie to będzie używane w dalszej części uzasadnienia), świetlików w halach I oraz II, dachu hali I, dachu stolarni przy hali I, dachów na magazynie stali oraz wyrobów gotowych, dachu prototypowania. Nadto powód musiał ponieść koszty oględzin, koszty sporządzenia protokołów oględzin samochodów i pojazdów przekazanych, koszty sporządzenia opinii rzeczoznawcy co do kosztów naprawy uszkodzonych pojazdów oraz koszty pomocy prawnej (k. 14). Jednocześnie, odnosząc się do wysokości poniesionej szkody, strona powodowa wskazała, że szkoda w jej majątku wyniosła 1.393.540,55 zł, co wynikało z opinii technicznych sporządzonych przez Z. K. (1) i Z. K. (2), biegłych z zakresu motoryzacji z firmy (...) sp. z o.o. (k. (...)). (...) K. wskazała, że uszkodzenia samochodów i pojazdów przekazanych, jakie powstały w wyniku emisji pyłów, jakkolwiek nie wpływały bezpośrednio na sprawność techniczną ww. pojazdów, to jednak miały duży wpływ na ich wartość handlową. W celu doprowadzenia samochodów i pojazdów przekazanych do użytku strona powodowa zmuszona była dokonać czynności czyszczących, lakierniczych i polerskich karoserii. Z każdej opinii wyraźnie wynika, ile na wartości handlowej stracił każdy z samochodów i pojazdów przekazanych. Biegły dokonał również kalkulacji naprawy uszkodzonych pojazdów, które to kalkulacje stanowią załącznik do opinii technicznych. Łączny koszt naprawy samochodów i pojazdów przekazanych został wyceniony przez biegłych na 1.393.540,55 zł (k. 17).

Nie ulegało wątpliwości, że powyższe stanowisko powoda nie było spójne i nie wynikało z niego w sposób jednoznaczny jak powód definiował poniesioną przez siebie szkodę. Z jednej strony wskazywał na zmniejszenie wartości posiadanych aktywów, w tym samochodów i pojazdów przekazanych (utrata wartości handlowej), z drugiej zaś na konieczność dokonania przez siebie czynności, które przywróciłyby samochody i pojazdy przekazane do stanu sprzed zdarzenia szkodzącego (koszt tych działań to 1.393.540,55 zł). Są to oczywiście uszczerbki o różnym charakterze, wymagające udowodnienia odmiennych okoliczności faktycznych. Częściowo dostrzegł to pozwany, który w odpowiedzi na pozew podniósł, że powód nie wykazał faktu doznania szkody, bowiem samochody przeznaczone do zabudowy nie stanowiły aktywów majątku (...) K., ale osób trzecich. Strona pozwana wskazała jednocześnie, że z „... treści pozwu, ani z załączonych do niego dokumentów nie wynika, aby inny rodzaj szkody miał występować u powoda.” (k. 1030-1031). Ta ostatnia uwaga nie była trafna, co w sposób jednoznaczny wynika z przedstawionych powyżej twierdzeń pozwu odnoszących się do rozważań powoda co do poniesionej przez siebie szkody. W toku procesu strona powodowa doprecyzowała swoje stanowisko i już w piśmie procesowym z dnia 20 maja 2009 r. wskazała, że dokonała naprawy uszkodzonych pojazdów, zatem to koszt poniesionych napraw stanowił szkodę, która została wyrządzona w jego majątku działalnością przedsiębiorstwa pozwanego (k. 1303). Także na rozprawie w dniu 29 stycznia 2010 r. powód podniósł, że pozwem dochodzona jest kwota z tytułu napraw (k. 1381).

W świetle powyższego nie ulegało wątpliwości, że badając, czy powód poniósł szkodę w wyniku emisji pyłów, która nastąpiła w dniu 14 sierpnia 2008 r., ustalić należało nie okoliczność, czy strona powodowa była właścicielem uszkodzonych samochodów i pojazdów przekazanych, ale czy rzeczywiście poniosła z własnego majątku nakłady na przywrócenie przedmiotowych pojazdów do stanu sprzed zdarzenia szkodzącego, i jeżeli tak, to w jakiej wysokości.

Nie mogła być zatem uznana za trafną konstatacja Sądu I instancji, iż kwestia własności samochodów i pojazdów przekazanych była kluczowa dla oceny legitymacji czynnej (...) K..

