

Sygn. akt I C 57/18

WYROK W IMIENIU RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ

Dnia 14 sierpnia 2019r.

Sąd Rejonowy w Gdyni, Wydział I Cywilny

w składzie

Przewodniczący: SSR Adrianna Gołuńska-Łupina

Protokolant: sek. sąd. Iwona Górską

po rozpoznaniu w dniu 14 sierpnia 2019 r. w Gdyni

na rozprawie

sprawy z powództwa M. G.

przeciwko Towarzystwu (...) SA w W.

o zapłatę

I. zasądza od pozwanego Towarzystwa (...) SA w W. na rzecz powoda M. G. kwotę 17 669 zł. 10 gr. (siedemnaście tysięcy sześćset sześćdziesiąt dziewięć złotych 10/100) wraz z ustawowymi odsetkami za opóźnienie od kwoty 17 169 zł. dnia 28 czerwca 2017 roku do dnia zapłaty, natomiast od kwoty 500 zł. od dnia 22 lutego 2018 roku do dnia zapłaty;

II. oddala powództwo w pozostałym zakresie;

III. zasądza od pozwanego Towarzystwa (...) SA w W. na rzecz powoda M. G. kwotę 4845 zł. 33 gr. (cztery tysiące osiemset czterdzieści pięć złotych 33/100) tytułem zwrotu kosztów procesu;

IV. nakazuje ściągnąć od pozwanego Towarzystwa (...) SA w W. na rzecz Skarbu Państwa –Sądu Rejonowego w Gdyni kwotę 494 zł. 72 gr. (czterysta dziewięćdziesiąt cztery złote 72/100) tytułem nieuiszczonych kosztów procesu, natomiast od powoda M. G. na rzecz Skarbu Państwa –Sądu Rejonowego w Gdyni kwotę 61 zł. 14 gr. (sześćdziesiąt jeden złotych 14/100) tytułem nieuiszczonych kosztów procesu

Sygn. akt I C 57/18

ZARZĄDZENIE

1. Odnotować i zakreślić w rep. C;

2. Akta z wpływem lub za 21 dni;

Sygnatura akt: I C 57/18

UZASADNIENIE

Powód M. G. wniósł pozew przeciwko Towarzystwu (...) S.A. z siedzibą w W. domagając się od pozwanego zapłaty kwoty 14.358,93 zł wraz z odsetkami ustawowymi od dnia 28 czerwca 2017r. do dnia zapłaty tytułem odszkodowania za szkodę komunikacyjną oraz kwoty 500 zł wraz z odsetkami ustawowymi od dnia doręczenia pozwu do dnia zapłaty tytułem poniesionych przez powoda kosztów wynagrodzenia dla firmy (...).

W uzasadnieniu pozwu powód podniósł, że w dniu 27 maja 2017r. wskutek wypadku komunikacyjnego uszkodzeniu uległ należący do niego samochód marki M. (...). W momencie zdarzenia sprawcę wypadku łączyła z pozwanym umowa ubezpieczenia OC. W toku postępowania likwidacyjnego dokonano oględzin pojazdu i ustalono, iż wysokość odszkodowania wynosi 38.461,28 zł. Powód uznał wyliczenie dokonane przez pozwanego za nieprawidłowe albowiem nie uwzględniła ono rzeczywistych stawek za roboczogodzinę obowiązujących na terenie T., a także nieprawidłowo ustalono amortyzację części zamiennych i nie uwzględniono części oryginalnych. Powód zwrócił się do firmy (...) celem uzyskania pomocy w dochodzeniu roszczeń od ubezpieczyciela. Na zlecenie tej firmy Biuro (...) wykonało kalkulację naprawy, zgodnie z którą odszkodowanie za naprawę pojazdu powinno wynosić 52.820,21 zł, a zatem przyznane i wypłacone powodowi odszkodowanie zostało zaniżone o kwotę 14.358,93 zł. Poza zapłatą odszkodowania powód domaga się także zwrotu poniesionych wydatków celem wynagrodzenia firmy (...).

(pozew k. 3-8)

W odpowiedzi na pozew pozwany wniósł o oddalenie powództwa w całości. Pozwany podniósł, że do chwili obecnej powód nie przedstawił faktury potwierdzającej naprawę pojazdu w związku z czym rozliczenie szkody metodą kosztorysową należy uznać za prawidłowe. Pozwany podnosi, iż z przeprowadzonych oględzin pojazdu po jego naprawie wynika, iż nie wszystkie elementy zostały wymienione, co pozwala przypuszczać, że faktycznie poniesiony przez powoda koszt naprawy jest kosztem niższym od wskazanego w kosztorysie, a powód dochodzi obecnie kosztu nieponiesionego i nienależnego. Zdaniem pozwanego w sytuacji, gdy doszło do naprawy pojazdu odszkodowanie należy ustalić na podstawie poniesionego kosztu, który należy wykazać fakturą. Jak wskazuje pozwany wypłacone odszkodowanie pozwala na przywrócenie pojazdu do stanu sprzed kolizji. Wedle ubezpieczyciela stosowanie przy rozliczeniach kosztorysowych cen oryginalnych części zamiennych mogłoby skutkować bezpodstawnym wzbogaceniem poszkodowanego. Nadto, zdaniem pozwanego, powód nie wykazał interesu w dokonaniu naprawy z użyciem części oryginalnych, w szczególności nie przedstawił faktury dokumentującej naprawę. W ocenie pozwanego wskazane przez powoda w prywatnej kalkulacji stawki za prace naprawcze są zdecydowanie zawyżone na tle innych podmiotów rynku lokalnego. Za bezzasadne pozwany uznał również roszczenie o zapłatę kwoty 500 zł tytułem zwrotu kosztów pomocy w postępowaniu przedsądowym, wskazując, iż postępowanie likwidacyjne w sprawie komunikacyjnej jest postępowaniem nieskomplikowanym, niewymagającym specjalistycznej wiedzy, w którym pomoc osób trzecich należy uznać za zbędną, a tym samym ww. wydatek nie pozostaje w bezpośrednim związku przyczynowym ze szkodą.

