

UZASADNIENIE

Wyrokiem z dnia 14 czerwca 2019 roku Sąd Rejonowy w Kaliszu, V Wydział Gospodarczy w sprawie z powództwa I. S. przeciwko (...) Spółce Akcyjnej w W. zasądził od pozwanego na rzecz powoda kwotę 860,20 zł z ustawowymi odsetkami od dnia 20 listopada 2015 roku do dnia 31 grudnia 2015 roku i z ustawowymi odsetkami za opóźnienie od dnia 1 stycznia 2016 roku do dnia zapłaty, oddalił powództwo w pozostałym zakresie oraz zasądził od powoda na rzecz pozwanego kwotę 1.530 zł złotych tytułem zwrotu kosztów sądowych oraz kwotę 3.617 zł (trzy tysiące sześćset siedemnaście złotych) tytułem zwrotu kosztów zastępstwa prawnego, a także zwrócił pozwanemu kwotę 70 zł tytułem nadpłaconej zaliczki na poczet opinii biegłego.

/wyrok k. 251/

W uzasadnieniu Sąd Rejonowy ustalił, iż strony łączyła umowa Odpowiedzialności Cywilnej Przewoźnika w Ruchu Międzynarodowym zawarta na okres od dnia 19 marca 2014 roku do 18 marca 2015 roku. Suma ubezpieczenia na każde zdarzenie wynosiła 300.000 zł, a franszyza redukcyjna w każdej szkodzie 300 USD, 400 USD w każdym przewożonym samochodzie. Do umowy zastosowanie miały OWU OC, zgodnie z którymi (...) W. udzielała ochrony ubezpieczeniowej w zakresie OC ubezpieczającego dokonującego przewozu przesyłek zgodnie z obowiązującymi przepisami prawnymi dotyczącymi wykonywania międzynarodowego transportu drogowego, na podstawie listu przewozowego CMR, a przedmiotem ubezpieczenia była odpowiedzialność ubezpieczającego, którą ponosi on zgodnie z przepisami Konwencji o Umowie Międzynarodowego Przewozu Drogowego Towarów za szkody rzeczowe, które nastąpiły w czasie między przyjęciem przesyłki do przewozu a jej wydaniem i szkody finansowe powstałe w wyniku opóźnienia w dostawie – do wysokości przewoźnego, zgodnie z art. 23 pkt 5 Konwencji CMR. Jak dalej ustalił Sąd I instancji powód przyjął zlecenie transportu samochodów osobowych marki M. z A. do P. od (...) Spółki z ograniczoną odpowiedzialnością ze S. - był podwykonawcą przewozu. W trakcie wykonywania zlecenia doszło do uszkodzenia jednego samochodu na terenie siedziby (...) Sp. z o.o. w S.. Zgodnie z klasyfikacją szkód producenta pojazdów marki M. zakres uszkodzeń kwalifikuje pojazd do złomowania bez możliwości odzyskania jakiegokolwiek części z pojazdu. Roszczenie z tytułu szkody całkowitej wyniosło 10.190,09 Euro. Według dalszych ustaleń Sądu I instancji, kwota ta została potrącona z należnościami wynikającymi z wcześniejszych faktur. Powód nie miał żadnego wpływu na to, co stanie się z tym autem. Nie mógł go odkupić, nie mógł wykonywać żadnego demontażu. Pozwany przyznał powodowi odszkodowanie w wysokości 3.746,17 zł. Naprawa tego typu uszkodzenia jest zgodna z technologią producenta i możliwa. Wysokość kosztów naprawy pojazdu wynosi 7.624,09 zł brutto. Wartość rynkowa pojazdu przed szkodą wynosi 78.200 zł brutto, zaś wartość rynkowa nieuszkodzonych części, które mogły zostać powtórnie wykorzystane, zakładając że podmiot jest stacją demontażu pojazdów wynosi 78.200 zł brutto.

Sąd Rejonowy podzielił stanowisko pozwanego, że wysokość odszkodowania, którą został obciążony powód nie została należycie wykazana. Znacznie przekracza ona wysokość kosztów naprawy, jest natomiast mniejsza od wartości pojazdu. Sąd Rejonowy wskazał, że powód nie powinien był się zgodzić z decyzją swojego kontrahenta o kompensacie jego zobowiązań wobec powoda z tytułu wykonanych przewozów z kwotą 10.190,09 Euro. W ocenie Sądu I instancji powód odpowiadał z tytułu zaistniałej szkody do wysokości kosztów naprawy, tj. jedynie do kwoty 7.624,09 zł brutto. Ponadto w § 12 ust. 2 OWU zastrzeżono, że ubezpieczający nie może bez pisemnej zgody pozwanego przyjąć na siebie odpowiedzialności za szkodę, zaspokajać roszczeń osób poszkodowanych lub udzielać obietnicy zapłacenia odszkodowania. W konsekwencji powyższego Sąd Rejonowy stwierdził, że pozwany słusznie przyjął w toku postępowania likwidacyjnego, że wysokość odszkodowania równa się kosztom naprawy netto, pomniejszonych o przewidzianą w polisie franszyzę redukcyjną wynosząca 400 USD w każdym przewożonym samochodzie. W oparciu o wyliczenia biegłego Sąd Rejonowy wskazał, że różnica kosztów naprawy netto (6.198,45 zł) pomniejszonych o kwotę franszyzy redukcyjnej (1.592,08 zł) i kwotę wypłaconego już przez pozwanego odszkodowania w wysokości 3.746,17 zł podlegała uwzględnieniu przez Sąd wraz z odsetkami liczonymi od dnia następnego po dniu wydania przez pozwanego decyzji w sprawie. W pozostałym zakresie powództwo zostało oddalone.

Z uwagi na fakt, że zasądzona kwota stanowi jedynie 2,25 % dochodzonego roszczenia Sąd orzekł o kosztach na podstawie art. 100 zd. 2 k.p.c. Ponadto Sąd zwrócił pozwanemu niewykorzystaną część zaliczki na poczet wynagrodzenia biegłego.