W tym miejscu należało też zauważyć, że nietrafne były zarzuty strony pozwanej co do prekluzji - wynikającej z okoliczności, iż przedmiotowa sprawa ma charakter sprawy gospodarczej - twierdzeń strony powodowej w zakresie okoliczności, z których wywodzona była szkoda. Jakkolwiek w sposób niejednoznaczny, to jednak już w pozwie powód wskazał, że doznana przez siebie szkodę łączy również z poniesionymi kosztami napraw w celu przywrócenia samochodów i pojazdów przekazanych do stanu sprzed zdarzenia szkodzącego.

Nie było w sprawie sporne, że powodowa spółka wykonuje specjalistyczną zabudowę na samochody i w tym celu jej kontrahenci powierzają jej fabrycznie nowe pojazdy. Powód powierzone mu samochody ma zatem obowiązek zwrócić swoim kontrahentom wraz z wykonaną zabudową w należyтым stanie. Jeżeli zatem, w związku z emisją pyłów przez zakład przemysłowy należący do pozwanego, doszło do uszkodzenia powierzonych powodowi pojazdów i powód przed oddaniem ich właścicielom zmuszony był je naprawić, to koszty naprawy niewątpliwie stanowią szkodę, której naprawienia może domagać się od osoby odpowiedzialnej za emisję pyłów, które osiadły na samochodach i pojazdach przekazanych i uszkodziły ich powierzchnię.

(...) K. jako podstawę prawną powództwa wskazało art. 435 k.c., zgodnie z treścią którego prowadzący na własny rachunek przedsiębiorstwo lub zakład wprawiany w ruch za pomocą sił przyrody (pary, gazu, elektryczności, paliw płynnych itp.) ponosi odpowiedzialność za szkodę na osobie lub mieniu, chyba że szkoda nastąpiła wskutek siły wyższej albo wyłącznie z winy poszkodowanego lub osoby trzeciej, za którą nie ponosi odpowiedzialności.

Przepis powyższy wprowadza rozszerzoną odpowiedzialność podmiotów prowadzących przedsiębiorstwa wprawiane w ruch za pomocą sił przyrody, opartą na zasadzie ryzyka. Zatem, osoba dochodząca naprawienia szkody obowiązana jest udowodnić: 1) fakt zaistnienia zdarzenia, z którym norma prawna wiąże obowiązek naprawienia szkody przez dłużnika, 2) szkodę, 3) związek przyczynowy pozwalający ustalić, że dane zdarzenie jest przyczyną szkody. Z kolei dłużnik może powołać się na trzy wskazane w art. 435 § 1 k.c. okoliczności wyłączające jego odpowiedzialność, tzw. przyczyny egzoneracyjne.

Sąd Okręgowy uznał za udowodniony fakt, iż w związku z ruchem przedsiębiorstwa pozwanego - odlewni żeliwa w K., w 2008 r. uwalniane były do atmosfery pyły, które osiadały na sąsiedniej nieruchomości, wykorzystywanej przez powoda na potrzeby prowadzonej działalności gospodarczej. W połowie sierpnia 2008 r. doszło do zwiększonej emisji pyłów z urządzeń odpylających, które stosuje się w procesie oczyszczania żeliwa. Pyły te osiadły na pojazdach oraz budynkach, które znajdowały się na nieruchomości powoda i doprowadziły do ich uszkodzeń.

Sąd Apelacyjny podziela powyższe ustalenia Sądu I instancji i przyjmuje je jako własne, bowiem oparte zostały na prawidłowo ocenionym materiale dowodowym zgromadzonym w sprawie. Jakkolwiek żaden pojedynczy dowód nie dawał pewności, że pyły, które osiadły na pojazdach i budynkach znajdujących się na nieruchomości powoda zostały wyemitowane przez odlewnię żeliwa należącą do pozwanego, co jednak ocena całego materiału dowodowego prowadziła do jednoznacznego wniosku, że źródłem zanieczyszczeń był zakład strony pozwanej.

Po pierwsze, Instytut (...) ((...)) w opinii sporządzonej po przeprowadzeniu specjalistycznych badań stwierdził, że z **wysokim prawdopodobieństwem** można było przyjąć, że powłoka lakierowa znajdująca się w samochodzie udostępnionym przez powoda na potrzeby sporządzenia opinii, tj. samochodzie osobowym marki P. (...) o nr rej. (...), uległa uszkodzeniu pod wpływem działania pyłów powstających w odlewni żeliwa należącej do pozwanego, a konkretnie pyłu powstającego na stanowisku śrutowania odlewów (k. 1574). Również w trakcie ustnego wysłuchania przedstawiciel Instytutu stwierdził, że pyły, które doprowadziły do uszkodzenia pojazdów pochodziły ze stanowiska śrutowania odlewów (z zakładu należącego do pozwanego). Biegły wykluczył przy tym, aby tego rodzaju pył mógł pochodzić ze składowiska złomu. Dodał też, że okoliczność, iż w trakcie badań laboratoryjnych nie jest możliwe odwzorowanie w 100% środowiska naturalnego, mogła prowadzić jedynie do tego, że rzeczywiste uszkodzenia pojazdów mogły być większe, niż to co biegli zaobserwowali w komorze klimatycznej (k. 1683-1684).