(odpowiedź na pozew k. 38-40v)

Pismem z dnia 10 czerwca 2019r. powód rozszerzył powództwo do kwoty 19.758,93 zł, na co składały się kwota 14.358,93 z tytułu naprawy pojazdu, kwota 4.900 zł z tytułu ubytku wartości rynkowej pojazdu oraz kwota 500 zł z tytułu zwrotu poniesionych kosztów dochodzenia roszczeń w postępowaniu likwidacyjnym. Od kwoty 19.758,93 zł powód domagał się odsetek ustawowych od dnia 28 czerwca 2017r., zaś od kwoty 500 zł od dnia doręczenia pozwu.

(pismo procesowe z dnia 10 czerwca 2019r. k. 212-213)

Sąd ustalił następujący stan faktyczny:

W dniu 27 maja 2017r. doszło do kolizji drogowej w wyniku której uszkodzeniu uległ samochód osobowy marki M. (...) o numerze rejestracyjnym (...), który stanowił własność powoda M. G..

(okoliczność bezsporna)

W dacie zdarzenia sprawca szkody był objęty ochroną ubezpieczeniową na podstawie umowy obowiązkowego ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej posiadaczy pojazdów mechanicznych zawartej z pozwanym Towarzystwem (...) S.A. z siedzibą w W.. Po przeprowadzeniu postępowania likwidacyjnego, decyzją z dnia 29 czerwca 2017r. pozwany przyznał powodowi odszkodowanie w kwocie 38.461,28 zł. Nie zgadzając się z wysokością przyznanego odszkodowania powód zwrócił się o pomoc do K. W. (...) Centrum Pomocy (...). Pełnomocnik powoda zlecił wykonanie kalkulacji naprawy (...) Biuro Rzeczoznawstwa Motoryzacyjnego, które oszacowało koszt naprawy na kwotę 52.820,21

zł. Koszt sporządzenia kosztorysu naprawy wyniósł 500 zł. Pismem z dnia 17 lipca 2017r. powód reprezentowany przez pełnomocnika K. W. (...) Centrum Pomocy (...) wezwał pozwanego do dopłaty odszkodowania za uszkodzony pojazd w kwocie 14.358,93 zł, a także zwrotu kosztów poniesionych przez pełnomocnika (zgromadzenie i analiza akt szkody, wykonanie kosztorysu, korespondencja i telefony). W odpowiedzi, pismem z dnia 5 września 2017r. pozwany zaproponował powodowi zawarcie ugody i dopłatę kwoty 4.358,72 zł, na co powód nie przystał.

(okoliczności bezsporne ustalone w oparciu o: decyzję pozwanego z dnia 29 czerwca 2017r. k. 50, fakturę VAT nr (...) k. 25, pokwitowanie k. 26, przedsądowe wezwanie do zapłaty z dnia 17 lipca 2017r. k. 27-28, kosztorys naprawy k. 10-24, pismo pozwanego z dnia 5 września 2017r. k. 31-32)

Niezbędne i celowe koszty naprawy uszkodzeń samochodu powoda marki M. (...) o numerze rejestracyjnym (...), powstałych na skutek zdarzenia z dnia 27 maja 2017r., przy zastosowaniu średnich stawek za roboczogodzinę w wysokości 118,72 zł/rbg za prace blacharskie i mechaniczne i 131,27 zł/rbg za prace lakiernicze, a także z zastosowaniem nowych i oryginalnych części zamiennych wynosiły 50.730,38 zł brutto. Wartość ww. pojazdu w stanie nieuszkodzonym wynosiła 162.000 zł, zaś w stanie uszkodzonym 119.300 zł. Ubytek wartości handlowej pojazdu po naprawie wynosi 4.900 zł.

(dowód: pisemna opinia biegłego sądowego z zakresu techniki samochodowej P. T. k. 67-90 wraz z pisemnymi opiniami uzupełniającymi k. 106-129, 177-180, 190-195)

Sąd zważył, co następuje:

Powyższy stan faktyczny Sąd ustalił na podstawie dowodów z dokumentów oraz dowodu z opinii biegłego sądowego z zakresu techniki samochodowej P. T..

Oceniając zebrany w niniejszej sprawie materiał dowodowy, Sąd nie dopatrył się żadnych podstaw do kwestionowania autentyczności i wiarygodności przedłożonych przez strony dokumentów prywatnych w postaci akt szkody, korespondencji stron, a także faktur dokumentujących poniesione przez powoda koszty wykonania prywatnej ekspertyzy. Sąd miał na uwadze, że żadna ze stron nie kwestionowała autentyczności tych dokumentów, ani też nie kwestionowała treści oświadczeń zawartych w tych dokumentach. Powyższe dokumenty nie budziły także żadnych wątpliwości Sądu, albowiem nie nosiły żadnych śladów przerobienia, podrobienia czy innej ingerencji. W tym stanie rzeczy Sąd uznał, że przedmiotowe dokumenty przedstawiają rzeczywisty przebieg postępowania likwidacyjnego prowadzonego przez pozwany zakład ubezpieczeń po kolizji drogowej z dnia 27 maja 2017r., a także faktyczną wysokość kosztów poniesionych przez poszkodowanego w związku ze szkodą.

Za wiarygodny dowód w sprawie Sąd uznał również opinię biegłego sądowego z zakresu techniki samochodowej P. T.. Zdaniem Sądu opinia ta została sporządzona rzetelnie i fachowo, z uwzględnieniem całokształtu materiału dowodowego. Opinia ta została napisana w sposób jasny, zrozumiały, co pozwala Sądowi na prześledzenie toku myślowego biegłego. Przedstawione przez biegłego wnioski co do wysokości kosztu naprawy pojazdu, wysokości ubytku wartości handlowej tego pojazdu oraz charakteru i zakresu szkody są kategoryczne, dobrze uzasadnione, a także nie budzą wątpliwości Sądu w świetle zasad logicznego rozumowania oraz doświadczenia życiowego. Sąd miał również na uwadze, że w opiniach uzupełniających biegły w sposób rzeczowy, logiczny i przekonujący odniósł się do wszystkich zarzutów zgłoszonych przez stronę pozwaną i tym samym obronił swoją opinię.

