

Sygn. akt VI GC 538/21

WYROK

W IMIENIU RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ

Dnia 24 października 2023 roku

Sąd Rejonowy w Gdyni VI Wydział Gospodarczy, w składzie:

Przewodniczący: Sędzia Sądu Rejonowego Justyna Supińska

Protokolant: starszy sekretarz sądowy Marta Denc

po rozpoznaniu w dniu 18 października 2023 roku w Gdyni

na rozprawie

w postępowaniu gospodarczym

sprawy z powództwa (...) spółki z ograniczoną odpowiedzialnością z siedzibą w K. (poprzednio: (...) spółka z ograniczoną odpowiedzialnością spółka komandytowa z siedzibą w K.)

przeciwko (...) spółce akcyjnej z siedzibą w W.

o zapłatę

I. zasądza od pozwanego (...) spółki akcyjnej z siedzibą w W. na rzecz powoda (...) spółki z ograniczoną odpowiedzialnością z siedzibą w K. kwotę 3 520,94 złotych (trzy tysiące pięćset dwadzieścia złotych dziewięćdziesiąt cztery grosze) wraz z odsetkami ustawowymi za opóźnienie liczonymi za okres od dnia 02 października 2018 roku do dnia zapłaty;

II. w pozostałym zakresie oddala powództwo;

III. zasądza od powoda (...) spółki z ograniczoną odpowiedzialnością z siedzibą w K. na rzecz pozwanego (...) spółki akcyjnej z siedzibą w W. kwotę 1 819,01 złotych (jeden tysiąc osiemset dziewiętnaście złotych jeden grosz) wraz z odsetkami w wysokości odsetek ustawowych za opóźnienie liczonymi za okres od dnia uprawomocnienia się niniejszego orzeczenia do dnia zapłaty, tytułem zwrotu kosztów procesu;

IV. nakazuje ściągnąć od powoda (...) spółki z ograniczoną odpowiedzialnością z siedzibą w K. na rzecz Skarbu Państwa – Sądu Rejonowego w Gdyni kwotę 353,75 złotych (trzysta pięćdziesiąt trzy złote siedemdziesiąt pięć groszy) tytułem zwrotu wydatków tymczasowo poniesionych przez Skarb Państwa;

V. nakazuje ściągnąć od pozwanego (...) spółki akcyjnej z siedzibą w W. na rzecz Skarbu Państwa – Sądu Rejonowego w Gdyni kwotę 186,25 złotych (sto osiemdziesiąt sześć złotych dwadzieścia pięć groszy) tytułem zwrotu wydatków tymczasowo poniesionych przez Skarb Państwa.

Sygn. akt VI GC 538/21

UZASADNIENIE

W pozwie z dnia 07 kwietnia 2021 roku powód (...) spółka z ograniczoną odpowiedzialnością spółka komandytowa z siedzibą w K. (obecnie – (...) spółka z ograniczoną odpowiedzialnością z siedzibą w K.) domagał się zasądzenia od pozwanego (...) spółki akcyjnej z siedzibą w W. (obecnie – (...) spółka akcyjna z siedzibą w W.) kwoty 10 209,90

złotych wraz z odsetkami ustawowymi za opóźnienie liczonymi za okres od dnia 02 października 2018 roku do dnia zapłaty, a także kosztów procesu.

W uzasadnieniu powód wskazał, że w dniu 27 sierpnia 2018 roku doszło do kolizji drogowej, w wyniku której uszkodzeniu uległ pojazd marki M. (...) o numerze rejestracyjnym (...) należący do (...) spółki z ograniczoną odpowiedzialnością z siedzibą w W., a użytkowany na podstawie umowy leasingu przez M. B.. Pojazd ten w dacie szkody posiadał ubezpieczenie autocasco u pozwanego. Poszkodowany zlecił naprawę pojazdu powodowi, który był jednocześnie producentem przedmiotowego pojazdu i po jej wykonaniu powód wystawił poszkodowanemu fakturę na kwotę 49 144,53 złotych netto. Pozwany uznał swoją odpowiedzialność i wypłacił odszkodowanie w łącznej kwocie 38 934,63 złotych netto. Powód po nabyciu wierzytelności wzywał pozwanego do zapłaty pozostałej części odszkodowania, jednakże bezskutecznie.

Zdaniem powoda odszkodowanie wypłacone przez pozwanego zostało bezpodstawnie zaniżone, pozwany obniżył bowiem stawki za prace naprawcze, zastosował amortyzację części oraz w sposób nieuzasadniony ograniczył zakres szkody, podczas gdy naprawa została zrealizowana w wariantcie serwisowym, zgodnie z technologią naprawy producenta pojazdu i zasadami bezpieczeństwa.

Nakazem zapłaty w postępowaniu upominawczym z dnia 14 kwietnia 2021 roku wydanym w sprawie o sygn. akt VI Gnc 1540/21 referendarz sądowy Sądu Rejonowego w Gdyni uwzględnił żądanie pozwu w całości.

W sprzeciwie od powyższego orzeczenia pozwany (...) spółka akcyjna z siedzibą w W. domagał się oddalenia powództwa potwierdzając, że w dacie zaistnienia zdarzenia pojazd marki M. (...) o numerze rejestracyjnym (...) objęty był przez pozwanego ochroną ubezpieczeniową w zakresie dobrowolnego ubezpieczenia autocasco, jak również, że w toku postępowania likwidacyjnego poszkodowanemu wypłacono odszkodowanie w łącznej kwocie 38 934,63 złotych. Zdaniem pozwanego rzeczywisty koszt naprawy pojazdu nie przekraczał jednakże powyższej kwoty, a koszty wyższe były nieuzasadnione i nie pozostawały w związku przyczynowym ze szkoda, zwłaszcza w odniesieniu do wymiany przekładni kierowniczej i drążka kierowniczego przedniego lewego oraz nakładki progu przedniego lewego. Pozwany wskazał także, że dokonał także weryfikacji stawki za robociznogodzinę prac naprawczych (odpowiednio blacharsko – mechanicznych i lakierniczych) z kwoty 160/150 złotych netto do kwoty 130/130 złotych netto wskazując, że ustalenie wysokości odszkodowania powinno nastąpić z uwzględnieniem zapisów ogólnych warunków ubezpieczenia, a przedłożona przez powoda kalkulacja pomijała treść § 13 tychże ogólnych warunków ubezpieczenia. Pozwany podniósł również, że powód nie wymienił przekładni kierowniczej, pomimo tego, że ujął jej koszt w kosztorysie naprawy.

Sąd ustalił następujący stan faktyczny:

W dniu 27 sierpnia 2018 roku w B. doszło do kolizji drogowej, w wyniku której uszkodzeniu uległ pojazd marki M. (...) o numerze rejestracyjnym (...) należący do (...) spółki z ograniczoną odpowiedzialnością z siedzibą w W., a użytkowany na podstawie umowy leasingu przez M. B..

Pojazd ten był pojazdem osobowym służącym do wykonywania przewozów, nie będącym pojazdem produkowanym seryjnie, a na indywidualne zamówienie. Producentem podwozia pojazdu był M. (...), natomiast nadwozia – (...) spółka z ograniczoną odpowiedzialnością spółka komandytowa z siedzibą w K. posiadający status partnera M. (...) w zakresie profesjonalnej przebudowy nadwozia pojazdów.

