

Sygn. akt VI GC 1897/18

WYROK W IMIENIU RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ

Dnia 04 grudnia 2019 roku

Sąd Rejonowy w Gdyni VI Wydział Gospodarczy, w składzie:

Przewodniczący:	SSR Justyna Supińska
Protokolant:	st. sekr. sąd. Dorota Moszyk

po rozpoznaniu w dniu 04 grudnia 2019 roku w Gdyni

na rozprawie

sprawy z powództwa (...) spółki z ograniczoną odpowiedzialnością z siedzibą w G.

przeciwko C. (...) Towarzystwo (...) z siedzibą w W.

o zapłatę

I. zasądza od pozwanego C. (...) Towarzystwo (...) z siedzibą w P. na rzecz powoda (...) spółki z ograniczoną odpowiedzialnością z siedzibą w G. kwotę 1 439,29 złotych (jeden tysiąc czterysta trzydzieści dziewięć złotych dwadzieścia dziewięć groszy) wraz z odsetkami ustawowymi za opóźnienie liczonymi za okres od dnia 23 lutego 2018 roku do dnia zapłaty;

II. w pozostałym zakresie oddala powództwo;

III. zasądza od pozwanego C. (...) Towarzystwo (...) z siedzibą w P. na rzecz powoda (...) spółki z ograniczoną odpowiedzialnością z siedzibą w G. kwotę 1 758,33 złotych (jeden tysiąc siedemset pięćdziesiąt osiem złotych trzydzieści trzy grosze) tytułem zwrotu kosztów procesu.

Sygn. akt VI GC 1897/18

UZASADNIENIE

Pozwem z dnia 25 czerwca 2018 roku powód (...) spółka z ograniczoną odpowiedzialnością z siedzibą w G. domagał się zasądzenia od pozwanego C. (...) Towarzystwo (...) z siedzibą w P. kwoty 1 654,54 złotych wraz z odsetkami ustawowymi za opóźnienie liczonymi od kwot: 1 439,29 złotych za okres od dnia 23 lutego 2018 roku do dnia zapłaty oraz 215,25 złotych za okres od dnia 07 kwietnia 2018 roku do dnia zapłaty, a także kosztów procesu.

W uzasadnieniu powód wskazał, że w dniu 26 stycznia 2018 roku miała miejsce kolizja drogowa, w wyniku której uszkodzony został pojazd marki A. o numerze rejestracyjnym (...). Sprawca kolizji w dacie zdarzenia posiadał umowę obowiązkowego ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej posiadaczy pojazdów mechanicznych u pozwanego, który wypłacił odszkodowanie z tego tytułu znacznie je, w ocenie powoda, zaniżając. Powód w niniejszym procesie, po nabyciu wierzytelności, domagał się pozostałej części należnego odszkodowania stanowiącej różnicę między ustalonymi przez powoda kosztami naprawy a kwotą wypłaconą już przez pozwanego, a także kwoty 215,25 złotych tytułem zwrotu kosztów sporządzonej kalkulacji.

Nakazem zapłaty w postępowaniu upominawczym z dnia 03 lipca 2018 roku wydanym w sprawie o sygn. akt VI GNC 4308/18 referendarz sądowy Sądu Rejonowego w Gdyni uwzględnił żądanie pozwu w całości.

W sprzeciwie od powyższego orzeczenia pozwany C. (...) Towarzystwo (...) z siedzibą w P. domagał się oddalenia powództwa podnosząc, że sporna jest wysokość poniesionej szkody oraz celowość zwrotu kosztów sporządzenia ekspertyzy, która jako dokument prywatny nie stanowi dowodu w postępowaniu cywilnym. Ponadto w związku z zaistniałą kolizją obowiązkiem ubezpieczyciela jest naprawienie szkody, ale nie w każdej wysokości, a w wysokości realnej oraz niekoniecznie przy zastosowaniu najwyższych cen i naprawy w autoryzowanym serwisie. Praktyka pokazuje bowiem, że samochody po okresie gwarancji nie są naprawiane w autoryzowanych serwisach przy użyciu części sygnowanych logo producenta. Pojazd będący własnością poszkodowanych był pojazdem piętnastoletnim i takich samochodów z zasady nie naprawia się w autoryzowanych serwisach z uwagi na koszty. Powszechną praktyką jest korzystanie z warsztatów, które posiadają odpowiedni personel, aby dokonać naprawy i z części dostępnych na rynku będących zamiennikami, które w żadnym razie swoją jakością nie odstają od części oryginalnych. Ponieważ powód dochodzi restytucji szkody, obowiązkiem powoda jest – w ocenie pozwanego – wykazanie, że uszkodzeniu uległy oryginalne części sygnowane logo producenta oraz że pojazd wymagał naprawy wyłącznie w autoryzowanym serwisie, ze wskazaniem w jakim serwisie poszkodowani zamierzali pojazd naprawić. Pozwany podniósł również, że ekspertyza sporządzona przez powoda nie jest dokumentem niezbędnym dla dochodzenia odszkodowania, albowiem nie dowodzi ona wysokości poniesionej szkody, tylko zawiera wyliczenie możliwych kosztów naprawy.

