

Sygn. akt: I ACa 1450/12

WYROK W IMIENIU RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ

Dnia 30 kwietnia 2013r.

Sąd Apelacyjny w Łodzi I Wydział Cywilny

w składzie:

Przewodniczący:	<i>SSA Lilla Mateuszczyk</i>
Sędziowie:	<i>SA Bożena Błaszczuk</i> <i>SO (del.) Krystyna Golinowska (spr.)</i>
Protokolant:	st.sekr.sądowy Grażyna Michalska

po rozpoznaniu w dniu 30 kwietnia 2013r. w Łodzi

na rozprawie

sprawy z powództwa (...) ***spółki jawnej z siedzibą w P.***

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

o zapłatę

na skutek apelacji strony pozwanej

od wyroku Sądu Okręgowego w Łodzi

z dnia 31 października 2012r. sygn. akt II C 1539/11

1. oddala apelację;

2. zasądza od (...) Spółki Akcyjnej z siedzibą w W. na rzecz (...) spółki jawnej z siedzibą w P. kwotę 2.700 (dwa tysiące siedemset) złotych tytułem zwrotu kosztów zastępstwa procesowego w postępowaniu apelacyjnym.

Sygn. akt I ACa 1450/12

UZASADNIENIE

Zaskarżonym wyrokiem z dnia 31 października 2012 r. Sąd Okręgowy w Łodzi

zasądził od (...) Spółki Akcyjnej z siedzibą w W. na rzecz (...) Spółki jawnej z siedzibą w P. kwotę 101087,16 zł z ustawowymi odsetkami od dnia 5 kwietnia 2011 r. oraz kwotę 9672 zł z tytułu zwrotu kosztów procesu (punkt 1.) i oddalił powództwo w pozostałej części (punkt 2.).

Sąd Okręgowy ustalił, że strony łączyła umowa ubezpieczenia autocasco, której przedmiotem był pojazd marki M. (...) o nr rej. (...) stanowiący własność powodowej spółki. Suma ubezpieczenia wynosiła 175.000 zł netto. Ochrona ubezpieczeniowa obejmowała okres od 6 stycznia 2010 r. do 6 stycznia 2011 r. i miała zakres rozszerzony. Rozliczenie szkody częściowej nastąpiło bowiem w wariantcie „warsztat” bez udziału własnego.

W dniu 30 listopada 2010 r. około godziny 7:30 przedmiotowym pojazdem kierował pracownik powodowej spółki (...), który dowoził kruszywo na teren przebudowy leśnej drogi przeciwpożarowej koło miejscowości S.. Masa całkowita pojazdu wynosiła około 32 tony. Na teren budowy prowadziła prowizorycznie utwardzona droga dojazdowa, którą przejeżdżały samochody transportowe i dostarczały materiały budowlane. Droga ma stosowną do funkcji nośność, a jej nawierzchnia jest w dobrym stanie technicznym. W tym dniu nastąpiło nagle pogorszenie pogody na terenie całego województwa (...). Panowały trudne warunki atmosferyczne: padał śnieg i była niska temperatura. Po dotarciu na miejsce rozładunku znajdujące się w pobliżu lasu kierowca zatrzymał pojazd na drodze gruntowej i przystąpił do podnoszenia skrzyni (tzw. kipy) do rozładunku. Wówczas na skutek pochyłości terenu i śliskości nawierzchni drogi pojazd zsunął się na prawą stronę drogi i uderzył kołami o skarpe nasypu. W konsekwencji uderzenia doszło do wypadnięcia skrzyni ładunkowej na prawą stronę, co spowodowało liczne uszkodzenia w ramie pojazdu, zmianę jego geometrii i uszkodzenia w obrębie skrzyni ładunkowej. Nie doszło natomiast do przewrócenia się pojazdu.

W dniu 7 grudnia 2010 r. powód zawiadomił pozwanego o szkodzie, wskazując, że po zdarzeniu pojazd został odstawiony do siedziby autoryzowanego dealera pojazdów marki M. (...) spółki jawnej w N.. Decyzją z dnia 4 kwietnia 2011 r. pozwany przyznał i wypłacił powodowi odszkodowanie w kwocie 10888, 89 zł. Powód wniósł o wypłatę dalszego odszkodowania, przedkładając kalkulację naprawy pojazdu na kwotę 112590, 47 zł netto, wykonaną w dniu 12 kwietnia 2011 r. w systemie (...)