Po drugie, faktycznie do analogicznych wniosków jak (...) doszedł biegły sądowy G. W.. Z jednej strony wskazał on, że wynik badań składu pierwiastkowego pobranych na terenie A. - K. oraz odlewni należącej do HW P. (...) próbek pyłu nie pozwalał w sposób jednoznaczny i bez żadnych wątpliwości przypisać skutków emisji zanieczyszczeń, które osadziły się m.in. na pojazdach stojących na terenie zakładu powodowej spółki, działalności odlewni należącej do strony pozwanej, tj. emisji z emitorów tego zakładu. Stwierdzenie to biegły uzasadniał tym, iż żadna z próbek pyłu pobranych na terenie A. - K. nie była identyczna pod względem składu pierwiastkowego z którąkolwiek z próbek pobranych na terenie odlewni należącej do HW P. (...). Z drugiej jednak strony, biegły wskazał, że ponieważ „... w składzie pobranych próbek pyłu na terenie A. - K. znajdują się wszystkie pierwiastki emitowane z emitorów odlewni (...) można przyjąć, że skład pierwiastkowy próbek pyłu pobranego na terenie A. jest średnią ze składu pyłu emitowanego z emitorów odlewni (...), najprawdopodobniej ważoną po odległości emitora od terenu A.. W tej sytuacji biorąc również pod uwagę, że w pobliżu A. brak jest innego zakładu, z którego może wystąpić znacząca emisja pyłów zawierających metale, jest **wysoce prawdopodobne**, [że] źródłem emisji metali, która spowodowała trwałe uszkodzenia lakierów samochodowych na terenie A. - K. była emisja z emitorów odlewni.” (k. 1357-1358).

Po trzecie, świadek S. D., pracownik ochrony zewnętrznej, zeznał, że w dniu 14 sierpnia po zakończeniu służby na swoim samochodzie, którym przyjechał do pracy, stwierdził rdzawy nalot. Powierzchnia lakieru samochodowego stała się chropowata. Świadek dokonał wówczas przeglądu samochodów, które stały na terenie zakładu powoda, i stwierdził, że były one zapyłone w stopniu większym niż wcześniej to obserwował. Świadek wskazał też, iż umycie jego samochodu nie dało żadnego efektu i zmuszony został wykonać polerowanie lakieru. S. D. zeznał również, że w pobliżu nie ma innego zakładu, który mógłby spowodować takie zapylenie, a jego samochód stał przez kilkanaście godzin na powietrzu, zatem zapylenie musiało pochodzić z atmosfery (k. 1385-1386).

Po czwarte, świadek H. K., pracownik odlewni w latach 1975-2001, również zeznał, że w pobliżu nie ma innego zakładu, który mógłby emitować pyły, które osadzały się na powłokach lakierniczych samochodów. Wskazał również, że w 2008 r. zaobserwował brunatno-brązowy pył na trawie, samochodach i budynkach położonych w pobliżu odlewni, jak również zauważył dym, który w jego ocenie świadczył o tym, że odpylacze nie działały w sposób prawidłowy (k. 1757-1758).

Po piąte, okoliczność osadzenia się pyłów na samochodach stojących na posesji zakładu należącego do A. - K. potwierdzili również świadkowie F. S. (k. 1382-1384) oraz Z. U. (k. 1384-1385).