Sąd ustalił następujący stan faktyczny:

W dniu 26 stycznia 2018 roku doszło do kolizji drogowej, w wyniku której uszkodzeniu uległ pojazd marki A. (...) o numerze rejestracyjnym (...) należący do M. D. oraz G. K..

Sprawca szkody ubezpieczony był w zakresie odpowiedzialności cywilnej posiadaczy pojazdów mechanicznych w C. (...) Towarzystwo (...) z siedzibą w P..

niesporne

Decyzją z dnia 22 lutego 2018 roku C. (...) Towarzystwo (...) z siedzibą w P. wypłacił poszkodowanym tytułem odszkodowania kwotę 3 391,29 złotych uwzględniając stawkę w kwocie 70/70 złotych netto za roboczogodzinę prac blacharsko – mechanicznych i lakierniczych oraz części zamiennie alternatywne oraz oryginalne z cenami obniżonymi od 10% do 17%. Obniżono również wartość materiałów lakierniczych do poziomu od 83% do 90% ich ceny nominalnej, pominięto części drobne tzw. normalia oraz pominięto lub częściowo jedynie uwzględniono technologię naprawy powiązaną z koniecznością naprawy uszkodzeń.

decyzja – k. 14 akt, kalkulacja – k. 11-13 akt, opinia biegłego sądowego P. C. – k. 76-105 akt

M. D. dokonał naprawy pojazdu marki A. (...) o numerze rejestracyjnym (...) uszkodzonego wskutek kolizji z dnia 26 stycznia 2018 roku w warsztacie naprawczym za kwotę około 6 000 złotych.

M. D. nie zlecał sporządzenia kalkulacji naprawy pojazdu.

zeznania świadka G. K. – protokół rozprawy z dnia 07 stycznia 2019 roku – k. 70-71 akt (zapis obrazu i dźwięku 00:01:36-00:05:18), zeznania świadka M. D. – protokół rozprawy z dnia 07 stycznia 2019 roku – k. 70-71 akt (zapis obrazu i dźwięku 00:05:41-00:09:56)

W dniu 28 lutego 2018 roku M. D. i G. K. zawarli z M. J. umowę przelewu wierzytelności w postaci prawa do pozostałej części odszkodowania w związku ze szkodą w pojeździe marki A. (...) o numerze rejestracyjnym (...) z dnia 26 stycznia 2018 roku.

W dniu 15 marca 2018 roku M. J. zawarł z (...) spółką z ograniczoną odpowiedzialnością z siedzibą w G. umowę przelewu wierzytelności w postaci prawa do pozostałej części odszkodowania w związku ze szkodą w pojeździe marki A. (...) o numerze rejestracyjnym (...) z dnia 26 stycznia 2018 roku.

umowa cesji wierzytelności – k. 15-16 akt, umowa przelewu wierzytelności – k. 17 akt

W dniu 23 marca 2018 roku P. S. sporządził kalkulację naprawy pojazdu marki A. (...) o numerze rejestracyjnym (...) uszkodzonego w wyniku zdarzenia z dnia 26 stycznia 2016 roku uwzględniając stawki w kwocie 100/100 złotych netto za roboczogodzinę prac blacharsko – mechanicznych i lakierniczych oraz ceny części oryginalnych nowych i ustalając koszty naprawy tego pojazdu na kwotę 7 655,25 złotych brutto.