W związku z tym, iż opinia przedstawiona przez biegłego P. T. jest kompletna, zupełna i stanowcza – na mocy art. 217 kpc – Sąd oddalił wniosek strony pozwanej o dopuszczenie dowodu z opinii innego biegłego, jak również wniosek o kolejną opinię uzupełniającą. Zdaniem Sądu, w opiniach uzupełniających biegły w sposób rzeczowy odniósł się do wszystkich zarzutów strony pozwanej i tym samym wszystkie okoliczności sporne zostały już dostatecznie wyjaśnione. W tym stanie rzeczy uwzględnienie wniosków dowodowych strony pozwanej doprowadziłoby jedynie do nieuzasadnionej zwłoki w rozpoznaniu niniejszej sprawy, a strony naraziło na dodatkowe koszty.

Podstawę prawną powództwa stanowią przepisy art. 822 § 1 i 4 kc i art. 824¹ § 1 kc oraz art. 13 ustawy z dnia 22 maja 2003r. o ubezpieczeniach obowiązkowych, Ubezpieczeniowym Funduszu Gwarancyjnym i Polskim Biurze Ubezpieczycieli Komunikacyjnych. Zgodnie z art. 822 § 1 i 4 kc przez umowę ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej zakład ubezpieczeń zobowiązuje się do zapłacenia określonego w umowie odszkodowania za szkody wyrządzone osobom trzecim, względem których odpowiedzialność za szkodę ponosi ubezpieczający albo osoba, na której rzecz została zawarta umowa ubezpieczenia. Uprawniony do odszkodowania w związku ze zdarzeniem objętym umową ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej może dochodzić roszczenia bezpośrednio od zakładu ubezpieczeń. Na mocy natomiast art. 824¹ § 1 kc o ile nie umówiono się inaczej, suma pieniężna wypłacona przez zakład ubezpieczeń z tytułu ubezpieczenia nie może być wyższa od poniesionej szkody. Z treści art. 13 ust. 2 ustawy z dnia 22 maja 2003r. o ubezpieczeniach obowiązkowych, Ubezpieczeniowym Funduszu Gwarancyjnym i Polskim Biurze Ubezpieczycieli Komunikacyjnych (tekst jednolity Dz.U. z 2018 r. poz. 473) wynika, iż w obowiązkowych ubezpieczeniach odpowiedzialności cywilnej odszkodowanie wypłaca się w granicach odpowiedzialności cywilnej podmiotów objętych ubezpieczeniem, nie wyżej jednak niż do wysokości sumy gwarancyjnej ustalonej w umowie.

Dla rozstrzygnięcia niniejszej sprawy istotne znaczenie miały także przepisy art. 361 § 2 kc, zgodnie z którym w braku odmiennego przepisu ustawy lub postanowienia umowy, naprawienie szkody obejmuje straty, które poszkodowany poniósł, oraz art. 363 § 1 kc, który stanowi, że co do zasady naprawienie szkody winno nastąpić według wyboru poszkodowanego, bądź przez przywrócenie do stanu poprzedniego, bądź przez zapłatę odpowiedniej sumy pieniężnej, przy czym gdyby przywrócenie do stanu poprzedniego pociągało za sobą dla zobowiązanego nadmierne koszty, roszczenie poszkodowanego ogranicza się do świadczenia w pieniądzu.

Podstawową okolicznością sporną pomiędzy stronami pozostawała wysokość kosztów naprawy pojazdu marki M. (...) o numerze rejestracyjnym (...), powstałych na skutek zdarzenia z dnia 27 maja 2017r. Strona pozwana bowiem podnosiła, że wobec nieprzedstawienia przez poszkodowanego faktur dokumentujących poniesione przez powoda koszty związane z naprawą pojazdu, domaganie się dopłaty ponad przyznaną w toku postępowania likwidacyjnego kwotę 38.461,28 zł jest nieuzasadnione. Należy jednak zauważyć, że zgodnie z utrwalonym orzecnictwem Sądu Najwyższego wysokość szkody komunikacyjnej jest niezależna od rzeczywistych kosztów naprawy samochodu poszkodowanego, ani nawet od tego czy naprawa w ogóle została dokonana. Sąd Najwyższy w wyroku z dnia 7 sierpnia 2003r. w sprawie IV CKN 387/01, LEX nr 141410 wskazał, że „szkoda powstaje zwykle w chwili wypadku komunikacyjnego i podlega naprawieniu według zasad określonych w art. 363 § 2 kc. 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”. Powyższą linię orzecniczą Sąd Najwyższy potwierdził w wyroku z dnia 16 maja 2002r., V CKN 1273/00, LEX nr 55518 wskazując, iż „roszczenie o świadczenie należne od zakładu ubezpieczeń w ramach ubezpieczenia komunikacyjnego odpowiedzialności cywilnej z tytułu kosztów przywrócenia uszkodzonego pojazdu do stanu pierwotnego jest wymagalne niezależnie od tego, czy naprawa została dokonana. Jeśli zatem naprawa samochodu i rzeczywiste poniesienie kosztów z tego tytułu nie jest warunkiem koniecznym dla dochodzenia odszkodowania, to nie sposób podzielić poglądu, iż koszty naprawy określone przez specjalistyczny warsztat nie mogą być miernikiem dla ustalenia odszkodowania należnego powodowi, gdyż ten nie dokonał naprawy samochodu”. Wskazać również należy, iż w przypadku, gdy odszkodowanie ustalone jest w oparciu jedynie o metodę kosztorysową, a poszkodowany nie przedstawia faktury za naprawę pojazdu, to nie ma to znaczenia dla powstania obowiązku wypłaty odszkodowania (por.: uchwała SN z dnia 17 maja 2007r., III CZP 150/06, L.). Dlatego też wszystkie argumenty pozwanego, w tym zarzuty co do opinii biegłego i wnioski zmierzające do jej uzupełnienia w kierunku ustalenia kosztów faktycznej naprawy, nie miały znaczenia dla rozstrzygnięcia niniejszej sprawy. Podkreślić należy, iż nawet gdyby powyższego poglądu prawnego nie podzielić, to koszty rzeczywistej naprawy mogłyby odzwierciedlać wysokość szkody tylko wówczas, gdyby naprawa przeprowadzona przez poszkodowanego została dokonana w sposób poprawny technologicznie i przywróciła wszystkie walory pojazdu, jakie posiadał on przed kolizją. Jeżeli natomiast naprawa była niepełnowartościowa i nie doprowadziła do przywrócenia stanu poprzedniego, poszkodowany może domagać się odszkodowania odpowiadającego kwocie, jaka byłaby niezbędna do przywrócenia stanu pojazdu sprzed kolizji, a więc w kwocie przenoszącej wysokość poniesionych przez niego rzeczywistych kosztów

