

Sygn. akt VIII C 1060/20

/

## WYROK W IMIENIU RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ

Dnia 25 stycznia 2022 roku

Sąd Rejonowy dla Łodzi-Widzewa w Łodzi VIII Wydział Cywilny

w składzie:

Przewodniczący: Asesor sądowy Justyna Stelmach

Protokolant: stażysta Magdalena Badyłak

po rozpoznaniu w dniu 11 stycznia 2022 roku w Łodzi

na rozprawie

sprawy z powództwa B. T.

przeciwko (...) Spółce Akcyjnej z siedzibą w W.

o zapłatę 34.471 złotych

1. zasądza od (...) Spółki Akcyjnej z siedzibą w W. na rzecz B. T. kwotę 34.471 (trzydzieści cztery tysiące czterysta siedemdziesiąt jeden) złotych wraz z odsetkami ustawowymi za opóźnienie od dnia 25 września 2020 do dnia zapłaty;
2. oddala powództwo w pozostałej części;
3. zasądza od (...) Spółki Akcyjnej z siedzibą w W. na rzecz B. T. kwotę 5.841 (pięć tysięcy osiemset czterdzieści jeden) złotych tytułem zwrotu kosztów procesu wraz z odsetkami ustawowymi za opóźnienie od tej kwoty od dnia uprawomocnienia się wyroku do dnia zapłaty;
4. obciąża stronę pozwaną obowiązkiem zwrotu na rzecz Skarbu Państwa - Sądu Rejonowego dla Łodzi - Widzewa w Łodzi kwoty 100,06 zł (sto złotych sześć groszy) tytułem nieuiszczonych wydatków.

Sygn. akt VIII C 1060/20

## UZASADNIENIE

W dniu 16 października 2020 roku powód B. T., reprezentowany przez zawodowego pełnomocnika, wytoczył przeciwko (...) S.A. w W. powództwo o zapłatę kwoty 34.471 zł tytułem odszkodowania z ustawowymi odsetkami za opóźnienie od dnia 21 września 2020 roku do dnia zapłaty, ponadto wniósł o zasądzenie od pozwanego zwrotu kosztów procesu.

W uzasadnieniu pełnomocnik wskazał, że w dniu 21 sierpnia 2020 roku doszło do zdarzenia, w wyniku którego uszkodzeniu uległ samochód marki J. o nr rej. (...). Sprawca szkody był ubezpieczony w zakresie OC u pozwanego. Po zgłoszeniu szkody ubezpieczyciel przeprowadził postępowanie likwidacyjne, w toku którego ustalił, że szkoda ma całkowity charakter i wypłacił odszkodowanie w wysokości 38.729 zł. Przyznane świadczenie miało zaniżony charakter, a pozwany m.in. przyjął korektę za pojazd nieprzystosowany do ruchu prawostronnego, w sytuacji, w której

auto jest co do zasady użytkowane w Wielkiej Brytanii. Ze sporządzonej ekspertyzy wynika, że wartość pojazdu przed szkodą wynosiła 105.100 zł, a należne odszkodowanie wyraża się kwotą 73.200 zł.

(pozew k. 5-6)

W odpowiedzi na pozew pozwany, reprezentowany przez zawodowego pełnomocnika, wniósł o oddalenie powództwa w całości oraz o zasądzenie od powoda zwrotu kosztów procesu. W uzasadnieniu pozwany zakwestionował roszczenie powoda, jako niezasadne i nieudowodnione, przyznając fakt zakwalifikowania szkody, jako całkowitej oraz przyjęcia ujemnej korekty z racji niedostosowania pojazdu do ruchu prawostronnego.

(odpowiedź na pozew k. 54-54v.)

W toku procesu stanowiska stron nie uległy zmianie, przy czym pełnomocnik powoda uzupełniająco wyjaśnił, że powództwo ma częściowy charakter.

(pismo procesowe k. 71-72, k. 138-139, protokół rozprawy k. 160-160v.)

### **Sąd Rejonowy ustalił następujący stan faktyczny:**

W dniu 21 sierpnia 2020 roku na terenie Polski doszło do zdarzenia drogowego, w którym uszkodzony został należący do powoda B. T. samochód marki J. o nr rej. (...).

Sprawca zdarzenia posiadał ubezpieczenie odpowiedzialności cywilnej posiadaczy pojazdów mechanicznych w pozwanym Zakładzie (...).

Przedmiotowy pojazd jest dostosowany do ruchu lewostronnego i użytkowany głównie na terenie Wielkiej Brytanii. Szkada, o której mowa, miała miejsce podczas wakacyjnego pobytu powoda w Polsce, po którym powód miał zamiar powrotu do Anglii, gdzie znajduje się jego miejsce zamieszkania.