/uzasadnienie k. 258-268/

Apelację od powyższego wyroku złożył powód w części dotyczącej pkt 1 wyroku ponad kwotę 860,20 zł wraz z ustawowymi odsetkami od 20 listopada 2015 roku do 31 grudnia 2015 roku i ustawowymi odsetkami za opóźnienie od 1 stycznia 2016 roku do dnia zapłaty, pkt 2, 3 i 4 w całości. Strona powodowa zarzuciła rozstrzygnięciu Sądu Rejonowego:

1. naruszenie przepisów prawa materialnego: art. 805 i §2 pkt 1 k.c. w zw. z art. 822 §1 k.c. w zw. z art. 25 CMR poprzez jego błędną wykładnię, ponieważ Sąd Rejonowy w Kaliszu błędnie ustalił, iż naprawa uszkodzonego pojazdu była możliwa w sytuacji gdy z wytycznych producenta pojazdu wskazanymi przez M. (...)V. uszkodzenia tego typu, które miały miejsce w przedmiotowej szkodzie są uszkodzeniami elementów konstrukcyjnych pojazdu, co implikuje niedopuszczenie pojazdu do obrotu i wymaga kasacji pojazdu;

2. naruszenie przepisów postępowania: art. 233 §1 k.p.c. poprzez dowolną, a nie swobodną ocenę materiału dowodowego zgromadzonego w toku postępowania sądowego, a w konsekwencji ustaleniach faktycznych przyjętych za podstawę skarżonego orzeczenia, mający wpływ na jego treść polegający na:

a) wadliwej interpretacji wniosków opinii biegłego w oderwaniu z wytycznymi producenta pojazdu, które jako kluczowe i pierwszorzędne miały znaczenie przy zakwalifikowaniu pojazdu do kasacji, a nie uniemożliwiający jego naprawę;

b) wybiórczym potraktowaniu materiału dowodowego i pominięciu okoliczności, iż nieuszkodzone części pojazdu mogły zostać powtórnie wykorzystane lub sprzedane jako części zamienne, a całkowita kasacja uszkodzonego pojazdu w takich okolicznościach jest całkowicie nieuzasadniona;

c) wybiórczym potraktowaniu materiału dowodowego i błędnym stwierdzeniu przez Sąd pierwszej instancji jakoby naprawa uszkodzonego pojazdu była możliwa, w sytuacji gdy zgodnie z klasyfikacją szkód producenta pojazdu marki M. zakres uszkodzeń kwalifikuje pojazd do złomowania bez możliwości odzyskania jakiegokolwiek części z pojazdu;

d) błędnym stwierdzeniu przez Sąd pierwszej instancji jakoby wysokość odszkodowania nie została należycie wykazana przez powoda.

Podnosząc powyższe zarzuty pozwany wniósł o zmianę rozstrzygnięcia poprzez zasądzenie na rzecz powoda dalszej kwoty 37.361,12 zł wraz z ustawowymi odsetkami od 20 listopada 2015 roku do 31 grudnia 2015 roku i ustawowymi odsetkami za opóźnienie od 1 stycznia 2016 roku do dnia zapłaty oraz zwrot kosztów procesu za obie instancje.

/apelacja k. 275-278/

W odpowiedzi na apelację pozwany wniósł o oddalenie apelacji w całości oraz o zasądzenie od pozwanego na rzecz powoda kosztów postępowania odwoławczego według norm przepisanych.

/odpowiedź na apelację k. 288-290/

Sąd Okręgowy, Sąd Gospodarczy zważył, co następuje:

Apelacja powoda podlegała odrzuceniu w zakresie zaskarżenia pkt 1 oraz pkt 4 wyroku. W pozostałym zakresie okazała się zasadna i prowadziła do zmiany wyroku w punktach 2 i 3.

Podstawy odrzucenia apelacji w odniesieniu do punktów 1 i 4 były odmienne. Rozstrzygnięcie zawarte w pkt 1 wyroku było rozstrzygnięciem korzystnym dla powoda, bowiem Sąd Rejonowy w Kaliszu zasądził od pozwanego na rzecz powoda kwotę 860,20 zł z ustawowymi odsetkami od dnia 20 listopada 2015 roku do dnia 31 grudnia 2015 roku i z ustawowymi odsetkami za opóźnienie od dnia 1 stycznia 2016 roku do dnia zapłaty. Sąd Okręgowy odrzucił zatem apelację od rozstrzygnięcia zawartego w pkt 1 wyroku jako niedopuszczalną, z uwagi na brak interesu prawnego (gravamen) w zaskarżeniu tego orzeczenia. Odrzuceniu podlegała także apelacja w zakresie zaskarżenia pkt 4 wyroku, w którym Sąd I instancji zwrócił pozwanemu kwotę 70 zł tytułem nadpłaconej zaliczki na poczet opinii biegłego. Należy zauważyć, iż powód nie jest adresatem rozstrzygnięcia z pkt 4 wyroku, a więc apelację od tej części wyroku złożoną przez stronę, której ono nie dotyczy również należało odrzucić.

Podniesione przez skarżącego zarzuty, obejmujące zarówno naruszenie przepisów postępowania, jak i przepisów prawa materialnego, koncentrują się w istocie wokół prawidłowości dokonanej przez Sąd I instancji oceny materiału dowodowego. Poczynione przez Sąd pierwszej instancji ustalenia faktyczne mają oparcie w dowodach znajdujących się w aktach sprawy i Sąd Okręgowy przyjmuje je za własne.

Przytoczone w pozwie okoliczności faktyczne wskazują na to, że powód wywodzi swoje roszczenie z łączącej strony umowy ubezpieczenia Odpowiedzialności Cywilnej Przewoźnika w Ruchu Międzynarodowym (Polisa Nr (...)), w związku ze szkodą powstałą w dniu 19 lipca 2014 roku, która nastąpiła w czasie przewozu realizowanego przez powoda, jako przewoźnika.