naprawy. W przedmiotowej sprawie niewątpliwie przeprowadzona przez powoda naprawa nie była pełnowartościowa, co wynika już z treści samej odpowiedzi na pozew, gdzie pozwany zarzucił poszkodowanemu, że nie zostały naprawione wszystkie elementy, które zostały uszkodzone w wyniku spornej kolizji drogowej. Okoliczność tę potwierdził biegły P. T., który w jednej z opinii uzupełniających wskazał, m.in., że takie elementy jak nakładka wnęki bagażnika, pokrywa wnęki koła zapasowego, tłumik tylny lewy, tłumik tylny prawy, osłona rury końcowej prawa zostały naprawione mimo, że zgodnie z technologią producenta powinny zostać wymienione. Z kolei, osłona rury końcowej lewa czy lampa tylna zewnętrzna lewa nie zostały nawet naprawione. W związku z powyższym należało stwierdzić, że niewątpliwie pojazd powoda nie został przywrócony do stanu sprzed kolizji wskutek dokonanej naprawy. W tej sytuacji powód może domagać się dodatkowego odszkodowania przewyższającego poniesione dotąd koszty naprawy do kwoty, która pozwoliłaby na przywrócenie wszystkich właściwości tego pojazdu do stanu sprzed szkody. Jak wyliczył biegły sądowy P. T. koszt naprawy tego pojazdu przeprowadzonej zgodnie z technologią producenta stanowi kwotę 50.730,38 zł. Strona pozwana kwestionowała jednak wyliczony przez biegłego koszt naprawy, argumentując, że koszt ten nie odpowiada kosztowi faktycznie poniesionemu przez powoda. Z przyczyn wskazanych powyżej nie sposób jednak podzielić argumentacji ubezpieczyciela. Niezależnie od powyższego, pozwany zarzucił biegłemu brak przeprowadzenia oględzin pojazdu, zawyżenie stawek za prace naprawcze i lakiernicze, wskazując, że powód nie przedstawił żadnych dokumentów potwierdzających poniesienie kosztów w wysokości wskazanej przez biegłego (w nawiązaniu do podstawowej argumentacji dotyczącej uwzględnienie faktycznie poniesionych kosztów naprawy pozwany zażądał wykonania opinii uzupełniającej z uwzględnieniem stawki w wysokości 80 zł/rbg), nieuwzględnienie części alternatywnych, podnosząc, że w dacie szkody dostępna na rynku była lampa tylna lewa o jakości Q. Powyższe zarzuty nie zasługiwały jednak na uwzględnienie. Co do zarzutu dotyczącego braku oględzin, to stwierdzić należy, iż pojazd został sprzedany przez powoda, w związku z czym nie było możliwości dokonania jego oględzin. Jednakże okoliczność ta nie miała większego znaczenia dla rozstrzygnięcia sprawy, albowiem w aktach szkody zawarta była dokumentacja fotograficzna wykonana przez pozwanego podczas oględzin. Całkowicie chybiony pozostawał zarzut dotyczący konieczności uwzględnienia stawek za prace naprawcze i lakiernicze na poziomie 80 zł/rbg. Jak wynika z opinii biegłego stawki w takiej właśnie wysokości były najniższymi stawkami stosowanymi przez podmioty działające na rynku lokalnym. W ocenie Sądu nie ulega wątpliwości, że naprawa dokonana w warsztacie stosującym takie stawki nie pozwoliłaby na przywrócenie pojazdu do stanu sprzed szkody. Pojazd powoda w dacie szkody był samochodem nowym, o niskim przebiegu i niskim stopniu eksploatacji. Podkreślić należy, iż stawka za prace naprawcze nie tylko odzwierciedla poziom świadczonych usług, ale także uwzględnia takie czynniki jak: wyposażenie warsztatu w nowoczesny sprzęt, zatrudnianie wykwalifikowanych pracowników etc. Jest faktem notoryjnym, że zakłady stosujące najniższe stawki zwykle nie dysponują najnowocześniejszym sprzętem dedykowanym konkretnej marce samochodu. Zatem należało przyjąć, że naprawa dokonana w zakładzie sugerowanym przez pozwanego nie byłaby pełnowartościowa i zgodna z technologią producenta pojazdu. Jak wskazuje się natomiast w orzecznictwie odszkodowanie należne w ramach ubezpieczenia obejmuje wszystkie koszty przywrócenia pojazdu do stanu poprzedniego. O przywróceniu pojazdu do stanu poprzedniego można zaś mówić jedynie wówczas, gdy stan pojazdu po naprawie, pod każdym względem (stan techniczny, zdolność użytkowa, części składowe, trwałość, wygląd estetyczny itp.) odpowiada stanowi tegoż pojazdu sprzed wypadku (por. wyrok Sądu Apelacyjnego w Łodzi z dnia 10 listopada 1992r. I ACr 410/92, OSA 1993/8/57; podobnie wyrok SN z dnia 11 czerwca 2003r., V CKN 308/01, wyrok SN z dnia 20 lutego 2002r., V CKN 903/00). W ocenie Sądu, kwota przyznana przez ubezpieczyciela w toku postępowania likwidacyjnego w żaden sposób nie gwarantowała przywrócenia pojazdu powoda do stanu poprzedniego, choćby z uwagi na znacznie zaniżone stawki za robociznogodzinę. W ocenie Sądu, dopiero koszt wskazany przez biegłego pozwala na przywrócenie wszelkich właściwości, jakie pojazd powoda posiadał przed wypadkiem. Sąd w pełni podziela ugruntowaną linię orzecniczą Sądu Najwyższego (por. uchwała Sądu Najwyższego z dnia 13 czerwca 2003r. w sprawie III CZP 32/03, opubl. M.Prawn. 2004/2/81; wyrok SN z dnia 16 maja 2002r., (...), L.; wyrok SN z dnia 7 sierpnia 2003r., IV CKN 387/01, L.), że „odszkodowanie przysługujące od ubezpieczyciela odpowiedzialności cywilnej za uszkodzenie pojazdu mechanicznego obejmuje niezbędne i ekonomicznie uzasadnione koszty naprawy pojazdu, ustalone według cen występujących na lokalnym rynku”, a zakład ubezpieczeń nie ma prawa narzucać poszkodowanym stawek za prace naprawcze i lakiernicze. Zgodnie z zasadą pełnej kompensacji szkody poszkodowany ma prawo domagać się od podmiotu odpowiedzialnego (ubezpieczyciela) odszkodowania obejmującego poniesione przez niego koszty niezbędnych i ekonomicznie uzasadnionych prac naprawczych. Jak wskazał SN w uzasadnieniu