(dowód z przesłuchania powoda – elektroniczny protokół rozprawy z dnia 11 stycznia 2022 roku- nagranie od 00:02:19 do 00:09:17 k. 160-160v., okoliczności bezsporne)

W dniu 25 sierpnia 2020 roku powód zgłosił szkodę ubezpieczycielowi sprawcy, który wdrożył postępowanie likwidacyjne. W jego toku pozwany ustalił, że wartość samochodu J., po uwzględnieniu korekt, w tym z tytułu kierownicy po prawej stronie (ujemna korekta w wysokości 79.978 zł), wynosi 57.685 zł. Z uwagi na wyliczenie kosztów naprawy na kwotę 76.359,77 zł pozwany uznał, że zachodzi przypadek szkody całkowitej.

Decyzją z dnia 8 września 2020 roku pozwany poinformował powoda o wyliczeniu odszkodowania na kwotę 38.729 zł stanowiącą różnicę pomiędzy wartością pojazdu w stanie nieuszkodzonym a wartością pozostałości (18.956 zł).

(wycena k. 17-18, kalkulacja naprawy k. 18v.-23, arkusz ustalenia wartości pojazdu w stanie uszkodzonym k. 23v.-24, decyzja k. 25, z akt szkody: podsumowanie zgłoszenia szkody; okoliczności bezsporne)

Nie zgadzając się z wyceną pozwanego powód zlecił wydanie ekspertyzy mającej na celu określenie wartości pojazdu przed szkodą według szacunku na rynek brytyjski. W jej treści wskazano, że wartość rynkowa samochodu J. w stanie przed szkodą wynosi 105.100 zł, natomiast różnica pomiędzy tą wartością a wartością pozostałości wynosi 73.200 zł. Koszt naprawy przedmiotowego pojazdu został oznaczony na poziomie 125.192,61 zł.

(ekspertyza wraz z załącznikami k. 26-35, okoliczności bezsporne)

Wartość samochodu marki J. na dzień 21 sierpnia 2020 roku w stanie nieuszkodzonym wynosiła 92.000 zł, natomiast w stanie uszkodzonym wynosiła 29.000 zł przy uwzględnieniu korekty z tytułu kierownicy po prawej stronie. Bez przyjęcia przedmiotowej korekty wartość pojazdu w stanie nieuszkodzonym wyrażała się kwotą 149.300 zł, a w stanie uszkodzonym kwotą 47.100 zł.

Koszt naprawy pojazdu powoda wyraża się kwotą 118.645,27 zł.

(pisemna opinia biegłego sądowego k. 144-156)

Powyższy stan faktyczny Sąd ustalił bądź jako bezsporny, bądź na podstawie dowodów z dokumentów znajdujących się w aktach sprawy. Za podstawę ustalenia stanu faktycznego Sąd przyjął ponadto dowód z opinii biegłego sądowego T. B.. Oceniając opinię biegłego Sąd nie znalazł podstaw do kwestionowania zawartych w jej treści wniosków, opinia ta była bowiem rzetelna, jasna, logiczna oraz w sposób wyczerpujący objaśniająca budzące wątpliwości kwestie. Opinia ta w pełni odnosiła się do zagadnień będących jej przedmiotem, wnioski biegłego nie budzą przy tym wątpliwości w świetle zasad wiedzy oraz doświadczenia życiowego, a jednocześnie opinia została sporządzona w sposób umożliwiający prześledzenie - z punktu widzenia zasad wiedzy, doświadczenia życiowego i logicznego rozumowania - analizy przez biegłego zagadnień będących jej przedmiotem. Wydając opinię biegły oparł się na zgromadzonym w aktach sprawy materiale dowodowym, w tym na dokumentacji sporządzonej w toku procesu likwidacji szkody. Opinia biegłego nie była kwestionowana przez strony procesu, powód nie zgodził się jednak, że w sprawie winna znaleźć zastosowanie korekta z tytułu kierownicy po prawej stronie. W tym miejscu konieczne jest zaznaczenie, że w sprawie niemożliwe było wydanie opinii wg kryteriów obowiązujących na rynku brytyjskim. Rozpytani na tę okoliczność biegli sądowi M. S. i K. K. oświadczyli, że nie dysponują stosownymi narzędziami w tym zakresie i wątpią, aby inni biegli narzędzia takie posiadali (notatka urzędowa k. 65). Również z opinii biegłego T. B. wynika, że wydawał on opinię według stanu rynku polskiego, zastrzegł on bowiem w jej treści, że wartości pojazdu ustalone bez korekty za kierownicę po prawej stronie dotyczą hipotetycznej sytuacji, w której uszkodzony zostałby samochód przystosowany fabrycznie do ruchu prawostronnego zakupiony i zarejestrowany w Polsce, których to kryteriów nie można odnieść do pojazdu powoda (samochód przystosowany fabrycznie do ruchu lewostronnego, zakupiony i zarejestrowany w Wielkiej Brytanii, użytkowany okresowo w Polsce).