Artykuł 4 Konwencji CMR stanowi, że list przewozowy jest dowodem zawarcia umowy przewozu; brak, nieprawidłowość lub utrata listu przewozowego nie wpływa na istnienie ani na ważność umowy przewozu, która mimo to podlega przepisom tej Konwencji. Ponadto umowa przewozu podlegająca Konwencji ma niewątpliwie charakter konsensualny i do jej zawarcia nie jest potrzebne ani wystawienie listu przewozowego, ani przyjęcie towaru przez przewoźnika. Do zawarcia umowy na gruncie konwencji CMR wystarczające jest złożenie zgodnych oświadczeń woli przez obie strony tej umowy – nadawcę i przewoźnika, obejmujących warunki przedmiotowo istotne (essentialia negotii) tej umowy. Artykuł 6 Konwencji CMR wymienia natomiast dane, które powinny (m.in. nazwisko/nazwę i adres odbiorcy) lub mogą być zawarte w liście przewozowym, a art. 9 określa bliżej jego funkcję dowodową, stanowiąc, że w braku przeciwnego dowodu list przewozowy stanowi dowód zawarcia umowy, warunków umowy oraz przyjęcia towaru przez przewoźnika. Przytoczone powyżej unormowania świadczą w ocenie Sądu Okręgowego o tym, że list przewozowy nie jest wyłącznym dowodem zawarcia umowy przewozu. W rozpoznawanej sprawie w świetle treści listu przewozowego, status przewoźnika posiadał (...) Spółka z ograniczoną odpowiedzialnością w S.. Nie ulega jednak wątpliwości, iż ww. przewoźnik posługiwał się powodem przy wykonaniu niniejszego przewozu jako podwykonawcą.

Przewóz z udziałem podwykonawcy polega na zawarciu przez przewoźnika, który przyjął na siebie zobowiązanie do przemieszczenia przesyłki, kolejnej umowy przewozu z innym przewoźnikiem i powierzeniu mu na tej podstawie przewiezienia przesyłki na całości (z reguły) lub części trasy przewozu. Umowa ta w świetle konwencji CMR jest samodzielną umową przewozu, odrębną w stosunku do pierwotnie zawartej umowy przewozu. Przewoźnik, który faktycznie wykonuje przewóz czyni to na podstawie umowy zawartej z przewoźnikiem, który zawarł umowę o przewóz z nadawcą i nie staje się stroną tej ostatniej umowy, jak w przypadku przewozu sukcesywnego (por. R. Adamus, Konwencja CMR w orzecznictwie sądów polskich, LEX). W takiej sytuacji każda z zawartych umów przewozu – w tym umów zawartych pomiędzy przewoźnikami – rządzi się ogólnymi zasadami.

W przedmiotowej sprawie nie było kwestionowane, iż sporny stosunek prawny podlegał ocenie według regulacji Konwencji CMR. Przenosząc powyższe rozważania na grunt niniejszej sprawy należy wskazać, iż przewóz pojazdów M. z A. do S. realizowany był przez powoda na zlecenie (...) Spółki z ograniczoną odpowiedzialnością w S.. Świadczy o tym m.in. fakt złożenia przez (...) Spółkę z ograniczoną odpowiedzialnością w S. reklamacji z dnia 2 lipca 2015 roku wobec powoda oraz obciążenia powoda przez ww. podmiot na mocy noty księgowej (...) z dnia 20 lipca 2015 roku kwotą 10.190,09 Euro. Bezspornie również zachowanie pozwanego w toku postępowania likwidacyjnego, a następnie przyznanie powodowi na mocy decyzji z dn. 19 lipca 2014 roku odszkodowania w kwocie 3.746,17 zł świadczy o fakcie, iż spornego przewozu dokonał powód. Powyższe okoliczności zostały także potwierdzone przez pracownika

powoda R. K., który dokonywał ww. przewozu pojazdów M. z A. do S.. Świadek wyjaśnił też szczegółowo okoliczności dotyczące przedmiotowego zdarzenia. Zeznania świadka znalazły również swoje potwierdzenie w oświadczeniu, które zostało przez niego złożone w dniu 4 sierpnia 2014 roku (k. 46). Także powód w swoich zeznaniach potwierdził, że był podwykonawcą ww. przewozu. Wobec powyższego nie budziło wątpliwości, iż niezależnie od faktu, że powód nie został ujawniony w liście przewozowym to łączyła go z (...) Spółką z ograniczoną odpowiedzialnością w S. umowa podwykonawstwa i to powód realizował omawiany przewóz. Na marginesie wskazać należy, iż niezasadnie pozwany powoływał się na art. 4 ust. 1 pkt 2 OWU stosownie, do którego udzielał on ochrony ubezpieczeniowej w zakresie OC ubezpieczającego, dokonującego przewozu przesyłek wyłącznie na podstawie listu przewozowego CMR, w którym zamieszczone są dane ubezpieczającego w postaci nazwy (nazwiska) i adresu. Sąd Okręgowy uznał, że skoro przewozu tego dokonał powód, co zostało wykazane zgodnie z przepisami Konwencji CMR za pomocą innych środków dowodowych, niż list przewozowy, to przewóz ten był objęty ochroną ubezpieczeniową pozwanego.