uchwały w sprawie III CZP 32/03 poszkodowanemu przysługuje wybór odpowiedniego warsztatu naprawczego, któremu powierzy on dokonanie naprawy uszkodzonego pojazdu. Warsztaty te mogą posługiwać się różnymi cenami w zakresie tych samych lub podobnych prac naprawczych. Co więcej, ceny te mogą odbiegać w odpowiedniej skali od cen stosowanych przez warsztaty naprawcze działające na odpowiednim rynku lokalnym (np. na terenie określonego miasta lub gminy). Sąd Najwyższy wskazał też, iż „zgodnie z zasadą pełnej kompensaty poniesionej szkody (art. 361 § 2 kc), poszkodowany będzie mógł domagać się od podmiotu odpowiedzialnego (ubezpieczyciela) odszkodowania obejmującego poniesione koszty wspomnianych prac naprawczych. Za kategorię "niezbędnych" kosztów naprawy należałoby uznać takie koszty, które zostały poniesione w wyniku przywrócenia uszkodzonego pojazdu do stanu jego technicznej używalności istniejącej przed wyrządzeniem szkody przy zastosowaniu technologicznej metody odpowiadającej rodzajowi uszkodzeń pojazdu mechanicznego. Kosztami "ekonomicznie uzasadnionymi" będą koszty ustalone według cen, którymi posługuje się wybrany przez poszkodowanego warsztat naprawczy dokonujący naprawy samochodu. Nie ma przy tym znaczenia fakt, że ceny te odbiegają (są wyższe) od cen przeciętnych dla określonej kategorii usług naprawczych na rynku napraw samochodu. Jeżeli nie kwestionuje się bowiem uprawnienia do wyboru przez poszkodowanego warsztatu samochodowego mającego dokonać naprawy, miarodajne w tym zakresie powinny być ceny stosowane właśnie przez ten warsztat naprawczy w związku z naprawą indywidualnie oznaczonego pojazdu mechanicznego”. Jednocześnie należy zauważyć, że zgodnie z utrwalonym orzecznictwem Sądu Najwyższego i sądów powszechnych powstanie roszczenia w stosunku do ubezpieczyciela o zapłacenie odszkodowania nie zależy od dokonania naprawy i tym samym od przedstawienia faktur za dokonaną naprawę. Podzielając powyższy pogląd prawny należy stanowczo stwierdzić, że ubezpieczyciel nie ma prawa do narzucania poszkodowanemu stawek za prace naprawcze. Przyjęcie stawki ustalonej przez pozwanego nie może powodować obniżenia wysokości szkody poniesionej przez powoda, gdyż ta kształtuje się w oparciu o ceny rynku lokalnego przedstawione przez biegłego w opinii. Uwzględnienie zaniżonych kosztów naprawy – odbiegających od cen rynku lokalnego – stanowiłoby naruszenie zasad określonych w przepisach art. 361 kc i art. 363 kc i prowadziłoby do nieuzasadnionego zaniżenia wypłaconego odszkodowania. Powód nie byłby w stanie naprawić szkody w sposób pełnowartościowy za tak niskie stawki. Na podstawie opinii biegłego Sąd ustalił, że średnimi stawkami na rynku lokalnym były stawki za prace blacharskie w wysokości 118,72 zł/rbg, zaś za prace lakiernicze w wysokości 131,27 zł/rbg. Zdaniem Sądu, taka stawka niewątpliwie pozwalała na przywrócenie pojazdu do stanu poprzedniego. Brak było również podstaw do uwzględnienia zarzutu dotyczącego nieuwzględnienia części alternatywnych. Jak bowiem stwierdził biegły w przypadku samochodu powoda, który w chwili kolizji był pojazdem nowym (1 rok i 1 miesiąc), miał niski przebieg (28.200 km), a także był pojazdem wcześniej nieuszkodzonym, nie ma żadnych podstaw do uwzględnienia części innych niż oryginalne. Bez wątpienia zastosowanie części innych niż oryginalne - przy uwzględnieniu wieku i stanu pojazdu przed szkodą - nie tylko nie przywróciłoby wszystkich właściwości, jakie pojazd posiadał przed kolizją, ale mogłoby również wydatnie wpłynąć na jego wartość rynkową. Dodatkowo, należy stwierdzić, że zgodnie z obowiązującą w postępowaniu cywilnym zasadą rozkładu ciężaru dowodowego wyrażoną w art. 6 kc ciężar udowodnienia faktu spoczywa na osobie, która z faktu tego wywodzi skutki prawne. Jeśli zatem pozwany domagał się uwzględnienia przy wycenieniu szkody cen części innych aniżeli części nowe i oryginalne, to winien był udowodnić, że stan techniczny pojazdu uzasadniał użycie tzw. zamienników o cenach niższych niż ceny części nowych i oryginalnych. Tymczasem, z zebranego w niniejszej sprawie materiału dowodowego nie wynika w żaden sposób, aby istniały podstawy do zastosowania innych części aniżeli nowe i oryginalne. Pozwany nie wykazał, że elementy uszkodzone w wyniku kolizji nosiły ślady wcześniejszych napraw przeprowadzonych niezgodnie z technologią producenta. W opinii uzupełniającej biegły jednoznacznie wskazał, że wyniki pomiaru grubości powłoki lakierniczej nie świadczą o wcześniejszych naprawach pokolizyjnych. Z opinii biegłego nie wynika również, aby w pojeździe powoda były zamontowane części inne aniżeli części oryginalne. Sądowi znane jest orzecznictwo Sądu Najwyższego, który dopuścił możliwość uwzględnienia w wysokości zasądanego odszkodowania cen części zamiennych nie pochodzących od producenta pojazdu stwierdzając, iż naprawa przy użyciu części równoważnych oryginalnym lub o porównywalnej jakości może spełniać wyznosi pełnej restytucji. W postanowieniu z dnia 12 kwietnia 2012r., III CZP 80/11, L., SN stwierdził bowiem, że użycie do naprawy tzw. zamienników może być uzasadnione zwłaszcza w sytuacji, kiedy historia napraw pojazdu nie wskazuje na jego serwisowanie czy używanie do naprawy wyłącznie oryginalnych części. Jednak w przedmiotowej sprawie nie zachodzą okoliczności o jakich mowa w przywołanym judykacie. Pozwany bowiem – jak wskazano powyżej – nie wykazał, że