#### ***Sąd Rejonowy zważył, co następuje:***

Powództwo jest zasadne w całości w zakresie należności głównej oraz w części w zakresie roszczenia odsetkowego.

W niniejszej sprawie znajdują zastosowanie zasady odpowiedzialności samoistnego posiadacza mechanicznego środka komunikacji poruszanego za pomocą sił przyrody statuowane w przepisie art. 436 k.c., oraz – w związku z objęciem odpowiedzialności posiadacza pojazdu obowiązkowym ubezpieczeniem odpowiedzialności cywilnej – przepisy ustawy z dnia 22 maja 2003 roku o ubezpieczeniach obowiązkowych, Ubezpieczeniowym Funduszu Gwarancyjnym i Polskim Biurze Ubezpieczycieli Komunikacyjnych (t.j Dz.U. z 2013 r., poz. 392 ze zm.), zwanej dalej ustawą.

W kwestii zakresu szkody i odszkodowania obowiązują reguły wyrażone w przepisach ogólnych księgi III Kodeksu cywilnego, tj. przepisy art. 361 § 2 k.c. oraz art. 363 k.c.

Zastosowanie w przedmiotowej sprawie znajdują także przepisy Kodeksu cywilnego dotyczące ubezpieczeń majątkowych.

W myśl przepisu art. 822 § 1 k.c., przez umowę ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej ubezpieczyciel zobowiązuje się do zapłacenia określonego w umowie odszkodowania za szkody wyrządzone osobom trzecim, wobec których odpowiedzialność za szkodę ponosi ubezpieczający albo ubezpieczony. Zaś zgodnie z art. 34 ust. 1 ustawy, zakład ubezpieczeń zobowiązany jest do wypłaty odszkodowania z ubezpieczenia OC posiadaczy pojazdów mechanicznych, jeżeli posiadacz lub kierujący pojazdem mechanicznym są obowiązani do odszkodowania za wyrządzoną w związku z ruchem tego pojazdu szkodę, której następstwem jest śmierć, uszkodzenie ciała, rozstrój zdrowia bądź też utrata, zniszczenie lub uszkodzenie mienia. Ubezpieczyciel odpowiada w granicach odpowiedzialności sprawcy szkody – odpowiada za normalne następstwa działania bądź zaniechania, z którego szkoda wynikła. Wysokość odszkodowania winna odpowiadać rzeczywistym, uzasadnionym kosztom usunięcia skutków wypadku, ograniczona jest jedynie kwotą określoną w umowie ubezpieczenia (art. 824 § 1 k.c., art. 36 ustawy)

Ubezpieczeniem OC posiadaczy pojazdów mechanicznych jest objęta odpowiedzialność cywilna każdej osoby, która kierując pojazdem mechanicznym w okresie trwania odpowiedzialności ubezpieczeniowej, wyrządziła szkodę w związku z ruchem tego pojazdu (art. 35 ustawy).

Zakład ubezpieczeń w ramach odpowiedzialności gwarancyjnej wynikającej z umowy ubezpieczenia przejmuje obowiązki sprawcy wypadku. Odpowiedzialność zakładu ubezpieczeń nie może wykraczać poza granice odpowiedzialności cywilnej posiadacza lub kierującego pojazdem, ale również nie może być mniejsza niż wynikła na skutek ruchu pojazdu mechanicznego szkoda. W sferze odpowiedzialności odszkodowawczej podstawowym założeniem wszelkich rozważań jest z reguły zasada pełnego odszkodowania. Wynika z niej, że wszelka szkoda wyrządzona przez posiadacza lub kierowcę pojazdu mechanicznego, powinna być w świetle obowiązujących przepisów prawa pokrywana przez zakład ubezpieczeń w ramach obowiązkowego ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej.

Poszkodowany w związku ze zdarzeniem objętym umową ubezpieczenia obowiązkowego odpowiedzialności cywilnej może dochodzić roszczeń bezpośrednio od zakładu ubezpieczeń (art. 19 ust. 1 ustawy, art. 822 § 4 k.c.).