W dniu 23 marca 2018 roku P. S. wystawił (...) spółce z ograniczoną odpowiedzialnością z siedzibą w G. fakturę numer (...) na kwotę 215,25 złotych brutto za wyliczenie kosztów naprawy pojazdu marki A. (...) o numerze rejestracyjnym (...) z dnia 26 stycznia 2018 roku.

kalkulacja naprawy – k. 18-21 akt, faktura – k. 22 akt

Decyzją z dnia 10 kwietnia 2018 roku C. (...) Towarzystwo (...) z siedzibą w P. wypłacił (...) spółkę z ograniczoną odpowiedzialnością z siedzibą w G. kwotę 1 654,54 złotych tytułem pozostałej części odszkodowania, uwzględniając stawkę w kwocie 75/75 złotych netto za roboczogodzinę prac blacharsko – mechanicznych i lakierniczych i cenę drzwi tylnych jakości O (z obniżeniem o oszacowaną kwotę wzrostu wartości pojazdu).

decyzja – k. 26 akt, kalkulacja naprawy – k. 27-31 akt

Warunkiem pełnej restytucji pojazdu jest przywrócenie go do stanu sprzed szkody, a więc zastosowanie części takiego samego rodzaju jak uszkodzone. Podstawowym założeniem jest, że pojazd został skompletowany przez producenta na etapie procesu produkcyjnego, a więc dla przywrócenia pojazdu do stanu sprzed szkody niezbędne jest wykorzystanie części nowych oryginalnych. Ujawnienie nieoryginalnej kompletacji uzasadnia uwzględnienie do naprawy części alternatywnych o tej samej jakości, podobnie jak ujawnienie zamontowania części używanych, pochodzących z rynku wtórnego – wykorzystanie części takiego samego rodzaju, jednak wyłącznie w odniesieniu do elementów, których takie ujawnienie dotyczyło. Jak wynika z akt szkody nie odnotowano takich przypadków w odniesieniu do elementów będących przedmiotem szkody.

Dla przedmiotowego pojazdu nie są oferowane części alternatywne jakości Q w zakresie objętym szkodą oraz związanych z procesem naprawy.

W okresie likwidacji przedmiotowej szkody, w warsztatach blacharsko – lakierniczych III kategorii z powiatu (...) były stosowane stawki w przedziale od 80 do 106 złotych netto dla prac blacharsko – mechanicznych i od 85 do 119 złotych netto dla prac lakierniczych.

Zebrana dokumentacja szkodowa, w tym przedłożone zdjęcia pojazdu wykonane przez ubezpieczyciela nie dają podstaw do obniżenia wartości części zamiennych, które uległy uszkodzeniu na skutek kolizji. Stan uszkodzonych podzespołów widoczny na fotografiach nie umożliwia oceny, w jakim zakresie podlegały one wcześniejszym naprawom, nie wykazano także, aby były niepełnowartościowe pod względem jakości, czy estetyki bezpośrednio przed kolizją z dnia 26 stycznia 2018 roku. Formularz pomiaru grubości powłoki lakierniczej wskazuje jeden, najprawdopodobniej najwyższy wynik pomiaru, z którego nie można ustalić, czy naprawa miała charakter lokalny, czy dotyczyła dużej powierzchni, zaś sam wynik nie wskazuje na wykonanie napraw nietechnologicznych skutkujących obniżeniem wartości pojazdu.

Uwzględnienie wartości wszystkich części w pełnej wysokości jest w przedmiotowej sprawie w pełni uzasadnione. Na skutek uderzenia udarowego w okolicy koła tylnego lewego pochodzącego od pojazdu sprawcy zdarzenia, z widocznym

śladem kontaktu pozostawionym na tarczy koła tylnego (felga) uzasadnionym jest przeprowadzenie kontroli geometrii tylnych, stąd ujęcie tej czynności w kalkulacji naprawy.

Demontaż szyby bocznej tylnej do naprawy błotnika tylnego lewego w części dolnej nie znajduje uzasadnienia. W przedmiotowym pojeździe jest możliwość demontażu listwy ozdobnej okiennej i osłonięcie szyby przed lakierowaniem. W związku z tym nie istnieje potrzeba wykorzystania jednorazowego zestawu montażowego szyby.

