

UZASADNIENIE

Wyrokiem z dnia 27 kwietnia 2017 roku, Sąd Rejonowy w Zgierzu, I Wydział Cywilny, w sprawie o sygn. akt I C 218/15, z powództwa D. G. przeciwko Towarzystwu (...) Spółce Akcyjnej z siedzibą w W., o zapłatę, zasądził od pozwanego na rzecz powoda D. G. kwotę 3.765,36 zł z ustawowymi odsetkami od dnia 25 stycznia 2013 roku do dnia 31 grudnia 2015 roku i ustawowymi odsetkami za opóźnienie od dnia 1 stycznia 2016 roku do dnia zapłaty, oddalił powództwo w pozostałym zakresie oraz ustalił, że strony ponoszą koszty procesu na zasadzie stosunkowego rozdzielenia kosztów, pozostawiając ich szczegółowe wyliczenie referendarzowi sądowemu.

Powyższe rozstrzygnięcie zapadło w oparciu o ustalenia faktyczne, iż powód w dniu 30 listopada 2012 roku kupił w Wielkiej Brytanii pojazd marki J. (...) za kwotę 3.300 funtów brytyjskich. W dniu 14 grudnia 2012 roku na ulicy (...) w Ł. doszło do kolizji drogowej, w wyniku której pojazd ten, kierowany przez powoda, został uszkodzony. Sprawca kolizji - P. M., posiadał wykupioną polisę OC w (...) S.A. w R.. W toku postępowania likwidacyjnego (...) S.A. w R. ustaliła, że wartość rynkowa pojazdu powoda na dzień 24 grudnia 2012 roku wynosiła 6.500 złotych. Najkorzystniejsza oferta na zakup pozostałości pojazdu wynosiła natomiast 3.650 złotych. Ubezpieczyciel uznał szkodę w pojeździe za szkodę całkowitą. Decyzją z dnia 5 lutego 2013 roku pozwane Towarzystwo (...) S.A. w W., będące następcą prawnym (...) S.A. w R., wypłaciło powodowi odszkodowanie w wysokości 2.650 złotych przy uwzględnieniu, że wartość rynkowa pojazdu w stanie nieuszkodzonym wynosiła 6.300 złotych, a wartość pozostałości 3.650 złotych. Pozwany, po rozpatrzeniu odwołania, podtrzymał swoją decyzję.

Sąd Rejonowy ustalił, iż wartość pojazdu przed szkodą, z uwzględnieniem jego przystosowania do ruchu w Polsce na dzień 14 grudnia 2012 roku na częściach oryginalnych, których wartość wynosi 22.210,37 złotych brutto, bez uwzględnienia tempomatu w pojeździe, wynosiła 10.024 złote brutto. Koszt naprawy pojazdu przekracza wartość naprawy pojazdu, co pozwala na przyjęcie tzw. szkody całkowitej. Prawidłowe przystosowanie pojazdu do ruchu prawostronnego wynosiłoby około 15.000 złotych, ale z uwagi na rocznik pojazdu byłoby nieopłacalne. Natomiast wartość pojazdu samochodu powoda bez uwzględnienia faktu niemożności rejestracji pojazdu na terytorium RP z uwagi na przystosowania do ruchu lewostronnego oraz po uwzględnieniu jego wyposażenia i korekt za przebieg, ogumienie i wcześniejsze uszkodzenia wynosiła 18.900 złotych. Sąd I instancji ustalił również, iż poruszanie się pojazdem nieprzystosowanym do ruchu prawostronnego jest niebezpieczne ze względu na wykonywanie manewrów na drodze oraz niewygodne w przypadku konieczności uiszczenia płatności na autostradach. Wartość pozostałości stanowi 38-40 % ceny wyjściowej. Wartość pozostałości stanowi ok. 36% -38 % wartości wyjściowej. Przy przyjęciu korekty na poziomie 20%, wartości pojazdu, jego wartość przed szkodą wyniosłaby 15.100 złotych.