W przedmiotowej sprawie bezspornym między stronami był fakt zaistnienia zdarzenia komunikacyjnego z dnia 21 sierpnia 2020 roku, w wyniku którego uszkodzony został samochód marki J.. Do zdarzenia drogowego doszło z winy osoby ubezpieczonej w zakresie odpowiedzialności cywilnej posiadaczy pojazdów mechanicznych w pozwanym Zakładzie (...). Przedmiotem sporu nie była zatem zasada odpowiedzialności pozwanego za przedmiotową szkodę. Strony były także zgodne odnośnie faktu, że szkoda miała miejsce na terenie Polski, zaś uszkodzony pojazd był przystosowany do ruchu lewostronnego. Osią sporu w niniejszej sprawie była kwestia zasadności zastosowania ujemnej korekty z tytułu kierownicy po prawej stronie, a w konsekwencji wysokość dochodzonego roszczenia z tytułu odszkodowania.

Odszkodowanie za szkodę powstałą na skutek zdarzenia komunikacyjnego ustala się i wypłaca w granicach odpowiedzialności cywilnej posiadacza lub kierowcy pojazdu mechanicznego (sprawcy szkody). Przy czym dla ustalenia granic odpowiedzialności cywilnej sprawcy szkody koniecznym jest odwołanie się do podstawowych zasad przewidzianych przepisami kodeksu cywilnego (art. 361 i art. 363 § 2 k.c.).

Reguła wyrażona w przepisie art. 361 § 1 k.c. stanowi, że zobowiązany do odszkodowania ponosi odpowiedzialność tylko za normalne następstwa działania lub zaniechania, z którego szkoda wynikła. Stosownie zaś do § 2 przepisu art. 361 k.c. naprawienie szkody obejmuje straty, jakie poszkodowany poniósł, a także korzyści, które mógłby osiągnąć, gdyby nie wyrządzono mu szkody. W myśl przepisu art. 363 § 2 k.c. jeżeli naprawienie szkody ma nastąpić w pieniądzu, wysokość odszkodowania powinna być ustalona według cen z daty ustalenia odszkodowania, chyba że szczególne okoliczności wymagają przyjęcia za podstawę cen istniejących w innej chwili. W tym miejscu wskazać należy, że w warunkach gospodarki rynkowej dla obrotu towarowego decydujące znaczenie mają reguły ekonomiczne podaży i popytu, a więc rynek, dlatego też bezsprzecznie podstawą przy obliczaniu wysokości odszkodowania powinny być ceny rynkowe.

Zgodnie z przyjętym zarówno w doktrynie jak i w orzecznictwie poglądem pod pojęciem szkody należy rozumieć różnicę pomiędzy stanem majątku poszkodowanego, jaki zaistniał po zdarzeniu wywołującym szkodę, a stanem tego majątku, jaki istniałby, gdyby nie doszło do zdarzenia szkodzącego (tzw. dyferencyjna metoda ustalania szkody). W odniesieniu do szkody komunikacyjnej jest to w praktyce różnica pomiędzy wartością, jaką pojazd przedstawiał w chwili wypadku, a jego wartością po wypadku (por. m.in. wyrok SA w Warszawie z dnia 20 listopada 2014 roku, I Aca 685/14, LEX). Co do zasady wysokość odszkodowania winna odpowiadać kosztom usunięcia wskazanej wyżej różnicy w wartości majątku poszkodowanego (kosztom naprawy uszkodzonego pojazdu). Podmiot odpowiedzialny jest zobowiązany zwrócić poszkodowanemu wszelkie celowe i ekonomicznie uzasadnione wydatki poniesione w celu przywrócenia poprzedniego stanu samochodu, do których należy zaliczyć w zasadzie także koszt nowych części i innych materiałów (por. wyrok SN z dnia 20 października 1972 roku, II CR 425/72, OSNCP 1973, nr 6, poz. 111). Reguła ta ma jednak wyjątki. Do ich grona zalicza się przede wszystkim sytuacja, w której remont samochodu okazał się niemożliwy, albo pociąga za sobą nadmierne trudności lub koszty. N. trudności lub kosztów powinna być

