

Sygn. akt I A Ca 42/12

WYROK W IMIENIU RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ

Dnia 16 lutego 2012 r.

Sąd Apelacyjny we Wrocławiu – Wydział I Cywilny w składzie:

Przewodniczący:	SSA Małgorzata Bohun
Sędziowie:	SSA Aleksandra Marszałek SSA Elżbieta Lipińska (spr.)
Protokolant:	Justyna Łupkowska

po rozpoznaniu w dniu 16 lutego 2012 r. we Wrocławiu na rozprawie

sprawy z powództwa **K. P.**

przeciwko (...) **Zakładowi (...) S.A. z siedzibą w W.**

o zapłatę

na skutek apelacji strony pozwanej

od wyroku Sądu Okręgowego we Wrocławiu

z dnia 31 października 2011 r. sygn. akt I C 1059/10

1. **oddala apelację;**

2. **zasądza od strony pozwanej na rzecz powoda kwotę 2.700 zł tytułem zwrotu kosztów postępowania apelacyjnego.**

UZASADNIENIE

Wyrokiem z 31 października 2011 roku Sąd Okręgowy we Wrocławiu zasądził od strony pozwanej na rzecz powoda 90.000 zł z ustawowymi odsetkami od 7 sierpnia 2007 roku, oddalając dalej idące powództwo oraz zasądził na jego rzecz koszty procesu.

Rozstrzygnięcie to oparto na następujących ustaleniach faktycznych:

W dniu 3 lipca 2007 r. samochód powoda marki Volkswagen (...) uległ kolizji drogowej, podczas której został uderzony przez samochód marki BMW w lewe drzwi, a następnie prawą stroną przodu uderzył w drzewo. Sprawcą kolizji był kierujący samochodem marki BMW, ubezpieczony od odpowiedzialności cywilnej w (...) Zakładzie (...) S. A. z siedzibą w W..

W dniu 6 lipca 2007 r. powód zgłosił szkodę ubezpieczycielowi. W toku postępowania likwidacyjnego ubezpieczyciel w dniu 12 grudnia 2007 r. przeprowadził oględziny uszkodzonego samochodu powoda i sporządził kosztorys naprawy

samochodu. Uwzględniono w nim sprawdzenie silnika, wymontowanie silnika, wymianę tłumika drgań skrętnych wału korbowego, uznano wymianę części osprzętu silnika. W zakresie badania „bicia” wału korbowego silnika ubezpieczyciel stwierdził, że warunki techniczne dopuszczają taką wartość „bicia” wału, jaką stwierdzono w czasie badań podczas jego montażu do bloku silnika.

W wyniku ustaleń poczynionych w toku postępowania likwidacyjnego pozwany dokonał kalkulacji napraw samochodu powoda, zaś na jej podstawie uznał i wypłacił powodowi tytułem odszkodowania łącznie kwotę 60.564,55 zł. Odszkodowanie obejmowało koszty naprawy blacharki, wynagrodzenie blacharza i lakiernika, materiały lakiernicze i dodatkowe, części zamienne oraz koszty holowania.

W oparciu o opinię biegłego sądowego Sąd Okręgowy ustalił, że silnik samochodu powoda nadaje się do naprawy jedynie w wyniku wymiany tzw. „półsilnika” na nowy, gdyż aktualnie nie ma możliwości naprawy i wymiany wału korbowego tego silnika w warunkach warsztatowych oraz w warunkach serwisowych w Polsce, tak aby wymiana spełniała warunki techniczne producenta i gwarantowała właściwą pracę silnika. Koszt tej wymiany wynosi 87 000 zł, natomiast koszt przebrojenia silnika 3 000 zł.

Uszkodzenie wału silnika w samochodzie powoda (skrzywienie wału korbowego silnika), będące następstwem uderzenia, któremu samochód ten uległ, dające się odczytać z pomiarów czopów głównych silnika, kwalifikuje go do wymiany. Naprawy takiego wału nie przewiduje producent, który nie produkuje i nie oferuje sprzedaży tzw. panewek naprawczych. Producent nie przewiduje także naprawy układu tłokowo-korbowego takiego silnika. Nie udostępnia on swoim serwisom nie tylko części zamiennych, ale nadto reżimów procesu technologicznego i operacji wymiany - montażu tego układu w bloku silnika, dokonywanego jedynie w trakcie fabrycznej produkcji pojazdu marki Volkswagen (...).

Pismem, które wpłynęło do Centrum (...) we W. w dniu 17 czerwca 2010 r., powód wezwał stronę pozwaną do zapłaty dodatkowo tytułem odszkodowania 90.000 zł, wskazując, że uszkodzenie wału korbowego silnika i aktualne możliwości techniczne uniemożliwiają jego wymianę bądź naprawę i konieczna jest wymiana całego tzw. półsilnika, który kosztuje 87.000 zł, zaś koszt jego przebrojenia wynosi 3000 zł.

