

Sygn. akt VI GC 1403/17

WYROK

W IMIENIU RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ

Dnia 05 czerwca 2019 roku

Sąd Rejonowy w Gdyni VI Wydział Gospodarczy, w składzie:

Przewodniczący:	SSR Justyna Supińska	
Protokolant:	Agata Kondratowska	

po rozpoznaniu w dniu 29 maja 2019 roku w Gdyni

na rozprawie

sprawy z powództwa **D. K.**

przeciwko (...) **spółce akcyjnej z siedzibą w S.**

o zapłatę

I. zasądza od pozwanego (...) spółki akcyjnej z siedzibą w S. na rzecz powoda D. K. kwotę 3 996,07 złotych (trzy tysiące dziewięćset dziewięćdziesiąt sześć złotych siedem groszy) wraz z odsetkami ustawowymi za opóźnienie liczonymi za okres od dnia 21 marca 2017 roku do dnia zapłaty;

II. w pozostałym zakresie oddala powództwo;

III. zasądza od powoda D. K. na rzecz pozwanego (...) spółki akcyjnej z siedzibą w S. kwotę 1 613,49 złotych (jeden tysiąc sześćset trzynaście złotych czterdzieści dziewięć groszy) tytułem zwrotu kosztów procesu;

IV. nakazuje ściągnąć od powoda D. K. na rzecz Skarbu Państwa – Sądu Rejonowego w Gdyni kwotę 1 414,92 złotych (jeden tysiąc czterysta czternaście złotych dziewięćdziesiąt dwa grosze) tytułem zwrotu kosztów sądowych wypłaconych tymczasowo ze środków Skarbu Państwa;

V. nakazuje ściągnąć od pozwanego (...) spółki akcyjnej z siedzibą w S. na rzecz Skarbu Państwa – Sądu Rejonowego w Gdyni kwotę 616,85 złotych (sześćset szesnaście złotych osiemdziesiąt pięć groszy) tytułem zwrotu kosztów sądowych wypłaconych tymczasowo ze środków Skarbu Państwa.

Sygn. akt VI GC 1403/17

UZASADNIENIE

Pozwem z dnia 04 kwietnia 2017 roku powód D. K. domagał się zasądzenia od pozwanego (...) spółki akcyjnej z siedzibą w S. kwoty 13 163,48 złotych wraz z odsetkami ustawowymi za opóźnienie liczonymi za okres od dnia 21 marca 2017 roku do dnia zapłaty, a także kosztów procesu.

W uzasadnieniu powód wskazał, że w dniu 06 października 2016 roku doszło – wskutek zdarzenia drogowego, za które odpowiedzialność ponosił kierujący pojazdem ubezpieczony od odpowiedzialności cywilnej u pozwanego – do uszkodzenia pojazdu marki S. model (...) o numerze rejestracyjnym (...) należącego do R. J.. Po przeprowadzeniu

postępowania likwidacyjnego pozwany wypłacił odszkodowanie w kwocie 12 503,93 złotych. Po otrzymaniu decyzji określającej wysokość odszkodowania, poszkodowany chcąc zweryfikować ustalony przez pozwanego sposób naprawy pojazdu oraz wysokość ustalonych kosztów jego naprawy, zlecił sporządzenie kalkulacji naprawy niezależnemu rzeczoznawcy, z której wynikało, że koszt naprawy pojazdu, przy uwzględnieniu rynkowych stawek za roboczogodzinę prac blacharskich i lakierniczych oraz cen części oryginalnych niezbędnych do naprawy pojazdu ustalony został na kwotę 25 417,41 złotych, przy czym sporządzona kalkulacja wskazywała na szereg dodatkowych niestwierzonych przez pozwanego uszkodzeń wymagających naprawy.

W niniejszym postępowaniu powód domagał się zatem kwoty 12 913,48 złotych tytułem kosztów naprawy pojazdu stanowiących różnicę między kwotą wypłaconego odszkodowania a ustaloną przez rzeczoznawcę kwotą kosztów naprawy, a także kwoty 250 złotych tytułem zawrotu poniesionych kosztów związanych ze sporządzeniem prywatnej kalkulacji naprawy.

Nakazem zapłaty w postępowaniu upominawczym z dnia 24 lipca 2017 roku wydanym w sprawie o sygn. akt VI GNc 1853/17 referendarz sądowy Sądu Rejonowego w Gdyni uwzględnił żądanie pozwu w całości.

W sprzeciwie od powyższego orzeczenia pozwany (...) spółka akcyjna z siedzibą w S. wniósł o oddalenie powództwa kwestionując je w zakresie zasady i wysokości.

W uzasadnieniu pozwany wskazał, że zakres uszkodzeń został określony w protokole szkody i nie był kwestionowany przez poszkodowanego, który podpisał własnoręcznie protokół oględzin pojazdu, nadto zakres uszkodzeń przedstawia dokumentacja zdjęciowa i w ocenie pozwanego nie było konieczności wymiany wskazanych przez powoda części pojazdu. Pozwany zakwestionował także zastosowaną przez powoda stawkę w kwocie 100 złotych netto za prace naprawcze i wskazał, że poszkodowany otrzymał wraz z kosztorysem stosowną informację o programie naprawy pojazdów zgodnie ze sporządzonymi przez pozwanego kosztorysami i gdyby skontaktował się ze współpracującym z pozwanym (...) spółką z ograniczoną odpowiedzialnością z siedzibą w W., miałby faktyczną możliwość naprawy przedmiotowego pojazdu zgodnie z kalkulacją naprawy pozwanego.

Pozwany wskazał także, że powód nie wykazał zasadności przeprowadzenia naprawy pojazdu przy użyciu części nowych i oryginalnych ani nie przedstawił faktur źródłowych zakupu części zamiennych, czy faktur za naprawę pojazdu oraz zakwestionował żądanie zwrotu kosztów sporządzenia prywatnej opinii.

Sąd ustalił następujący stan faktyczny:

W dniu 06 października 2016 roku doszło do uszkodzenia pojazdu marki S. model (...) o numerze rejestracyjnym (...) należącego do R. J..