W dniu zdarzenia przedmiotowy pojazd objęty był dobrowolnym ubezpieczeniem autocasco, na mocy umowy zawartej z (...) spółka akcyjna z siedzibą w W. (obecnie – (...) spółka akcyjna z siedzibą w W.).

Umowa ubezpieczenia zawarta została na okres od dnia 13 czerwca 2018 roku do dnia 12 grudnia 2019 roku, w wariantcie serwisowym, z uwzględnieniem cen części oryginalnych i z określeniem sumy ubezpieczenia w wartości netto.

Integralną częścią umowy były Ogólne Warunki Ubezpieczenia(...)z dnia 08 marca 2017 roku.

niesporne, a nadto: certyfikat numer (...) (wraz z certyfikatem numer (...) w związku z umową wieloletnią) – k. 66, 126, 153 akt, Ogólne Warunki Ubezpieczenia „(...)” z dnia 08 marca 2017 roku – k. 67-72 akt, druk zgłoszenia szkody, dowód rejestracyjny pojazdu, zdjęcia pojazdu po szkodzie – w aktach szkody na płycie CD – k. 14, 82 akt, pozwolenie czasowe – k. 120-121 akt, zaświadczenie o statusie partnera – k. 122 akt

Stosownie do § 13 ust. 1 Ogólnych Warunków Ubezpieczenia „(...)” z dnia 08 marca 2017 roku kwota odszkodowania za powstałą szkodę ustalana miała być zgodnie z zawartą umową, w szczególności z uwzględnieniem wybranego zakresu ubezpieczenia, wariantu likwidacji szkody oraz ustalonego udziału własnego w szkodzie. Z kolei zgodnie z § 13 ust. 2 wysokość odszkodowania nie mogła przekroczyć wartości pojazdu ustalonej w stanie bezpośrednio przed zaistnieniem szkody lub sumy ubezpieczenia pojazdu aktualnej na dzień zajścia zdarzenia.

Przy ustalaniu wysokości odszkodowania ubezpieczyciel miał uwzględniać koszty naprawy pojazdu wyłącznie w zakresie określonym w ocenie technicznej sporządzonej lub zaakceptowanej przez ubezpieczyciela oraz pozostające w związku ze zdarzeniem, za które ubezpieczyciel ponosi odpowiedzialność. Ubezpieczycielowi przysługiwało przy tym prawo do odstąpienia od wykonania oceny technicznej, w takim przypadku ubezpieczyciel miał uwzględniać koszty na podstawie informacji podanych przy zgłoszeniu szkody (§ 13 ust. 3).

Zgodnie z § 13 ust. 4 w przypadku zawarcia umowy w wariantcie serwis ustalenie wysokości odszkodowania przy szkodzie częściowej miało nastąpić zgodnie z dyspozycją ubezpieczonego: na podstawie wyceny dokonanej przez ubezpieczyciela (...) lub na podstawie faktur lub rachunków poświadczających fakt naprawienia pojazdu. W przypadku wyboru przez ubezpieczonego wariantu ustalenia wysokości odszkodowania na podstawie wariantu wycena, pomimo przysługującego mu odszkodowania na podstawie faktur lub rachunków poświadczających fakt naprawienia pojazdu, wysokość odszkodowania ustalana miała być na zasadach opisanych w § 13 ust. 5.

Przy ustalaniu wysokości odszkodowania w wariantcie serwis uwzględnieniu podlegały ceny nowych części oryginalnych. Zastosowanie miały również wymienione poniższe zasady:

- 1) jeżeli wysokość szkody ustalana była na podstawie faktur, koszty i sposób naprawy należało przed przystąpieniem do naprawy uzgodnić z ubezpieczycielem,
- 2) ubezpieczycielowi przysługiwało prawo do weryfikacji faktur, kosztorysów i rachunków w zakresie części oryginalnych (...) i robocizny, w oparciu o powszechnie stosowane przez rzeczoznawców programy do kosztorysowania (A., E., D.), jednakże z zastrzeżeniem, że zawarte w nich ceny nie były wyższe niż ceny u oficjalnych przedstawicieli producentów pojazdów, nie uważało się przy tym za należne odszkodowanie także tej części stawki za roboczogodzinę, która przekraczała wysokość średniej arytmetycznej stawki stosowanej w warsztatach naprawczych o tej samej kategorii co warsztat naprawczy, z którego pochodzi weryfikowana faktura, kosztorys lub rachunek, na terenie powiatu lub miasta na prawach powiatu, w którym naprawiany jest pojazd,
- 3) ubezpieczyciel przed wypłatą odszkodowania miał prawo do sprawdzenia zgodności dokonanej naprawy z zakresem i kwalifikacją uszkodzeń określonych w ocenie technicznej,
- 4) w przypadku stwierdzenia niezgodności dokonanej naprawy z zakresem uszkodzeń i kwalifikacją zawartą w ocenie technicznej, ubezpieczyciel ustalać miał rozmiar szkody w oparciu o faktycznie wykonany zakres naprawy i sposób naprawy w zakresie nie większym niż określony w protokole szkody sporządzonym przed przystąpieniem do naprawy.

Ogólne Warunki Ubezpieczenia „(...)” z dnia 08 marca 2017 roku – k. 67-72 akt

M. B. zgłosił szkodę ubezpieczycielowi (...) spółce akcyjnej z siedzibą w W. (obecnie – (...) spółka akcyjna z siedzibą w W.) oraz zlecił naprawę uszkodzonego pojazdu zakładowi naprawczemu prowadzonemu przez (...) spółkę z ograniczoną odpowiedzialnością spółkę komandytową z siedzibą w K. (obecnie – (...) spółka z ograniczoną

odpowiedzialnością z siedzibą w K.) będącego jednocześnie producentem zabudowy (nadwozia) przedmiotowego pojazdu.

Strony uzgodniły stawkę w kwocie 150 złotych netto za roboczogodzinę prac blacharsko – mechanicznych i w kwocie 160 złotych netto za roboczogodzinę prac lakierniczych.

Zakład naprawczy podstawie kalkulacji naprawy numer (...) z dnia 24 października 2018 roku oszacował koszty naprawy pojazdu na kwotę 49 144,53 złotych netto uwzględniając do wymiany m. in. drążek lewy stabilizatora przedniego (kod części (...), numer katalogowy (...) o wartości 203,63 złotych netto), przekładnię kierowniczą (kod części (...), numer katalogowy (...) o wartości 8 508,32 złotych netto), a także światła dzienne H. o wartości 508,00 złotych netto, nakładkę progu lewego przedniego, dwukrotnie o wartości 1 190 złotych netto, nakładkę progu lewego tylnego o wartości 710 złotych netto oraz kołpak lewy tylni o wartości 400 złotych.