Przy takich ustaleniach Sąd Okręgowy uznał, że podstawę odpowiedzialności strony pozwanej za szkodę statuuje art. 436 §1 k.c. w związku z art. 822 i nast. k.c. oraz przepisy ustawy z dnia 22 maja 2003 r. o ubezpieczeniach obowiązkowych, Ubezpieczeniowym Funduszu Gwarancyjnym i Polskim Biurze Ubezpieczycieli Komunikacyjnych (Dz. U. Nr 124, poz. 1152, z późn. zmianami). Sporna między stronami była wysokość odszkodowania należnego powodowi, a w szczególności kwestia, czy uszkodzenie wału korbowego w samochodzie powoda kwalifikuje „półsilnik” do wymiany na nowy. Zdaniem Sądu I instancji przeprowadzone postępowanie dowodowe dało pozytywną odpowiedź na powyższe pytanie. Przekonanie to Sąd oparł na opinii biegłego sądowego z zakresu techniki samochodowej i wypadków drogowych, po badaniach silnika. Opinia zdaniem tego Sądu zawiera spójne i logiczne wnioski, a nadto jest rzetelna i wyczerpująca, bazuje na danych z wielu źródeł, w tym nie tylko na wiadomościach specjalnych biegłego, ale nadto na danych z Internetu oraz pochodzących z informacji udzielonych przez specjalistów z dziedziny mechaniki i techniki samochodowej. Biegły przeprowadził także konsultacje z fachowcami pracującymi w warsztatach oraz stacjach serwisowych rekomendowanych przez producenta autoryzowanej stacji serwisowej „(...)” w Ś..

Z opinii wynika, że wywołane uderzeniem samochodu powoda o drzewo skrzywienie wału korbowego silnika, dające się odczytać z pomiarów czopów głównych, kwalifikuje wał ten do wymiany. Naprawy takiego wału nie przewiduje bowiem producent, który nie produkuje i nie oferuje sprzedaży tzw. panewek naprawczych ani nie przewiduje naprawy układu tłokowo-korbowego silnika, nie udostępnia serwisom części zamiennych ani reżimów technologicznych. Silnik samochodu powoda nadaje się do naprawy jedynie w wyniku wymiany tzw. „półsilnika” na nowy, gdyż nie ma możliwości naprawy i wymiany jego wału korbowego w warunkach warsztatowych i serwisowych w Polsce, tak aby wymiana spełniała warunki techniczne producenta i gwarantowała właściwą pracę silnika. Zdaniem Sądu I instancji, kalkulacja kosztów naprawy silnika w samochodzie powoda jest obiektywna, i została przyznana także przez stronę

pozwaną, która w sporządzonej w dniu 28 lipca 2011 r. nowej kalkulacji naprawy pojazdu uwzględniła koszt uzbrojenia tzw. kadłuba silnika na poziomie 89 954,54 zł.

Stąd żądanie powoda Sąd Okręgowy uznał za uzasadnione.

Sąd ten rozważył zarzut strony pozwanej, że w niniejszej sprawie zastosowanie powinna mieć tzw. metoda dyferencyjna wynikająca z przepisu art. 361 §2 k.c., gdyż przy takim stanie rzeczy koszt restytucji jest dla ubezpieczyciela kosztem nadmiernym i przekraczałby stan majątku powoda, który istniał przed zdarzeniem ubezpieczeniowym. Strona pozwana po ponownie dokonanej kalkulacji szkody (według cen roboczogodziny i części pochodzących z (...) producenta pojazdu) ustaliła bowiem, że naprawa pojazdu wynosząca sumę 209.747,39 zł przekroczy znacznie wartość, jaką ten pojazd posiadał przed uszkodzeniem, czyli kwotę 154.400 zł. Szacując aktualną wartość pojazdu powoda (po wypadku) na kwotę 47.800 zł, strona pozwana zarzuciła, że zasadne powodowi odszkodowanie wynosi 106 600 zł, a jest nim różnica pomiędzy wartością samochodu sprzed wypadku, a tą wartością, która pozostała w wyniku kolizji (154 400 - 47 800 zł). Ponieważ część z kwoty 106.600 zł została już przez zakład zapłacona, pozostało do wypłaty 47.149,55 zł.