Odpowiedzialność za przedmiotową szkodę ponosił kierujący pojazdem ubezpieczony od odpowiedzialności cywilnej w (...) spółce akcyjnej z siedzibą w S..

niesporne

R. J. dokonał częściowej naprawy pojazdu marki S. model (...) o numerze rejestracyjnym (...) przy użyciu części oryginalnych używanych. Naprawę wykonywał on samodzielnie albo w zakładzie blacharskim u znajomego.

zeznania świadka R. J. – protokół rozprawy z dnia 29 stycznia 2018 roku – k. 124-125 akt (zapis obrazu i dźwięku 00:01:32-00:11:24)

(...) spółka akcyjna z siedzibą w S. wypłacił R. J. tytułem odszkodowania kwotę 12 503,93 złotych brutto, przy uwzględnieniu stawki w kwocie 54,50 złotych netto za roboczogodzinę prac blacharsko – mechanicznych i lakierniczych.

decyzja – k. 12 akt, kalkulacja – k. 13-17, 58-67 akt, protokół szkody w pojeździe – k. 54-57 akt

R. J. zlecił M. M. wykonanie kalkulacji naprawy pojazdu marki S. model (...) o numerze rejestracyjnym (...) w związku z jego uszkodzeniem w dniu 06 października 2016 roku.

W dniu 13 marca 2017 roku M. M. sporządził przedmiotową kalkulację naprawy uwzględniając stawki w kwocie 100 złotych netto za roboczogodzinę prac blacharsko – mechanicznych i lakierniczych i ustalając koszty naprawy na kwotę 25 417,41 złotych brutto.

W dniu 13 marca 2017 roku M. M. wystawił R. J. fakturę numer (...) na kwotę 250 złotych za sporządzenie kosztów naprawy pojazdu, wskazując sposób zapłaty – gotówką.

kalkulacja naprawy – k. 18-20 akt, faktura – k. 21 akt

W dniu 15 marca 2017 roku R. J. (jako cedent) zawarł z D. K. (jako cesjonariuszem) umowę cesji wierzytelności przysługującej mu z tytułu odpowiedzialności cywilnej sprawcy szkody w związku ze szkodą komunikacyjną z dnia 06 października 2016 roku i zawiadomił o dokonanym przelewie (...) spółkę akcyjną z siedzibą w S..

umowa cesji wierzytelności – k. 22 akt, powiadomienie o przelewie wierzytelności – k. 23 akt

Pojazd marki S. model (...) o numerze rejestracyjnym (...) został naprawiony w sposób nieprofesjonalny, bez zachowania odpowiednich zaleceń technologicznych przewidzianych podczas wykonywania napraw pojazdu, widoczne były liczne ślady prowizorycznie wykonanych napraw, a grubość powłoki lakierniczej (za wyjątkiem tylnej klapy bagażnika) wskazuje na bardzo dużą ilość nałożonych mas szpachlowych, co w niedługim czasie doprowadzi do ich pęknięcia i odpadnięcia od korodujących blach poszycia.

Naprawa pojazdu marki S. model (...) o numerze rejestracyjnym (...) nie została dokończona.

W wyniku zdarzenia z dnia 06 października 2016 roku w pojeździe marki S. model (...) o numerze rejestracyjnym (...) uszkodzeniu uległy następujące elementy: ściana boczna tylna lewa, blacha podłogi tylna, słupek (...) lewy, słupek (...) prawy, drzwi tyłu, ściana tylna prawa, zderzak tylny, wspornik prawy zderzaka tylnego, uchwyt prawy wewnętrzny zderzaka tylnego, ściana tylna, klin zamka, zamek drzwi tylnych, lampa tylna lewa, lampa tylna prawa, lampa tablicy rejestracyjnej lewa, odbłyśnik tylny prawy, nadkole tylne prawe, napisy tylne, mocowanie okna bocznego prawego, nadkole tylne prawe, wykładzina blachy zamykania, wykładzina nadkola lewa, uchwyt koła zapasowego, osłona koła zapasowego.

Zakłady (...) kategorii w R. i okolicach w okresie likwidacji szkody stosowały stawki w kwocie 90-120 złotych netto za roboczogodzinę prac blacharsko – mechanicznych oraz w kwocie 100-130 złotych netto za roboczogodzinę prac lakierniczych.

W pojeździe marki S. model (...) o numerze rejestracyjnym (...) nie stwierdzono obecności nieoryginalnych części wśród uszkodzonych elementów. Zastosowanie do naprawy części oryginalnych niweluje skutki naprawy pokolizyjnej, a klasa części potwierdza, że naprawa zostałaby wykonana profesjonalnie, a nie najniższym kosztem bez dbałości o długotrwałą sprawność, niezawodność i bezpieczeństwo. Ponadto naprawa pojazdu przy użyciu części innej klasy niż części uszkodzone jest nieprawidłowa, gdyż obniża wartość handlową pojazdu i nie gwarantuje jego przywrócenia do stanu sprzed szkody. W związku z tym, iż jedynie części sygnowane znakiem jakości O stosowane są na linii montażowej podczas produkcji pojazdu i z nich został on zbudowany, naprawa wyłącznie tymi częściami zapewniłaby przywrócenie pojazdu do stanu sprzed szkody pod każdym względem i nie doprowadziłaby ani do spadku ani do wzrostu jego wartości.

Celowe i ekonomicznie uzasadnione koszty naprawy pojazdu marki S. model (...) o numerze rejestracyjnym (...) uszkodzonego w wyniku zdarzenia z dnia 06 października 2016 roku, przy uwzględnieniu stawek za prace blacharsko – mechaniczne i lakiernicze w kwocie odpowiednio 100/100 złotych netto za roboczogodzinę tych prac i ceny części oryginalnych nowych wynosiły 25 303,67 złotych brutto (20 572,09 złotych netto) i obejmowały:

- robocizna blacharsko – mechaniczna – 44,8 rbg x 100 złotych netto = 4 480 złotych netto,
- robocizna lakiernicza 13,4 rbg x 100 złotych = 1 340 złotych netto,
- materiał lakierniczy – 1 997,46 złotych netto,
- części zamienne oraz normalia – 12 754,63 złotych netto.

Wartość pojazdu marki S. model (...) o numerze rejestracyjnym (...) w stanie nieuszkodzonym ustalona w systemie E. wynosi 24 800 złotych brutto.