Konwencja regulując w przepisach art. 17 ust. 1 zakres odpowiedzialności przewoźnika za całkowite lub częściowe zaginięcie i uszkodzenie towaru oraz opóźnienie dostawy, w ogóle nie posługuje się terminem szkoda, wskazując jedynie na ww. formy szkody. Pojęcie szkody pojawia się jednak w dalszych przepisach (art. 17 ust. 5, art. 18 ust. 2, art. 22 ust. 2, art. 23 ust. 5, art. 26 ust. 2, art. 29 Konwencji CMR). Nie jest ono zatem obojętne z punktu widzenia wykładni postanowień Konwencji CMR. Dotyczy zarówno szkód zaistniałych bezpośrednio w towarze, jak i następstw opóźnienia, czy też innych przypadków niewykonania lub nienależytego wykonania zobowiązania przewoźnika. W praktyce transportowej i nauce prawa cywilnego, poświęconej zagadnieniom transportowym, mówi się czasem o szkodzie transportowej i pojęcie to odnosi się do szkód majątkowych, przybierających postać całkowitego lub częściowego zaginięcia oraz uszkodzenia towaru. Konkludując należy zatem stwierdzić, że pojęcie szkody, będącej następstwem niewykonania lub nienależytego wykonania zobowiązania przez międzynarodowego przewoźnika drogowego należy oceniać autonomicznie, w oderwaniu od przepisów krajowego prawa cywilnego. Szkodą na gruncie Konwencji CMR jest wobec powyższego każdy uszczerbek w dobrach chronionych przez prawo. W zakresie odpowiedzialności przewoźnika za szkody powstałe przy przewozie przesyłek mamy do czynienia wyłącznie ze szkodami majątkowymi. Należy rozumieć przez to, że chodzi o uszczerbek, który dotyczy bezpośrednio dóbr i interesów poszkodowanego, bez związku z jego osobą i którego wartość da się ustalić w ekonomicznym mierniku, jakim jest pieniądz. Uszkodzenie zaś może dotyczyć całości przewożonego towaru lub jego części. Z punktu widzenia kryterium stopnia utraty wartości wyróżnić można zniszczenie towaru (konwencja się jednak tym terminem nie posługuje), jako jego kwalifikowane, stuprocentowe uszkodzenie, które czyni towar całkowicie niezdatnym ani do naprawy, ani do normalnego użytku, w tym obrotu handlowego.

Podsumowując ten etap rozważań, powód był na gruncie Konwencji CMR podmiotem odpowiedzialnym za szkodę. W tym kontekście, uszkodzenie pojazdu M. (...) należało uznać za wypadek ubezpieczeniowy a zatem odszkodowanie, jakie potrącono mu z wynagrodzenia miesięcznego za serię przewozów, miało charakter świadczenia odszkodowawczego w ramach ubezpieczenia przewoźników. Co do zasady zatem, za tę kategorię świadczeń odpowiedzialność w ramach zawartej umowy ubezpieczenia - za powoda - ponosił pozwany.

Następnie należy odnieść się do zasad ustalania wysokości szkody na gruncie Konwencji CMR. Zgodnie z art. 23 ust. 1 Konwencji CMR, gdy przewoźnik obowiązany jest zapłacić odszkodowanie za całkowite lub częściowe zaginięcie towaru, odszkodowanie to oblicza się według wartości towaru w miejscu i w okresie przyjęcia go do przewozu. Odszkodowanie to określa się według ceny giełdowej, a w razie jej braku według bieżącej ceny rynkowej, a gdy brak ceny jednej i drugiej – według zwykłej wartości towarów tego samego rodzaju i jakości (art. 23 ust. 2). Zgodnie zaś z art. 25 ust. 1 Konwencji CMR w razie uszkodzenia przesyłki przewoźnik płaci kwotę, o którą obniżyła się wartość towaru, obliczoną według wartości towaru ustalonej zgodnie z artykułem 23, ust. 1, 2 i 4. Postanowienie art. 23 ust. 2 Konwencji CMR, określające kryteria ustalenia wartości towaru, nie pozostawia wątpliwości, że przy ustalaniu tej wartości musi być zachowana kolejność kryteriów z niego wynikająca. Chodzi zatem o wartość towaru z miejsca i czasu przyjęcia go do przewozu, określoną według ceny giełdowej lub w razie jej braku według bieżącej ceny rynkowej, a w braku jednej i drugiej – według zwykłej wartości towaru tego samego rodzaju i jakości. Ustalając wysokość świadczenia odszkodowawczego, należy wziąć pod uwagę proporcjonalny zwrot przewoźnego, cła i innych kosztów związanych

z przewozem, o których mowa w art. 23 ust. 4 Konwencji CMR, do którego odsyła art. 25 ust. 1 Konwencji CMR, a także ustalić, czy dokonano deklaracji wartości towaru (art. 24 CMR) lub kwoty szczególnego interesu w dostawie (art. 26 Konwencji CMR), oraz czy nie zachodzą przesłanki do zastosowania postanowienia art. 29 Konwencji CMR. (D. Ambrożuk, Komentarz do art. 25 konwencji o umowie międzynarodowego przewozu drogowego towarów CMR, LEX).

Wobec powyższego należy zauważyć, że również wysokość odszkodowania ustalana jest na podstawie szczególnych, w stosunku do ogólnie obowiązujących na gruncie prawa cywilnego, reguł. W doktrynie podkreśla się natomiast, że dowód na okoliczność wysokości szkody można przeprowadzić wszelkimi prawnie dopuszczalnymi środkami dowodowymi, w tym fakturami, rachunkami czy dokumentami handlowymi (tak też K. Wesołowski, Umowa międzynarodowego przewozu drogowego towarów na podstawie CMR, Wolters Kluwer Polska, Warszawa 2013, s. 521-522). W ramach tych szczególnych reguł, konwencja unormowała m.in. problematykę czasu i miejsca, które są miarodajne dla ustalenia wartości towaru, kwotowych limitów wysokości odszkodowania, obowiązku zwrotu kosztów związanych z przewozem, deklaracji wartości towaru i kwoty specjalnego interesu w dostawie. Zasady dotyczące ustalenia wysokości odszkodowania za szkody w towarze i opóźnienie w dostawie, podobnie jak postanowienia dotyczące zasad (granic) odpowiedzialności z tego tytułu, choć z założenia dotyczą odpowiedzialności kontraktowej, odnoszą się także do przypadków odpowiedzialności pozaumownej przewoźnika, pracowników i wszystkich innych osób, do których usług przewoźnik odwołał się w celu wykonania przewozu, w tym także podwykonawców. Oprócz norm dotyczących ustalenia wysokości samego odszkodowania, przepisy Konwencji w inny jeszcze sposób ograniczają zakres obowiązku odszkodowawczego przewoźnika, w porównaniu do ogólnych zasad odpowiedzialności odszkodowawczej. Chodzi tu w pierwszej kolejności o postanowienia wskazujące na miejsce i okres przyjęcia towaru do przewozu jako miarodajne dla ustalenia wartości towaru, będącej podstawą ustalenia wysokości odszkodowania. Ponieważ towar z reguły ma większą wartość w miejscu przeznaczenia niż w miejscu nadania do przewozu, a występujące procesy inflacyjne powodują wzrost wartości towaru z biegiem czasu (oczywiście nie musi to mieć miejsca w każdym przypadku), regulacja ta jest również wyrazem ograniczenia obowiązku odszkodowawczego przewoźnika. Przyjmuje się, że wszystkie te ograniczenia służą przede wszystkim możliwości oceny ryzyka podejmowanego przez przewoźnika przy zawieraniu umowy przewozu i ochrony jego przedsiębiorstwa. Są konsekwencją traktowania przewozu jako wspólnego przedsięwzięcia z podzielonym ryzykiem pomiędzy jego uczestnikami. Pozwalają także na efektywne ubezpieczenie tych ryzyk m.in. w postaci ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej przewoźnika.