W ocenie Sądu Okręgowego założenie to jest nieprawidłowe, ponieważ opiera się na zawyżonej kalkulacji naprawy pojazdu i ustaleniu zawyżonej szkody. Samochód powoda został częściowo naprawiony, a naprawa ta nastąpiła w oparciu o decyzję strony pozwanej ustalającą wysokość odszkodowania z tego tytułu (naprawa karoserii oraz wymiana wszystkich części, których dostępność na rynku nie była niczym ograniczona). Powód nie domaga się z tego tytułu żadnych roszczeń i zdaniem Sądu I nie może ponosić negatywnych skutków działań, wywołanych decyzją pozwanego. Złożoną przez pozwanego po opinii biegłego kalkulację kosztów naprawy z 28 lipca 2011 r. Sąd uznał za wygórowaną w stosunku do poprzedniej, którą koszty naprawy wyliczono na 59.450,45 zł. Naprawę auta w tej części wykonano, a jej wartość zmieściła się we wskazanej kwocie, co pomiędzy stronami pozostawało bezsporne. Nieuzasadnione i bezpodstawne jest zatem ponowne wyliczenie tych kosztów w oparciu o wyższe stawki.

Sąd wskazał, że druga kalkulacja pozwanego opiewająca na kwotę 209.747,39 zł uwzględnia wartość wymiany silnika w wysokości 89.954,54 zł i odpowiada kalkulacji dokonanej przez biegłego sądowego, co oznacza, że koszty naprawy blacharsko-lakierniczej zostały na nowo wyliczone na poziomie 119 747,39 zł, co przewyższa pierwotną kalkulację tej naprawy o 60 296,94 zł. Do czasu wydania opinii przez biegłego strona pozwana nie wskazywała na konieczność naprawy blacharsko-lakierniczej w autoryzowanych warsztatach, nie domagał się jej także powód, a dostrzegła taką konieczność, po zawyżonych stawkach za tzw. roboczogodzinę, dopiero po uwzględnieniu konieczności wymiany „półsilnika”, przy czym wymiana ta w żaden sposób nie jest zależna od naprawy blacharsko-lakierniczej.

Sąd Okręgowy uznał, że żądane przez powoda odszkodowanie nie przewyższa rzeczywistego uszczerbku majątkowego powstałego wskutek zdarzenia z dnia 3 lipca 2007 r., prezentując pogląd, że jeżeli właściciel uszkodzonego samochodu żąda przywrócenia stanu poprzedniego poprzez naprawę samochodu sprawca szkody nie może mu narzucić innej formy odszkodowania, w szczególności polegającej na tym, by poszkodowany poddał kasacji uszkodzony pojazd i przestał na odszkodowaniu w postaci różnicy między wartością pojazdu przed wypadkiem a ceną tzw. pozostałości. Tylko w przypadku, gdyby remont samochodu okazał się niemożliwy, albo pociągał za sobą nadmierne trudności lub koszty, roszczenie poszkodowanego ograniczałoby się takiej formy odszkodowania.

Zdaniem Sądu I uszkodzony w wypadku z dnia 3 lipca 2007 r. samochód można naprawić, zaś koszt naprawy nie jest nadmierny w odniesieniu do tego, ile wart był przed wypadkiem, i do tego, co już zostało w nim naprawione.

Mając na uwadze powyższe, na podstawie art. 361 § 1 k.c. oraz art. 805 § 2 pkt 1 k.c. w zw. z art. 817 k.c. k.c. Sąd ten powództwo uwzględnił w całości.

Wyrok ten w punkcie I, w części zasądzającej na rzecz powoda kwotę ponad 47.149,55 zł z ustawowymi odsetkami i w pkt III w całości, zaskarżyła strona pozwana, zarzucając mu:

1. istotne uchybienia procesowe mające wpływ na wynik sprawy, a w szczególności:

- naruszenie art. 233 § 1 kpc przez brak wszechstronnego rozważenia przedmiotowej sprawy i wadliwe ustalenie wysokości należnego powodowi odszkodowania, które częściowo zostało ustalone w oparciu o technologię zalecaną przez producenta, tj. wg cen roboczogodziny i części pochodzących z (...) tego producenta, a częściowo w oparciu o ceny z nieautoryzowanych warsztatów;

- naruszenie art. 278 kpc poprzez oddalenie wniosku dowodowego strony pozwanej o dopuszczenie dowodu z opinii biegłego ds. techniki samochodowej, pomimo iż dowód ten niezbędny jest do prawidłowego ustalenia wysokości rzeczywistej szkody poniesionej przez powoda;

2. naruszenie prawa materialnego, a w szczególności art. 361 § 2 kc przez ustalenie wysokości odszkodowania zasądzonego na rzecz powoda wbrew wysokości rzeczywistej szkody przez niego poniesionej.