Pozwany odmówił uwzględnienia powyższego żądania, podnosząc że droga, na której odbywał się ruch była prowizoryczna. Droga ta okazała się mieć zbyt słabą nośność na potrzeby budowy i poruszanie się pojazdów o tak wysokiej masie. Dodatkowo kierujący musiał ustawić pojazd do wyładunku zbyt blisko krawędzi drogi, co przyspieszyło proces destabilizacji podłoża i zapadnięcie się ziemi pod naciskiem kół, wskutek czego podczas wyładunku pojazd przewrócił się na bok.

Sąd Okręgowy wskazał, że nie ma możliwości jednoznacznego stwierdzenia, czy zdarzenie drogowe nastąpiło wskutek błędu popełnionego przez kierującego pojazdem, czy też w wyniku trudnych warunków drogowych i okoliczności związanych z prawidłową oceną sytuacji drogowej, których nie mógł on przewidzieć i zapobiec oderwaniu skrzyni ładunkowej i jej upadku. Przy rozładunku tak ciężkiego transportu pojazd nie jest w stanie utrzymać stabilności, zawsze następuje pewien ruch pojazdu: do przodu, do tyłu lub na boki. Z chwilą rozładunku ciężar ładunku przenosi się do góry, a co za tym idzie zmienia się środek ciężkości i stabilność pojazdu maleje. Na pojazd oddziałują siły związane ze zsuwaniem się ładunku. Niektórzy producenci proponują montowanie w takich samochodach dodatkowych stabilizatorów, których przedmiotowy pojazd nie posiadał. Uszkodzenia przedmiotowego samochodu mogły powstać po przemieszczeniu się skrzyni ładunkowej na prawą stronę, a następnie doszło do jej oderwania się z zamocowań podczas rozładunku kruszywa.

Koszt naprawy pojazdu przy zastosowaniu do naprawy nowych części wynosi 111.976, 05 zł netto (bez podatku VAT).

Treść oraz zakres praw i obowiązków stron kształtuje umowa ubezpieczenia majątkowego typu autocasco oraz stanowiące jej integralną część ogólne warunki umowy. Zgodnie z § 4 ust. 1 pkt 1 i ust. 2 pkt 2 o.w.u. ochrona ubezpieczeniowa obejmuje szkody powstałe w okresie odpowiedzialności ubezpieczyciela, polegające na uszkodzeniu pojazdu wskutek nagłego działania siły mechanicznej w chwili zetknięcia się pojazdu z osobami, zwierzętami i przedmiotami znajdującymi się poza pojazdem oraz szkody w postaci uszkodzenia lub utraty pojazdu wskutek bezpośredniego działania pioruna, opadu atmosferycznego, huraganu, osuwania i zapadania się ziemi. W postępowaniu likwidacyjnym pozwany ubezpieczyciel częściowo spełnił żądanie przyznania powodowej spółce odszkodowania z tytułu uszkodzeń pojazdu. Odmawiając wypłaty dalszego odszkodowania pozwany powołał się na klauzule wyłączające jego odpowiedzialność wynikające z treści § 8 ust. 1 pkt 2 i 9 o.w.u.

W ocenie Sądu I instancji żadna z przedmiotowych okoliczności wyłączających odpowiedzialność pozwanego na podstawie umowy nie została przez niego wykazana. Z opinii biegłych sporządzonych na potrzeby sprawy wynika, że transport kruszywa w dniu zdarzenia odbywał się przy niekorzystnych warunkach pogodowych. Nie świadczy to jednak o zaistnieniu błędu w technice jazdy i wyładunku po stronie kierującego pojazdem. Jak wskazał biegły A. J., przy rozładunku tak ciężkiego transportu, zawsze następuje pewien ruch pojazdu: do przodu, do tyłu lub na boki, co wynika ze zmiany punktu ciężkości i zmiany w zakresie stabilności pojazdu. Powyższe zjawisko wiąże się z oddziaływaniem na pojazd sił fizycznych bez względu na istniejące warunki atmosferyczne. Nie można wobec tego traktować uszkodzeń powstałych w obrębie pojazdu jako następstw błędu w technice jazdy i wyładunku po stronie kierującego pojazdem. Jednocześnie uszkodzenia te nie mogą zostać uznane za mające charakter eksploatacyjny, a zatem wynikające z użytkowania pojazdu i niewłaściwego przewożenia ładunku (§ 8 ust. 1 pkt 9 o.w.u.). Samochód ten przystosowany jest do wielokrotnego wyładunku tj. podnoszenia do góry przestrzeni ładunkowej, w różnych warunkach. Uszkodzenia nie wynikają jednak z samego procesu rozładunku ale z jego zakłócenia poprzez przemieszczenie się pojazdu w bok, a następnie zablokowaniu tego ruchu, co spowodowało zadziaływanie na rynnę ładunkową nieprzewidzianej siły bocznej.