Podsumowując powyższe, stwierdzić należało, że zarówno biegły sądowy, jak i Instytut wskazali, że zachodzi wysokie prawdopodobieństwo, że to odlewnia żeliwa należąca do pozwanego wyemitowała w sierpniu 2008 r. pyły, które osiadły na sąsiedniej nieruchomości powoda, w tym na stojących tam pojazdach i doprowadziły do uszkodzenia zewnętrznych elementów tych pojazdów, w szczególności powłoki lakierniczej, innych części metalowych, szyb, uszczelek. W ocenie Sądu Apelacyjnego opinie biegłych należało uznać za wiarygodne, bowiem sporządzone zostały przy zastosowaniu metod badawczych adekwatnych do rodzaju postawionych zadań, a ich wnioski poparte są rzetelną i logiczną argumentacją. Powyższe znajdowało też potwierdzenie w zeznaniach wskazanych świadków, którzy jakkolwiek nie byli w stanie jednoznacznie stwierdzić, że pyły, które osiadły na pojazdach powierzonych A. - K. pochodziły z odlewni żeliwa należącej do HW P. (...), to jednak opisali zewnętrzne objawy sytuacji, która miała miejsce w połowie sierpnia 2008 r., co w powiązaniu z opiniami biegłego sądowego oraz Instytutu pozwoliło ustalić, iż za emisję pyłów odpowiada zakład pozwanego. Nie bez znaczenia było przy tym i to, że strona pozwana nie była w stanie wskazać jakie mogło być inne źródło zanieczyszczeń, które uszkodziły mienie należące lub powierzone powodowi.

W tym miejscu należało również zauważyć, że odpowiedzialność wynikająca z art. 435 § 1 k.c. obejmuje też szkody wyrządzone na skutek wydzielania przez urządzenia wchodzące w skład przedsiębiorstwa lub zakładu ścieków, gazów, spalin itp. Odpowiedzialność za szkody spowodowane emitowaniem substancji trujących istnieje również wtedy, gdy stężenie ich nie przekracza norm ustalonych w obowiązujących przepisach (por. uchwała Sądu Najwyższego z dnia 7 kwietnia 1970 r., III CZP 17/70, OSPiKA 1971/9/169 wraz z glosą T. Dybowskiego). W świetle powyższego za pozbawione znaczenia dla rozstrzygnięcia sprawy uznać należało te argumenty strony pozwanej, które wskazywały, że prowadzona przez nią działalność gospodarcza jest zgodna z prawem regulującym wykorzystywanie środowiska

naturalnego, w szczególności odpowiada zakresowi wynikającemu z decyzji administracyjnej nr PZ/91 z dnia 31 grudnia 2007 r. w sprawie pozwolenia zintegrowanego wydanego przez Wojewodę (...) w oparciu o przepisy ustawy z dnia 27 kwietnia 2001 r. Prawo ochrony środowiska. Jak trafnie zauważył Sąd I instancji, bez znaczenia były również te argumenty pozwanego, które odwoływały się do braku winy za zdarzenie z dnia (...) sierpnia 2008 r. Jak to już wyjaśniono, odpowiedzialność (...) (...) opiera się na zasadzie ryzyka.

Obowiązkiem powoda było również udowodnienie okoliczności poniesienia szkody w związku ze zdarzeniem zarzucanym pozwanemu. Przedstawiona już powyżej analiza stanowiska procesowego A. - K. wskazywała, że powód poniesioną przez siebie szkodę łączył z kosztami napraw samochodów i pojazdów powierzonych oraz należących do niego budynków. Jeżeli chodzi o samochody i pojazdy powierzone, to strona powodowa ostatecznie wysokość szkody określiła na kwotę 1.393.090,55 zł (k. 1393), zaś w odniesieniu do świetlików w halach I oraz II, dachu hali I, dachu stolarni przy hali I, dachów na magazynie stali oraz wyrobów gotowych, dachu prototypowania, na kwotę 159.984,22 zł (łącznie 1.553.074,77 zł).

Rozważając kwestię szkody poniesionej przez powoda oraz jej wysokości, na wstępie zauważyć należało, że były to okoliczności w sprawie sporne, bowiem strona pozwana w odpowiedzi na pozew podniosła, że powód ani nie wykazał okoliczności poniesienia szkody, ani nie udowodnił wysokości szkody. W tej sytuacji A. - K. zobowiązane było do udowodnienia tych okoliczności (art. 6 k.c.), w przeciwnym zaś razie powództwo podlegało oddaleniu.

Odnosząc się w pierwszym rzędzie do szkody polegającej na konieczności poniesienia przez powoda kosztów napraw samochodów i pojazdów powierzonych, aby przywrócić je do tego stanu technicznego i estetycznego, w jakim wydane zostały A. - K., zauważyć należało, że w celu wykazania tej szkody powód powołał się na opinie techniczne wraz z kalkulacjami naprawy sporządzone przez Z. K. (1) i Z. K. (2), rzeczoznawców ds. motoryzacji ze spółki (...).