Wartość pojazdu marki S. model (...) o numerze rejestracyjnym (...) w stanie uszkodzonym wynosi 8 300 złotych brutto.

opinia biegłego sądowego M. P. – k. 131-170 akt, uzupełniająca opinia biegłego sądowego M. P. – k. 185-197 akt, uzupełniająca opinia biegłego sądowego M. P. – k. 219-226 akt, uzupełniająca opinia biegłego sądowego M. P. – k. 247-252 akt, uzupełniająca opinia biegłego sądowego M. P. – k. 270-285 akt

Sąd zważył, co następuje:

Powyższy stan faktyczny Sąd ustalił na podstawie wyżej wymienionych dowodów, w tym dowodów z dokumentów przedłożonych przez strony w toku postępowania, których zarówno autentyczność, jak i prawdziwość w zakresie twierdzeń w nich zawartych nie budziła wątpliwości Sądu, a zatem brak było podstaw do odmowy dania im wiary, tym bardziej, że nie były one kwestionowane w zakresie ich mocy dowodowej przez żadną ze stron. Pozostałe dokumenty dołączone do akt nie miały znaczenia dla rozstrzygnięcia, gdyż nie wnosiły do sprawy nowych i istotnych okoliczności.

Sąd wziął pod uwagę również oświadczenia stron uwzględniając je jednakże w takim jedynie zakresie, w jakim nie były one kwestionowane przez stronę przeciwną.

Sąd oparł się także na zeznaniach świadka R. J. w zakresie, w jakim potwierdził on dokonanie częściowej naprawy przedmiotowego pojazdu marki S. model (...) o numerze rejestracyjnym (...) po kolizji z dnia 06 października 2016 roku samodzielnie lub u znajomego blacharza za pomocą części oryginalnych używanych, fakt bowiem dokonania naprawy pojazdu po kolizji z dnia 06 października 2016 roku w niepełnym zakresie znalazł potwierdzenie w dowodzie z opinii biegłego sądowego sporządzonej po przeprowadzeniu oględzin spornego pojazdu.

Dokonując rozstrzygnięcia kwestii spornych w niniejszej sprawie Sąd oparł się na opinii biegłego sądowego w zakresie techniki motoryzacyjnej i maszynowej M. P.. W ocenie Sądu opinia biegłego sądowego została sporządzona wedle tezy dowodowej wysnutej przez Sąd, poza tym jest logiczna, zgodna z zasadami doświadczenia życiowego i wskazaniem wiedzy. Komunikatywność jej sformułowań pozwala na zrozumienie wyrażonych w niej ocen i poglądów, a także sposobu dochodzenia do wniosków końcowych.

Biegły sądowy na podstawie akt sprawy oraz po przeprowadzeniu oględzin pojazdu marki S. model (...) o numerze rejestracyjnym (...) ustalił, że prace naprawcze w tym pojeździe po zdarzeniu z dnia 06 października 2016 roku zostały przeprowadzone w sposób nieprofesjonalny, bez zachowania odpowiednich zaleceń technologicznych przewidzianych podczas wykonywania napraw pojazdu, widoczne były bowiem liczne ślady prowizorycznie wykonanych napraw, a grubość powłoki lakierniczej (za wyjątkiem tylnej klapy bagażnika) wskazywała na bardzo dużą ilość nałożonych mas szpachlowych, co w niedługim czasie doprowadzi do ich pęknięcia i odpadnięcia od korodujących blach poszycia, nadto jak wskazał biegły sądowy naprawa przedmiotowego pojazdu nie została dokończona.

Biegły sądowy ustalił również, że w wyniku zdarzenia z dnia 06 października 2016 roku w pojeździe marki S. model (...) o numerze rejestracyjnym (...) uszkodzeniu uległy następujące elementy: ściana boczna tylna lewa, blacha podłogi tylna, słupek (...) lewy, słupek (...) prawy, drzwi tyłu, ściana tylna prawa, zderzak tylny, wspornik prawy zderzaka tylnego, uchwyt prawy wewnętrzny zderzaka tylnego, ściana tylna, klin zamka, zamek drzwi tylnych, lampa tylna

lewa, lampa tylna prawa, lampa tablicy rejestracyjnej lewa, odbłyśnik tylny prawy, nadkole tylne prawe, napisy tylne, mocowanie okna bocznego prawego, nadkole tylne prawe, wykładzina blachy zamykania, wykładzina nadkola lewa, uchwyt koła zapasowego, osłona koła zapasowego, a także stawki stosowane przez zakłady (...) kategorii funkcjonujące w R. i okolicach w okresie likwidacji szkody. Nadto biegły sądowy wskazał, że w przedmiotowym pojeździe nie stwierdzono obecności nieoryginalnych części wśród uszkodzonych elementów, a zastosowanie do naprawy części oryginalnych niweluje skutki naprawy pokolizyjnej potwierdzając, że naprawa została wykonana profesjonalnie, a nie najmniejszym kosztem bez dbałości o długotrwałą sprawność, niezawodność i bezpieczeństwo. Ponadto naprawa pojazdu przy użyciu części innej klasy niż części uszkodzone jest zdaniem biegłego sądowego nieprawidłowa, gdyż obniża wartość handlową pojazdu i nie gwarantuje jego przywrócenia do stanu sprzed szkody. W związku z tym, iż jedynie części sygnowane znakiem jakości O stosowane są na linii montażowej podczas produkcji pojazdu i z nich został on zbudowany, naprawa wyłącznie tymi częściami zapewniłaby przywrócenie pojazdu do stanu sprzed szkody pod każdym względem i nie doprowadziłaby ani do spadku ani do wzrostu jego wartości.

W tym miejscu wskazać należy, że w powyższym zakresie, tj. odnośnie ustalonego przez biegłego sądowego zakresu uszkodzeń w pojeździe marki S. model (...) o numerze rejestracyjnym (...) pozostających w związku z kolizją z dnia 06 października 2016 roku, odnośnie stawek za prace naprawcze, a także odnośnie konieczności dokonania naprawy pojazdu za pomocą części oryginalnych nowych – opinia biegłego sądowego nie była kwestionowana przez żadną ze stron, również i Sąd nie znalazł podstaw do podważenia jej wartości i mocy dowodowej w powyższym zakresie.