W odniesieniu do przekładni kierowniczej w kalkulacji zawarto informację, że część ta została zakwalifikowana do wymiany zgodnie z wytycznymi producenta pojazdu, z których wynikało, że w przypadku stwierdzenia trwałej deformacji elementów osi przedniej pojazdu, przekładni kierowniczej lub zespołu drążków kierowniczych przekładnię kierowniczą należało bezwzględnie wymienić ze względów bezpieczeństwa.

wyciąg z wytycznych producenta pojazdu marki M. (...) – k. 30 akt, kalkulacja naprawy numer (...) k. 20-29 akt, certyfikat – k.114-115 akt, deklaracja zgodności – k. 116-117 akt, informacja o danych i informacjach o pojeździe – k. 118 akt, oświadczenie o danych i informacjach – k. 119 akt, dowód rejestracyjny pojazdu – w aktach szkody na płycie CD – k. 14, 82 akt

Przedmiotowa kalkulacja została przesłana do ubezpieczyciela w celu jej weryfikacji.

(...) spółka akcyjna z siedzibą w W. (obecnie – (...) spółka akcyjna z siedzibą w W.) obniżył stawki za prace naprawcze do kwoty 130 złotych netto za roboczogodzinę tychże prac, nadto z zakresu prac naprawczych jako niezwiązanych ze szkodą usunął prace obejmujące wymianę drążka lewego stabilizatora przedniego, przekładni kierowniczej i nakładki progu lewego przedniego.

(...) spółka akcyjna z siedzibą w W. (obecnie – (...) spółka akcyjna z siedzibą w W.) ustalił odszkodowanie na kwotę 38 934,63 złotych netto.

wydruk wiadomości mailowej – k. 31 akt, zweryfikowana kalkulacja naprawy – k. 32-40 akt

Po wykonaniu naprawy pojazdu (...) spółka z ograniczoną odpowiedzialnością spółka komandytowa z siedzibą w K. (obecnie – (...) spółka z ograniczoną odpowiedzialnością z siedzibą w K.) wystawił M. B. fakturę numer (...) na kwotę 49 144,53 złotych netto tytułem naprawy pojazdu według kalkulacji numer (...).

W dniu tym samym dniu poszkodowany M. B. zawarł z (...) spółką z ograniczoną odpowiedzialnością spółką komandytową z siedzibą w K. (obecnie – (...) spółka z ograniczoną odpowiedzialnością z siedzibą w K.) umowę przelewu wierzytelności przysługującej mu z tytułu szkody z dnia 27 sierpnia 2018 roku w pojeździe marki M. (...) o numerze rejestracyjnym (...).

faktura – k. 19 akt, umowa cesji wierzytelności – k. 17-18 akt, kalkulacja naprawy numer (...) k. 20-29 akt

(...) spółka akcyjna z siedzibą w W. (obecnie – (...) spółka akcyjna z siedzibą w W.) przyznał i wypłacił tytułem pokrycia kosztów naprawy uszkodzonego w dniu 27 sierpnia 2018 roku pojazdu marki M. (...) o numerze rejestracyjnym (...) odszkodowanie w łącznej kwocie 38 934,63 złotych netto.

niesporne, a nadto: decyzja o wypłacie – k. 62-63 akt, decyzja o dopłacie – k. 64-65 akt

W dniu 29 maja 2019 roku (...) spółka z ograniczoną odpowiedzialnością spółka komandytowa z siedzibą w K. (obecnie – (...) spółka z ograniczoną odpowiedzialnością z siedzibą w K.) poinformował ubezpieczyciela, że w związku

z zakończeniem prac naprawczych związanych z zabudową i karoserią pojazdu marki M. (...) o numerze rejestracyjnym (...) pojazd ten został przekazany do serwisu producenta pojazdów marki M. (...) w celu sprawdzenia układu jezdnego.

wydruk wiadomości mailowej – w aktach szkody na płycie CD – k. 14, 82 akt

W dniu 03 lutego 2020 roku (...) spółka z ograniczoną odpowiedzialnością spółka komandytowa z siedzibą w K. (obecnie – (...) spółka z ograniczoną odpowiedzialnością z siedzibą w K.) zlecił M. Ś. opracowanie opinii dotyczącej szkody z dnia 27 sierpnia 2018 roku w pojeździe marki M. (...) o numerze rejestracyjnym (...) w przedmiocie kosztów naprawy pozwalających na przywrócenie uszkodzonego pojazdu do stanu sprzed zdarzenia z dnia 27 sierpnia 2018 roku zgodnie z technologią producenta pojazdu.

Na potrzeby wykonania przedmiotowej opinii M. Ś. dokonał oględzin pojazdu, a także wykonał dokumentację fotograficzną. Zgodnie z wykonaną przez niego opinią celowe i ekonomicznie uzasadnione koszty naprawy pojazdu marki M. (...) o numerze rejestracyjnym (...) pozwalające na przywrócenie uszkodzonego pojazdu do stanu sprzed zdarzenia z dnia 27 sierpnia 2018 roku zgodnie z technologią producenta pojazdu i zasadami bezpieczeństwa, z uwzględnieniem średnich stawek za roboczogodzinę obowiązujących na terenie T. w 2019 roku wyniosły kwotę 53 882,16 złotych netto.

W opinii zawarto zastrzeżenie, iż pojazd ten jest w wersji wyposażenia, której nie zawiera program A., dlatego też każdorazowo przygotowując kalkulację naprawy należy korzystać z danych producenta pojazdu.

opinia prywatna – k. 40-61 akt, zeznania świadka M. Ś. – protokół rozprawy z dnia 10 listopada 2021 roku – k. 156-157 akt (zapis obrazu i dźwięku 00:03:08-00:39:52)

W dniu 27 stycznia 2021 roku pomiędzy (...) spółką z ograniczoną odpowiedzialnością z siedzibą w W. jako finansującym a M. B. jako korzystającym zawarte zostało porozumienie do umowy leasingu numer (...), zgodnie z którym korzystający przeniósł na leasingobiorcę przysługującą mu wierzytelność z tytułu szkody w pojeździe marki M. (...) o numerze rejestracyjnym (...).

porozumienie dotyczące cesji praw z tytułu ubezpieczenia przedmiotu leasingu – k. 15-16 akt, pełnomocnictwo – k. 16 akt

W wyniku zdarzenia z dnia 27 sierpnia 2018 roku w pojeździe marki M. (...) o numerze rejestracyjnym (...) uszkodzeniu uległy zarówno elementy nadwozia, jak i podwozia pojazdu, w tym elementy układu kierowniczego.

Konieczność dokonania wymiany przekładni kierowniczej wynikała z faktu uszkodzenia elementów osi przedniej i związanych z tym zaleceń producenta pojazdu, jak również z badań geometrii kół przeprowadzonych po szkodzie. Wyniki tego badania w porównaniu z danymi regulacyjnymi wykazywały odchyłki w parametrach regulacji geometrii osi przedniej, co potwierdzało konieczność jej wymiany.

Zgodnie z wytycznymi stosowanymi m. in. podczas wykonywania prac lakierniczych lakierowaniu powinny podlegać także elementy sąsiadujące w celu uzyskania optymalnego efektu optycznego dla lakierowania dwuwarstwowego. Operacja ta w systemie A. określona jest jako lakierowanie wierzchnie. Uwzględnione przez zakład naprawczy lakierowanie naprawcze wymagało większego nakładu pracy i było kosztowniejsze niż lakierowanie wierzchnie.