Przed przystąpieniem do analizy powyższych dowodów zauważyć należało, że wbrew odmiennemu stanowisku powoda zajętemu w apelacji nie było w sprawie okolicznością oczywistą i bezsporną to, że powód na własny koszt usunął uszkodzenia spowodowane pyłami wyemitowanymi przez odlewnię żeliwa należącą do pozwanego, tj., że przed wydaniem pojazdów ich właścicielom dokonał ich fachowego czyszczenia, polerowania, lakierowania. Jak już powyżej była o tym mowa, strona pozwana konsekwentnie przez cały proces kwestionowała fakt poniesienia szkody przez stronę powodową, nie było zatem podstaw do zastosowania art. 230 k.p.c. i uznania ww. okoliczności za przyznane. Po drugie, nie można też było wykluczyć, że powód mógł porozumieć się ze swoimi kontrahentami co do innego sposobu skompensowania im szkód, niż poprzez oczyszczenie, polerowanie i malowanie powierzonych mu pojazdów. Niewątpliwie zatem A. - K. powinno udowodnić fakt, że wykonało określone czynności związane z przywróceniem samochodów i pojazdów powierzonych do stanu sprzed uszkodzenia pyłem wyemitowanym przez zakład pozwanego. Dowód taki, w postaci przesłuchania strony, został zresztą zaoferowany przez powoda w postępowaniu pierwszoinstancyjnym i nawet pierwotnie dopuszczony przez Sąd Okręgowy. Ostatecznie jednak Sąd ten zrezygnował z jego przeprowadzenia (k. 1918). Co prawda strona powodowa ani nie zaproponowała przeciwko tej decyzji w sposób wymagany przez przepisy procedury cywilnej ani nie sformułowała w tym zakresie żadnych zarzutów apelacyjnych, jednakże Sąd Apelacyjny mając na względzie całokształt okoliczności niniejszej sprawy, tj. z jednej strony ukierunkowanie i długotrwałość postępowania dowodowego prowadzonego przez Sąd I instancji, z drugiej zaś dwie sprzeczne ze sobą decyzje tego Sądu w przedmiocie wniosku powoda o przeprowadzenie dowodu z przesłuchania stron, uznał za konieczne i usprawiedliwione dopuszczenie z urzędu, na podstawie art. 232 zd. 2 k.p.c., dowodu z przesłuchania stron m.in. na okoliczność czynności jakie podjął powód w związku z osadzaniem się pyłów na samochodach i pojazdach powierzonych i stanu w jakim były one wydawane ich właścicielom.

Przesłuchana w charakterze strony Prezes zarządu powodowej spółki (...) stwierdziła, że wszystkie samochody i pojazdy powierzone (poza samochodem marki P. (...) pozostawionym w celu wykorzystania go jako materiału dowodowego w niniejszym postępowaniu sądowym) zostały poddane wszystkim czynnościom, które były konieczne, aby przywrócić je do pierwotnego stanu, tj. czyszczeniu, polerowaniu, malowaniu, wymieniane też były w niezbędnym zakresie uszkodzone zewnętrzne elementy. Czynności te wykonywane były zgodnie z technologią zalecaną przez producentów danych marek samochodów i pojazdów powierzonych. Naprawy były skuteczne, bowiem wszystkie

pojazdy zostały bez zastrzeżeń odebrane przez kontrahentów powoda (k. 2126 - płyta CD - przesłuchanie M. F.: 00.04.10-00.04.25; 00.09.25-00.10.50). Sąd Apelacyjny uznał zeznania M. F. w powyżej określonym zakresie za wiarygodne i stanowiące podstawę uzupełnienia ustaleń faktycznych dokonanych przez Sąd I instancji. Zeznania te były logiczne, spójne z pozostałym materiałem dowodowym i zgodne z realiami faktycznymi sprawy oraz ogólnym doświadczeniem życiowym. W zasadzie żadne argumenty nie przemawiały za uznaniem ich za niewiarygodne. W świetle powyższego Sąd Apelacyjny uznał również za wykazane, że powodowa spółka przed wydaniem samochodów i pojazdów powierzonych ich właścicielom dokonała czynności polegających na usunięciu zanieczyszczeń powstałych wskutek emisji pyłów wyemitowanych przez odlewnię należącą do pozwanego, tj. przede wszystkim ich oczyszczenia, polerowania, lakierowania.