Wymiana wytłumienia drzwi (A. (...) i 2025) jest nieuzasadniona, jeśli nie doszło do jego uszkodzenia, czyli tak jak w przedmiotowej szkodzi. Wytłumienie w tym modelu jest zakładane nie do skrzydła drzwi, ale bezpośrednio do tapicerki i nie jest klejone, tylko wciskane i ustalane poprzez otwory na hakach montażowych tapicerki. Zatem niezależnie od tego, czy drzwi podlegają wymianie, czy też będą jedynie rozbijane w celach przygotowawczych przez naprawą lub tylko lakierowaniem, wytłumienie jest przekładane w całości z tapicerką drzwiową. Listwa drzwi przednich jest przyklejana i jej wymiana oraz lakierowanie nowej części wymuszone jest prawidłową technologią czynności naprawczych. Podobnie jak demontaż opony i wymiana wentyla w celu przygotowania tarczy koła do lakierowania. Uzasadnione jest również uwzględnienie zabezpieczenia antykorozyjnego elementów blacharskich podlegających naprawom i wymianom. Na podstawie numeru nadwozia VIN (3) potwierdzono, że pojazd jest polakierowany lakierem ze specjalnym efektem optycznym, zwanym lakierem perłowym, co uzasadnia uwzględnienie dodatkowego zryczałtowanego podwyższenia kosztów materiałów lakierniczych o 15% powyżej cen nominalnych.

Uwzględniono demontaż osłony progowej graniczącej z dolną krawędzią poszycia błotnika tylnego oraz konieczność wymiany folii jednorazowej ochronnej części lukowej błotnika tylnego.

Celowe i ekonomicznie uzasadnione koszty naprawy uszkodzeń w pojeździe marki A. (...) o numerze rejestracyjnym (...) powstałych na skutek zdarzenia z dnia 26 stycznia 2018 roku uwzględniając wszystkie racjonalne i technologicznie niezbędne czynności naprawcze oraz części zamiennie umożliwiające przeprowadzenie naprawy zgodnie z wymaganiami producenta i z uwzględnieniem stawek w kwocie 100/100 złotych netto za roboczogodzinę prac blacharsko – mechanicznych i lakierniczych wynoszą 6 648,08 złotych brutto.

opinia biegłego sądowego P. C. – k. 76 – 105 akt, uzupełniająca opinia biegłego sądowego P. C. – k. 115-118 akt

Sąd zważył, co następuje:

Powyższy stan faktyczny Sąd ustalił na podstawie wyżej wymienionych 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.

Uznając za wiarygodne zeznania świadków G. K. i M. D. Sąd oparł się na nich w zakresie, w jakim świadkowie potwierdzili dokonanie naprawy przedmiotowego pojazdu, przy czym świadek G. K. nie miała żadnej wiedzy na temat rodzaju części, jakimi pojazd został naprawiony i jakimi był naprawiany wcześniej. Sąd oparł się również na zeznaniach świadka M. D. w zakresie, w jakim wskazał, że wszystkie uszkodzone elementy w pojeździe zostały naprawione za kwotę otrzymanego odszkodowania i kwotę uzyskaną ze sprzedaży wierzycelności.

Dokonując rozstrzygnięcia kwestii spornych w niniejszej sprawie Sąd oparł się na opinii biegłego sądowego w zakresie techniki motoryzacyjnej, kosztorysowania napraw pojazdów oraz wyceny wartości pojazdów P. C.. 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. Nie zawiera ona również wewnętrznych sprzeczności i wykluczających się wzajemnie wniosków.

Biegły sądowy na podstawie akt sprawy ustalił, że celowe i ekonomicznie uzasadnione koszty naprawy pojazdu marki A. (...) o numerze rejestracyjnym (...) po kolizji z dnia 26 stycznia 2018 roku wynoszą kwotę 6 648,08 złotych brutto. Sąd uwzględnił przy wyliczaniu wysokości odszkodowania stawki zastosowane przez powoda w kwocie 100/100 złotych netto za prace blacharsko – mechaniczne i lakiernicze, gdyż stawki w tej wysokości miały, zgodnie z ustaleniami biegłego sądowego, charakter stawek rynkowych – występowały bowiem na lokalnym dla poszkodowanych rynku (powiat (...)). W tej sytuacji niezasadne byłoby uwzględnianie stawek w innej wysokości, stąd Sąd pominął wyliczenie biegłego sądowego dokonane z uwzględnieniem stawki w kwocie 90 złotych netto za prace blacharsko – mechaniczne i w kwocie 100 złotych netto za prace lakiernicze.