Przed wszystkim jednak argumentacja pozwanego koncentrująca się na wykazaniu wyłączenia własnej odpowiedzialności pomija jednoznaczną treść § 4 ust. 1 pkt 1 o.w.u., zgodnie z którym odpowiedzialność obejmuje m.in. szkody powstałe w ubezpieczonym pojeździe wskutek nagłego działania siły mechanicznej w chwili zetknięcia się pojazdu z przedmiotami znajdującymi się poza pojazdem. Tymczasem niewątpliwie przebieg zdarzenia drogowego z dnia 30 listopada 2010 r. odpowiada kryteriom tak określonego wypadku ubezpieczeniowego, gdyż miało miejsce oddziaływanie na pojazd sił fizycznych w chwili zetknięcia się jego kół ze skarpą nasypu. Dlatego też, w ocenie Sądu Okręgowego, odpowiedzialność pozwanego na podstawie umowy ubezpieczenia w realiach tej sprawy nie budzi wątpliwości.

W zakresie oszacowania kosztów naprawy przedmiotowego pojazdu Sąd oparł się na uzupełnionej opinii biegłego R. G., który kalkulacji dokonał bez uwzględnienia amortyzacji części używanego pojazdu, co odpowiada przyjętemu przez strony wariantowi ustalania szkody w opcji „warsztat”. Przedmiotowy wariant ustalania szkody zwiększa granice odpowiedzialności ubezpieczyciela, ponieważ zezwala na wzięcie pod uwagę cen części zamiennych oraz materiałów oryginalnych i o porównywalnej wartości. Biegły przeprowadził wyliczenia przy użyciu programu (...) według cen na grudzień 2010 r. w oparciu o niekwestionowany zakres uszkodzeń pojazdu. Tak oszacowany koszt naprawy wynosi 111976, 05 zł netto, przy czym jej wysokość należało pomniejszyć o kwotę 10888, 89 zł wypłaconą przez ubezpieczyciela tytułem odszkodowania w postępowaniu likwidacyjnym. W efekcie zasądzeniu podlegała kwota 101087, 16 zł, zaś w pozostałej części powództwo należało oddać.

O odsetkach ustawowych Sąd rozstrzygnął na podstawie art. 481 § 1 kc w zw. z art. 817 § 2 kc zasądzając je od dnia 5 kwietnia 2011 r., mając na względzie, że bezsporna część świadczenia została spełniona w dniu 4 kwietnia 2011 r. Zatem od dnia następnego pozwany pozostawał w opóźnieniu z zapłatą reszty należności.

O kosztach procesu Sąd orzekł na podstawie art. 98 § 1 i 3 kpc, obciążając nimi w całości stronę pozwaną.

Powyższy wyrok zaskarżyła apelacją strona pozwana w części uwzględniającej powództwo, wnosząc o jego zmianę i oddalenie powództwa w całości oraz zasądzenie od powoda kosztów procesu za obie instancje, a na wypadek nieuwzględnienia zarzutów skutkujących wyłączeniem odpowiedzialności skarżącego o zmianę zaskarżonego orzeczenia przez obniżenie zasądzzonego odszkodowania do kwoty 42466, 81 zł i jednoczesne stosunkowe rozdzielenie kosztów procesu.

Skarżący zarzucił zaskarżonemu wyrokowi naruszenie przepisów prawa materialnego, tj. art. 384 § 1 kc w związku z następującymi postanowieniami ogólnych warunków ubezpieczenia:

- § 4 pkt 1.1 poprzez jego błędną interpretację, skutkującą przyjęciem, że szkoda wywołana działaniem sił mechanicznych uwolnionych wskutek normalnego korzystania z pojazdu bez zetknięcia się pojazdu z osobami, zwierzętami lub przedmiotami znajdującymi się poza pojazdem, objęta jest ochroną ubezpieczeniową;

- § 8 ust. 1 pkt 9 poprzez jego błędną interpretację, skutkującą przyjęciem, że oderwanie się skrzyni ładunkowej podczas rozładunku pojazdu, wskutek zadziaływania sił mechanicznych uwolnionych w związku ze zmianą obciążenia i podwyższeniem środka ciężkości jest – w przypadku typowych samochodów ciężarowych – szkodą eksploatacyjną;
- § 22 ust. 4 pkt 1 poprzez zasądzenie odszkodowania w przyjętym przez strony wariancie ubezpieczenia „warsztat” w kwocie wyższej od wynikającej z kalkulacji w wariancie „wycena” mimo braku udokumentowania faktu naprawy i niezłożenia kompletu faktur za robociznę, części zamienne i materiały użyte do naprawy pojazdu.