Czyniąc powyższe ustalenia faktyczne, Sąd I instancji oparł się na zgromadzonym w sprawie materialnie dowodowym, nie dając jednak wiary twierdzeniom powoda, jakoby przedmiotowy pojazd był przez niego użytkowany w Wielkiej Brytanii, gdzie przebywa przez znaczną część roku. Była to okoliczność sporna, zakwestionowana przez stronę pozwaną już w odpowiedzi na pozew. Okoliczności sprawy, w tym podanie przez powoda jego miejsca zamieszkania w Z. oraz odbieranie przez niego osobiście wszelkiej korespondencji wysyłanej pod tenże adres, tym bardziej w ocenie Sądu Rejonowego potęgują wątpliwości co do prawdziwości tego twierdzenia. Nie zostały one rozwiane przez żaden dowód, np. w postaci przesłuchania powoda. Tym samym okoliczność ta nie została udowodniona. Sąd I instancji nie dał także wiary opinii biegłego sądowego L. T. sporządzonej w dniu 24 lipca 2015 roku, jak również opinii ustnej wydanej przez biegłego na terminie rozprawy w dniu 19 listopada 2015 roku w zakresie ustalenia, jaka była wartość przedmiotowego pojazdu przed szkodą. Sąd nie zgodził się z argumentacją biegłego, że przedmiotowy pojazd miał być użytkowany jedynie w Anglii i w związku z powyższym nie ma potrzeby wyliczania jego wartości z uwzględnieniem jego przystosowania do ruchu prawostronnego. Okoliczność ta nie została w żaden sposób udowodniona przez stronę powodową. W ocenie Sądu I instancji biegły nie zauważył, że pojazd już w kilka tygodni po zakupie znalazł się na terenie RP, gdzie doszło do kolizji. To, że pojazd faktycznie nie przechodził żadnej procedury celnej, nie miało w tym przypadku znaczenia. Istotne było natomiast, że pojazd był użytkowany w Polsce, a przystosowanie go do poruszania się w warunkach ruchu prawostronnego miało decydujące znaczenia dla możliwości rejestracji tego pojazdu na terenie

Polski a także warunkowało bezpieczne poruszanie się pojazdem po kraju. Natomiast uzupełniająca opinia biegłego z dnia 4 stycznia 2016 roku w sposób prawidłowy ustaliła wartość pojazdu przed szkodą z uwzględnieniem kosztów przystosowania do ruchu prawostronnego. Strona pozwana, jak również strona powodowa nie zdołały w sposób skuteczny zakwestionować opinii biegłego w tym zakresie. Sąd nie dał także wiary opinii biegłego sądowego R. G. w zakresie ustalenia wartości pojazdu przed szkodą. Opinia była w tej części niezwykle lakoniczna, zaś opinia ustna uzupełniająca nie rozwiała wątpliwości sądu co do ustaleń biegłego w tym zakresie. Dane będące podstawą opinii biegłego miały pochodzić z Internetu, jednak brak śladu tych danych, nadto biegły sam przyznał, iż nie odnalazł informacji na temat pojazdów marki J.. Tym samym opinia w tym zakresie nie może się ostać. Na akceptację sądu opinia biegłego G. zasługiwała jedynie w zakresie ustalenia wartości pozostałości pojazdu, w stosunku 36% wartości pojazdu przez szkodą oraz trudności, jakie wiążą się z korzystaniem z pojazdu z kierownicą po prawej stronie na obszarze, na którym obowiązuje ruch prawostronny. W zakresie wartości pozostałości opinia ta jest zresztą procentowo zgodna z opinią biegłego T.. Jak również stwierdził Sąd Rejonowy, korekta w wysokości 20% wartości pojazdu przed szkodą z uwagi na konieczność przystosowania pojazdu do ruchu prawostronnego, forsowana przez pełnomocnika powoda, w żaden sposób nie została udowodniona. Załączona przez niego opinia z innej sprawy ma bowiem jedynie walor dokumentu prywatnego (art. 245 k.p.c.), stanowiący dowód tego, że osoba podpisująca złożyła oświadczenie zawarte w dokumencie. Stawka w niej przyjęta nie koreluje z opinią biegłego L. T. wydaną w niniejszej sprawie, której powód nie kwestionował.