samochód należący do poszkodowanego uczestniczył wcześniej w innych kolizjach i był naprawiany za pomocą części innych niż O. Z okoliczności wynika, że był to pojazd nowy i zadbane.

Zwrócić także należy uwagę, że zgodnie z utrwalonym poglądem prawnym Sądu Najwyższego zakład ubezpieczeń zobowiązany jest na żądanie poszkodowanego do wypłaty, w ramach odpowiedzialności z tytułu ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej posiadacza pojazdu mechanicznego, odszkodowania obejmującego celowe i ekonomicznie uzasadnione koszty nowych części i materiałów służących do naprawy uszkodzonego pojazdu. Jeżeli ubezpieczyciel wykaże, że prowadzi to do wzrostu wartości pojazdu, odszkodowanie może ulec obniżeniu o kwotę odpowiadającą temu wzrostowi (por. uchwała składu siedmiu sędziów SN z dnia 12 kwietnia 2012r. III CZP 80/11, L.). W niniejszej sprawie pozwany nie zdołał wykazać, że wskutek zastosowania w procesie naprawy części nowych i oryginalnych nastąpi wzrost wartości pojazdu w stosunku do jego wartości sprzed szkody. Mało tego, biegły wskazał, że nawet naprawa za pomocą części oryginalnych wpłynie na obniżenie wartości rynkowej tego pojazdu. Zatem, również i z tego względu nie ma podstaw do uwzględnienia części innych niż nowe i oryginalne, jak chciał pozwany.

Zatem, za bezzasadny należało uznać wniosek pozwanego o dopuszczenie dowodu z uzupełniającej opinii biegłego na okoliczność ustalenia kosztu naprawy z uwzględnieniem nieuszkodzonych części oryginalnych używanych, skoro zastosowanie do naprawy takich części nie doprowadziłoby do przywrócenia pojazdu powoda do stanu sprzed szkody. Jedynie na marginesie należy zaznaczyć, że samo wykonanie opinii uwzględniającej zastrzeżenia pozwanego byłoby co najmniej utrudnione, a może i niemożliwe. Jak bowiem wyjaśnił biegły T. rynek części używanych jest rynkiem, na którym nie ma profesjonalnych podmiotów monitorujących i zbierających dane o cenach oferowanych przez sprzedających. Znaczna część rynku obsługiwana jest przez osoby prywatne niebędące podmiotami gospodarczymi (np. handel częściami na portalach aukcyjnych typu Allegro) a części zamienne używane dostępne na rynku pochodzą z rozebranych pojazdów lub pojazdów powypadkowych (często o nieznanym pochodzeniu, np. z kradzieży) i zazwyczaj mają usterki, których nie da się określić na podstawie zdjęć i opisów sprzedawcy. Niemożliwe jest - zdaniem biegłego - również określenie pracochłonności koniecznych czynności naprawczych. Nadto, rynek części używanych nie podlega też specyfikacjom i kontroli. Wszystkie te czynniki - zdaniem P. T. - powodują, że nie jest możliwe określenie cen części używanych.

Zatem, mając na uwadze wszystkie powyższe okoliczności, na podstawie opinii biegłego P. T., Sąd przyjął, że poniesiona przez powoda szkoda majątkowa wynosi 50.730,38 zł. Biorąc pod uwagę, że na etapie postępowania likwidacyjnego pozwany zakład ubezpieczeń przyznał powodowi odszkodowanie w wysokości 38.461,28 zł, to do skompensowania pozostaje aktualnie kwota wynosząca 12.269,10 zł.