Ponadto skarżący zarzucił naruszenie art. 233 § 1 kpc poprzez przekroczenie granic swobodnej oceny dowodów wskutek przyjęcia, wbrew ustaleniom biegłego A. J., że do uszkodzenia pojazdu powoda doszło w wyniku sił zewnętrznych, mimo ustalenia, iż do zachwiania stabilności pojazdu podczas jego rozładunku doszło na skutek zmiany obciążenia pojazdu i podwyższenia środka jego ciężkości, co jest zjawiskiem normalnym i typowym w przypadku pojazdów ciężarowych.

Skarżący podniósł, że zaskarżone rozstrzygnięcie zostało wydane z naruszeniem postanowień ogólnych warunków łączącej strony umowy ubezpieczenia i jest wadliwe na dwóch płaszczyznach. Po pierwsze, szkoda nie lokuje się w zakresie objętym ochroną ubezpieczeniową, ponieważ do uszkodzenia pojazdu doszło wskutek jego niestabilności podczas rozładunku. Po wtóre, jeśli nawet przesądzić podstawę odpowiedzialności pozwanego zasądzona kwota została ustalona wbrew zapisom o.w.u., ponieważ powód nie tylko nie złożył kompletu faktur za naprawę, ale w ogóle nie naprawił uszkodzonego pojazdu.

Sąd Apelacyjny zważył, co następuje:

Apelacja nie jest zasadna i podlega oddaleniu na podstawie art. 385 kpc.

Zgodnie z ogólnymi warunkami umowy ubezpieczenia obowiązującymi w chwili zawarcia umowy przez strony, ochroną ubezpieczeniową objęte są szkody powstałe w okresie odpowiedzialności ubezpieczyciela, polegające m.in. na uszkodzeniu pojazdu wskutek nagłego działania siły mechanicznej w chwili zetknięcia się pojazdu z osobami, zwierzętami i przedmiotami znajdującymi się poza pojazdem, jak również na uszkodzeniu pojazdu wskutek zdarzeń losowych, w tym bezpośredniego działania pioruna, opadu atmosferycznego, huraganu, osuwania i zapadania się ziemi (§ 4 ust. 1 o.w.u.). Z niekwestionowanych ustaleń faktycznych poczynionych w sprawie co do przebiegu zdarzenia, szkoda w pojeździe wystąpiła na skutek oderwania się skrzyni ładunkowej i upadku po prawej stronie samochodu, co spowodowało określone uszkodzenia w obrębie pojazdu i skrzyni ładunkowej. Okoliczność, że w wyniku powyższego zdarzenia nie doszło do przewrócenia się pojazdu nie oznacza, że opisane zdarzenie nie odpowiada kryteriom § 4 ust. 1 i 2 o.w.u. Podkreślenia wymaga bowiem okoliczność, że w trakcie zdarzenia pojazd był w ruchu w rozumieniu art. 436 kc, przy czym bezpośrednio w chwili zdarzenia odbywał się jego rozładunek. Oderwanie się części pojazdu, która ostatecznie zetknęła się z podłożem, a upadając spowodowała jego uszkodzenie niewątpliwie odpowiada pojęciu szkody objętej ochroną ubezpieczeniową.

Kolejnym zarzut ubezpieczyciela polega na twierdzeniu, że jego odpowiedzialność jest wyłączona z uwagi na treść § 8 ust. 1 pkt 9 o.w.u., zgodnie z którym ubezpieczyciel nie ponosi odpowiedzialności za szkody eksploatacyjne, w tym również powstałe w następstwie użytkowania pojazdu niezgodnie z jego przeznaczeniem, a także zaistniałe wskutek niewłaściwego załadowania i przewożenia ładunku (bagażu). Powołane postanowienie umowne wymienia przykładowo dwie przesłanki szkody eksploatacyjnej w postaci użytkowania pojazdu niezgodnie z przeznaczeniem oraz niewłaściwego załadunku lub przewożenia ładunku. Zgromadzony w sprawie materiał dowodowy pozwala wykluczyć istnienie którejkolwiek z nich. Poza sporem pozostaje bowiem okoliczność, że przedmiotowy pojazd był użytkowany zgodnie z przeznaczeniem. Nie ma też podstaw do przyjęcia, że pojazd został niewłaściwie załadowany.