Stawki stosowane w IV kwartale 2018 roku przez autoryzowane i nieautoryzowane zakłady naprawcze pojazdów o tożsamym standardzie, co warsztat prowadzony przez (...) spółkę z ograniczoną odpowiedzialnością spółkę komandytową z siedzibą w K. (obecnie – (...) spółka z ograniczoną odpowiedzialnością z siedzibą w K.), w których świadczone usługi odpowiadały technologii naprawy producenta, a zlokalizowane na terenie powiatu (...), G. i G. zawierały się w przedziale od 120 do 220 złotych netto za godzinę prac blacharsko – mechanicznych i lakierniczych.

Do normaliów nie zalicza się części lub materiałów występujących w katalogu części zamiennych producenta pojazdu lub stanowiących elementy dodatkowego specjalnego wyposażenia. W programie A. normalia oznaczane są kodem 28 i stanowią wartość 2% z cen części zamiennych zakwalifikowanych do naprawy.

Koszt naprawy pojazdu marki M. (...) o numerze rejestracyjnym (...) pozostający w związku przyczynowo – skutkowym ze zdarzeniem z dnia 27 sierpnia 2018 roku, w tym uwzględniający wymianę przekładni kierowniczej, drążka stabilizatora, listwy ochronnej środkowej i poszycia bocznego pojazdu, wyniósłby 52 198,55 złotych netto.

Zgodnie z technologią producenta pojazdu uszkodzone elementy powinny być wymienione na fabrycznie nowe, natomiast w wyniku naprawy przeprowadzonej przez zakład naprawczy nie wszystkie elementy i podzespoły ujęte w sporządzonej przez (...) spółkę z ograniczoną odpowiedzialnością spółkę komandytową z siedzibą w K. (obecnie – (...) spółka z ograniczoną odpowiedzialnością z siedzibą w K.) kalkulacji zostały na takie (tj. fabrycznie nowe) wymienione. Po szkodzie z dnia 27 sierpnia 2018 roku pojazd został naprawiony w głównym obszarze poszycia lewego boku, o czym świadczy kompletny stan m. in. zderzaków, listew bocznych oraz nakładki progowej. Grubość powłoki lakierniczej na lewym boku pojazdu wynosiła od 480 µm do nawet 1 850 µm, co może świadczyć o użyciu masy szpachlowej w procesie naprawy poszycia bocznego.

Nie została wymieniona nakrętka koła przedniego lewego, nie potwierdzono także wymiany szpilki koła oraz łącznika stabilizatora. W toku zrealizowanej naprawy, po szkodzie, na fabrycznie nową nie wymieniono również przekładni kierowniczej – na dzień 13 kwietnia 2023 roku w pojeździe zamontowana była przekładnia kierownicza, której produkcja była datowana na 2017 rok.

W branży motoryzacyjnej nie jest powszechnym demontaż podzespołów z fabrycznie nowego pojazdu celem naprawy kolejnego. Taka część, pochodząca z demontażu nie jest częścią nową i nie jest pełnowartościowym produktem. W okresie naprawy przedmiotowego pojazdu nowa przekładnia kierownicza była dostępna w handlu w czasie do pięciu dni roboczych.

W kosztorysie zakładu naprawczego nie uwzględniono podwójnie wykonanych czynności operacyjnych demontażu i ponownego montażu przekładni z innego pojazdu.

Koszt naprawy pojazdu marki M. (...) o numerze rejestracyjnym (...) rzeczywiście przeprowadzonej po szkodzie z dnia 27 sierpnia 2018 roku wynosi 42 455,57 złotych netto.

opinia biegłego sądowego M. K. – k. 183-212 akt, uzupełniająca opinia biegłego sądowego M. K. – k. 231-237, 267-270, 324-344, 377-392 akt

Sąd zważył, co następuje:

Stan faktyczny w niniejszej sprawie w części, w jakiej pozostawał bezsporny pomiędzy stronami, Sąd ustalił na podstawie oświadczeń stron.

Sąd uwzględnił także wyżej wymienione dowody z dokumentów przedłożonych przez strony w toku postępowania, w tym znajdujące się w aktach szkody, 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 ich moc dowodowa nie była kwestionowana przez żadną ze stron.

Pozostałe dokumenty zgromadzone w aktach sprawy nie miały znaczenia, albowiem nie wnosiły do rozstrzygnięcia kwestii spornych w sprawie żadnych nowych i istotnych okoliczności.

Ustalając stan faktyczny sprawy Sąd oparł się również na zeznaniach świadka M. Ś. – rzeczoznawcy wykonującego kalkulację naprawy pojazdu na zlecenie powoda, uznając je za spójne i wiarygodne – przy czym oparł się na nich przede wszystkim w zakresie, w jakim świadek ten wskazywał na charakterystykę i specyfikę pojazdu uszkodzonego, w tym fakt wykonania go przez dwóch producentów oraz zakres uszkodzeń powstałych w wyniku szkody i

stwierdzonych przez niego po dokonaniu oględzin przedmiotowego pojazdu. Jakkolwiek uznając zeznania tego świadka za wiarygodne, to nie stanowiły one podstawy do rozstrzygnięcia niniejszej sprawy w pozostałym zakresie, tj. w odniesieniu do twierdzeń świadka o konieczności wymiany spornych elementów. Ustalenie tej okoliczności wymagało bowiem wiadomości specjalnych zastrzeżonych dla biegłego sądowego, a zeznania rzeczoznawców jako świadków w tej części, w której wykorzystując wiadomości specjalne wyrażają swoje opinie nie mogą stanowić dowodu w sprawie, gdyż dowód z zeznań świadków służy ustaleniu faktów, a nie ich ocenie. Świadczenie w swych zeznaniach nie wyrażają opinii, a jeśli to czynią, to zeznania w tej części nie mają wartości dowodowej, lecz zeznają o faktach wskazując na źródło ich wiedzy w tym zakresie (tak Sąd Najwyższy w uzasadnieniu wyroku z dnia 19 stycznia 2005 roku, sygn. akt I CK 410/04).

Dokonując rozstrzygnięcia kwestii spornych w niniejszej sprawie Sąd oparł się na opinii biegłego sądowego w zakresie techniki samochodowej, ruchu drogowego oraz rekonstrukcji zdarzeń drogowych M. K.. W ocenie Sądu opinia ta (podstawowa i uzupełniająca) 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 nich ocen i poglądów, a także sposobu dochodzenia do wniosków końcowych. Nie zawiera ona również wewnętrznych sprzeczności i wykluczających się wzajemnie wniosków.

Zauważyć należało, że początkowo opinia ta, w braku możliwości wykonania przez biegłego sądowego oględzin pojazdu, została sporządzona wyłącznie na podstawie dowodów zgromadzonych w aktach sprawy. Opierając się na tej podstawie biegły sądowy ustalił, że koszt naprawy pojazdu marki M. (...) o numerze rejestracyjnym (...) pozostający w związku przyczynowo – skutkowym ze zdarzeniem z dnia 27 sierpnia 2018 roku wynosił 52 198,55 złotych netto i uwzględnił m. in. wymianę przekładni kierowniczej, drążka stabilizatora, listwy ochronnej środkowej oraz poszycia bocznego pojazdu jako pozostających w związku przyczynowo – skutkowym ze spornym zdarzeniem. W kwestii stawek za godzinę prac blacharsko – mechanicznych i lakierniczych biegły sądowy natomiast ustalił, że w IV kwartale 2018 roku autoryzowane i nieautoryzowane stacje obsługi pojazdów o tożsamym standardzie, co warsztat powoda, w których świadczone usługi odpowiadały technologii naprawy producenta, zlokalizowane na terenie powiatu (...), G. i G. stosowały stawki zawierające się w przedziale 120-220 złotych netto za godzinę tychże prac.