Nadto, w niniejszej sprawie powód domagał się zasądzenia kwoty 4.900 zł z tytułu ubytku wartości rynkowej pojazdu. Jak wskazuje się w orzecznictwie odszkodowanie za uszkodzenie samochodu może obejmować oprócz kosztów jego naprawy także zapłatę sumy pieniężnej odpowiadającej różnicy między wartością tego samochodu przed uszkodzeniem i po naprawie (por. uchwała Sądu Najwyższego z dnia 12 października 2001r., III CZP 57/01, L.). W uzasadnieniu powołanej uchwały SN stwierdził m.in., że „przy określaniu miernika wartości rzeczy nieuzasadnione jest przeciwstawianie cen które mogą być uzyskane przy jej zbywaniu i nabywaniu. Oczywiście, jednostkowe ceny takich samych samochodów mogą się różnić. Jednakże podstawą ustalenia wartości rzeczy będącej przedmiotem powszechnego obrotu nigdy nie jest jednostkowa cena, która może wynikać z zupełnie przypadkowych okoliczności. Podstawą ustalenia wartości powinna być średnia (mediana) cen. Anachronizmem wydaje się przyjmowanie różnych sposobów określania wartości takich samych rzeczy, w zależności od tego tylko czy są przeznaczone do normalnego używania i korzystania przez właściciela, czy też są przeznaczone do zbycia. W warunkach gospodarki rynkowej każda rzecz mająca wartość majątkową może być w każdym czasie przeznaczona na sprzedaż. Zbycie rzeczy jest uprawnieniem właściciela tak samo normalnym jak korzystanie z niej. Traci także w tym systemie gospodarczym rację bytu odróżnianie wartości użytkowej rzeczy od jej wartości handlowej. Miernikiem wartości majątkowej rzeczy jest pieniądz, a jej weryfikatorem rynek. Rzecz zawsze na taką wartość majątkową, jaką może osiągnąć na rynku. Z przepisu art. 361 § 2 kc wynika, obowiązek pełnej kompensacji szkody. Wartość samochodu po jego naprawie, to nic innego jak jego wartość rynkowa. Ponieważ wartość ta w wyniku uszkodzenia, choć później wyeliminowanego, zmalała w stosunku do tej, jaką pojazd ten reprezentowałby na rynku, gdyby nie został uszkodzony, więc kompensata

powinna obejmować nie tylko koszty naprawy, ale także tę różnicę wartości”. W ocenie Sądu powództwo w powyższym zakresie również zasługiwało na uwzględnienie. Jak wskazał biegły T. uwzględniając stan pojazdu w chwili kolizji oraz okres jego eksploatacji to nawet przy zachowaniu ustalonej przez producenta technologii naprawy oraz przy zastosowaniu oryginalnych części zamiennych samochód powoda będzie samochodem powypadkowym. Sprzedaż takiego samochodu wymaga obniżenia jego oceny, co jest spowodowane samym faktem uczestnictwa w kolizji drogowej oraz obawą kupujących o możliwość wystąpienia ukrytych wad powypadkowych, których weryfikacja w momencie zakupu nie jest w pełni możliwa. Biegły wskazał, iż zakres uszkodzeń samochodu powoda obejmował uszkodzenia zderzaka tylnego wraz z osprzętem, uszkodzenia klapy tylnej wraz z osprzętem, uszkodzenia ścian bocznych tylnych, a także uszkodzenia podłużnic tylnych. Biorąc pod uwagę zakres uszkodzeń oraz sposób ich naprawy uszkodzenia te należało zakwalifikować do kategorii C. Odpowiadający tej kategorii szkód maksymalny rynkowy ubytek wartości pojazdu wynosi od 3 do 4 %. Uwzględniając ustaloną przez biegłego wartość pojazdu w stanie nieuszkodzonym oraz stopień uszkodzenia nadwozia (0,11) rynkowy ubytek wartości pojazdu należało ustalić na kwotę 4.900 zł. Strona pozwana nie zgodziła się ze stanowiskiem biegłego, zarzucając, iż rynkowy ubytek wartości pojazdu nie może być liczony dla pojazdu, który został naprawiony niezgodnie z technologią naprawy, a materiały i części użyte do naprawy były nieoryginalne (jak w przypadku przedmiotowego pojazdu). Pozwany wskazał również, iż pomiar grubości powłoki lakierniczej podczas oględzin wskazuje, że pojazd był wcześniej naprawiany. Ubezpieczyciel zarzucił też, iż wyliczenia utraty wartości pojazdu zostały dokonane w oparciu o koszt naprawy, który nie został faktycznie poniesiony, a biegły nie zawarł w opinii informacji o tym, czy fakt importu prywatnego pojazdu, liczba właścicieli, braku udokumentowania przebiegu i wszelkie wcześniejsze naprawy pojazdu zostały uwzględnione przy wyliczeniu wartości rynkowej. Odpowiadając na zarzuty strony pozwanej biegły wskazał, iż utrata wartości pojazdu nastąpiłaby również po naprawie przeprowadzonej zgodnie z technologią naprawy, przy zachowaniem należytej staranności i przy zastosowaniu części zamiennych oryginalnych. Taki stan rzeczy biegły uwzględnił w opinii. Niewątpliwie zatem, nawet, gdyby powód dokonał naprawy w sposób zgodny z zaleceniami producenta, to wartość pojazdu po naprawie nie odpowiadałaby wartości rynkowej tego pojazdu sprzed szkody. W razie sprzedaży powód niewątpliwie uzyskałby kwotę niższą. Tym samym bez znaczenia pozostają zarzuty strony pozwanej dotyczące nieuwzględnienia rzeczywistej naprawy. W świetle wyjaśnień biegłego nie sposób także uznać, że pojazd powoda był pojazdem powypadkowym. Jak wskazał P. T. wyniki pomiaru grubości powłoki lakierniczej wykonane przez rzeczoznawcę pozwanego świadczą mogą jedynie o naprawie drobnych uszkodzeń eksploatacyjnych pewnych elementów karoserii, a takie uszkodzenia nie mogą być traktowane jako uszkodzenia kolizyjne. W związku z powyższym nie zachodzą przesłanki do zaniechania szacowania rynkowego ubytku wartości pojazdu. Biegły w sposób szczegółowy wyjaśnił również sposób szacowania ubytku wartości pojazdu, wskazując, iż dokonał wyliczeń z wykorzystaniem algorytmów systemu informatycznego (...) Ekspert, które są oparte na Instrukcji określenia rynkowego ubytku wartości pojazdów nr (...) i obliczył rynkowy ubytek wartości pojazdu metodami oceny zakresu uszkodzeń nadwozia i ramy, metodą kosztu naprawy, a także metodą stopnia uszkodzenia nadwozia i ramy. Biegły wyjaśnił także, iż zastosował korektę za wyposażenie dodatkowe, korektę za datę pierwszej rejestracji, korektę z tytułu indywidualnego zakupu za granicą, a także korektę za przebieg. W ocenie Sądu wyjaśnienia złożone przez biegłego T. rozwiewają wszelkie wątpliwości co do istnienia podstaw do ustalenia ubytku wartości rynkowej, jak również co do metodologii i sposobu określenia tej wartości. W tym stanie rzeczy Sąd uznał, że na poniesioną przez powoda szkodę składa się również ubytek wartości handlowej pojazdu w wysokości 4.900 zł.