Opinia biegłego sądowego nie była kwestionowana przez pozwanego.

Pismem procesowym z datą w nagłówku „dnia 29 kwietnia 2019 roku” (k. 110 akt) powód (...) spółka z ograniczoną odpowiedzialnością z siedzibą w G. zakwestionował opinię biegłego sądowego w zakresie stwierdzenia braku konieczności demontażu szyby tylnej, wskazując, że w trakcie prac blacharskich, blachy poszycia i szkieletu błotnika mogą przenosić naprężenia i wibracje, które mogą doprowadzić do uszkodzeń warstwy kleju (mikroszczeliny) bądź też do uszkodzenia samej szyby. Również z uwagi na ponaprawcze lakierowanie błotnika TL, niezbędny jest demontaż szyby tylnej. Pole lakierowania pokrywy tylnej powinno obejmować również powierzchnię pod warstwą kleju i powinno kończyć się na krawędzi elementu – tam, gdzie łączy się ten element (blacha poszycia błotnika) z pozostałymi elementami nadwozia (blacha szkieletu) – miejsce to znajduje się pod szybą i bez jej demontażu nie ma dostępu dla lakiernika do tej strefy.

W uzupełniającej opinii biegły sądowy wskazał, że demontaż elementów nieuszkodzonych oraz osprzętu powiązane z koniecznością przeprowadzenia prac blacharsko – lakierniczych musi być uzasadnione sposobem i rodzajem prac naprawczych. Technologia naprawy producenta pojazdu, wbrew tezie powoda, nie zakłada obligatoryjnego demontażu szyby bocznej podczas prac naprawczych błotnika tylnego. Każdy demontaż musi znajdować uzasadnienie w związku z zabezpieczeniem demontowanych elementów przed uszkodzeniem, bądź w związku z koniecznością zapewnienia właściwego dostępu do naprawianych lub lakierowanych podzespołów. Uszkodzenie błotnika tylnego będącego następstwem szkody z dnia 26 stycznia 2018 roku zlokalizowane jest w części dolnej, w znacznej odległości od krawędzi szyby bocznej, dlatego nie występuje ryzyko przypadkowego uszkodzenia szyby bocznej podczas prac blacharskich. Naprawa blacharska poszycia błotnika uszkodzeń zlokalizowanych, jak w przedmiotowej sprawie nie wywołuje także naprężeń takich, jak prezentowane przez stronę powodową.

Szyby wklejane w nadwoziu samonośnym w pojazdach o współczesnej konstrukcji stanowią element usztywniający nadwozie, zatem zarówno klej, jak i konstrukcja mocowania szyb jest zaprojektowana tak, żeby przejmować obciążenia skrętne oddziałujące na całe nadwozie podczas jego użytkowania w różnych warunkach, także krytycznych, przy których niewielkie wstrząsy wywoływane przez blacharza są niewspółmiernie niskie. Nie ma zatem fizycznej możliwości spowodowania mikropęknięć w elastycznej warstwie kleju na skutek prostowania błotnika tylnego, zwłaszcza w tak oddalonej strefie. Takie ryzyko występowałoby, gdyby deformacja znajdowała się w bezpośredniej bliskości szyby, bądź naprawa wiązałaby się z koniecznością znacznego prostowania wewnętrznej konstrukcji usztywniającej błotnik, która odpowiada za przejmowanie naprężeń, a czego w niniejszej sprawie nie odnotowano. Z kolei przygotowanie błotnika do lakierowania może wiązać się z koniecznością demontażu szyb bocznych, także tych klejonych do nadwozia, w przypadkach, gdy są one bardzo głęboko osadzone w otworach okiennych i nie ma możliwości prawidłowego osłonięcia takiej szyby przed skutkami lakierowni oraz nie jest możliwe poprawne przygotowanie powierzchni w celu zachowania właściwej przyczepności nowych warstw lakieru. Taka sytuacja nie występuje w przypadku samochodu marki A. (...) w wersji modelowej, jak przedmiotowa. Dodatkowo listwa chromowa wczepiana w uszczelkę szyby boku tylnego powiększa przestrzeń dla prac przygotowawczych. Jej demontaż biegły sądowy uwzględnił w kosztorysie, a dodatkowy czas „na osłonięcie szyby” umożliwia rozliczenie ponadnormatywnego przygotowania lakiernika do lakierowania. W przypadku gumowych uszczelek wulkanizowanych z szybą z wydłużoną wargą uszczelniającą stosowane są specjalne taśmy osłaniająco – odchylające, których jedna krawędź jest specjalnie usztywniona tworzywem sztucznym umożliwiającym wprowadzenie jej pomiędzy uszczelkę a poszycie błotnika,