oceniana w odniesieniu do konkretnego przypadku, z uwzględnieniem interesów ekonomicznych obu stron. Od strony praktyczno-metodologicznej zakwalifikowanie szkody jako całkowitej rodzi ściśle określone konsekwencje, albowiem należne w ramach ubezpieczenia OC posiadaczy pojazdów mechanicznych odszkodowanie ustalane jest metodą dyferencyjną. Metoda ta polega na ustaleniu wysokości odszkodowania poprzez pomniejszenie wartości pojazdu w stanie przed uszkodzeniem - o wartość pozostałości (wrak pojazdu). Zgodnie z ugruntowanym orzecnictwem Sądu Najwyższego (por. m.in. wyrok z dnia 12 kwietnia 2018 roku, II CNP 43/17, L.; postanowienie z dnia 12 stycznia 2006 roku, III CZP 76/05, L.), koszt naprawy uszkodzonego w wypadku komunikacyjnym pojazdu, nieprzewyższający jego wartości sprzed wypadku, nie jest nadmierny w rozumieniu art. 363 § 1 k.c. Wyrażając ten pogląd Sąd Najwyższy przypomniał, że w odniesieniu do ubezpieczenia OC zastosowanie znajduje zasada pełnego odszkodowania, przy czym suma pieniężna wypłacona przez ubezpieczyciela nie może być wyższa od poniesionej szkody. Kwestia ta była także przedmiotem rozważań na gruncie wyroku z dnia 20 lutego 2020 roku (V CKN 903/00, OSNC 2003/1/15), w którym Sąd Najwyższy przyjął, że jeżeli zatem koszt naprawy samochodu jest wyższy od jego wartości przed uszkodzeniem, roszczenie poszkodowanego ogranicza się do kwoty odpowiadającej różnicy wartości samochodu sprzed i po wypadku. Wyjaśnił, że świadczenie zobowiązanego polegające na przywróceniu stanu poprzedniego lub zapłaceniu kwoty odpowiadającej wartości takiego przywrócenia (kosztów naprawy samochodu) nie powinno przekraczać kosztów celowych, ekonomicznie uzasadnionych. Gdy w konkretnych okolicznościach sprawy zostanie stwierdzony brak ekonomicznego uzasadnienia naprawienia szkody we wskazany sposób, roszczenie poszkodowanego ogranicza się do innej formy odszkodowania. Polega ona na zapłaceniu kwoty wyrównującej uszczerbek majątkowy wyrażający się różnicą pomiędzy wartością samochodu przed i po uszkodzeniu. Typową sytuacją, w której tak trzeba będzie określić zakres obowiązku odszkodowawczego, jest taka, w której koszt naprawy samochodu wydatnie, znacznie, przekraczałby wartość samochodu przed wypadkiem. W takim wypadku przywrócenie stanu poprzedniego (wyłożenie kosztów takiego przywrócenia) pociągałoby za sobą dla poszkodowanego nadmierne koszty (art. 363 § 1 k.c.). Gdyby więc koszt naprawy samochodu był znacznie wyższy od wartości samochodu przed uszkodzeniem, roszczenie poszkodowanego ogranicza się do kwoty odpowiadającej różnicy wartości samochodu sprzed i po wypadku. Takie ustalenie wysokości szkody ("strat, które poszkodowany poniósł") i sposobu jej naprawienia nie pozostaje w sprzeczności z zasadami określonymi w art. 361 § 2 i 363 § 1 k.c., ani w art. 822 k.c. Dlatego też w orzecnictwie za utrwalony należy uznać pogląd, iż jeżeli koszt naprawy samochodu jest wyższy od jego wartości przed uszkodzeniem, roszczenie poszkodowanego ogranicza się do kwoty odpowiadającej różnicy wartości samochodu sprzed i po wypadku (por. m.in. wyrok SN z dnia 20 kwietnia 1971 roku, II CR 475/70, OSP 1971/12/231; wyrok SN z dnia 20 lutego 2002 roku, V CKN 903/00, OSNC 2003/1/15; wyrok SN z dnia 3 kwietnia 2019 roku, II CSK 100/18, LEX; wyrok SA w Krakowie z dnia 30 kwietnia 2013 roku, I ACa 306/13, LEX). Sąd Rejonowy w pełni podziela ten pogląd przyjmując, że koszt naprawy uszkodzonego w wypadku komunikacyjnym pojazdu, przewyższający jego wartość sprzed wypadku, uzasadnia uznanie naprawy za nieopłacalną, a w konsekwencji celowym i uzasadnionym jest odstąpienie od przywrócenia stanu poprzedniego.