Należy zauważyć, że każda konwencja międzynarodowa tworzy swoisty mikrosystem. Fakt ten może budzić pewien opór wobec traktowania regulacji w niej zawartej jako wyjątku od zasad wynikających z prawa wewnętrznego. Brak jest bowiem w konwencyjnym prawie cywilnym ogólnych zasad ustalania wysokości odszkodowania. Nie bez znaczenia jest tu też okoliczność, że systemy poszczególnych państw, nawet pochodzących z tego samego kręgu kulturowego, nie regulują w jednolity sposób zasad ustalania wysokości odszkodowania. W szczególności, zasada pełnego odszkodowania nie jest jednolicie przyjmowana w poszczególnych systemach prawnych. Stąd też, traktowanie przepisów konwencji CMR, dotyczących ustalenia wysokości odszkodowania, jako wyjątku od zasady, czyni problematycznym precyzyjne sformułowanie samej zasady. Zasada pełnego odszkodowania w każdym systemie prawnym doznaje pewnych, różnie sformułowanych, ograniczeń. Trudności te, jak i wspomniana wyżej koncepcja traktowania konwencji międzynarodowej jako mikrosystemu, nie zmieniają jednak faktu przynależności przepisów konwencji CMR, z merytorycznego punktu widzenia, do gałęzi prawa cywilnego. Muszą być zatem stosowane w szerszym kontekście, wyznaczonym przez prawo cywilne. Choć przepisy poszczególnych systemów prawnych w różny sposób regulują zasady ustalenia wysokości odszkodowania, pełne odszkodowanie, pozostaje zasadą, choć różnie ukształtowaną. Zasada pełnego odszkodowania jest również dyrektywą dla Sądu, co do sposobu ustalenia wysokości odszkodowania.

Wartość pojazdu M., a tym samym wysokość szkody, powinna zostać w niniejszej sprawie udowodniona przez osobę uprawnioną. W celu jej wykazania osoba uprawniona może posłużyć się wszelkimi prawnie dopuszczalnymi środkami dowodowymi. Konwencja CMR nie dokonuje gradacji środków dowodowych. Wbrew zarzutom pozwanego zdaniem Sądu powód wykazał wysokość poniesionej szkody oraz odpowiednio ją udokumentował, a sposób wyliczenia szkody nie narusza przepisu art. 25 Konwencji CMR. Na okoliczność tą powód przedłożył w szczególności pismo z M.

(...).V., w którym producent pojazdu poinformował, że szkoda zostanie rozliczona jako szkoda całkowita, a także oświadczenie z dnia 10 sierpnia 2015 roku złożone przez (...) Sp. z o.o. w S. wobec powoda dotyczące kompensaty wzajemnych zobowiązań. Powód przedstawił także zaświadczenie, iż czynności złomowania uszkodzonego pojazdu zostały wykonane. Przebieg złomowania dokumentuje również zestawienie fotografii załączonych do pozwu. Jak zostanie poniżej wykazane, taki sposób zagospodarowania uszkodzonego pojazdu miał na celu zmniejszenie szkody, zaś sugerowane przez pozwanego klasyczne sposoby jej zmniejszenia, ze względu na specyfikę uszkodzonego mienia nie prowadziłyby do zmniejszenia zakresu szkody. W istocie bowiem nie można pojazdu, który nie został wprowadzony do obrotu na unijnym obszarze celnym utożsamiać z pojazdem znajdującym się w obrocie. Okoliczność ta całkowicie umknęła tak powodowi, jak i Sądowi I instancji, co skutkowało zogniskowaniem się sporu wobec okoliczności nieistotnych, zaś pominięciem rozważań prawnych w zakresie statusu rzeczy uszkodzonej.

Apelujący, na różnych polach wskazywał na naruszenie art. 233 § 1 k.p.c., koncentrując się na wybiórczej analizie opinii biegłego. Pozwany w odpowiedzi na apelację wytknął zaś, że biegły wykroczył poza zakres tezy dowodowej i ustalenia pominięte przez Sąd nie należy do kompetencji biegłego. Sporządzona opinia biegłego sądowego, który oszacował wartość rynkową pojazdu przed szkodą na kwotę 78.200 złotych a także ustalił, że pojazd zgodnie z wytycznymi producenta podlegał naprawie została sporządzona na wniosek pozwanego i zgodnie z zakreśloną przezeń tezą. Przydatność tej opinii dla ustaleń faktycznych w sprawie jest jednak niewielka.