W tak ustalonym stanie faktycznym Sąd Rejonowy uznał, że powództwo jest zasadne w części. Opierając się na opinii uzupełniającej biegłego sądowego L. T. Sąd uznał, iż wartość pojazdu przed szkodą, z uwzględnieniem jego przystosowania do ruchu w Polsce, na dzień 14 grudnia 2012 wynosiła 10.024 złote brutto. Przy przyjęciu takiej wartości pojazdu przed szkodą, wartość pozostałości wynosiła 3.608,64 złote brutto (10.024 zł x 0,36). Sąd nie podzielił przy tym twierdzeń powoda, że pojazd nie został wprowadzony na polski obszar celny. Powód bowiem nie udowodnił, że pojazd miał być użytkowany wyłącznie w Anglii. Wręcz przeciwnie, skoro do szkody w pojeździe doszło na terenie Polski już dwa tygodnie po zakupie pojazdu na terenie Wielkiej Brytanii, to nie ma żadnych podstaw aby twierdzić, że powód nie zamierzał użytkować pojazdu na terenie RP. Sam fakt, iż w chwili obecnej pojazdy z kierownicą po prawej stronie mogą być rejestrowane na terytorium RP, nie wpływa w ocenie sądu na ich wartość. Obaj biegli, a nawet sam pełnomocnik powoda nie kwestionowali, że wartość takich pojazdów na rynku polskim jest mniejsza niż pojazdów z kierownicą po lewej stronie. Sporna była natomiast wysokość tej różnicy w wartościach. Jak już wspomniano, różnica na poziomie 20 % nie została w żaden sposób wykazana.

Sąd przyjął więc wartość przedmiotowego pojazdu z punktu widzenia rynku polskiego, z uwzględnieniem kosztów jego przystosowania do ruchu prawostronnego. Roszczenie zasługiwało więc na uwzględnienie w zakresie kwoty 3.765,36 złotych, albowiem odszkodowanie wynosi 5.600 złotych (10.024 zł – 3.608,64 zł), zaś dodatkowo odliczeniu podlegała kwota wypłacona powodowi w toku postępowania likwidacyjnego w wysokości 2650 złotych.

O odsetkach od uwzględnionej części roszczenia Sąd orzekł zgodnie z żądaniem pozwu na podstawie art. 481 § 1 k.c. w zw. z art. 817 § 1 k.c. oraz w zw. z art. 14 ustawy z 22 maja 2003 r. o ubezpieczeniach obowiązkowych, Ubezpieczeniowym Funduszu Gwarancyjnym i Polskim Biurze Ubezpieczycieli Komunikacyjnych (Dz. U. z 2003 r. Nr 124, poz. 1152 ze zm.), przyjmując za datę początku ich wymagalności dzień 25 stycznia 2013 roku. Orzekając o odsetkach ustawowych, Sąd wziął pod uwagę nowelizację kodeksu cywilnego, dokonaną ustawą z dnia 9 października 2015 roku o zmianie ustawy o terminach zapłaty w transakcjach handlowych, ustawy – Kodeks cywilny oraz niektórych innych ustaw (Dz. U. 2015/1830), która weszła w życie z dniem 1 stycznia 2016 r. Sąd zasądził odsetki od kwoty 3.765 złotych począwszy od dnia 25 stycznia 2013 do dnia 31 grudnia 2015 roku (tj. dnia poprzedzającego wejście w życie przedmiotowej ustawy nowelizującej w zakresie przepisów dotyczących odsetek określonych w kodeksie cywilnym) w wysokości odsetek ustawowych, określonych w art. 481 k.c. w brzmieniu sprzed 1 stycznia 2016 roku, które wynosiły 8% rocznie, a od dnia 1 stycznia 2016 roku do dnia zapłaty w wysokości odsetek ustawowych za opóźnienie, o których mowa w art. 481 k.c. w aktualnym brzmieniu, które wynosiły na chwilę wyrokowania 7% w skali roku.

W pozostałym zakresie powództwo Sąd oddalił jako nieudowodnione.

Sąd ustalił, że strony ponoszą koszty procesu na zasadzie stosunkowego rozdzielania kosztów, pozostawiając ich szczegółowe wyliczenie referendarzowi sądowemu.