W tym miejscu koniecznym jest dodatkowo wskazanie, iż obowiązek naprawienia szkody przez wypłatę odpowiedniej sumy pieniężnej powstaje z chwilą wyrządzenia szkody i nie jest uzależniony od tego, czy poszkodowany dokonał naprawy rzeczy i czy w ogóle zamierza ją naprawiać. Przy takim rozumieniu obowiązku odszkodowawczego nie ma w zasadzie znaczenia prawno okoliczność, czy poszkodowany dokonał naprawy oraz czy i jakim kosztem to uczynił (por. uchwała SN z dnia 15 listopada 2001 roku, III CZP 68/01, OSPiKA 2002, nr 7-8, poz. 103, wyrok SN z dnia 27 czerwca 1988 roku, I CR 151/88, LEX; wyrok SN z dnia 7 sierpnia 2003 roku, IV CKN 387/01, LEX). Zgodnie bowiem z utrwalonym orzecnictwem Sądu Najwyższego, to nie poniesione przez poszkodowanego koszty naprawy, a równowartość hipotetycznie określonych kosztów przywrócenia pojazdu do stanu poprzedniego, wyznacza poziom odpowiedzialności ubezpieczyciela sprawcy szkody. Także zbycie pojazdu przez właściciela nie wpływa na wysokość należnego mu odszkodowania. Poszkodowany nie może żądać zapłaty kosztów hipotetycznej restytucji wyłącznie w sytuacji, w której przywrócenie stanu poprzedniego byłoby niemożliwe albo pociągało za sobą nadmierne trudności lub koszty. Koszty naprawy uszkodzonego w wypadku pojazdu, nieprzewyższające jego wartości sprzed wypadku, nie są jednak nadmierne w rozumieniu art. 363 § 1 k.c. Sąd Najwyższy podkreślił przy tym, że wyrażone przezeń stanowisko jest utrwalone do tego stopnia, że za niezgodne z prawem są uznawane przez ten Sąd orzeczenia, w których stanowisko to jest podważane przez sądy powszechne (por. m.in. postanowienie SN z dnia 20 lutego 2019 roku, III

CZP 91/18, Biul. Sn 2019/2 oraz postanowienie SN z dnia 11 kwietnia 2019 roku, III CZP 102/18, LEX i powołane w uzasadnieniu obu postanowień orzecznictwo).