Odnosząc się do zarzutu skarżącego dotyczącego oceny dokonanej przez Sąd Rejonowy w Kaliszu, iż nieuszkodzone części pojazdu mogły zostać powtórnie wykorzystane lub sprzedane jako części zamienne, a całkowita kasacja uszkodzonego pojazdu w takich okolicznościach jest całkowicie nieuzasadniona wskazać należy, że Sąd Okręgowy przyjął w oparciu o obowiązujące przepisy prawa, że kwestia ewentualnego odzysku i sprzedaży nieuszkodzonych podzespołów i części pojazdu jest ograniczona umowami pomiędzy producentem a jego przedstawicielami w krajach członkowskich UE. Podmiot, który nie jest stacją demontażu pojazdów nie ma bowiem uprawnień do jego dokonania. Demontaż pojazdu w celu odsprzedaży części jest zatem ograniczony podmiotowo. Nadto, demontaż jest ograniczony przedmiotowo - jeżeli stacja demontażu zakupiła pojazd **w całości do jego demontażu** i sprzedaży zdemontowanych części i podzespołów pojazdu. Inny podmiot, w tym dealer marki fabrycznej może jedynie zakupiony pojazd odsprzedać w całości. Ze względu na umowy dealerskie, autoryzowany dealer i serwis naprawczy mają obowiązek zakupu części oryginalnych od ich dystrybutora na Europę i nie może sam pozyskiwać części w celu ich montażu. Podejście zastosowane przez pozwanego, że części da się wymontować i odzyskać byłoby zatem trafne w odniesieniu do pojazdów wieloletnich, używanych, od których przy pierwszej odsprzedaży na terytorium UE odprowadzono daniny fiskalne. W odniesieniu do pojazdów nowych, niewprowadzonych do obrotu takiej możliwości nie tylko nie ma pod względem prawnym ale ze względu na daniny publiczne – działanie takie byłoby ekonomicznie nieopłacalne.

Podstawową trudność stanowi również określenie wartości nieuszkodzonych części pojazdu, bowiem zależy to od sposobu sprzedaży tych części. Biegły – zastrzegając że nie jest pewien sformułowanego wniosku – podał, że wartość części zamiennych jest równa wartości zmontowanego samochodu, bowiem części ze względów prawnych nie mogą zostać wymontowane i stać się przedmiotem odrębnego obrotu. Powyższe okoliczności pozostają jednak bez znaczenia dla rozstrzygnięcia niniejszej sprawy z uwagi na fakt, że zgodnie z wytycznymi producenta pojazdu uszkodzenia, których doznał pojazd są uszkodzeniami elementów konstrukcyjnych nadwozia pojazdu, co z kolei implikuje niedopuszczeniem pojazdu do obrotu i kasację pojazdu. Pozwany co prawda w zakresie tym powoływał się na zapisy zawarte w §13 ust. 6 OWU zgodnie z którymi wysokość szkody rzeczowej zostaje pomniejszona o wartość pozostałości po zniszczonym lub uszkodzonym towarze, które mogą być przeznaczone do dalszego użytku, przeróbki lub sprzedaży. Nie ulega jednak wątpliwości, że decyzja o dopuszczeniu danego pojazdu na rynek należy do producenta pojazdu. Trzeba także wziąć pod uwagę, że wobec zakwalifikowania pojazdu do złomowania powód nie posiadał żadnej możliwości odzyskania części zamiennych z pojazdu. W związku z powyższym do niniejszej sprawy zastosowania nie miały ww. postanowienia OWU. Na marginesie jedynie należy zauważyć, że powód w toku postępowania likwidacyjnego zwracał się drogą e-mail do pozwanego, prosząc o szersze współdziałanie w zakresie ustaleń producenta co do szkody całkowitej. Powód wskazywał, że istnieje możliwość odkupienia uszkodzonego

pojazdu, ale producent odmówił innych rozwiązań niż kasacja. Przy czym decyzja producenta nie była arbitralna, jak może się pozornie wydawać, ale została oparta na rachunku ekonomicznym. Fakt bowiem, że uszkodzenie dawało się naprawić zgodnie z wytycznymi producenta marki miałyby znaczenie, gdyby nie chodziło o pojazd przed jego nabyciem wewnątrzspółnotowym.

Biegły mylił się również całkowicie dokonując wyliczenia wartości potencjalnego zysku, jaki powód mógł uzyskać, gdyby mógł nabyć od producenta uszkodzony pojazd i odsprzedać go następnie nawet w stanie uszkodzonym. Ten rzekomy zysk nie istniał i opinia biegłego dotknięta jest istotnym błędem. Biegły wyliczał bowiem wartość pojazdu w stanie uszkodzonym, ale z pomocą programów kalkulacyjnych uwzględniających zarejestrowane pojazdy w kraju. Nawet zatem przy przyjęciu, że wyliczał wartość netto, to z uwzględnieniem wartości pojazdu, która objęła cło i akcyzę związane z wprowadzeniem pojazdu do obrotu. Od tej wartości biegły odjął wartość wskazaną przez producenta, jako wartość pojazdu oddanego do transportu, co skutkowało wyliczeniem rzekomego „zysku” na szkodzie, który w tym rachunku nie był niczym innym jak marżą dealera, cłem oraz akcyzą, której biegły nie wziął pod uwagę pomijając w opinii aspekty fiskalne nabycia pojazdu sprowadzonego z J..

Biorąc bowiem pod uwagę, że pojazd M. był pojazdem fabrycznie nowym, który doznał uszkodzenia w trakcie rozładunku po dostarczeniu do P. to trzeba zauważyć, **iż nie został on w ogóle zarejestrowany**. Oznacza to również, że **nie został wprowadzony do obrotu na terenie UE po imporcie z J..** W przypadku importu samochodów osobowych istnieje obowiązek zapłaty:

- a) cła,
- b) podatku VAT oraz
- c) akcyzy.

Okoliczność ta umknęła stronom i Sądowi I instancji, tymczasem prawo materialne, w tym w zakresie ustalenia wysokości szkody, Sąd odwoławczy bierze pod uwagę z urzędu w zakresie zaskarżenia. Zgodnie z art. 56 ust. 1 Unijnego Kodeksu Celnego podstawą należności celnych przywozowych i wywozowych jest Wspólna Taryfa Celna. Samochody osobowe (pozycja 8703) importowane do UE z krajów trzecich, w tym z J. obciążone były stawką **celną w wysokości 10%** niezależnie od pojemności i rodzaju silnika oraz wieku pojazdu (strona 588 rozporządzenia Wykonawczego Komisji (UE) NR (...) z dnia 4 października 2013 r., a zatem w brzemieniu obowiązującym na datę wykonywania importu pojazdu M. (...).