W piśmie procesowym z datą w nagłówku „dnia 12 lipca 2022 roku” (data prezentaty: 2022-07-15, k. 219-220 akt) pozwany podniósł, że wymiana przekładni kierowniczej w spornym pojeździe nie pozostawała w związku przyczynowo – skutkowym ze szkodą, a nadto, że producent pojazdu nie wskazuje na konieczność jej wymiany przy uszkodzeniach tarczy koła, czy śrub mocujących koło, a kwalifikacja taka zasadna jest wyłącznie w przypadku stwierdzenia i potwierdzenia uszkodzeń elementów, których uszkodzenie możliwe jest do stwierdzenia odpowiednio wykonanym pomiarem geometrii osi przedniej pojazdu. Pozwany zarzucił także, że biegły sądowy nieprawidłowo ujął w opinii konieczność cieniowania, które nie zostało uwzględnione w fakturach za naprawę pojazdu i której to czynności nie wymaga również producent pojazdu, a także wysokość stawek oraz klasę zakładu naprawczego, albowiem powód nie dysponuje nawet własną lakiernią, a zatem nie spełnia kryteriów autoryzowanej stacji obsługi (ASO), a stosuje stawki uwzględniane przez te stacje, czy nawet je przekraczające. Pozwany odniósł się także do części zamiennych oznaczonych kodem 1000 o niskiej wartości (do 100 złotych) podnosząc, że zostały one dwukrotnie ujęte w kosztorysie powoda, a to zarówno jako części zadawane manualnie przez wykonawcę kosztorysu, a także jako tzw. normalia.

W opinii uzupełniającej z dnia 16 sierpnia 2022 roku (k. 231-237 akt) biegły sądowy wyjaśnił, że wymiana przekładni kierowniczej była konieczna, co wynikało z faktu uszkodzenia elementów osi przedniej i związanych z tym zaleceń producenta pojazdu, jak również z badań geometrii przeprowadzonych po szkodzie. Wyniki tego badania w porównaniu z danymi regulacyjnymi wskazywały bowiem na odchyłki w parametrach regulacji geometrii osi przedniej, co potwierdzało konieczność wymiany spornego elementu. Odnośnie do lakierowania cieniującego biegły sądowy podniósł, że ustalenie kosztów naprawy powinno odbyć się zgodnie z wytycznymi stosowanymi m. in. podczas wykonywania prac lakierniczych, stąd też lakierowaniu powinny podlegać także elementy sąsiadujące w celu uzyskania optymalnego efektu optycznego dla lakierowania dwuwarstwowego. Operacja ta w systemie A. określona jest jako lakierowanie wierzchnie. Biegły sądowy podkreślił przy tym, że uwzględnione przez powoda lakierowanie naprawcze wymagało większego nakładu pracy i było kosztowniejsze niż lakierowanie wierzchnie. Odnośnie zaś do

zakwestionowanych stawek biegły sądowy wskazał, że przeanalizował stawki stosowane przez zakłady naprawcze, których świadczone usługi odpowiadają technologii naprawy producenta działające na rynku powoda i uwzględnił w zestawieniu stawki zarówno dla warsztatów autoryzowanych i nie posiadających autoryzacji. Odnosząc się natomiast do kwestii kosztów tzw. normalistów biegły sądowy wyjaśnił, że do normalistów zaliczeniu nie podlegają części lub materiały występujące w katalogu części zamiennych producenta pojazdu lub stanowiące elementy dodatkowego specjalnego wyposażenia. W programie A. normalia oznaczane są kodem 28 i stanowią wartość 2% z cen części zamiennych zakwalifikowanych do naprawy. Natomiast oznaczone przez biegłego sądowego kodem 1000 elementy nie stanowiły materiałów drobnych, a części zamienne nie sklasyfikowane przez system A..

W odpowiedzi na zarzuty pozwanego zawarte w piśmie procesowym z datą w nagłówku „dnia 07 września 2022 roku” (data prezentaty: 2022-09-12, k. 256-257 akt) w opinii uzupełniającej z dnia 30 września 2022 roku (k. 267-270 akt) biegły sądowy ponownie odnosząc się do kwestii lakierowania wskazał, że w wyniku prawidłowej wyceny tychże prac przez biegłego sądowego doszło do ograniczenia kosztów z tym związanych, jak również podtrzymał wnioski w przedmiocie wysokości ustalonych stawek podkreślając, że dotyczą one zarówno warsztatów autoryzowanych, jak i nieautoryzowanych.

W piśmie procesowym z datą w nagłówku „dnia 19 października 2022 roku” (data prezentaty: 2022-10-24, k. 284-285 akt) pozwany podtrzymał swoje zastrzeżenia co do jedynie możliwości, a nie konieczności lakierowania wierzchniego oraz podkreślił, że nieprawidłowym jest założenie biegłego sądowego, że „podrzędny warsztat” powinien stosować stawki tożsame, co autoryzowane serwisy naprawcze.

Na rozprawie w dniu 08 marca 2023 roku M. B. słuchany w trybie art. 251 k.p.c. przed nałożeniem grzywny w związku z odmową udostępnienia pojazdu do oględzin (protokół rozprawy – k. 309-310 akt) wskazał, że pojazd marki M. (...) o numerze rejestracyjnym (...) jest wykorzystywany do przewozu pracowników i w związku z tym brak było możliwości podstawienia tego pojazdu do oględzin w wyznaczonych przez biegłego sądowego godzinach bez zakłócania przewozu pracowników. Jednocześnie M. B. oświadczył, że istnieje możliwość dokonania oględzin pojazdu w K..

Zarządzeniem z dnia 09 marca 2023 roku (k. 313 akt) Sąd zobowiązał M. B. do okazania biegłemu sądowemu pojazdowi marki M. (...) o numerze rejestracyjnym (...) w celu przeprowadzenia oględzin, natomiast biegłego sądowego do przeprowadzenia oględzin tego pojazdu na okoliczności, jak w postanowieniu Sądu z dnia 18 listopada 2021 roku (k. 159 akt) oraz do oświadczenia, czy przeprowadzone oględziny tego pojazdu mają wpływ na wnioski zawarte w dotychczasowej opinii, a jeśli tak – do sporządzenia opinii uzupełniającej.