W ujęciu cywilistycznym szkodą jest uszczerbek w prawnie chronionych dobrach poszkodowanego. Zakres indemnizacji szkody majątkowej został określony w art. 361 § 2 k.c., zgodnie z treścią którego, naprawienie szkody obejmuje straty, które poszkodowany poniósł, oraz korzyści, które mógłby osiągnąć, gdyby mu szkody nie wyrządzono. Strata obejmuje zmniejszenie aktywów lub zwiększenie pasywów poszkodowanego, zatem rzeczywisty uszczerbek w majątku należącym do niego w chwili zdarzenia wyrządzającego szkodę, za które odpowiedzialność przypisana została określonemu podmiotowi. Ustalenia samego istnienia, jak i rozmiaru szkody dokonuje się za pomocą metody dyferencyjnej (różnicowej), która za szkodę uznaje różnicę między rzeczywistym stanem dóbr poszkodowanego z chwili dokonywania ustaleń, a stanem hipotetycznym, który istniałby, gdyby do zdarzenia sprawczego nie doszło. Metoda ta nakazuje uwzględnienie wszelkich następstw danego zdarzenia dla majątku poszkodowanego, a więc nie tylko tych bezpośrednich skutków, ale i dalszych konsekwencji dla wszelkich dóbr tworzących majątek osoby poszkodowanej.

Odnosząc powyższe do ustalonych okoliczności niniejszej sprawy stwierdzić należało, że niewątpliwie powód doznał uszczerbku w swoim majątku, bowiem wbrew własnej woli zmuszony został, wskutek zdarzenia za które odpowiedzialność ponosi pozwany, do dokonania określonych czynności, które wiązały się z poniesieniem nakładów o charakterze rzeczowym (zakup odpowiednich materiałów) i organizacyjnym (dodatkowa praca osób zatrudnianych w przedsiębiorstwie powoda; eksploatacja maszyn i urządzeń należących do przedsiębiorstwa powoda), mających zatem wymiar majątkowy. Co do zasady uznać zatem należało, że spółka (...) doznała szkody. Nie przesądzało to jednak o konieczności uwzględnienia powództwa, bowiem strona powodowa zgodnie z zasadą rozkładu ciężaru dowodu zobowiązana była także udowodnić wielkość poniesionej szkody. Temu obowiązkowi - w ocenie Sądu Apelacyjnego - powód nie sprostał.

Jak powyżej była o tym mowa konieczne jest porównanie rzeczywistego stanu dóbr strony powodowej w chwili obecnej ze stanem hipotetycznym, który miałyby miejsce, gdyby do zanieczyszczenia samochodów i pojazdów powierzonych nie doszło. Zdaniem powoda rzeczywisty uszczerbek w jego majątku wynosi 1.393.090,55 zł, przy czym nie zostało przez niego wyjaśnione czy chodzi o zmniejszenie się aktywów, czy też zwiększenie pasywów. Jak wydaje się, na podstawie okoliczności sprawy, strona powodowa łączyła swój uszczerbek ze zmniejszeniem się swoich aktywów, skoro podnosiła, że zmuszona została do poniesienia ze swojego majątku określonych wydatków (jak należy rozumieć uszczuplających aktywa), aby przywrócić samochody i pojazdy powierzone do stanu sprzed uszkodzeń.

Przedstawione przez powoda kalkulacje napraw samochodów i pojazdów powierzonych - wbrew odmiennemu stanowisku apelującego - nie dowodzą tego, aby aktualny stan dóbr powoda był mniejszy o 1.393.090,55 zł od tego, jaki by hipotetycznie miał miejsce, gdyby nie zdarzenie szkodzące. Abstrahując w tym miejscu od innych zastrzeżeń co do przedmiotowych kalkulacji, o których będzie jeszcze mowa w dalszej części uzasadnienia, zauważyć należy, że kalkulacje te ze swojej istoty nie odzwierciedlają rzeczywistych wydatków poniesionych przez A. - K. na naprawę ww. pojazdów, ale są wyrazem pewnych szacunkowych założeń przyjętych przez rzeczoznawców ich dokonujących. Tymczasem w przypadku ustalania rozmiaru szkody przy zastosowaniu metody dyferencyjnej chodzi o wykazanie konkretnych uszczupleń w majątku poszkodowanego, bowiem tylko takie uszczuplenia mogą mieć wpływ na ustalenie rzeczywistego stanu dóbr poszkodowanego. Przypomnieć należy, że strona powodowa ostatecznie swoją szkodę identyfikowała z poniesionymi przez siebie kosztami napraw, zatem winna udowodnić, że koszty te rzeczywiście wyniosły 1.393.090,55 zł. To, że zdaniem określonych biegłych koszty te powinny wynieść właśnie taką