Na etapie przedsądowym obie strony były zgodne odnośnie sposobu kwalifikacji szkody, a spór między nimi dotyczył wyłącznie ujemnej korekty z tytułu kierownicy po prawej stronie. Powód wywodził, że samochód został wprawdzie uszkodzony w Polsce, to jednak jest użytkowany głównie w Wielkiej Brytanii, gdzie ma on swoje miejsce zamieszkania. W konsekwencji, zdaniem powoda, sporna korekta nie powinna być brana pod uwagę, skoro na co dzień pojazd porusza się w ruchu lewostronnym i do takiego właśnie ruchu jest fabrycznie dostosowany. W ocenie Sądu z takim stanowiskiem należy się zgodzić. Wycena wartości szkody nie może mieć bowiem wyłącznie hipotetycznego charakteru i być oderwana od tego, w jakich warunkach samochód się porusza. Za oczywiste uznać należy, że wartość pojazdu użytkowanego w Polsce, a przystosowanego do ruchu lewostronnego będzie mniejsza od pojazdu, który wprawdzie także ma kierownicę po prawej stronie, ale jest użytkowany w Wielkiej Brytanii. W pierwszym przypadku rozpatrywana będzie bowiem wartość wg kryteriów rynku polskiego, a więc z punktu widzenia polskiego kupującego, dla którego przystosowanie pojazdu do ruchu lewostronnego nie jest optymalne i stanowi w istocie jego wadę. W drugiej sytuacji pod uwagę brany będzie natomiast punkt widzenia klienta brytyjskiego, dla którego zakup samochodu z kierownicą po prawej stronie będzie naturalny. Nie do zaakceptowania w ocenie Sądu i wręcz abstrakcyjna byłaby koncepcja, wedle której o sposobie wyliczenia wartości pojazdu, w tym przyjęciu określonych korekt, decydowałoby wyłącznie miejsce zdarzenia. Powyższe mogłoby prowadzić do wręcz absurdalnych sytuacji, w których przykładowo osoba przebywająca 1-2 dni w skali roku w Polsce, a na co dzień mieszkająca w Anglii, otrzymałaby zaniżone odszkodowanie li tylko z tej przyczyny, że w czasie takiego pobytu doznałaby szkody w pojeździe przystosowanym do ruchu lewostronnego na terenie Polski. Dlatego też zdaniem Sądu miejsce użytkowania pojazdu jest czynnikiem determinującym sposób wyliczenia wartości szkody. O czym była już mowa, na gruncie rozpoznawanej sprawy brak było możliwości wyliczenia szkody na rynek brytyjski. Rozpytani biegli oświadczyli, że nie dysponują stosownymi narzędziami, które umożliwiłyby takie wyliczenie, takowymi nie dysponował również biegły T. B.. Jediną kalkulacją sporządzoną wg takich kryteriów była ta przedłożona przez powoda i wykonana na jego zlecenie. Wobec powyższego Sąd uznał, że w sprawie ściśle udowodnienie wysokości żądania jest nie tylko nader utrudnione, ale wręcz niemożliwe, co implikowało konieczność sięgnięcia do art. 322 k.p.c., zgodnie z którym, jeżeli w sprawie o naprawienie szkody, o dochody, o zwrot bezpodstawnego wzbogacenia lub o świadczenie z umowy o dożywocie sąd uzna, że ściśle udowodnienie wysokości żądania jest niemożliwe, nader utrudnione lub oczywiście niecelowe, może w wyroku zasądzić odpowiednią sumę według swej oceny opartej na rozważeniu wszystkich okoliczności sprawy. Jak podnosi się w piśmiennictwie, niemożność ścisłego udowodnienia wysokości roszczenia może wynikać z braku dostatecznej liczby dowodów lub braku możliwości ich przeprowadzenia w danym postępowaniu. Ścisłe udowodnienie nie jest możliwe albo nader utrudnione, gdy nie ma odpowiednich środków dowodowych zdalnych do ustalenia wysokości żądanej sumy albo gdy wprawdzie one istnieją, ale doraźnie albo trwale nie są dostępne albo sięgnięcie do nich przekracza możliwości sądu albo też – ze względów prawnych lub faktycznych – niemożliwe jest ich przeprowadzenie lub wykorzystanie. Niemożność ścisłego udowodnienia wysokości dochodzonego roszczenia powinna mieć charakter obiektywny, a więc niezależny od stron oraz sądu. Korzystając z rozważanego uprawnienia sąd powinien oprzeć się nie tylko na przeprowadzonych już w sprawie dowodach, ale także na pozostałym materiale procesowym, w tym w szczególności na twierdzeniach stron. Decyzja sądu oparta na art. 322 KPC – zarówno pozytywna, jak i negatywna – wymaga przedstawienia uzasadnienia nawiązującego do przesłanek zastosowania tego przepisu, ocenionych w powiązaniu z okolicznościami sprawy (por. A. Marcianiak (red.), Kodeks postępowania cywilnego. Tom II. Komentarz do art. 205<sup>1</sup>–424<sup>12</sup>, Warszawa 2019; Ereciński Tadeusz (red.), Kodeks postępowania cywilnego. Komentarz. Tom II. Postępowanie rozpoznawcze, wyd. V, WK 2016). Kwestia ta była także przedmiotem rozważań judykatury. W wyroku z dnia 25 lutego 2021 roku ( (...) 35/21, L.) Sąd Najwyższy wyjaśnił, że zastosowanie art. 322 k.p.c. jest możliwe po wyczerpaniu wszystkich dopuszczalnych środków dowodowych i stwierdzeniu, że ściśle udowodnienie żądania jest niemożliwe lub nader utrudnione. Oznacza to, że strona powinna przedstawić dowody także na okoliczność wysokości szkody lub wyjaśnić przyczyny braku takiej możliwości, gdyż art. 322 k.p.c. ma zastosowanie wtedy, gdy powód wyczerpał dostępne i znane mu środki dowodowe, a pomimo tego wysokość szkody pozostaje nieudowodniona. W realiach omawianej sprawy nie budzi wątpliwości, że powód wyczerpał wszystkie dostępne mu środki dowodowe. Strona powodowa nie tylko przedłożyła opinię sporządzoną na jej zlecenie, która potwierdzała twierdzenia pozwu,

ale nadto wniosła o dopuszczenie dowodu z opinii biegłego sądowego na okoliczność ustalenia wartości samochodu marki J. w Wielkiej Brytanii, tj. w miejscu zamieszkania powoda. Wprawdzie biegły sądowy wydał opinię w sprawie, to jednocześnie nie wyczerpywała ona zakreślonej w pozwie tezy dowodowej, a poszukiwania innego biegłego sądowego – wobec oświadczenia biegłych K. i S. (k. 65) – Sąd uznał za niecelowe. Tym samym kryteria z art. 322 k.p.c. należało uznać za spełnione. Ustalając wartość należnego powodowi odszkodowania Sąd wziął przede wszystkim omówiony wyżej punkt wyjścia, uzależniający tenże wartość od miejsca codziennego użytkowania pojazdu. W konsekwencji Sąd uznał, że w sprawie nie ma zastosowania ujemna korekta za pojazd z prawostronną kierownicą, którą biegły T. B. ustalił na kwotę 57.255 zł. Skoro tak, to wartość pojazdu marki J. w stanie nieuszkodzonym mogła wyrażać się kwotą 149.300 zł, a w stanie uszkodzonym kwotą 47.100 zł, co daje wartość samej szkody na poziomie 102.200 zł. Dla tego wariantu zwrócić należy jednak uwagę, że wartość pojazdu byłaby wyższa od kosztów naprawy, wyliczonych przez biegłego na kwotę 118.645,27 zł, co pozwalałoby zakwalifikować szkodę, jako częściową. Wówczas wartość należnego powodowi świadczenia byłaby tożsama z kosztami naprawy. Skoro jednak ustalenia biegłego T. B. Sąd mógł przyjąć wyłącznie posiłkowo, wszakże biegły dokonywał wyliczenia na rynek polski, a strony były zgodne odnośnie sposobu kwalifikacji szkody, Sąd uznał, że szkoda winna być rozliczona jako całkowita. Na marginesie zwrócić należy uwagę, że gdyby wyeliminować sporną korektę z kalkulacji pozwanego, to wartość samochodu J. w stanie przed szkodą wynosiłaby 137.663 zł. Wreszcie gdyby za podstawę wyceny przyjął ekspertyzę sporządzoną na zlecenie powoda, a wykonaną na rynek brytyjski, szkoda miałaby także całkowity charakter.