Jednocześnie z uwagi na treść zeznań świadka R. J., który wskazał, że prace blacharskie po zdarzeniu zostały wykonane przez jego znajomego, Sąd uznał za zasadne uwzględnienie stawek za prace naprawcze stosowane przez zakłady (...) kategorii nadanej przez (...) Izbę Rzemieślniczą Małych i Średnich Przedsiębiorstw, tym bardziej, że powód nie wykazał, ażeby wcześniejsze naprawy dokonywane były w warsztatach posiadających wyższe kategorie. Mając to na uwadze Sąd ustalając celowe i ekonomiczne uzasadnione koszty naprawy przedmiotowego pojazdu przyjął stawki zastosowane przez powoda, tj. w kwocie 100/100 złotych netto za roboczogodzinę prac blacharsko – mechanicznych i lakierniczych, albowiem miały one charakter stawek rynkowych (takiego zaś waloru nie miały stawki pozwanego w kwocie 54,50/54,50 złotych netto za roboczogodzinę powyższych prac) i dokonał samodzielnego przeliczenia (co nie wymagało wiadomości specjalnych, a jedynie działań arytmetycznych) celowych i ekonomicznie uzasadnionych kosztów naprawy pojazdu marki S. model (...) o numerze rejestracyjnym (...) uszkodzonego w wyniku zdarzenia z dnia 06 października 2016 roku, przy uwzględnieniu powyższych stawek i cen części oryginalnych nowych, ustalając je (tj. celowe i ekonomicznie uzasadnione koszty naprawy) na kwotę 25 303,67 złotych brutto.

Pismem procesowym z datą w nagłówku „dnia 04 kwietnia 2018 roku” (k. 179 akt) pozwany (...) spółka akcyjna z siedzibą w S. podniósł, że w związku z faktem, iż ustalone przez biegłego sądowego koszty naprawy pojazdu marki S. model (...) o numerze rejestracyjnym (...) uszkodzonego w wyniku zdarzenia z dnia 06 października 2016 roku przewyższają jego wartość (określoną przez pozwanego na kwotę 25 000 złotych), doszło do tzw. szkody całkowitej wnosząc jednocześnie o ustalenie wartości pojazdu przed szkodą i wartości pozostałości pojazdu.

Biegły sądowy w uzupełniającej opinii wskazał, że wartość pojazdu marki S. model (...) o numerze rejestracyjnym (...) ustalona w systemie (...) E., m. in. z uwzględnieniem korekty z tytułu wersji silnikowej, w stanie nieuszkodzonym wynosiła kwotę 28 900 złotych, a wartość pozostałości – 8 900 złotych.

Pismem procesowym z datą w nagłówku „dnia 12 czerwca 2018 roku” (k. 203 akt) pozwany (...) spółka akcyjna z siedzibą w S. wskazał, że biegły sądowy winien wyliczyć wartość pojazdu w programie E., gdyż posiada on notowania pojazdu marki S. model (...) z silnikiem o pojemności 2 737 cm³ i mocy 135 kW. Tymczasem biegły sądowy sporządził wycenę w programie (...) E. na modelu z silnikiem o mniejszej pojemności i mocy, a następnie zadał korektę za inną wersję silnika.

W uzupełniającej opinii biegły sądowy wskazał, że rozbieżności w wyliczeniach opracowanych w obu programach wynikają zapewne z pochodzenia metodologii cen i rynku, z jakiego pochodzi sposób zbierania danych, a (...) E. jest firmą polską bazującą w swoich opracowaniach na polskich realiach. Po ponownym przeliczeniu biegły sądowy

wskazał, że wartość pojazdu marki S. model (...) o numerze rejestracyjnym (...) ustalona w systemie (...) E., m. in. z uwzględnieniem korekty z tytułu wersji silnikowej, w stanie nieuszkodzonym wynosiła kwotę 27 100 złotych, a wartość pozostałości – 8 400 złotych.

Pismem procesowym z datą w nagłówku „dnia 20 września 2018 roku” (k. 236 akt) pozwany (...) spółka akcyjna z siedzibą w S. ponownie wskazał, że biegły sądowy winien wyliczyć wartość pojazdu w programie E., gdyż posiada on notowania pojazdu marki S. model (...) z silnikiem o pojemności 2 737 cm³ i mocy 135 kW.

W uzupełniającej opinii biegły sądowy wskazał, że wartość pojazdu marki S. model (...) o numerze rejestracyjnym (...) ustalona w programie E. w stanie nieuszkodzonym wynosiła kwotę 25 400 złotych.

Pismem procesowym z datą w nagłówku „dnia 23 listopada 2018 roku” (k. 259 akt) pozwany (...) spółka akcyjna z siedzibą w S. zakwestionował przyjęcie przez biegłego sądowego korekty za wyposażenie określane jako „kierownica wielofunkcyjna”, gdyż stanowi to standardowe wyposażenie przedmiotowego pojazdu. Nadto pozwany wskazał, że biegły sądowy zawyżył korektę z tytułu posiadania przez pojazd instalacji (...), gdyż automatyczna korekta wskazuje na wartość 293 złotych.

W uzupełniającej opinii biegły sądowy uwzględniając zasadność powyższych zastrzeżeń pozwanego wskazał, że wartość pojazdu marki S. model (...) o numerze rejestracyjnym (...) ustalona w programie E. w stanie nieuszkodzonym wynosiła kwotę 24 800 złotych brutto, zaś ustalona w systemie (...) E., m. in. z uwzględnieniem korekty z tytułu wersji silnikowej, w stanie nieuszkodzonym wynosiła kwotę 26 700 złotych brutto, a wartość pozostałości – 8 300 złotych brutto. Biegły sądowy wyliczył również średnią wartość pojazdu w stanie nieuszkodzonym w oparciu o powyższe dwie wyceny, co zakwestionował pozwany pismem z datą w nagłówku „dnia 30 stycznia 2019 roku”.

Podzielając zastrzeżenia strony pozwanej co do ustalenia wartości pojazdu marki S. model (...) o numerze rejestracyjnym (...) w stanie nieuszkodzonym jako średniej wartości ustalonej w obu programach eksperckich, Sąd oddalił wnioski o dopuszczenie i przeprowadzenie dowodu z kolejnej uzupełniającej opinii biegłego sądowego uznając ją za zbędną. Sąd miał przy tym na uwadze, że skoro w systemie eksperckim E. znajdują się notowania pojazdu marki S. model (...) z silnikiem o pojemności 2 737 cm³ i mocy 135 kW, a więc pojazdu o dokładnie takiej pojemności i mocy silnika, co pojazd uszkodzony, to niezasadne jest ustalanie wartości tego pojazdu w programie (...) E. z uwzględnieniem korekty z tytułu wersji silnikowej, albowiem przyjęcie takiej korekty jest zawsze obarczone większą niedokładnością i jest mniej miarodajne, a nadto, że brak jest jakichkolwiek podstaw do ustalania wartości pojazdu poprzez przyjęcie uśrednionej wartości wyliczonej w obu systemach eksperckich.