Od wskazanego wyroku apelację wywiódł powód, zaskarżając orzeczenie w zakresie punktu 2 i 3, zarzucając Sądowi I instancji naruszenie:

1. przepisów prawa materialnego, tj. art. 805 k.c., art. 822 k.c. w zw. z art. 361 § 2 k.c. poprzez zasądzenie zaniżonego odszkodowania w związku ze szkodą z dnia 14 grudnia 2012 r.;
2. przepisu prawa procesowego, tj. art. 233 § 1 k.p.c., poprzez bezkrytyczne oparcie się na wybranych fragmentach opinii obu biegłych, z pominięciem zasad logiki i doświadczenia życiowego, a także brak wszechstronnego rozważenia materiału dowodowego. Sąd dokonał ustaleń nie mających odzwierciedlenia w zebranych materiałach dowodowych.

Powód wniósł wobec tego o zmianę wyroku w zaskarżonej części i zasądzenie od pozwanego na rzecz powoda dodatkowo kwoty 5.684,64 zł wraz z ustawowymi odsetkami od dnia 25 stycznia 2013 roku do dnia 31 grudnia 2015 roku i ustawowymi odsetkami za opóźnienie od dnia 1 stycznia 2016 roku do dnia zapłaty, a także o zasądzenie kosztów postępowania za I i II instancję według norm przepisanych.

(apelacja powoda – k. 182-183)

W odpowiedzi na apelację pozwany wniósł o oddalenie apelacji w całości oraz zasądzenie od powoda na jego rzecz kosztów postępowania odwoławczego, w tym kosztów zastępstwa procesowego według norm przepisanych

(odpowiedź na apelację – k. 190-193).

Sąd Okręgowy zważył, co następuje:

Apelacja powoda zasługiwała na uwzględnienie.

Sąd Okręgowy podziela ustalenia faktyczne Sądu I instancji i uznaje je za własne. Na uwzględnienie zasługuje jednakże podniesiony w apelacji zarzut naruszenia art. 233 § 1 k.p.c., gdyż Sąd I instancji dokonał nieprawidłowej oceny materiału dowodowego zgromadzonego w toku postępowania I instancji.

W niniejszym postępowaniu odpowiedzialność pozwanego Towarzystwa (...) S.A. w W. za szkodę powstałą w pojeździe marki J. (...) o nr rej. (...) była bezsporna. Podstawę tej odpowiedzialności stanowi art. 415 k.c. w zw. z art. 436 § 2 k.c. w zw. z art. 822 k.c.

Okoliczność sporną w toku postępowania przed Sądem I instancji stanowiła natomiast wysokość należnego powodowi odszkodowania. Strony zgodne były co do tego, iż szkoda powstała w przedmiotowym pojeździe na skutek zdarzenia drogowego z dnia 14 grudnia 2012 roku miała charakter całkowity. Koszt naprawy pojazdu przekraczał bowiem jego wartość przed szkodą.

Istota sporu koncentrowała się natomiast na ustaleniu wartości pojazdu przed powstaniem szkody. Pozwany obniżył bowiem tę wartość o 60% ze względu na fakt, iż pojazd jest przystosowany do ruchu lewostronnego. Tak wyliczona wartość pojazdu sprzed szkody została zakwestionowana przez powoda.

W związku z powyższym, Sąd I instancji przeprowadził dowody z opinii biegłych sądowych z zakresu techniki samochodowej. Obaj biegli wskazali, iż wartość przedmiotowego pojazdu przed zdarzeniem z dnia 14 grudnia 2012 r., bez uwzględnienia niemożności rejestracji tego pojazdu na terytorium RP, wynosiła 18.900 zł brutto. Biegli ci wskazali również wartość tego pojazdu z uwzględnieniem faktu niemożności jego rejestracji na terytorium RP. W swoich ustaleniach Sąd wskazał oba warianty wyliczenia wartości pojazdu sprzed dnia powstania szkody.

Ponadto, Sąd I instancji ustalił, iż wartość pozostałości stanowi 38-40 % ceny wyjściowej oraz, iż wartość pozostałości stanowi ok. 36% -38 % wartości wyjściowej. Mimo braku precyzyjności w tym ustaleniu, w dalszej części uzasadnienia Sąd wskazał, iż wartość pozostałości została określona jako 36% wartości pojazdu przed szkodą.