Mając na uwadze wskazany zarzut wniosła o:

- dopuszczenie dowodu z opinii biegłego ds. techniki samochodowej na okoliczność ustalenia kosztów naprawy pojazdu powoda zgodnie z technologią naprawy zalecaną przez producenta tego pojazdu oraz wyliczenia różnicy pomiędzy wartością pojazdu powoda z daty zdarzenia a wartością tego pojazdu po zdarzeniu (ustalenie rzeczywistej szkody powoda);

- zmianę powyższego wyroku w zaskarżonym zakresie i oddalenie powództwa w części ponad 47.149,55 zł z ustawowymi odsetkami;

- stosunkowe rozdzielenie kosztów postępowania za obie instancje, w tym kosztów zastępstwa procesowego.

Po rozpoznaniu apelacji Sąd Apelacyjny uznał ją za nieuzasadnioną. Nietrafny jest zarzut pozwanego naruszenia art. 233 § 1 kpc przez - jego zdaniem - wadliwe ustalenie wysokości należnego powodowi odszkodowania, które częściowo zostało ustalone w oparciu o technologię zalecaną przez producenta, tj. wg cen roboczogodziny i części pochodzących z (...) tego producenta, a częściowo w oparciu o ceny z nieautoryzowanych warsztatów. Do sytuacji tej doprowadziło wyłącznie postępowanie pozwanego. To pozwany bowiem na etapie postępowania likwidacyjnego – nie przeprowadziwszy wystarczająco dokładnych badań - zdecydował, że występujące w samochodzie powoda „bicie” wału korbowego silnika jest dopuszczalne i nie zakwalifikował go do wymiany. Tymczasem przeprowadzony dowód z opinii biegłego jednoznacznie potwierdza, że wymiana ta jest jedyną możliwą – w świetle obowiązujących i dostępnych technologii – formą naprawy samochodu powoda, a także, że jest ona niezbędna dla uzyskania jego pełnej sprawności. Nieprawdziwy jest zarzut, że biegły w swojej opinii oparł się wyłącznie na informacjach od producenta. Biegły dokonuje szczegółowej analizy badań silnika, przeprowadzonych przez specjalistów strony pozwanej i stwierdza, że dla badań tych silnik rozebrano i wymontowano z niego wał korbowy. Następnie wskazuje, że już same te czynności nie pozwalają na odtworzenie sprawności silnika inaczej, niż tylko przez wymianę tzw. półsilnika. Strona pozwana nie podważyła ustaleń Sądu, że nie jest możliwe zamówienie części, które pozwalałyby na taką naprawę, jak i producent nie udostępnia reżimów technologicznych, które mogłyby naprawę tę umożliwić. Biegły wskazuje także, że zakwalifikowanie do wymiany tłumika drgań skrętnych świadczy o jego uszkodzeniu, a to z kolei musiało mieć wpływ na stan wału korbowego, do którego końca tłumik ten jest przymocowany.

Słusznie zatem Sąd Okręgowy uznał, że wymiana półsilnika jest jedyną możliwą formą doprowadzenia samochodu powoda do stanu przed wypadkiem i pełnej sprawności.

Pozwany nie uzasadnił, dlaczego opinia innego biegłego, o dopuszczenie dowodu z której wniosek oddalono, miałyby zasadniczo się różnić od wydanej w sprawie, a jego wywody apelacyjne w tej kwestii nie podważają słuszności oddalenia tego wniosku przez Sąd I instancji.

Gdyby do wniosku takiego pozwany doszedł na etapie postępowania likwidacyjnego, być może istotnie mielibyśmy do czynienia z sytuacją, gdy wartość naprawy przy przyjęciu wartości wszystkich części oraz usług w cenach (...) przekroczyłaby wartość samochodu powoda w dniu wypadku, a zatem byłaby to szkoda całkowita.

Słusznie jednak Sąd I instancji znalazł, że skoro pozwany wycenił szkodę wg cen nieautoryzowanych warsztatów naprawczych i w oparciu o tę kwalifikację powód dokonał już napraw pozostałych uszkodzeń, nie można post factum przeliczać na nowo szkody, stosując sposób tego wyliczenia zaproponowany obecnie przez stronę pozwaną, a sprzeczny z faktami. Proces naprawienia szkody w innych elementach samochodu nie może już zostać odwrócony, a zatem nie może też zostać wyceniony inaczej, niż to uczynił pozwany na etapie postępowania likwidacyjnego.

W tej sytuacji nie doszło do naruszenia art. 361 § 2 kc, a rozstrzygnięcie należało uznać za w pełni uzasadnione i dlatego na podstawie art. 385 kpc Sąd Apelacyjny orzekł jak w sentencji.

Orzeczenie o kosztach oparto na art. 98 kpc w zw. z § 6 pkt 6) Rozporządzenia Ministra Sprawiedliwości z dnia 28 września 2002 r. w sprawie opłat za czynności adwokackie oraz ponoszenia przez Skarb Państwa kosztów nieopłaconej pomocy prawnej udzielonej przez adwokata ustanowionego z urzędu.

mw