Zgodnie z art. 5 ust. 1 pkt 3 ustawy z dnia 11 marca 2004 roku o podatku od towarów i usług (tj. Dz.U. Nr 177, poz. 1054) opodatkowaniu podatkiem od towarów i usług podlega między innymi import samochodów, który opodatkowany jest stawką podatku **VAT 23%**. Podatnikami podatku VAT przy imporcie samochodów są osoby prawne, jednostki organizacyjne niemające osobowości prawnej oraz osoby fizyczne na których ciąży obowiązek uiszczenia cła.

Samochody osobowe niezarejestrowane na terytorium kraju podlegają również akcyzie, zgodnie z przepisami o ruchu drogowym, a podatnikami akcyzy od samochodów są ich importerzy. Stawki podatku akcyzowego na samochody uzależnione są od pojemności silnika oraz wieku pojazdu. Zgodnie z art. 105 ustawy o podatku akcyzowym z dnia 6 grudnia 2008 roku (t.j. Dz.U. z 2014 r. poz. 752) **stawka akcyzy na samochody osobowe wynosiła w 2014 roku 18,6% podstawy opodatkowania** - dla samochodów osobowych o pojemności silnika powyżej 2000 cm⁽³⁾ oraz 3,1% podstawy opodatkowania - dla pozostałych samochodów osobowych. Z akt niniejszej sprawy wynika, iż sprowadzony do P. z J. pojazd M. (...) nie został zgłoszony do procedury dopuszczenia do obrotu. Wobec powyższego należało wskazać, że szkoda nie uległa w tym zakresie powiększeniu. Przy kwocie bazowej wartości pojazdu 10.190,09 euro, aby można było nabyć pojazd, chociażby w celu jego demontażu, należałoby najpierw uiścić oprócz wartości bazowej, wartość brutto powiększoną o cło, akcyzę i VAT, czyli zwiększeniu o 51,6% ceny do kwoty 15.448,17 euro. Nabycie takiego pojazdu w celu demontażu byłoby zatem dalece nieopłacalne, nawet gdyby porozumienia bilateralne z producentem pojazdu nie wykluczałyby innego pozyskiwania części zamiennych niż od dostawców fabrycznych.

Z tego punktu widzenia zatem nie tyle zasadny okazał się zarzut błędnej oceny zebranego w sprawie materiału dowodowego, co zasadnym było pominięcie wniosków opinii biegłego, który zwrócił w uzasadnieniu uwagę na fakt, że problem zakresu szkody w istocie nie jest problemem faktycznym, lecz prawnym. Biegły przedstawił szacunkowe wyliczenia zastrzegając, że miałyby znaczenie przy pojeździe wcześniej zarejestrowanym. Odnośnie takich pojazdów można czynić wyliczenia w programach kalkulacyjnych, zaś nie ma dostępnych narzędzi do szacowania wartości pojazdów przed ich opodatkowaniem akcyzą i VAT oraz wobec których nie uiszczono cła. Także ustalenie, że pojazd można naprawić ma charakter poglądowy, a nie było to ustalenie istotne dla sprawy. Ten sam producent, który wskazuje metody naprawy pojazdu używanego przy uszkodzeniu dachu pojazdu, nie zezwala na wprowadzenie takiego pojazdu do sprzedaży jako nowego. Zakres uszkodzeń czynił bowiem z punktu widzenia jedyne go producenta pojazdu – z rzeczy uszkodzonej, rzecz wyłączoną z obrotu prawnego (*res extra commercium*). Nie oznacza to że rzecz nie ma pewnych cech fizycznych, które pozwalają na jej zbycie, naprawę, demontaż, ale że ze względu na sferę ograniczeń prawnych rzecz jest niezbywalna (podobnie, choć w odniesieniu do innego rodzaju towaru – Sąd Okręgowy w Szczecinie, wyrok z dnia 3 marca 2017 roku, sygn. akt VIII Ga 2/17). Skoro bowiem jedyny producent rzeczy nie dopuszcza jej do obrotu, twierdzenie pozwanego, że powód przyczynił się do zwiększenia rozmiaru szkody jawi się jako całkowicie niezasadne.

Chociaż zarzuty naruszenia art. 233 § 1 k.p.c., którymi Sąd apelacyjny jest związany, były chybione, trafnie skarżący wskazał na naruszenie przepisów prawa materialnego: art. 805 i §2 pkt 1 k.c. w zw. z art. 822 §1 k.c. w zw. z art. 25 CMR poprzez jego błędną wykładnię i przyjęcie dopuszczalności naprawy. Naprawa ta ze względów prawnych nie była dopuszczalna (wskazania producenta marki) oraz ze względów faktycznych nieopłacalna, bowiem nabycie pojazdu od producenta zwiększyłoby szkodę o 51,6% ceny należności publicznoprawnych. W konsekwencji, Sąd I instancji błędnie wyinterpretował postanowienie OWU zawarte w §13 ust. 6 zgodnie z którymi wysokość szkody rzeczowej zostaje pomniejszona o wartość pozostałości po zniszczonym lub uszkodzonym towarze, które mogą być przeznaczone do dalszego użytku, przeróbki lub sprzedaży. Postanowienia OWU, jako element składowy umowy ubezpieczenia także stanowią treść norm prawa materialnego, zatem pomimo pominięcia wskazanego postanowienia w treści zarzutów apelacyjnych, to interpretacja § 13 ust. 6 miała kluczowe znaczenie dla ustalenia wysokości szkody. Jeżeli zatem z pojazdu nie można było odzyskać żadnej części, bo wymagałoby to nabycia pojazdu i poniesienia ciężarów fiskalnych, to nie można było ani dokonać jego demontażu ani zbycie w stanie uszkodzonym, ani naprawy bez poniesienia dalszej szkody. Postanowienie OWU zatem nie miało zastosowania w sprawie, a w szczególności pozwany nie wykazał, a to strona bierna procesu powołała się na to wyłączenie odpowiedzialności, by istniała prawna możliwość zagospodarowania pozostałości pojazdu. Podsumowując, Sąd I instancji mylnie zinterpretował postanowienia OWU i w sposób automatyczny oparł się na wyliczeniach biegłego, które zostały dokonane tylko w celu udzielenia odpowiedzi na zakresloną przez pozwanego tezę, a które nie były związane z istotą sporu. Na marginesie, trudno zgodzić się z pozwany, że biegły wykroczył poza zakres opinii. Biegły w obszernym wstępie zwrócił jedynie uwagę na wyjątkowość sytuacji i jej złożony charakter prawny, niepozwalający szkody w rzeczy niewprowadzonej do obrotu sprowadzać do tego samego sylogizmu co przy uszkodzeniach w pojazdach używanych.