a po podklejeniu wywijana jest w kierunku szyby udostępniające przestrzeń do zmatowienia i pokrycia nową warstwą lakieru. Użycie prawidłowych i dobrej jakości materiałów lakierniczych oraz właściwie przeprowadzone przygotowawcze w zakresie powyżej opisanym zabezpieczają przed ryzykiem wystąpienia wad lakierniczych, które wskazywała strona powodowa.

W ocenie Sądu powództwo zasługiwało na uwzględnienie w części.

W niniejszej sprawie powód (...) spółka z ograniczoną odpowiedzialnością z siedzibą w G. domagał się zasądzenia od pozwanego C. (...) Towarzystwo (...) z siedzibą w P. kwoty 1 654,54 złotych wraz z odsetkami ustawowymi za opóźnienie liczonymi od kwot: 1 439,29 złotych za okres od dnia 23 lutego 2018 roku do dnia zapłaty oraz 215,25 złotych za okres od dnia 07 kwietnia 2018 roku do dnia zapłaty, a także kosztów procesu – tytułem pozostałej części odszkodowania za szkodę w pojeździe marki A. (...) o numerze rejestracyjnym (...), do jakiej doszło w dniu 26 stycznia 2018 roku na skutek kolizji drogowej z winy sprawcy posiadającego zawartą z pozwanym umowę ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej posiadaczy pojazdów mechanicznych oraz tytułem zwrotu kosztów prywatnej ekspertyzy.

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, a także najnowsze postanowienia z dnia 11 kwietnia 2019 roku w sprawie o sygn. akt III CZP 102/18 oraz z dnia 16 maja 2019 roku w sprawie o sygn. akt III CZP 86/18) 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 (w stanie uszkodzonym, czy też naprawionym).

W uzasadnieniu postanowienia z dnia 20 lutego 2019 roku wydanego w sprawie o sygn. akt III CZP 91/18 Sąd Najwyższy podkreślił, że 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 udowodnienia konkretnych wydatków poniesionych na naprawę pojazdu. Jak z kolei 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 sprzed wypadku, co w niniejszej sprawie nie było kwestią sporną.

Zgodnie z przyjętą linią orzecznictwa poszkodowanemu przysługuje nadto 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.

Odnosząc się do zarzutu możliwości naprawy pojazdu przy użyciu zamienników podnieść należy, że biegły sądowy wskazał, że warunkiem pełnej restytucji pojazdu jest przywrócenie go do stanu sprzed szkody, a więc zastosowanie części takiego samego rodzaju jak uszkodzone. Ujawnienie nieoryginalnej kompletacji, uzasadnia uwzględnienie do naprawy części alternatywnych o tej samej jakości, podobnie jak ujawnienie zamontowania części używanych, pochodzących z rynku wtórnego – wykorzystanie części takiego samego rodzaju, jednak wyłącznie w odniesieniu do elementów których takie ujawnienie dotyczyło. Jak zaś wynika z akt szkody nie odnotowano takich przypadków w odniesieniu do elementów będących przedmiotem szkody i co więcej – dla przedmiotowego pojazdu nie są oferowane części jakości Q w zakresie objętym szkodą oraz związanych z procesem naprawy, co wyłącza konieczność dalszych rozważań na temat możliwości ewentualnego ich użycia do przedmiotowej naprawy.