Mając to na uwadze, Sąd oparł się na zawartych przez biegłego sądowego w opinii uzupełniającej z dnia 23 listopada 2018 roku (k. 270-285 akt) wyliczeniach, zgodnie z którymi wartość pojazdu marki S. model (...) o numerze rejestracyjnym (...) w stanie nieuszkodzonym ustalona w systemie E. wynosiła 24 800 złotych brutto, a wartość tego pojazdu w stanie uszkodzonym – 8 300 złotych brutto (wartość ta nie była kwestionowana przez żadną ze stron).

W ocenie Sądu powództwo zasługiwało na uwzględnienie w części.

W niniejszej sprawie powód D. K. domagał się zasądzenia od pozwanego (...) spółki akcyjnej z siedzibą w S. kwoty 13 163,48 złotych wraz z odsetkami ustawowymi za opóźnienie liczonymi za okres od dnia 21 marca 2017 roku do dnia zapłaty, a także kosztów procesu – tytułem pozostałej części odszkodowania obejmującego koszty naprawy pojazdu marki S. model (...) o numerze rejestracyjnym (...) uszkodzonego w wyniku zdarzenia z dnia 06 października 2016 roku oraz tytułem zwrotu kosztów prywatnej kalkulacji.

Zasada odpowiedzialności pozwanego z tytułu przedmiotowej szkody jest uregulowana w ramach treści art. 822 § 1 k.c., zgodnie z którym 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. Źródłem odpowiedzialności sprawcy jest z kolei treść art. 436 § 2 k.c., który stanowi, iż w razie zderzenia się

mechanicznych środków komunikacji poruszanych za pomocą sił przyrody, wymienione w art. 435 k.c. osoby mogą wzajemnie żądać naprawienia poniesionych szkód tylko na zasadach ogólnych, czyli na statuowanej przez treść art. 415 k.c. zasadzie winy. W ramach obowiązkowego ubezpieczenia komunikacyjnego ubezpieczyciel zobowiązuje się do wypłaty odszkodowania, jakie sprawca szkody komunikacyjnej zobowiązany jest zapłacić poszkodowanemu. Poszkodowany może natomiast dochodzić roszczeń z tego tytułu bezpośrednio od ubezpieczyciela sprawcy szkody. Odpowiedzialność ubezpieczyciela wobec poszkodowanego jest więc rozpatrywana w kategoriach odpowiedzialności deliktowej, a jej zakres zależy od zakresu odpowiedzialności sprawcy szkody.

Podstawowe znaczenie dla ustalenia wysokości szkody, a tym samym zakresu odpowiedzialności odszkodowawczej pozwanego będzie miała zatem treść art. 361 § 2 k.c. ustanawiającego zasadę pełnej kompensacji szkody oraz treść art. 363 § 1 k.c., zgodnie z którym naprawienie szkody powinno nastąpić, według wyboru dokonanego przez poszkodowanego poprzez zapłatę odpowiedniej sumy pieniężnej bądź przywrócenie stanu poprzedniego. Jednakże gdyby przywrócenie stanu poprzedniego było niemożliwe albo gdyby pociągało za sobą dla zobowiązanego nadmierne trudności lub koszty, roszczenie poszkodowanego ogranicza się do świadczenia w pieniądzu. Jeżeli naprawienie szkody ma nastąpić w pieniądzu, wysokość odszkodowania powinna być ustalona według cen z daty ustalenia odszkodowania, chyba że szczególne okoliczności wymagają przyjęcia za podstawę cen istniejących w innej chwili (§ 2).

Zgodnie z utrwalonym orzecznictwem Sądu Najwyższego (np. wyrok z 08 marca 2018 roku w sprawie o sygn. akt II CNP 32/17, postanowienia z dnia 07 grudnia 2018 roku w sprawach o sygn. akt III CZP 51/18, III CZP 64/18, III CZP 73/18 i III CZP 74/18 oraz wyrok z dnia 27 czerwca 1988 roku w sprawie o sygn. akt I CR 151/88, wyrok z dnia 16 maja 2002 roku w sprawie o sygn. akt V CKN 1273/00, czy postanowienie z dnia 12 stycznia 2006 roku, w sprawie o sygn. akt III CZP 76/05) roszczenie odszkodowawcze w ramach ustawowego obowiązku ubezpieczenia komunikacyjnego odpowiedzialności cywilnej, a więc roszczenie z tytułu kosztów przywrócenia uszkodzonego pojazdu do stanu pierwotnego (a tym samym w istocie zakres odszkodowania) powstaje już z chwilą wyrządzenia szkody, tj. właśnie w chwili nastąpienia zdarzenia komunikacyjnego. Obowiązek naprawienia szkody nie jest uzależniony od tego, czy poszkodowany dokonał naprawy pojazdu i czy w ogóle zamierzał dokonać takiej naprawy w przyszłości. Należy zatem wyraźnie odróżnić sam moment powstania szkody i roszczenia o jej naprawienie od daty ewentualnego naprawienia rzeczy (pojazdu), bowiem dla powstania odpowiedzialności ubezpieczyciela istotne znaczenie ma jedynie sam fakt powstania szkody, a nie fakt naprawienia pojazdu, czy też późniejsze inne zdarzenia w postaci np. jego sprzedaży.