kwotę, nie oznacza jeszcze, że powód wydatki o takiej wartości poniósł. Strona powodowa wyjaśniła przecież, że wszystkich napraw dokonała w ramach własnego przedsiębiorstwa, wykorzystując posiadane maszyny i urządzenia oraz korzystając z pracy własnych pracowników. Powód podnosił też, że zakupił we własnym zakresie konieczne do dokonania napraw materiały. Strona powodowa nie przedstawiła jednak jakichkolwiek dokumentów, z których wynikałoby jakiego rodzaju i w jakiej wysokości wydatki wiązały się z ww. czynnościami, np. brak jest rachunków dotyczących zakupu materiałów, wykazów dokumentujących ilość roboczogodzin poświęconych przez pracowników powoda na wykonanie napraw, wartości roboczogodziny, innych wydatków związanych z eksploatacją maszyn i urządzeń składających się na park maszynowy powodowej spółki. W tej sytuacji nie można było uznać, aby strona powodowa udowodniła wysokość kosztów poniesionych na naprawy samochodów i pojazdów powierzonych i aby tym samym wykazała o ile zmniejszył się jej stan majątkowy w stosunku do tego, gdyby nie musiała naprawiać ww. pojazdów. Już ta okoliczność przesądzała o konieczności oddalenia powództwa.

Odnosząc się zaś do przedmiotowych kalkulacji napraw, zauważyć należało, że mimo że sporządzone zostały przez rzeczoznawców ds. motoryzacji, to jednak stanowiły jedynie dokumenty prywatne, zatem - stosownie do art. 245 k.p.c. - stanowiły dowód tego, że podpisane na nich osoby złożyły oświadczenie zawarte w dokumencie. Jakkolwiek wartość dowodowa tych dokumentów nie została podważona w niniejszym postępowaniu, to jednak zauważyć należało, że przedmiotowe kalkulacje nie obejmują wszystkich samochodów i pojazdów powierzonych, a jedynie ich pewną część, np. powód dochodzi odszkodowania z tytułu kosztów naprawy 25 samochodów marki F. (...), a przedstawiona kalkulacja dotyczy 20 samochodów (k. 383 - załącznik nr (...) do pozwu); powód dochodzi odszkodowania z tytułu kosztów naprawy 62 samochodów marki S., a przedstawiona kalkulacja dotyczy 39 samochodów (k. 489 - załącznik nr (...) do pozwu). Nie było przy tym jakichkolwiek podstaw do przyjęcia a priori, że koszty naprawy wszystkich samochodów tej samej marki wynosiły tyle samo. Po pierwsze, jak wynika z załączonej do pozwu dokumentacji zdjęciowej stan samochodów i pojazdów przekazanych był różny. Po drugie, nawet powód nie twierdził, że wszystkie pojazdy wymagały dojeżdżenia takich samych czynności, tj., zarówno oczyszczenia, polerowania, jak i lakierowania. Ustalenie zakresu niezbędnych czynności w celu przywrócenia pojazdów do stanu sprzed uszkodzenia pyłem wymagało z pewnością wiadomości specjalnych, nie można było zatem oprzeć się jedynie za zapewnieniu strony powodowej, że koszt czynności naprawczych w odniesieniu do pojazdów tych samych marek był analogiczny. Za niewystarczające dla poparcia stanowiska powoda należało też uznać twierdzenie M. F., zawarte w jej zeznaniach złożonych w charakterze strony, iż przedmiotowe kalkulacje przedstawiają minimalne koszty naprawy. Twierdzenie to stanowi w istocie ocenę innego dowodu przedłożonego przez stronę powodową w sprawie, a po drugie, prawdziwość tej oceny mogłaby zostać dokonana jedynie przez osobę posiadającą wiadomości specjalne po przeanalizowaniu zgromadzonego materiału dowodowego, w szczególności dokumentującego i opisującego zakres uszkodzeń pojazdów oraz przedmiotowych kalkulacji. Podsumowując, we wskazanym powyżej zakresie Sąd Apelacyjny nie uwzględnił przy rozstrzygnięciu sprawy zeznań M. F..

Reasumując powyższe rozważania stwierdzić należało, że w sprawie nie było także podstaw do przyjęcia, iż strona powodowa przedstawiła choćby w najbardziej podstawowym zakresie dowody wykazujące, aby poniosła szkody właśnie w wysokości 1.393.090,55 zł.