Skoro więc szkoda powoda wyraża się w przybliżeniu sumą 102.200 zł, a pozwany w toku jej likwidacji wypłacił kwotę 38.729 zł, dochodzoną pozwem należność należało uznać za w pełni zasadną. Mając na uwadze powyższe Sąd zasądził od pozwanego na rzecz powoda kwotę 34.471 zł z ustawowymi odsetkami za opóźnienie od dnia 25 września 2020 roku do dnia zapłaty, oddalając powództwo w pozostałej części.

Termin wymagalności świadczeń przysługujących poszkodowanemu od zakładu ubezpieczeń z tytułu obowiązkowego ubezpieczenia posiadaczy pojazdów mechanicznych za szkody powstałe w związku z ruchem tych pojazdów określa art. 14 ust. 1 ustawy, zgodnie z którym zakład ubezpieczeń wypłaca odszkodowanie w terminie 30 dni licząc od dnia złożenia przez poszkodowanego lub uprawnionego zawiadomienia o szkodzie. W przypadku gdyby wyjaśnienie w terminie, o którym mowa w ust. 1, okoliczności niezbędnych do ustalenia odpowiedzialności zakładu ubezpieczeń albo wysokości odszkodowania okazało się niemożliwe, odszkodowanie wypłaca się w terminie 14 dni od dnia, w którym przy zachowaniu należytej staranności wyjaśnienie tych okoliczności było możliwe, nie później jednak niż w terminie 90 dni od dnia złożenia zawiadomienia o szkodzie, chyba że ustalenie odpowiedzialności zakładu ubezpieczeń albo wysokości odszkodowania zależy od toczącego się postępowania karnego lub cywilnego (art. 14 ust. 2 ustawy). Niespełnienie świadczenia w terminie powoduje po stronie dłużnika konsekwencje przewidziane w art. 481 § 1 k.c., zgodnie z którym, jeżeli dłużnik opóźnia się ze spełnieniem świadczenia pieniężnego, wierzyciel może żądać odsetek za czas opóźnienia, chociażby nie poniósł żadnej szkody i chociażby opóźnienie było następstwem okoliczności, za które dłużnik odpowiedzialności nie ponosi. Jeżeli stopa odsetek za opóźnienie nie była z góry oznaczona, należą się odsetki ustawowe za opóźnienie (§ 2 art. 481 k.c.). W niniejszej sprawie powód zgłosił szkodę w dniu 25 sierpnia 2020 roku, a zatem ustawowy termin na wypłatę odszkodowania upływał w dniu 24 września 2020 roku. W konsekwencji powód był uprawniony żądać odsetek od uzupełniającego odszkodowania począwszy od dnia 25 września 2020 roku.

O obowiązku zwrotu kosztów procesu Sąd orzekł zgodnie z zasadą odpowiedzialności stron za wynik sprawy na podstawie art. 98 k.p.c., zasądzając od pozwanego na rzecz powoda kwotę 5.841 zł, na którą złożyły się: opłata sądowa od pozwu – 1.724 zł, wynagrodzenie pełnomocnika w stawce minimalnej – 3.600 zł, opłata skarbową od pełnomocnictwa – 17 zł oraz zaliczka na poczet wynagrodzenia biegłego sądowego – 500 zł.

Zgodnie z przepisem art. 113 ust. 1 ustawy o kosztach sądowych w sprawach cywilnych w związku z art. 98 k.p.c. Sąd nakazał pobrać od pozwanego na rzecz Skarbu Państwa – Sądu Rejonowego dla Łodzi-Widzewa w Łodzi kwotę 100,06 zł tytułem nieuiszczonych kosztów sądowych.

Z tych względów, orzeczono jak w sentencji.