Zgodnie z przyjętą linią orzecznictwa poszkodowanemu przysługuje prawo zastosowania przy naprawie części nowych i oryginalnych. Użycie nowych części do naprawy uszkodzonego w wyniku kolizji pojazdu nie prowadzi do zwiększenia jego wartości, chyba że chodzi o wymianę takich uszkodzeń, które istniały przed wypadkiem albo ulepszeń w stosunku do stanu przed kolizją (tak Sąd Najwyższy m. in. w wyroku z dnia 05 listopada 1980 roku w sprawie o sygn. akt III CRN 223/80 oraz z dnia 20 października 1972 roku w sprawie o sygn. akt II CR 425/72) – jak zaś wynikało z opinii biegłego sądowego sporządzonej w niniejszej sprawie występowania w przedmiotowym pojeździe takich części nie stwierdzono. Także w wyroku z dnia 20 listopada 1970 roku (sygn. akt II CR 425/72) stwierdzono, że w wypadku uszkodzenia rzeczy w stopniu umożliwiającym przywrócenie jej do stanu poprzedniego, osoba odpowiedzialna za szkodę obowiązana jest zwrócić poszkodowanemu wszelkie celowe i ekonomicznie uzasadnione wydatki poniesione w celu przywrócenia stanu poprzedniego, do których to wydatków należy zaliczyć koszt nowych części i innych materiałów, jeżeli ich użycie było niezbędne do naprawienia uszkodzonej rzeczy.

Mając na względzie powyższe – niezależnie od okoliczności dokonanej przez poszkodowanego częściowej naprawy pojazdu marki S. model (...) o numerze rejestracyjnym (...), jak i kosztów tej naprawy poniesionych przez poszkodowanego (zwłaszcza, że naprawa ta nie przywróciła pojazdu do stanu sprzed szkody), za koszty restytucji przedmiotowego pojazdu do stanu sprzed zdarzenia z dnia 06 października 2016 roku należało uznać wydatki, jakie poszkodowany musiałby ponieść w celu przywrócenia jego stanu sprzed tego zdarzenia i to na ich podstawie należało określić należne odszkodowanie, niezależnie od tego, czy poszkodowany dokonał naprawy, czy nie. Nie jest więc tak, że obowiązkiem powoda było wykazanie, jakie faktycznie poszkodowany poniósł wydatki na naprawę pojazdu poprzez

przedłożenie faktur za zakup części, czy faktur za naprawę i że tylko zwrotu tych wydatków mógł się domagać (tak również Sąd Okręgowy w Gdańsku w wyroku z dnia 15 stycznia 2019 roku w sprawie o sygn. akt XII Ga 463/18).

Podkreślić przy tym należy, że poszkodowanemu przysługuje prawo wyboru warsztatu naprawczego, któremu powierzy dokonanie naprawy uszkodzonego pojazdu i jednocześnie poszkodowany nie ma obowiązku poszukiwania najtańszej oferty. W ocenie Sądu poszkodowany w uprawnieniu do wyboru warsztatu naprawiającego uszkodzony pojazd nie może być też ograniczany w szczególności poprzez narzucanie mu przez ubezpieczyciela dokonywania naprawy w tych zakładach naprawczych, z którymi ubezpieczyciel ma podpisane umowy o współpracy, dzięki czemu zakład ten stosuje niższe stawki, a co przekłada się na wysokość ustalonego odszkodowania i co miałyby rodzić negatywne konsekwencje dla poszkodowanego w przypadku nieskorzystania z oferty ubezpieczyciela (w postaci zaniżonego odszkodowania) – zwłaszcza, że tak jak w niniejszej sprawie naprawa we wskazanym warsztacie dokonywana byłaby zgodnie z kalkulacją ubezpieczyciela, co nie pozwoliłoby na przywrócenie pojazdu do stanu sprzed szkody (z uwagi na rodzaj zastosowanych części i zakres naprawy ujęty w kosztorysie pozwanego). Obniżone stawki za roboczogodzinę prac naprawczych wynikające z umów zawartych z pozwanym ubezpieczycielem i obowiązujące wyłącznie w rozliczeniach z tymże, nie mają charakteru rynkowego i nie powinny zostać uwzględnione, miernikiem faktycznego poziomu cen usług na rynku lokalnym są bowiem ceny wolnorynkowe, a nie przypadki odstępstw od nich w postaci rabatów uwarunkowane dodatkowymi czynnikami. Wskazać przy tym należy, że każdy zakład naprawczy stosuje stawki ustalone indywidualnie, które wynikają z ponoszonych kosztów i ustalenia cen na takim poziomie, by móc utrzymać firmę, przy czym koszt ten zależy od wielu elementów takich jak np. położenie firmy, podaży usług, dzierżawy pomieszczeń. Nie ma zatem żadnych podstaw do tego, by uznawać również tzw. stawki przeciętne, czy w jakikolwiek sposób uśrednione. Jednocześnie w niniejszej sprawie powód nie wykazał w żaden sposób, w jakich zakładach naprawczych wykonywane były wcześniejsze naprawy, wobec czego zasadne jest w ocenie Sądu przyjęcie stawek stosowanych przez zakłady (...) kategorii funkcjonujące na lokalnym dla poszkodowanego rynku, w których stosowano stawki w kwocie 92-120 złotych netto za godzinę prac blacharsko – mechanicznych i w kwocie 100-130 złotych netto za godzinę prac lakierniczych. Powyższe zaś oznacza, że stawka przyjęta przez pozwanego (w kwocie 54,50 złotych netto) nie miała waloru stawki rynkowej, taką zaś niewątpliwie była stawka zastosowana przez powoda (100 złotych netto).

Celowe i ekonomicznie uzasadnione koszty naprawy pojazdu marki S. model (...) o numerze rejestracyjnym (...) uszkodzonego w wyniku zdarzenia z dnia 06 października 2016 roku, przy uwzględnieniu stawek za prace blacharsko – mechaniczne i lakiernicze w kwocie odpowiednio 100/100 złotych netto za roboczogodzinę tych prac i ceny części oryginalnych nowych wynosiły zatem kwotę 25 303,67 złotych brutto (20 572,09 złotych netto) i obejmowały: robocizna blacharsko – mechaniczna – 44,8 rbg x 100 złotych netto = 4 480 złotych netto, robocizna lakiernicza 13,4 rbg x 100 złotych = 1 340 złotych netto, materiał lakierniczy – 1 997,46 złotych netto i części zamienne oraz normalia – 12 754,63 złotych netto.