Mając na uwadze powyższe okoliczności, jak również i okoliczność, że pozwany nie wykazał, ażeby w przedmiotowej kolizji uszkodzone zostały części inne niż fabrycznie nowe w ocenie Sądu nie ulegało wątpliwości, że dla przywrócenia stanu pojazdu marki A. (...) o numerze rejestracyjnym (...) do stanu sprzed kolizji z dnia 26 stycznia 2018 roku konieczne było zastosowanie części oryginalnych nowych (jakości O). Z ciężącego na poszkodowanym obowiązku zapobiegania powiększaniu szkody nie można wywodzić obowiązku jej naprawienia najtańszym możliwym kosztem bez względu zwłaszcza na jakość pracy i jakość zastosowanych części. Podkreślenia wymaga przy tym, iż na poszkodowanym ciąży jedynie obowiązek zapobieżenia powiększaniu szkody, którego z pewnością nie można rozumieć jako wyłączenia zasady pełnej odpowiedzialności, czy obowiązku przywrócenia stanu poprzedniego – tj. stanu sprzed szkody. W niniejszej sprawie o doprowadzeniu do powiększenia szkody ze strony poszkodowanego w ocenie Sądu nie można mówić, trudno za takie uznać bowiem domaganie się naprawienia pojazdu częściami tej samej jakości, jakie były wbudowane w pojeździe, a występowania przed zdarzeniem w pojeździe części innych niż oryginalne (jakości O) pozwany nie wykazał. Wreszcie Sąd miał na uwadze, że także sam pozwany w swojej kalkulacji z dnia 29 stycznia 2018 roku (k. 27-31 akt) będącej podstawą dopłaty odszkodowania uwzględnił wyłącznie części jakości O.

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 poszkodowanych rynku dające gwarancję wykonania naprawy zgodnie z technologią producenta, a w których stosowano stawki w kwocie 80-106 złotych netto za godzinę prac blacharsko – mechanicznych i 85-119 złotych netto za godzinę prac lakierniczych.

Powyższe zaś oznacza, że stawka przyjęta przez powoda w kwocie 100/100 złotych netto za roboczogodzinę tych prac miała walor stawki rynkowej, toteż Sąd uwzględnił ją w tejże wysokości ustalając celowe i ekonomicznie uzasadnione koszty przedmiotowej naprawy, pozwany zaś nie wskazał żadnych okoliczności, by zasadne było zastosowanie stawek przez niego przyjętych w kwocie 75 złotych netto za roboczogodzinę prac, które ponadto nie mieściły się w zakresie stawek rynkowych.

Mając zatem na względzie całokształt powyższych rozważań uznać należało, że celowe i ekonomicznie uzasadnione koszty naprawy pojazdu marki A. (...) o numerze rejestracyjnym (...) uszkodzonego w wyniku zdarzenia z dnia 26 stycznia 2018 roku wynoszą 6 648,08 złotych brutto, 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.

Pozwany C. (...) Towarzystwo (...) z siedzibą w P. wypłacił poszkodowanemu łącznie kwotę 5 045,83 złotych brutto (3 391,29 złotych oraz 1 654,54 złotych) tytułem zwrotu kosztów naprawy, a zatem do wypłaty pozostała kwota 1 602,25 złotych, co oznacza, że żądanie powoda w kwocie 1 439,29 złotych z tego tytułu było w tym zakresie zasadne.

Odnosząc się natomiast do żądania kwoty 215,25 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 sędownie 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 ubezpieczyciel ustalił wartość szkody, jednakże nie sposób uznać, że nie zgodził się z nią poszkodowany, który po otrzymaniu decyzji o wysokości przyznanego mu odszkodowania nie kwestionował jego wysokości, nie odwoływał się od tej decyzji, a jedynie dokonał zbycia pozostałej części wierzytelności na rzecz poprzednika prawnego powoda. Wskazać przy tym należy, że z zeznań świadka M. D. jednoznacznie wynika, że nie zlecał on sporządzenia kalkulacji, w chwili zaś zawierania umowy przelewu wierzytelności nie był ona obciążony obowiązkiem uiszczenia zapłaty z tego tytułu. Wskazać jednak należy, że jak wskazano w uchwale składu siedmiu sędziów Sądu Najwyższego z dnia 29 maja 2018 roku (sygn. akt III CZP 68/18) możliwość domagania się przez nabywcę wierzytelności od ubezpieczyciela w ramach dochodzonego odszkodowania równowartości kosztów ekspertyzy zleconej przez nabywcę osobie trzeciej, tak jak to miało miejsce w niniejszej sprawie, nie budzi wątpliwości i jest konsekwencją samego nabycia od poszkodowanego roszczenia odszkodowawczego wobec ubezpieczyciela i jego funkcjonalnego rozwoju pod wpływem zachodzących zdarzeń mogących oddziaływać na to roszczenie zgodnie z treścią przedmiotowego stosunku. O przysługiwaniu nabywcy wierzytelności odszkodowawczej zwrotu równowartości kosztów zleconej osobie trzeciej ekspertyzy na potrzeby dochodzenia od ubezpieczyciela nabytej wierzytelności rozstrzyga jednakże, jak wskazano w powyższej uchwale, pozostawanie wydatków poniesionych na tę ekspertyzę w adekwatnym związku przyczynowym z wypadkiem komunikacyjnym. Jako kryterium oceny istnienia tego związku należy mieć na względzie zasadność w okolicznościach sprawy zlecenia ekspertyzy osobie trzeciej, tj. celowość, niezbędność, konieczność, racjonalność, czy ekonomiczne uzasadnienie z punktu widzenia efektywnej realizacji roszczenia odszkodowawczego (tamże).