Dokonane ustalenia faktyczne, mimo wskazanych powyżej nieprawidłowości, mogą być przyjęte przez Sąd II instancji za własne i pozwalają na zmianę zaskarżonego wyroku bez dokonywania przez Sąd Odwoławczy własnych ustaleń. Wysokość zasądanego przez Sąd I instancji odszkodowania została jednak zaniżona ze względu na to, iż Sąd ten niezasadnie odmówił przyznania wiarygodności i mocy dowodowej opinii biegłego sądowego L. T., sporządzonej w dniu 24 lipca 2015 roku, jak również opinii ustnej wydanej przez tego biegłego na rozprawie w dniu 19 listopada 2015 roku w zakresie ustalenia, jaka była wartość przedmiotowego pojazdu przed szkodą. Dowód ten zasługiwał natomiast na pełne uwzględnienie, a to z następujących względów.

Jak wskazał Sąd I instancji, powodem nieuznania za wiarygodną powyżej wskazanej opinii biegłego sądowego było przede wszystkim niezasadne w ocenie Sądu przyjęcie przez tego biegłego, iż przedmiotowy pojazd miał być użytkowany jedynie w Anglii i w związku z tym nie ma potrzeby wyliczenia jego wartości z uwzględnieniem jego przystosowania do ruchu prawostronnego. Istotne znaczenie w ocenie Sądu Rejonowego miało użytkowanie tego pojazdu w Polsce, a przystosowanie go do poruszania się w warunkach ruchu prawostronnego było decydujące dla możliwości jego rejestracji w Polsce, a także warunkowało bezpieczne poruszanie się tym pojazdem po kraju. Dlatego też Sąd I instancji podstawą poczynionych ustaleń faktycznych uznał dokonane przez biegłego wyliczenie wartości pojazdu przed szkodą z uwzględnieniem kosztów jego przystosowania do ruchu prawostronnego, zawarte w opinii uzupełniającej z dnia 4 stycznia 2016 r. Z oceną tą nie można się zgodzić. Należy bowiem wskazać, iż decydujące znaczenie ma przede wszystkim okoliczność, iż do powstania szkody doszło do terytorium Polski. Ze stanu faktycznego nie wynika, żeby przed zaistnieniem zdarzenia szkodzącego powód podjął jakiegokolwiek działania zmierzające do rejestracji pojazdu w Polsce i jego dostosowania do ruchu prawostronnego. Pojazd marki J. (...) w chwili powstania szkody zarejestrowany był w Wielkiej Brytanii i posiadał brytyjskie tablice rejestracyjne. Nie ma przy tym w polskim porządku prawnym żadnej regulacji, która zabraniałaby poruszania się w ruchu drogowym pojazdem przystosowanym do ruchu lewostronnego. Powód nie miał obowiązku przystosowania pojazdu do ruchu prawostronnego. Nie ma również podstaw, aby poddawać w wątpliwość twierdzenia powoda, iż użytkowanie tego pojazdu na terenie Polski miało charakter jedynie czasowy, a jednocześnie nie można uznać tej okoliczności za decydującą dla rozstrzygnięcia niniejszej sprawy. Jak już bowiem wskazano powyżej, istotne znaczenie ma fakt, iż pojazd ten był w chwili powstania szkody zarejestrowany w Wielkiej Brytanii. Podstawą wyrokowania są ustalenia faktyczne, a więc to fakty winny przesądzać o rozstrzygnięciu sporu, a nie tylko twierdzenia.

Bez większego znaczenia pozostaje też, iż już w kilka tygodni po zakupie pojazd ten znalazł się na terytorium Polski – wyciągnięty z tego faktu przez Sąd I instancji wniosek, iż świadczy to o zamiarze powoda użytkowania tego pojazdu w Polsce był zdecydowanie zbyt daleko idący.