W opinii uzupełniającej z dnia 17 kwietnia 2023 roku (k. 324-344 akt) biegły sądowy wskazał, że zebrany w toku postępowania materiał, w tym przeprowadzone oględziny, nie pozwalają na szczegółową analizę dokonanej naprawy z uwagi na czas, jaki upłynął od dnia zdarzenia i deklarowanej naprawy do dnia oględzin. Niemniej jednak biegły sądowy wskazał, że zgodnie z technologią producenta pojazdu uszkodzone elementy powinny być wymienione na fabrycznie nowe, natomiast w wyniku naprawy przeprowadzonej przez powoda nie wszystkie elementy i podzespoły ujęte w sporządzonej przez niego kalkulacji zostały na takie (tj. fabrycznie nowe) wymienione. Koszty naprawy rzeczywiście przeprowadzonej biegły sądowy wyliczył na kwotę 42 455,57 złotych netto. Biegły sądowy wskazał przy tym, że po szkodzie z dnia 27 sierpnia 2018 roku pojazd został naprawiony w głównym obszarze poszycia lewego boku, o czym świadczy kompletny stan m. in. zderzaków, listew bocznych oraz nakładki progowej. Grubość powłoki lakierniczej na lewym boku pojazdu wynosiła natomiast od 480 µm do nawet 1 850 µm, co może świadczyć o użyciu masy szpachlowej w procesie naprawy poszycia bocznego. Wymieniona nie została jednakże nakrętka koła przedniego lewego, nie potwierdzono także wymiany szpilki koła oraz łącznika stabilizatora. W toku zrealizowanej naprawy, po szkodzie, na fabrycznie nową nie wymieniono również przekładni kierowniczej – na dzień 13 kwietnia 2023 roku w pojeździe zamontowana była przekładnia kierownicza, której produkcja była datowana na 2017 rok.

W piśmie procesowym z datą w nagłówku „dnia 18 maja 2023 roku” (data prezentaty: 2023-05-23, k. 359-360 akt) pozwany zgłosił zastrzeżenia do opinii uzupełniającej domagając się wyjaśnienia, czy dokonując oględzin pojazdu biegły sądowy wykonywał też pomiar grubości powłoki lakierowej oraz czy na podstawie protokołu z tego pomiaru

możliwym było ustalenie, czy lakierowań takich dokonano w toku naprawy pojazdu. Pozwany ponownie podniósł, że nieprawidłowo uwzględniono cieniowanie pojazdu (nie objęte fakturą), a także że bezpodstawnie uwzględniono stawki stosowane przez autoryzowane zakłady naprawcze w sytuacji naprawy pojazdu w „podręcznym warsztacie”.

Z kolei powód w piśmie procesowym z datą w nagłówku „dnia 23 maja 2023 roku” (data prezentaty: 2023-05-25, k. 367-369 akt) zakwestionował przedmiotową opinię co do ustalonego przez biegłego sądowego zakresu rzeczywistej naprawy pojazdu i jej kosztów, jak również co do wniosków jakoby nie wszystkie ujęte w kosztorysie powoda elementu i podzespoły zostały wymienione oraz w związku z tym wniósł o sporządzenie pisemnej opinii uzupełniającej, w tym dokonania ponownych oględzin pojazdu oraz do dokonania demontażu poszczególnych części elementów pojazdu.

W opinii uzupełniającej z dnia 10 lipca 2023 roku (k. 377-392 akt) biegły sądowy wskazał, że brak jest podstaw do demontażu poszczególnych elementów pojazdu, gdyż z uwagi na upływ czasu od daty zdarzenia (4,5 roku) i różnicy w przebiegu pojazdu nie dałoby to podstaw do oceny. Biegły sądowy podtrzymał dotychczasowe stanowisko w przedmiocie braku wymiany przekładni kierowniczej, łącznika stabilizatora oraz szpilki koła na fabrycznie nowe oraz dodatkowo odnosząc się do zarzutów powoda w przedmiocie wymiany przekładni wskazał, że czynność, na którą powoływał się powód, a mianowicie demontaż podzespołów z fabrycznie nowego pojazdu celem naprawy kolejnego, w branży motoryzacyjnej nie jest zjawiskiem spotykanym. Nadto taka część – pochodząca z demontażu, nie jest częścią nową i nie jest pełnowartościowym produktem, a w okresie naprawy przedmiotowego pojazdu nowa przekładnia kierownicza była dostępna w handlu w czasie do pięciu dni roboczych. Biegły sądowy zwrócił przy tym uwagę, że w kosztorysie powoda nie uwzględniono podwójnie wykonanych czynności operacyjnych demontażu i ponownego montażu przekładni z innego pojazdu. Biegły sądowy wskazał, że powyższe okoliczności, brak faktur źródłowych oraz fakt, że szkoda i naprawa miały miejsce w III kwartale 2018 roku, zaś przekładnia zamontowana w spornym pojeździe miała oznaczenie pochodzenia z 2017 roku przemawiają za wnioskiem, że część ta nie została wymieniona, w tym na część fabrycznie nową, zaś badania techniczne potwierdzają jedynie sprawność i dopuszczenie pojazdu do ruchu, a nie wymianę spornych elementów.

Powód w piśmie procesowym z datą w nagłówku „dnia 23 sierpnia 2023 roku” (data prezentaty: 2023-08-23, k. 408-409 akt) podtrzymał swoje stanowisko w sprawie.

Mając na względzie powyższe w niniejszej sprawie dokonując rozstrzygnięcia kwestii spornych Sąd oparł się na opinii głównej i opinii uzupełniających w tej części, w jakiej dotyczyły one kosztów rzeczywiście przeprowadzonej naprawy ustalonej przez biegłego sądowego po przeprowadzeniu oględzin pojazdu podzielając słuszność założeń i wniosków biegłego sądowego i nie znajdując jakichkolwiek podstaw do zdezawuowania wartości tejże opinii i jej mocy dowodowej. Skoro bowiem oględziny pojazdu marki M. (...) o numerze rejestracyjnym (...) ujawniły, że nie cały wskazany w fakturze zakres prac naprawczych został wykonany, a powód, którego po myśli art. 6 k.c. obciążał ciężar dowodu w tym zakresie, nie przedstawił żadnych dowodów, poza sporną fakturą, mających świadczyć o dokonaniu naprawy w sposób w niej wskazany, brak było podstaw do uznania, że dokonano wymiany nakrętki koła przedniego, łącznika stabilizatora i przekładni kierowniczej, choć czynności te były – jako dotyczące układu jezdnego – konieczne. Sąd miał przy tym na uwadze, że w niniejszej sprawie powód domagał się odszkodowania ustalonego zgodnie z zawartą umową autocasco, zaś jak wynikało z § 13 Ogólnych Warunków Ubezpieczenia „(...)” z dnia 08 marca 2017 roku w przypadku stwierdzenia niezgodności dokonanej naprawy z zakresem uszkodzeń i kwalifikacją zawartą w ocenie technicznej, ubezpieczyciel ustalać miał rozmiar szkody w oparciu o faktycznie wykonany zakres naprawy i sposób naprawy (w zakresie nie większym niż określony w protokole szkody sporządzonym przed przystąpieniem do naprawy), o czym szerzej w poniższej części uzasadnienia.