Pozwany upatruje szkody eksploatacyjnej w fakcie powstania szkody podczas rozładunku towaru. Pomija jednakże, iż w treści opinii ustnej biegły A. J. (2) opisał mechanizm oderwania się skrzyni ładunkowej oraz siły działające

na pojazd w jego trakcie, w tym brak możliwości utrzymania jego pełnej stabilności. Jednocześnie biegły poparł swoją opinię pisemną, stwierdzając jednoznacznie, że nie ulega ona zmianie (wysłuchanie biegłego k. 172 – 172 odw.). W konkluzji opinii pisemnej (k. 117 - 118) biegły stwierdził natomiast, że nie jest możliwa jednoznaczna ocena przyczyny przedmiotowego zdarzenia drogowego, a to z uwagi na specyficzne, skrajnie trudne warunki drogowe panujące w dacie zdarzenia, związane z nawałnymi opadami śniegu, a także charakterem drogi po której poruszał się pojazd. Wprawdzie odpowiednia nośność drogi nie jest obecnie kwestionowana, jednak niesporna pozostaje okoliczność, że ma ona charakter prowizorycznie utwardzonej drogi dojazdowej w obrębie lasu. Co więcej na jednym ze zdjęć drogi wykonanych przez pozwanego w postępowaniu likwidacyjnym można dostrzec zaniżone pobocze. Biegły z zakresu budownictwa drogowego i bezpieczeństwa ruchu drogowego L. K. wskazał co prawda, że nie jest to tożsame z uszkodzeniem drogi (opinia k. 137), jednak pamiętać należy, że w dacie zdarzenia droga była zasypana znacznymi ilościami śniegu, na który wysypywano dodatkowo kruszywo, aby ją utwardzić, a mimo to manewrowanie samochodami było bardzo utrudnione, gdyż było bardzo ślisko (zeznania świadków: S. D., T. O. i W. J. – k. 103 odw.). W tych warunkach zasadne jest przyjęcie, że na przebieg zdarzenia miały wpływ warunki atmosferyczne, w szczególności skutek utrudnienia możliwości oceny przez kierującego pojazdem stabilności podłoża w miejscu rozładunku, jak również oceny, czy rozładunek nie następuje zbyt blisko pobocza, gdzie stabilność podłoża jest obniżona. W konsekwencji niewadliwe, w płaszczyźnie reguł z art. 233 § 1 kpc, było przyjęcie przez Sąd I instancji, że uszkodzenia powstałe w pojeździe nie wynikały z samego procesu rozładunku, ale z jego zakłócenia poprzez przemieszczenie się pojazdu w bok, a następnie zablokowaniu tego ruchu, co spowodowało zadziałanie na rynnę ładunkową nieprzewidzianej siły bocznej. Prawidłowo też podkreślił Sąd Okręgowy, że przedmiotowy samochód przystosowany jest do wielokrotnego wyładunku tj. podnoszenia do góry przestrzeni ładunkowej. Nie zmienia tego okoliczność, że jego producent nie zastosował dodatkowych stabilizatorów, co nie powoduje jednak ciągłych problemów z ich rozładunkiem. Przy zaakceptowaniu stanowiska skarżącego, że wyłączną przyczyną zdarzenia było przemieszczanie się pojazdu występujące przy zsuwaniu się ładunku oderwanie się skrzyni ładunkowej byłoby normalnym zjawiskiem związanym z jego eksploatacją, co w żaden sposób nie zostało wykazane, a w konsekwencji wyłącza uznanie, że szkoda miała charakter eksploatacyjny w rozumieniu § 8 ust. 1 pkt 9 o.w.u.