Należy zgodzić się, iż poruszanie się takim pojazdem po drogach polskich, na których obowiązuje ruch prawostronny, jest niebezpieczne oraz bardziej kosztowne, jeśli chodzi o konieczność uiszczenia większych opłat za przejazd autostradą. Okoliczności te nie mogą jednak stanowić podstawy dla odmiennego ustalenia wartości takiego pojazdu.

Z powyższych względów należy uznać, iż opinia biegłego sądowego z zakresu techniki samochodowej inż. L. T. zasługiwała na pełne uwzględnienie. Zasadnie biegły ten wskazał, iż przedmiotowy pojazd nie miał obowiązku być przystosowanym do ruchu prawostronnego, ponieważ był użytkowany w Anglii i miał brytyjskie tablice rejestracyjne oraz, iż nie ma podstaw, aby traktować te pojazdy jak pojazdy, które przechodzą procedurę celną.

Ocena powyżej wskazanego dowodu, dokonana przez Sąd I instancji, była więc nieprawidłowa, co stanowiło naruszenie art. 233 § 1 k.p.c. i doprowadziło do przyjęcia wartości przedmiotowego pojazdu z uwzględnieniem kosztów jego przystosowania do ruchu prawostronnego, a tym samym, bezzasadnego obniżenia wysokości odszkodowania należnego powodowi od pozwanego.

Sąd Okręgowy nie znalazł natomiast podstaw do zakwestionowania dokonanej przez Sąd I instancji oceny dowodu z opinii biegłego sądowego inż. R. G.. Opinia ta była zbieżna z opinią biegłego sądowego inż. L. T. w zakresie ustalenia wartości pojazdu przed szkodą, bez uwzględnienia faktu niemożności jego rejestracji na terytorium RP oraz w zakresie ustalenia wartości pozostałości pojazdu, jako stosunku 36% wartości pojazdu przed szkodą.

Uzasadniony jest również zarzut naruszenia przez Sąd I instancji prawa materialnego, a to art. 361 § 2 k.c. Zarzut naruszenia tego przepisu został powołany w powiązaniu z art. 805 i art. 822 k.c., które to przepisy stanowią podstawę odpowiedzialności pozwanego jako ubezpieczyciela. Uzasadnienie tego zarzutu koncentrowało się jednakże na nieprawidłowym ustaleniu wysokości odszkodowania należnego powodowi i z tego też punktu widzenia wyrok Sądu I instancji podlegał kontroli.

Art. 361 § 2 k.p.c. wprowadza zasadę tzw. pełnego odszkodowania. Oznacza ona, iż naprawienie szkody obejmuje straty, które poszkodowany poniósł oraz korzyści, które mógłby osiągnąć, gdyby szkody mu nie wyrządzono. Zasada ta ma zastosowanie zarówno do odpowiedzialności kontraktowej (art. 471 i n. k.c.), jak i deliktowej (art. 415 k.c.). W niniejszej sprawie, na mocy odesłania zawartego w art. 436 § 2 k.c., zastosowanie znalazły ogólne zasady odpowiedzialności za poniesioną szkodę, a więc sprawca wypadku ponosił odpowiedzialność na zasadzie winy (art. 415 k.c.). Obowiązek wypłaty odszkodowania, na mocy umowy ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej, spoczywał na pozwanym i to w takiej wysokości, w jakiej zobowiązany byłby zapłacić sprawca, z uwzględnieniem art. 824 k.c. Wysokość tę, na mocy art. 415 k.c. w zw. z art. 6 k.c. obowiązany był udowodnić powód. Na tę okoliczność przeprowadzone zostały dwie opinie biegłych sądowych z zakresu techniki samochodowej. Jak wynika z tych opinii, wartość pojazdu sprzed szkody z dnia 14 grudnia 2012 r. wynosiła 18.900 zł (bez uwzględnienia faktu przystosowania pojazdu do ruchu lewostronnego). Wartość pojazdu uszkodzonego powinna wynosić 36% powyżej wskazanej, a więc po zaokrągleniu 6.800 zł. Wysokość szkody całkowitej wynika z różnicy pomiędzy wskazanymi powyżej wartościami i wynosi 12.100 zł. Jest to w ocenie Sądu Okręgowego właściwa wartość odszkodowania należnego powodowi z tytułu szkody wyrządzonej w pojeździe marki J. (...) nnType na skutek zdarzenia z dnia 14 grudnia 2012 r. W związku z faktem, iż w toku postępowania likwidacyjnego powodowi została wypłacona kwota 2.650 zł, do zapłaty na jego rzecz przez pozwanego pozostaje kwota 9.450 zł.