Jak już wskazano w powyższej części uzasadnienia, roszczenie odszkodowawcze powstaje z chwilą powstania obowiązku naprawienia szkody, a nie po powstaniu kosztów naprawy pojazdu, z czym wiąże się brak obowiązku po stronie poszkodowanego udowadniania konkretnych wydatków poniesionych na naprawę pojazdu. Jak podkreślił Sąd Najwyższy w uzasadnieniu postanowienia z dnia 07 grudnia 2018 roku w sprawie o sygn. akt III CZP 51/18 odszkodowanie przysługujące od ubezpieczyciela odpowiedzialności cywilnej za uszkodzenie pojazdu mechanicznego nie ogranicza się do równowartości wydatków poniesionych na naprawę pojazdu, lecz każdorazowo obejmuje niezbędne i ekonomicznie uzasadnione koszty naprawy. Poszkodowany nie może żądać zapłaty kosztów hipotetycznej restytucji jedynie w sytuacji, w której przywrócenie stanu poprzedniego byłoby niemożliwe albo pociągało za sobą nadmierne trudności lub koszty. Na gruncie spraw dotyczących naprawy pojazdów mechanicznych ugruntowała się praktyka zakładająca, że koszt naprawy nie jest nadmierny dopóty, dopóki nie przewyższa wartości pojazdu przed wypadku.

Odnosząc się do zagadnienia tzw. szkody całkowitej wskazać należy, iż prawo polskie nie formułuje definicji tego pojęcia. Art. 363 § 1 k.c. stanowi, że jeżeli przywrócenie stanu poprzedniego było niemożliwe albo gdyby pociągało za sobą dla zobowiązanego nadmierne trudności lub koszty, roszczenie poszkodowanego ogranicza się do świadczenia

w pieniądzu. Określenie progu opłacalności naprawy, a tym samym określenia szkody jako całkowitej jest różne w zależności od rodzaju ubezpieczenia (OC lub AC), z którego jest likwidowana szkoda.

W odniesieniu do ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej posiadaczy pojazdów mechanicznych kwestia ta była przedmiotem szeregu rozstrzygnięć sądowych. Jednym z pierwszych rozstrzygnięć w omawianej sprawie było orzeczenie Sądu Apelacyjnego w Katowicach, który w wyroku z dnia 12 lutego 1992 roku (sygn. akt I ACr 30/92) stwierdził, iż szkoda częściowa ma miejsce wówczas, gdy uszkodzony pojazd nadaje się do naprawy, a koszt naprawy nie przekracza wartości w dniu ustalenia przez zakład ubezpieczeń tego odszkodowania. Szkoda całkowita zaś występuje wówczas, gdy pojazd uległ zniszczeniu w takim stopniu, że nie nadaje się do naprawy albo gdy koszty naprawy przekroczyłyby wartość pojazdu w dniu likwidacji szkody. W przypadku wystąpienia szkody częściowej zakład ubezpieczeń jest zobowiązany do pokrycia kosztów dokonanej naprawy, w przypadku zaś wystąpienia szkody całkowitej odszkodowanie ustala się przy wykorzystaniu tzw. metody dyferencyjnej. Metoda ta polega na ustaleniu wysokości odszkodowania poprzez pomniejszenie wartości pojazdu w stanie przed uszkodzeniem o wartość pojazdu w stanie uszkodzonym tj. po wypadku (wrak, pozostałości). Takie stanowisko zajął Sąd Najwyższy w orzeczeniu z dnia 20 lutego 2002 roku (sygn. akt V CKN 903/00) uznając, iż jeżeli koszt naprawy samochodu jest wyższy od jego wartości przed uszkodzeniem – co ma miejsce w przedmiotowej sprawie – roszczenie poszkodowanego ogranicza się do kwoty odpowiadającej różnicy wartości pojazdu sprzed i po wypadku. Jednoznaczne stanowisko odnośnie szkody całkowitej przy ubezpieczeniu odpowiedzialności cywilnej posiadaczy pojazdów mechanicznych potwierdzające dotychczasową linię orzecznictwa Sąd Najwyższy zawarł w uzasadnieniu do postanowienia z dnia 12 stycznia 2006 roku (składu siedmiu sędziów Izby Cywilnej, sygn. akt III CZP 76/05), w którym stwierdził, iż za utrwalony należy uznać pogląd, że koszt naprawy uszkodzonego w wypadku komunikacyjnym pojazdu nie przewyższający jego wartości sprzed wypadku nie jest nadmierny w rozumieniu art. 363 § 1 k.c. Ponadto Sąd uzasadniając swoje stanowisko jednoznacznie wskazał, że nieopłacalność naprawy będąca przesłanką wystąpienia tzw. szkody całkowitej, ma miejsce wówczas, gdy jej koszt przekracza wartość pojazdu sprzed wypadku stwierdzając nadto, że stan majątku poszkodowanego, niezakłócony zdarzeniem ubezpieczeniowym, wyznacza rozmiar należnego odszkodowania.

W niniejszej sprawie, jak wynikało z uzupełniającej opinii biegłego sądowego M. P. z dnia 23 listopada 2018 roku, na której Sąd się oparł, wartość pojazdu marki S. model (...) o numerze rejestracyjnym (...) w stanie nieuszkodzonym ustalona w systemie E. wynosiła w chwili zdarzenia kwotę 24 800 złotych brutto, zaś wartość tego pojazdu w stanie uszkodzonym – 8 300 złotych brutto, a celowe i uzasadnione koszty naprawy – 25 303,67 złotych brutto.

W tym stanie rzeczy Sąd przychylił się do stanowiska pozwanego, że ubezpieczyciel miał obowiązek naprawić szkodę, ale tylko w granicach racjonalnych z punktu widzenia normy art. 363 k.c. W orzecznictwie zaś ugruntował się pogląd, który Sąd w pełni podziela, że jeśli naprawa miałaby kosztować więcej niż wartość uszkodzonej rzeczy, to nieracjonalne jest z ekonomicznego punktu widzenia naprawianie tej uszkodzonej rzeczy. Oczywiście poszkodowany ma prawo prowadzić działania zmierzające do odtworzenia uszkodzonego pojazdu z uwagi np. na przywiązanie do pojazdu albo inne przesłanki uzasadniające jego decyzję, ale w takiej sytuacji nie może on żądać, aby ubezpieczyciel związany był jego odczuciami. Sąd zważył, iż kryteria restytucji szkody najbardziej obiektywnie wskazują bowiem przesłanki ekonomiczne. Te zaś wskazywały na okoliczność, że naprawa uszkodzonego pojazdu marki S. model (...) nie była ekonomicznie uzasadniona. Dlatego Sąd uznał, iż obowiązek odszkodowawczy pozwanego ubezpieczyciela określony jest różnicą wartości pojazdu w stanie sprzed szkody, która wynosiła kwotę 24 800 złotych brutto i wartością pozostałości pojazdu w kwocie 8 300 złotych. Pozwany obowiązany był zatem do zapłaty kwoty 16 500 złotych brutto. Pozwany wypłacił dotychczas tytułem odszkodowania za przedmiotową szkodę kwotę 12 503,93 złotych brutto, a zatem do zapłaty pozostała kwota 3 996,07 złotych i w tym zakresie jedynie żądanie powoda było zasadne.