Przepis art. 23 ust. 1 Konwencji z 19 maja 1956 r. o umowie międzynarodowego przewozu drogowego towarów (CMR) w żaden sposób nie wskazuje waluty, w jakiej ma zostać określone odszkodowanie - z powołanego artykułu wynika jedynie, że relewantna dla ustalenia wysokości odszkodowania jest wartość towaru w miejscu i okresie przyjęcia towaru do przewozu. Kwestia waluty odszkodowania - jako nieunormowana w Konwencji CMR - podlega więc regulacji prawa wewnętrznego. Skoro zaś nota obciążeniowa wystawiona była w walucie euro, powód zaś przeliczył swoją szkodę na złotówki, zaś samo przeliczenie nie było kwestionowane, pozwany odpowiadał za roszczenie, jakie potracono powodowi przy zastosowaniu jednak franszyzy redukcyjnej 400 USD, również po przeliczeniu na złotówki.

Z przedstawionych przyczyn Sąd Okręgowy na podstawie art. 386 § 1 k.p.c. zmienił zaskarżony wyrok w punkcie 2 i w miejsce orzeczenia Sądu I instancji oddalającego powództwo, zasądził dodatkowo kwotę 37.361,12 zł z odsetkami ustawowymi od dnia 20 listopada 2015 roku do dnia 31 grudnia 2015 roku i odsetkami ustawowymi za opóźnienie od dnia 1 stycznia 2016 roku do dnia zapłaty. W zakresie rozstrzygnięcia o odsetkach Sąd Okręgowy orzekł w oparciu o przepisy kodeksu cywilnego, a nie Konwencji CMR, co od początku procesu postulował pozwany. Orzekając

reformatorycznie, Sąd II instancji ma obowiązek zbadać wszystkie przesłanki roszczenia. Sąd Rejonowy nie odniósł się w uzasadnieniu do spornej kwestii wysokości odsetek na gruncie przedmiotowej sprawy. Pozwany wskazywał, że art 27 ust. 1 Konwencji CMR ustanawia sztywną stopę odsetek (5 % rocznie) od odszkodowania, a zatem odszkodowanie powinno być wyliczone przy zachowaniu pierwotnego charakteru zobowiązania odsetkowego. W ocenie Sądu Okręgowego jednak takie ujęcie było błędne. Spór pomiędzy stronami rozgorzał na gruncie świadczenia pozwanego z umowy ubezpieczenia majątkowego, a nie z tytułu świadczenia przewozowego. Przepis art. 27 Konwencji CMR ustanawia sztywną stopę odsetek (5 % rocznie) od odszkodowania, ale przysługującego osobie uprawnionej, którą na gruncie Konwencji może być jedynie nadawca lub odbiorca. Przepis ten nie rozciąga się na ubezpieczyciela dochodzącego roszczenia regresowego, ani na ubezpieczonego dochodzącego odszkodowania od zakładu ubezpieczeń. Od chwili poniesienia szkody przez ubezpieczonego lub jej zaspokojenia, jego roszczenie odszkodowawcze uzyskuje byt samodzielny. Konwencja zatem, jak wskazano to już powyżej, reguluje relacje prawne pomiędzy uczestnikami przewozu, nie zaś pomiędzy nimi a zakładem ubezpieczeń. Podstawą roszczenia odsetkowego powoda był zatem art. 481 § 1 k.c., chociaż powód względem głównego przewoźnika odpowiadałby za opóźnienie w zapłacie odszkodowania w oparciu o art. 27 ust. 1 Konwencji CMR. Podobne stanowisko zaprezentowały Sąd Apelacyjny w Warszawie w wyroku z dnia 27 marca 2018 roku, sygn. akt VII AGa 839/18 oraz Sąd Apelacyjny w Krakowie w wyroku z dnia 28 sierpnia 2013 roku, sygn. akt I ACa 705/13. Pierwsze z powołanych orzeczeń dotyczy roszczenia regresowego zakładu ubezpieczeń, który wypłacił odszkodowanie, drugi zaś roszczenia o zapłatę odszkodowania przeciwko zakładowi ubezpieczeń. Przy czym w obu wyrokach w sposób spójny ograniczono zakres zastosowania art. 27 ust. 1 Konwencji CMR jedynie do roszczeń o odszkodowania z umowy przewozu.

O kosztach postępowania przed Sądem I instancji Sąd orzekł na podstawie art. 98 § 1 k.p.c. Koszty te w całości winien ponieść pozwany. Na koszty powoda złożyła się opłata od pozwu 1912 zł , opłata skarbową od pełnomocnictwa 17 zł oraz wynagrodzenie pełnomocnika strony 3.600 złotych. Zatem punkt 3 wyroku Sądu Rejonowego podlegał zmianie i zasądzeniu od pozwanego na rzecz powoda kwoty 5.529 złotych.

O kosztach postępowania apelacyjnego orzeczono w punkcie II wyroku, na podstawie art. 98 § 1 k.p.c. w zw. z art. 391 § 1 k.p.c. Na koszty powoda złożyła się opłata od apelacji 1869 zł oraz wynagrodzenie pełnomocnika strony 1.800 złotych, co łącznie daje kwotę 3.669 złotych.

SSO Marzena Eichstaedt SSO Tomasz Bajer SSR (del.) Piotr Chańko