Przyjęcie przez Sąd I instancji, iż wartość pojazdu w ustalonej przez biegłych wysokości na poziomie 18 900 zł brutto nie stanowi wartości pojazdu przed szkodą, wynika z założenia, że pojazdy posiadające kierownicę po prawej stronie mają mniejszą wartość na rynku polskim, a rzeczywistą wartość pojazdu powoda należy ustalić po dokonaniu korekty odpowiadającej wysokości przystosowania pojazdu do ruchu prawostronnego. Jednakże wniosek ten pozostaje w sprzeczności z zasadą pełnego odszkodowania i ze stanem faktycznym sprawy. Należy wskazać, iż dochodzenie odszkodowania za szkodę na pojeździe zarejestrowanym za granicą nie może pozbawiać powoda prawa do rekompensaty szkody w pełnej wysokości. Skoro bowiem przed kolizją pojazd był wartym kwotę 18.900 zł, a w następstwie szkody wartość jego pozostałości odpowiada kwocie 6.800 zł, to rzeczywista szkoda wynosi 12.100 zł. Zastosowanie spornej korekty wcale nie służy zapobieżeniu bezpodstawnemu wzbogaceniu powoda, lecz powoduje zubożenie jego majątku, co przeczy istocie naprawienia szkody.

Ponadto, w ocenie Sądu Okręgowego powód nie miał obowiązku udowodnić, iż pojazd miał być użytkowany wyłącznie w Anglii. Jak wskazano powyżej powód był obowiązany udowodnić wartość poniesionej przez siebie szkody, któremu to ciężarowi sprostał. Natomiast pozwany, twierdząc, iż wysokość należnego powodowi odszkodowania powinna zostać obniżona o koszt przystosowania pojazdu do poruszania się w ruchu prawostronnym, powinien na podstawie art. 6 k.c. wykazać zasadność tego twierdzenia. Żadna z opinii powołanych biegłych sądowych nie potwierdziła natomiast, iż takie zmniejszenie wartości pojazdu jest uzasadnione, a wręcz przeciwnie, pierwszy z powołanych biegłych stanowczo opowiedział się przeciwko takiemu rozwiązaniu. Nie jest wystarczające, w ocenie Sądu Okręgowego, udowodnienie samej wysokości kwoty, o jaką powinna zostać obniżona wartość pojazdu. Bezpodstawne było zatem obarczenie powoda konsekwencjami nieudowodnienia okoliczności dotyczących użytkowania pojazdu w kraju bądź za granicą.

Mając powyższe na względzie, Sąd Okręgowy na podstawie art. 386 § 1 k.p.c. zmienił zaskarżone orzeczenie, orzekając jak w pkt. I sentencji wyroku. O kosztach postępowania przed Sądem I instancji Sąd orzekł na podstawie art. 98 § 1 i § 3 k.p.c., wkładając obowiązek ich uiszczenia w całości na pozwanego ze względu na to, iż jest stroną w całości przegrywającą sprawę.

O kosztach postępowania apelacyjnego orzeczono na podstawie art. 98 § 1 i § 3 k.p.c., w zw. z art. 391 § 1 k.p.c. również mając na względzie wynik sprawy.

Na koszty postępowania apelacyjnego złożyła się opłata od apelacji uiszczona przez powoda w kwocie 285zł oraz wynagrodzenie pełnomocnika powoda w osobie radcy prawnego w kwocie 900 zł. Wysokość wynagrodzenia pełnomocnika powoda została ustalona w oparciu o § 10 ust. 1 pkt 1 w zw. z § 2 pkt 4 rozporządzenia Ministra Sprawiedliwości z dnia 22 października 2015 r. w sprawie opłat za czynności radców prawnych (Dz.U 2015.poz.1804) w brzmieniu obowiązującym w dniu wydania zaskarżonego wyroku.