Postanowieniem wydanym na rozprawie w dniu 18 października 2023 roku Sąd na podstawie art. 235² § 1 pkt 2 k.p.c. pominął dowód z opinii innego biegłego i dowód z ponownych oględzin wraz z demontażem pojazdu. Zauważyć bowiem należało, że ponowne oględziny pojazdu, z uwagi na znaczny upływ czasu (ponad 4 lata), jak i intensywną w tym okresie eksploatację pojazdu (na co wskazuje przebieg pojazdu) nie pozwoliłyby na dokonanie precyzyjnej oceny technicznej zdemontowanych części, na co wprost wskazał biegły sądowy w swojej opinii (k. 377-392 akt), a które to założenie Sąd rozstrzygający niniejszą sprawę w całości podziela. Dodatkowo wskazać należy, że pozwany

miał możliwość, lecz nie obowiązek, przeprowadzenia oględzin pojazdu bezpośrednio po naprawie, zaś niewątpliwie powód miał możliwość udokumentowania faktu nabycia, czy też samego tylko montażu konkretnych części ujętych w kalkulacji, którą sporządził, a naprawę przeprowadził. Zdaniem Sądu – w świetle ustaleń biegłego sądowego – powyższych zaniechań stron nie można konwalidować na obecnym etapie postępowania z uwagi brak możliwości czynienia w zakresie tym szerszych aniżeli poczynił to biegły sądowy ustaleń. Nadto Sąd podziela ugruntowany w orzecznictwie pogląd, że niezadowolenie strony z opinii biegłego nie może stanowić wyłącznej podstawy do uwzględnienia wniosku o przeprowadzenie dowodu z opinii innego biegłego. Granicę obowiązku prowadzenia przez sąd postępowania dowodowego wyznacza bowiem ocena, czy dostatecznie wyjaśniono sporne okoliczności sprawy, zaś okoliczność, że opinia nie ma treści odpowiadającej stronie, nie stanowi wystarczającego uzasadnienia dla przeprowadzenia dowodu z opinii innego biegłego (tak Sąd Apelacyjny w Poznaniu w uzasadnieniu wyroku z dnia 14 kwietnia 2016 roku, sygn. akt I ACa 1276/15). W niniejszej zaś sprawie sporządzona opinia (podstawa i uzupełniająca, zwłaszcza sporządzone po dokonaniu oględzin pojazdu) odpowiada na wszystkie wątpliwości, jakie pojawiły się w sprawie, zaś biegły sądowy precyzyjnie odniósł się do wszystkich zastrzeżeń stron.

W ocenie Sądu powództwo zasługiwało na uwzględnienie w części.

W niniejszej sprawie powód (...) spółka z ograniczoną odpowiedzialnością z siedzibą w K. (poprzednio – (...) spółka z ograniczoną odpowiedzialnością spółka komandytowa z siedzibą w K.) domagał się zasądzenia od pozwanego (...) spółki akcyjnej z siedzibą w W. (poprzednio – (...) spółka akcyjna z siedzibą w W.) kwoty 10 209,90 złotych wraz z odsetkami ustawowymi za opóźnienie liczonymi za okres od dnia 02 października 2018 roku do dnia zapłaty, a także kosztów procesu – tytułem pozostałej części należnego mu, z uwagi na łączącą poprzednika prawnego i pozwanego umowę dobrowolnego ubezpieczenia majątkowego autocasco, odszkodowania w związku z uszkodzeniem w dniu 27 sierpnia 2018 roku pojazdu marki M. (...) o numerze rejestracyjnym (...).

Pozwany (...) spółka akcyjna z siedzibą w W. kwestionując żądanie pozwu wskazywał, że brak jest związku przyczynowo – skutkowego w zakresie konieczności wymiany przekładni kierowniczej i drążka kierowniczego przedniego lewego oraz nakładki progu przedniego lewego. Co więcej, pozwany wskazał, że powód przekładni tej nie wymienił pomimo tego, że ujął jej koszt w kosztorysie naprawy oraz podniósł, że dokonał również weryfikacji stawki za roboczogodzinę prac naprawczych powoda z kwoty 160/150 złotych netto do kwoty 130/130 złotych netto.

W niniejszej sprawie bezsporny między stronami był fakt zaistnienia zdarzenia powodującego szkodę, zawarcie umowy dobrowolnego ubezpieczenia autocasco i co do zasady – fakt umownej odpowiedzialności pozwanego. Istota sporu sprowadzała się natomiast do ustalenia wysokości należnego od pozwanego odszkodowania z umowy ubezpieczenia autocasco (co także niesporne – w wartości netto) wobec zweryfikowania przez pozwanego faktury za naprawę pojazdu w zakresie zastosowanych przez powoda stawek za roboczogodzinę prac blacharsko – mechanicznych i lakierniczych oraz ograniczenia zakresu naprawy.

Zgodnie z treścią art. 805 § 1 k.c. przez umowę ubezpieczenia zakład ubezpieczeń zobowiązuje się spełnić określone świadczenia w razie zajścia przewidzianego w umowie wypadku, przy czym przy ubezpieczeniu majątkowym, a takim jest ubezpieczenie autocasco, sprowadza się to do zapłaty określonego odszkodowania za szkodę powstałą wskutek przewidzianego w umowie wypadku.

Sposób ustalania wysokości świadczenia oraz wypłaty odszkodowania uregulowany był w Ogólnych Warunkach Ubezpieczenia „(...)” z dnia 08 marca 2017 roku, które stanowiły podstawę wzajemnych praw i obowiązków stron umowy, tj. poszkodowanego oraz pozwanego.

Zgodnie z § 13 ust. 1 Ogólnych Warunków Ubezpieczenia „(...)” z dnia 08 marca 2017 roku kwota odszkodowania za powstałą szkodę ustalana miała być zgodnie z zawartą umową, w szczególności z uwzględnieniem wybranego zakresu ubezpieczenia, wariantu likwidacji szkody oraz ustalonego udziału własnego w szkodzie. Z kolei zgodnie z treścią § 13 ust. 3 przy ustalaniu wysokości odszkodowania ubezpieczyciel miał uwzględniać koszty naprawy pojazdu wyłącznie w zakresie określonym w ocenie technicznej sporządzonej lub zaakceptowanej przez ubezpieczyciela oraz pozostające w związku ze zdarzeniem, za które ubezpieczyciel ponosi odpowiedzialność. Ubezpieczycielowi przysługiwało przy

tym prawo do odstąpienia od wykonania oceny technicznej, w takim przypadku ubezpieczyciel miał uwzględniać koszty na podstawie informacji podanych przy zgłoszeniu szkody (§ 13 ust. 3). Zgodnie natomiast z ust. 4 § 13 Ogólnych Warunków Ubezpieczenia „(...)” z dnia 08 marca 2017 roku, w przypadku zawarcia umowy w wariancie serwis, tak jak to miało miejsce w niniejszej sprawie, ustalenie wysokości odszkodowania przy uszkodzeniu częściowej miało nastąpić zgodnie z dyspozycją ubezpieczonego: na podstawie wyceny dokonanej przez ubezpieczyciela (...) lub na podstawie faktur lub rachunków poświadczających fakt naprawienia pojazdu. (...) Przy ustalaniu wysokości odszkodowania w wariancie serwis uwzględnieniu podlegały ceny nowych części oryginalnych oraz znajdowały zastosowanie następujące zasady: 1) jeżeli wysokość szkody ustalana była na podstawie faktur, koszty i sposób naprawy należało przed przystąpieniem do naprawy uzgodnić z ubezpieczycielem, 2) ubezpieczycielowi przysługiwało prawo do weryfikacji faktur, kosztorysów i rachunków w zakresie części oryginalnych (...) i robocizny, w oparciu o powszechnie stosowane przez rzeczoznawców programy do kosztorysowania (A., E., (...)), jednakże z zastrzeżeniem, iż zawarte w nich ceny nie były wyższe niż ceny u oficjalnych przedstawicieli producentów pojazdów (nie uważało się przy tym za należne odszkodowanie także tej części stawki za roboczogodzinę, która przekraczała wysokość średniej arytmetycznej stawki stosowanej w warsztatach naprawczych o tej samej kategorii co warsztat naprawczy, z którego pochodzi weryfikowana faktura, kosztorys lub rachunek, na terenie powiatu lub miasta na prawach powiatu, w którym naprawiany jest pojazd), 3) ubezpieczyciel przed wypłatą odszkodowania miał prawo do sprawdzenia zgodności dokonanej naprawy z zakresem i kwalifikacją uszkodzeń określonych w ocenie technicznej, 4) w przypadku stwierdzenia niezgodności dokonanej naprawy z zakresem uszkodzeń i kwalifikacją zawartą w ocenie technicznej, ubezpieczyciel ustalać miał rozmiar szkody w oparciu o faktycznie wykonany zakres naprawy i sposób naprawy w zakresie nie większym niż określony w protokole szkody, sporządzonym przed przystąpieniem do naprawy.