W ocenie Sądu, na uwzględnienie zasługiwało także żądanie o zwrot kosztów prywatnej ekspertyzy. W wyroku z dnia 30 lutego 2002r., V CKN 908/00 (niepublikowany) Sąd Najwyższy zajął stanowisko, że ocena, czy koszty ekspertyzy powypadkowej poniesione przez poszkodowanego w postępowaniu likwidacyjnym mieszczą się w ramach szkody i normalnego związku przyczynowego winna być dokonywana na podstawie konkretnych okoliczności sprawy, a w szczególności po dokonaniu oceny, czy poniesienie tego wydatku było obiektywnie uzasadnione i konieczne. W uchwale z dnia 18 maja 2004 r., III CZP 24/04 SN stwierdził, że odszkodowanie, przysługujące z umowy ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej posiadaczy pojazdów mechanicznych za szkody powstałe w związku z ruchem tych pojazdów, może - stosownie do okoliczności sprawy - obejmować także koszty ekspertyzy wykonanej na zlecenie poszkodowanego. Powyższa linia orzecznictwa jest wciąż aktualna (por. postanowienie SN z dnia 7 września 2018r., III CZP 33/18). W świetle przedstawionego stanowiska judykatury ocena czy poniesione koszty

ekspertyzy sporządzonej na zlecenie poszkodowanego w postępowaniu przedsądowym są objęte odszkodowaniem przysługującym od ubezpieczyciela z umowy odpowiedzialności cywilnej, musi być dokonana przy uwzględnieniu całokształtu okoliczności sprawy, a w szczególności uzależniona jest od ustalenia, czy zachodzi normalny związek przyczynowy pomiędzy poniesieniem tego wydatku a kolizją drogową, oraz czy poniesienie tego kosztu było obiektywnie uzasadnione i konieczne także w kontekście ułatwienia prawidłowego określenia rozmiarów szkody przez zakład ubezpieczeń. W ocenie Sądu, w okolicznościach niniejszej sprawy powód nie miał innej możliwości weryfikacji prawidłowości czynności podjętych w toku postępowania likwidacyjnego niż poprzez zwrócenie się do osoby mającej fachową wiedzę w zakresie likwidacji szkód komunikacyjnych i zlecenie wykonania kalkulacji niezależnemu rzeczoznawcy. Jednocześnie, powód wykazał wysokość wydatków poniesionych na ten cel, przekładając fakturę VAT. Dlatego też, na podstawie powołanych powyżej przepisów, Sąd zasądził od pozwanego na rzecz powoda kwotę 500 zł.

Zatem, na podstawie art. 822 § 1 i 4 kc i art. 824¹ § 1 kc oraz art. 13 ustawy z dnia 22 maja 2003r. o ubezpieczeniach obowiązkowych, Ubezpieczeniowym Funduszu Gwarancyjnym i Polskim Biurze Ubezpieczycieli Komunikacyjnych, Sąd zasądził od pozwanego na rzecz powoda łącznie kwotę 17.669,10 zł. Na mocy art. 481 kc Sąd zasądził odsetki ustawowe za opóźnienie od kwoty 17.169 zł od dnia 28 czerwca 2017r. do dnia zapłaty, zaś od kwoty 500 zł od dnia doręczenia pozwu tj. od dnia 22 lutego 2018r. do dnia zapłaty, zgodnie z treścią art. 14 ustawy o ubezpieczeniach obowiązkowych, Ubezpieczeniowym Funduszu Gwarancyjnym i Polskim Biurze Ubezpieczycieli Komunikacyjnych i art. 455 kc.

W pozostałym zakresie, na mocy powołanych powyżej przepisów a contrario, powództwo podlegało oddaleniu.

O kosztach procesu Sąd orzekł na podstawie przepisu art. 100 kpc w zw. z § 2 pkt. 5 rozporządzenia Ministra Sprawiedliwości z dnia 22 października 2015r. w sprawie opłat za czynności radców prawnych. Zważyć bowiem należało, iż strona powodowa wygrała niniejsze postępowanie w 89 %, zaś strona pozwana w 11 % i w takim stosunku należy się każdej ze stron zwrot kosztów od przeciwnika. Koszty strony powodowej stanowiły opłata sądowa od pozwu (743 zł), zaliczka na poczet opinii biegłego (1.500 zł), opłata za czynności fachowego pełnomocnika – radcy prawnego w stawce minimalnej (3.600 zł), opłata skarbową od pełnomocnictwa (17 zł) – w łącznej wysokości 5.880 zł, z czego należy mu się kwota 5.233,20 zł. Z kolei koszty strony pozwanej stanowiły koszty zastępstwa procesowego w kwocie 3.617 zł, przy czym należy się jej zwrot od przeciwnika kwoty 397,87 zł. Po wzajemnym skompensowaniu należności stronie powodowej należała się od pozwanego kwota 4.845,33 zł.

Na podstawie art. 100 k.p.c. w zw. z art. 5 ust. 3, art. 8 ust.1 i art. 83 i 113 ust. 1 ustawy o kosztach sądowych w sprawach cywilnych Sąd nakazał ściągnąć od stron na rzecz Sądu Rejonowego – Skarbu Państwa w G. nieuiszczone koszty wynagrodzenia biegłego, które zostały tymczasowo wypłacone ze Skarbu Państwa (310,87 zł), a także opłatę sądową od rozszerzonego powództwa (245 zł) tj. w łącznej wysokości 555,87 zł w stosunku w jakim strony przegrały niniejsze postępowanie. Stąd, Sąd nakazał ściągnąć od powoda kwotę 61,14 zł, zaś od pozwanego kwotę 494,72 zł.