Niezasadny okazał się również kolejny zarzut obrazy prawa materialnego w postaci błędnego ustalenia wysokości należnego odszkodowania. Strony zawarły umowę ubezpieczenia AC w wariantcie „warsztat”. Nie budzi też wątpliwości, że w rozpoznawanej sprawie mamy do czynienia ze szkodą częściową. Zgodnie z § 22 ust. 4 o.w.u., ustalenie odszkodowania w przypadku szkody częściowej w wariantcie „warsztat” następuje na podstawie **uprzednio uzgodnionych z ubezpieczycielem kosztów i sposobu naprawy** w oparciu o normy czasowe, ceny części zamiennych i materiałów, oryginalnych i o porównywalnej jakości, zawartej w systemie (...), a jeżeli system (...) nie zawiera danego modelu i typu pojazdu, ustalenie odszkodowania następuje w oparciu o system (...)a w następnej kolejności o średnie ceny detaliczne części zamiennych i usług stosowanych na terenie jednostki organizacyjnej ubezpieczyciela, z tym że (podpunkt 1) jeżeli całkowite koszty naprawy przekraczają wartość ustaloną według zasad określonych w ust. 1 (wariant wycena) ich uwzględnienie przy ustalaniu odszkodowania wymaga udokumentowania poprzez złożenie do akt szkody kompletu oryginałów faktur dotyczących robocizny, części zamiennych i materiałów użytych do naprawy pojazdu.

Podkreślenia wymaga, że obliczenie odszkodowania w wariantcie „warsztat” wymaga zatem przede wszystkim uzgodnienia kosztów i sposobu naprawy z ubezpieczycielem. Powód zgodnie z postanowieniami umownymi zgłosił pozwanemu szkodę i wskazał, że uszkodzony pojazd znajduje się w siedzibie autoryzowanego dealera pojazdów marki M. (...) spółki jawnej w N.. Następnie przedstawił też kosztorys jego naprawy sporządzony przez wspomnianą autoryzowaną stację obsługi w systemie audatex. Pozwany natomiast, początkowo wypłacił kwotę 10888, 89 zł nie wskazując, w jaki sposób ustalił wysokość odszkodowania w takiej wysokości, a następnie zakwestionował swoją odpowiedzialność za przedmiotową szkodę. Stanowisko to konsekwentnie podtrzymywał w toku postępowania przed Sądem I instancji, choć zmieniał podstawy odmowy wypłaty dalszego odszkodowania. Nie doszło zatem do ustalenia kosztów i sposobu naprawy. Nigdy też pozwany nie zażądał przedstawienia rachunków za naprawę, co jest logiczne, gdyż najpierw, zgodnie z przywołanym § 22 ust. 4 ppkt 1 o.w.u. wymagałoby to uprzedniego poczynienia ustaleń w powyższym zakresie. Nie sposób zaaprobować takiej wykładni analizowanego postanowienia umownego,

że jednocześnie obliguje ono ubezpieczonego do poczynienia odpowiednich uzgodnień z ubezpieczycielem, a jednocześnie do naprawy samochodu, w bliżej nieokreślonym terminie, kiedy trwa spór co do zasady odpowiedzialności zakładu ubezpieczeń. Nie sposób również przyjąć, aby powód pozbawiony był prawa do uzyskania odszkodowania w wariantcie „warsztat” tylko z tego powodu, że przesądzenie odpowiedzialności ubezpieczyciela, a także zakresu uszkodzeń związanych ze zdarzeniem objętym ochroną ubezpieczeniową nastąpiło dopiero w postępowaniu sądowym, do którego pozwany odesłał powoda po zakończeniu postępowania likwidacyjnego, w treści decyzji z dnia 20 czerwca 2011 r. (k. 56). Ubezpieczenie w wariantcie „warsztat” ma umożliwić poszkodowanemu naprawienie pojazdu z pominięciem potrąceń amortyzacyjnych części zamiennych, a więc użycie do naprawy droższych, nowych części, za co ubezpieczający ponosi odpowiednio podwyższoną składkę ubezpieczeniową. Aprobata stanowiska zaprezentowanego przez skarżącego, skądinąd po raz pierwszy w treści apelacji, w istocie wykluczałaby, w okolicznościach sprawy, uzyskanie odszkodowania przy uwzględnieniu tego wariantu. Strony umowy ubezpieczenia mają bowiem obowiązek współdziałania przy likwidacji szkody. Powód w całym postępowaniu zachowywał się lojalnie i nie naruszył żadnych postanowień umownych. Uprawnieniem ubezpieczonego jest przy tym oczekiwanie na decyzję w przedmiocie zgłoszonej szkody, a w razie zakwestionowania

W tym stanie rzeczy Sąd Apelacyjny orzekł jak w sentencji wyroku.

O kosztach postępowania apelacyjnego orzeczono na podstawie art. 98 § 1 kpc, obciążając nimi w całości stronę pozwaną. Koszty strony powodowej odpowiadają wynagrodzeniu pełnomocnika ustalonego na podstawie 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 z urzędu (tekst jedn. Dz.U. z 2013 r., poz. 461).