A. - K. nie udowodniło także okoliczności poniesienia szkody w wysokości 159.984,22 zł w celu naprawienia świetlików w halach I oraz II, dachu hali I, dachu stolarni przy hali I, dachów na magazynie stali oraz wyrobów gotowych, dachu prototypowania, bowiem nie stanowiły takich dowodów przedstawione przez stronę powodową oferty na wykonanie pewnych prac po określonych cenach. W odniesieniu do tej części powództwa należało również zauważyć, że powód nie wykazał w jakim zakresie konieczność wykonania ww. prac wynikała ze zdarzenia szkodzącego, a na ile np. z upływu czasu i normalnej eksploatacji budynków usytuowanych na nieruchomości powoda. Pozwany odpowiada jedynie w granicach wykazanych przez powoda następstw zdarzenia wyrządzającego szkodę, i to w granicach następstw normalnych (art. 361 § 1 k.c.). W tym zatem zakresie uznać zatem należało, że strona powodowa nie udowodniła ani istnienia ani rozmiaru szkody.

Apelacja nie zasługiwała na uwzględnienie również w zakresie, w jakim kwestionowała oddalenie powództwa o zaprzestanie immisji pośrednich.

Strona powodowa argumentując zaskarżenie wyroku w tym zakresie podnosiła, że błędne było stanowisko Sądu I instancji, iż ze zgromadzonego materiału dowodowego nie wynikało, aby istniało dalsze niebezpieczeństwo powtórzenia się immisji, która nastąpiła w dniu 14 sierpnia 2008 r. Powód podniósł, że jeszcze we wrześniu 2008 r. na należącej do niego nieruchomości osadzał się trudno usuwalny pył pochodzący z odlewni żeliwa należącej do pozwanego. Powód podniósł także, że charakter działalności gospodarczej prowadzonej w zakładzie pozwanego uprawdopodobnia jego obawę co do możliwości powtarzania się w przyszłości tego rodzaju zdarzeń.

Z argumentacją powyższą nie można było się zgodzić. Przede wszystkim stwierdzić należało, że negatoryjne roszczenie o zaniechanie naruszeń (art. 222 § 2 k.c. w zw. z art. 144 k.c.) jest aktualne wówczas, gdy istnieje realna groźba ich powtarzania się. W niniejszej sprawie w toku postępowania dowodowego wykazane zostało, że w dniu 14 sierpnia 2008 r. doszło do wyrzutu do atmosfery znacznej ilości pyłu z odlewni żeliwa należącej do pozwanego, który to pył osadził się następnie na budynkach i ruchomościach znajdujących się na sąsiedniej nieruchomości należącej do powoda, jak również na samej nieruchomości. Dowodów na to, że doszło do kolejnego takiego wyrzutu pyłów albo że istnieje realna groźba, że do takiego wyrzutu dojść może, strona powodowa nie przedstawiła. Nie stanowiła takiego dowodu powoływana przez (...) K. okoliczność, iż jeszcze we wrześniu 2008 r. na wyłożonym w celach badawczych polakierowanym na biało kawałku blachy utworzyły się wyraźne rdzawe plamy, nie można było bowiem wykluczyć, że były to jeszcze następstwa emisji pyłów z dnia 14 sierpnia 2008 r. Zauważyć jednocześnie należało, że aż do zamknięcia rozprawy przed Sądem Apelacyjnym, czyli przez ponad 6 lat od daty powyższych zdarzeń, strona powodowa nie wskazywała, aby działalność należącej do pozwanego odlewni żeliwa skutkowałą emisjami pyłów, które prowadziłyby do porównywalnych skutków, co emisja z dnia 14 sierpnia 2008 r. W tej sytuacji nie było jednak podstaw do przyjęcia, aby istniała realna groźba powtarzania się w przyszłości emisji pyłów z odlewni pozwanej spółki.

Mając powyższe na względzie, opierając się częściowo na ustaleniach faktycznych dokonanych przez Sąd I instancji oraz na tych ustaleniach, które samodzielnie poczynił Sąd Apelacyjny, uznać należało, że pomimo trafności części zarzutów apelacyjnych, zaskarżony wyrok odpowiada prawu. Skutkowało to oddaleniem środka odwoławczego na podstawie art. 385 k.p.c.

O kosztach postępowania apelacyjnego Sąd II instancji orzekł na podstawie art. 98 § 1 i 3, art. 99, art. 108 § 1 w zw. z art. 391 § 1 k.p.c. oraz na podstawie § 6 pkt 7 w zw. z § 12 ust. 1 pkt 2 rozporządzenia Ministra Sprawiedliwości z dnia 28 września 2002 r. w sprawie opłat za czynności radców prawnych oraz ponoszenia przez Skarb Państwa kosztów pomocy prawnej udzielonej przez radcę prawnego ustanowionego z urzędu (t. jedn. Dz. U. z 2013 r., poz. 490).