Odnosząc się natomiast do żądania kwoty 250 złotych tytułem zwrotu kalkulacji kosztów naprawy pojazdu, to w judykaturze akcentuje się, że konkretne okoliczności sprawy winny decydować w każdym przypadku, czy poniesienie kosztów ekspertyzy prywatnej na etapie przedprocesowym było obiektywnie uzasadnione i konieczne, stanowiąc element dochodzonej sądownie szkody (uchwała Sądu Najwyższego z dnia 18 maja 2004 roku, sygn. akt III CZP 24/2004). Koszty poniesione przez poszkodowanego tytułem sporządzenia prywatnej opinii są zasadne w sytuacji, gdy pozwane towarzystwo odmawia zaspokojenia roszczenia poszkodowanego, który decyduje się w celu obrony swoich

uzasadnionych interesów na wykonanie prywatnej opinii, o ile znajduje to później potwierdzenie w przeprowadzonych dowodach w sprawie. W przedmiotowej sprawie pozwany ustalił wartość szkody, jednakże nie sposób uznać, że nie zgodził się z nią poszkodowany, którzy po otrzymaniu decyzji o wysokości przyznanego mu odszkodowania nie kwestionował jego wysokości i nie odwoływał się od tej decyzji, a jedynie dokonał zbycia wierzytelności na rzecz powoda. Wprawdzie sporządzenie kalkulacji miało miejsce jeszcze przed sprzedażą wierzytelności, niemniej jednak w ocenie Sądu służyło ono nie tyle poszkodowanemu (który po jej sporządzeniu nie zwracał się do ubezpieczyciela o pozostałą kwotę odszkodowania), co ocenie wartości nabywanej przez powoda wierzytelności, zwłaszcza że zbyta została ona dwa dni później. Zdaniem Sądu jej celem było rozważenie ekonomicznego sensu zawarcia umowy przelewu, więc nie sposób uznać, że koszt jej sporządzenia stanowi składnik poniesionej przez poszkodowanego szkody, która powinna zostać naprawiona przez pozwanego w oparciu o treść art. 822 k.c.

Uwzględniając powyższe, Sąd na podstawie przepisów art. 822 k.c. w zw. z art. 361 k.c. w zw. z art. 481 k.c. orzekł jak w punkcie pierwszym wyroku zasądając od pozwanego (...) spółki akcyjnej z siedzibą w S. na rzecz powoda D. K. kwotę 3 996,07 złotych wraz z odsetkami ustawowymi za opóźnienie liczonymi za okres od dnia 21 marca 2017 roku do dnia zapłaty.

Uznając zaś dalej idące żądanie pozwu za niezasadne, Sąd oddalił je w punkcie drugim wyroku na podstawie wymienionych wyżej regulacji w zw. z art. 6 k.c. stosowanych a contrario.

O kosztach procesu Sąd orzekł jak w punkcie trzecim wyroku zgodnie z zasadą stosunkowego rozdzielenia kosztów określoną w art. 100 k.p.c. w zw. z art. 108 k.p.c. W niniejszej sprawie powód wygrał sprawę w 30,36%, a pozwany w 69,64%. Koszty poniesione przez powoda wyniosły 5 276 złotych (opłata sądowa od pozwu – 659 złotych, koszty zastępstwa procesowego – 3 600 złotych, opłata skarbową od pełnomocnictwa – 17 złotych oraz wykorzystana zaliczka na poczet wynagrodzenia biegłego sądowego w kwocie 1 000 złotych). Koszty poniesione przez pozwanego wyniosły 4 617 złotych (koszty zastępstwa procesowego – 3 600 złotych, opłata skarbową od pełnomocnictwa – 17 złotych oraz wykorzystana zaliczka na poczet wynagrodzenia biegłego sądowego w kwocie 1 000 złotych).

Powodowi zatem należy się zwrot kosztów procesu w kwocie 1 601,79 złotych (30,36 % z kwoty 5 276 złotych), zaś pozwanemu – w kwocie 3 215,28 złotych (69,64% z kwoty 4 617 złotych). Po skompensowaniu obu powyższych kwot powód winien zwrócić pozwanemu kwotę 1 613,49 złotych, którą Sąd zasądził na jego rzecz w punkcie trzecim wyroku.

Na podstawie art. 113 ustawy z dnia 28 lipca 2005 roku o kosztach sądowych w sprawach cywilnych (tekst jednolity: Dz. U. z 2018 roku, poz. 300) w zw. z art. 98 k.p.c. Sąd nakazał ściągnąć odpowiednio od powoda i od pozwanego (punkt czwarty i piąty wyroku) na rzecz Skarbu Państwa – Sądu Rejonowego w Gdyni kwoty 1 414,92 złotych i 616,85 złotych tytułem zwrotu kosztów sądowych wypłaconych tymczasowo ze środków Skarbu Państwa w tej wysokości jako wynagrodzenie biegłego sądowego (w części nie pokrytej zaliczką, tj. w kwocie 2 031,77 złotych – 19,49 złotych z postanowienia z dnia 27 marca 2018 roku, k. 174 akt, 321,03 złotych z postanowienia z dnia 27 września 2018 roku, k. 238 akt, 640,83 złotych z postanowienia z dnia 27 września 2018 roku, k. 240 akt, 402,21 złotych z postanowienia z dnia 17 stycznia 2019 roku, k. 288 akt i 648,21 złotych z postanowienia z dnia 28 lutego 2019 roku, k. 331 akt).

ZARZĄDZENIE

1. (...)
2. (...)
3. (...)
4. (...)
5. (...)

SSR Justyna Supińska

Gdynia, dnia 09 czerwca 2019 roku