Jednocześnie Sąd wziął pod uwagę, że powód jest podmiotem gospodarczym zajmującym się w sposób profesjonalny dochodzeniem należności z tytułu odszkodowań od ubezpieczycieli, wobec czego nie sposób przyjąć, że nie posiadał fachowej wiedzy, aby zweryfikować poprawność przedstawionej przez ubezpieczyciela kalkulacji i wyliczonego

odszkodowania, zwłaszcza że działalność powoda obejmuje działalność związaną z oceną ryzyka i szacowaniem poniesionych strat. Co więcej, niewątpliwie jeszcze przed zawarciem umowy przelewu wierzytelności powód, by skalkulować cenę zakupu tej wierzytelności, podjął czynności zmierzające do oszacowania wartości tej wierzytelności. Zdaniem Sądu celem sporządzenia tej kalkulacji było rozważenie ekonomicznego sensu zawarcia umowy przelewu, więc nie sposób uznać, że koszt jej sporządzenia stanowi składnik poniesionej przez poszkodowaną szkody, która powinna zostać naprawiona przez pozwanego w oparciu o treść art. 822 k.c.

W tym zakresie zatem powództwo jako niezasadne i nieudowodnione podlegało oddaleniu.

Mając na względzie powyższe Sąd w punkcie pierwszym wyroku na podstawie art. 822 § 1 i 4 k.c. w zw. z art. 361 k.c. i art. 363 k.c. w zw. z art. 481 k.c. zasądził od pozwanego C. (...) Towarzystwo (...) z siedzibą w P. na rzecz powoda (...) spółki z ograniczoną odpowiedzialnością z siedzibą w G. kwotę 1 439,29 złotych wraz z odsetkami ustawowymi za opóźnienie liczonymi za okres od dnia 23 lutego 2018 roku do dnia zapłaty.

Uznając zaś dalej idące żądanie pozwu za niezasadne z przyczyn wskazanych wyżej Sąd orzekł jak w punkcie drugim wyroku oddając powództwo na podstawie powyższych przepisów w zw. z art. 6 k.c. stosowanych a contrario.

O kosztach procesu Sąd orzekł 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 86,99%, a pozwany w 13,01%.

Koszty poniesione przez powoda wyniosły 2 155,90 złotych (opłata sądowa od pozwu – 83 złotych, koszty zastępstwa procesowego – 900 złotych, opłata skarbową od pełnomocnictwa – 17 złotych oraz wykorzystana zaliczka na poczet kosztów wynagrodzenia biegłego sądowego w kwocie 1 155,90 złotych). Koszty poniesione przez pozwanego wyniosły 900 złotych (koszty zastępstwa procesowego).

Powodowi zatem należy się zwrot kosztów procesu w kwocie 1 875,42 złotych (86,99% z kwoty 2 155,90 złotych), zaś pozwanemu – w kwocie 117,09 złotych (13,01% z kwoty 900 złotych). Po skompensowaniu obu powyższych kwot pozwany powinien zwrócić powodowi kwotę 1 758,33 złotych, którą Sąd zasądził na jego rzecz w punkcie trzecim wyroku.

ZARZĄDZENIE

1. (...)
2. (...)
3. (...)

SSR Justyna Supińska

Gdynia, dnia 14 grudnia 2019 roku