Odnosząc się w pierwszej kolejności do kwestii stawek za prace naprawcze, to wskazać należy, że w niniejszej sprawie powód dokonał naprawy uszkodzonego pojazdu marki M. (...) o numerze rejestracyjnym (...) przy zastosowaniu stawek za roboczogodzinę prac blacharsko – mechanicznych i lakierniczych w kwocie odpowiednio 150/160 złotych netto. Pozwany zaś ustalił należne odszkodowanie uwzględniając stawki za roboczogodziny tychże prac w kwocie 130 złotych netto.

Mając na względzie powyższe konieczne zatem stało się rozstrzygnięcie, czy w związku z zapisami zawartymi w Ogólnych Warunkach Ubezpieczenia „(...)” z dnia 08 marca 2017 roku pozwany miał prawo weryfikować wysokość stawek za roboczogodziny prac blacharsko – mechanicznych oraz lakierniczych odmawiając zapłaty odszkodowania w tym zakresie w pełnej wysokości.

Jak wynikało z powołanych zapisów Ogólnych Warunków Ubezpieczenia „(...)” z dnia 08 marca 2017 roku odszkodowanie było kalkulowane m. in. w oparciu o wysokość średniej arytmetycznej stawki stosowanej w warsztatach naprawczych o tej samej kategorii co warsztat naprawczy, z którego pochodzi weryfikowana faktura, kosztorys lub rachunek, na terenie powiatu lub miasta na prawach powiatu, w którym naprawiany jest pojazd, część zaś, która obliczoną w ten sposób stawkę przekraczała, miała być uważana za odszkodowanie nienależne.

W pierwszym rzędzie wskazać należy, że ustalając idealną średnią wysokość stawek stosowanych w warsztatach naprawczych należałoby posłużyć się określoną metodologią, od której założeń uzależniony byłby wynik końcowy, tj. wyliczenie wysokości takiej idealnej stawki. W przypadku umów ubezpieczenia majątkowego autocasco o sposobie kalkulacji odszkodowania ubezpieczeniowego, a więc między innymi o sposobie ustalania stawki za roboczogodzinę, kształtującej koszt przywrócenia pojazdu do stanu sprzed wypadku ubezpieczeniowego – w pierwszej kolejności przesądzać winny postanowienia umowne zawarte w tym przypadku w § 13 ust. 4 Ogólnych Warunków Ubezpieczenia „(...)” z dnia 08 marca 2017 roku. Wskazać jednakże należy, iż zgodnie z art. 805 § 1 k.c. przez umowę ubezpieczenia ubezpieczyciel zobowiązuje się, w zakresie działalności swego przedsiębiorstwa spełnić określone świadczenie w razie zajścia przewidzianego w umowie wypadku, a ubezpieczający zobowiązuje się zapłacić składkę. Jak wynika z definicji kodeksowej zobowiązanie ubezpieczyciela dotyczy spełnienia określonego świadczenia. Zwrot ten oznacza, iż treść umowy powinna określać co najmniej sposób ustalenia świadczenia odszkodowawczego w taki sposób, ażeby w chwili zajścia wypadku objętego ubezpieczeniem możliwe było obiektywne zweryfikowanie wysokości odszkodowania bez

odwoływania się do swobodnego uznania jednej ze stron, a w szczególności swobodnego uznania strony zobowiązanej do świadczenia.

W przedmiotowej sprawie postanowienia ogólnych warunków umów nie spełniają wskazanego wyżej kryterium. Postanowienie zawarte w § 13 ust. 4 Ogólnych Warunków Ubezpieczenia „(...)” z dnia 08 marca 2017 roku mówiące o ustalaniu kosztu robocizny w oparciu o „wysokość średniej arytmetycznej stawki stosowanej w warsztatach naprawczych o tej samej kategorii co warsztat naprawczy, z którego pochodzi weryfikowana faktura, kosztorys lub rachunek, na terenie powiatu lub miasta na prawach powiatu, w którym naprawiany jest pojazd”, nie dają żadnej podstawy do wskazania sposobu obliczania takiej stawki, który dałby się ująć w ramy obiektywnie weryfikowalnej metodologii ustalania stawki za roboczogodzinę będącej podstawą kalkulacji odszkodowania, nie wskazują bowiem liczby podmiotów, które poddane mają być badaniu, a oczywistym jest, że uwzględnienie wszystkich zakładów naprawczych danej kategorii na danym terenie zazwyczaj nie będzie możliwe. Tym bardziej więc zapisy takie nie mogą być podstawą do jednostronnych i arbitralnych ustaleń pozwanego zmierzających do wyliczenia odszkodowania ubezpieczeniowego. Takie ich rozumienie powodowałoby, że de facto od woli strony stosunku zobowiązaniowego – w tym przypadku ubezpieczyciela, zależałaby wysokość umówionego świadczenia, w tym przypadku – odszkodowania. Jest oczywistym, że taka interpretacja byłaby sprzeczna zarówno z treścią art. 807 § 1 k.c. w zw. z art. 805 k.c., jak i z treścią art. 353⁽¹⁾ k.c. jako sprzeczna z właściwością (naturą) stosunku zobowiązaniowego, co powodowałoby stwierdzenia nieważności takiego postanowienia na podstawie art. 58 k.c.

Jak wyżej zaznaczono nie ulega wątpliwości, iż strony dobrowolnego ubezpieczenia majątkowego mogą ustalić umownie sposób kalkulacji świadczenia odszkodowawczego, które – zgodnie z takimi ustaleniami – może nie pokrywać całości uszczerbku majątkowego ubezpieczonego. Uzgodnienie stawki za roboczogodzinę także jest poddane woli stron. Jednakże dopóki ubezpieczyciel jako profesjonalny podmiot nie określi takiego sposobu na tyle precyzyjnie, że możliwa będzie jednoznaczna weryfikacja takiej stawki w oparciu o obiektywne kryteria, postanowienia umów ubezpieczeniowych nie mogą być w tym zakresie interpretowane na niekorzyść ubezpieczonego. Podgląd ten jest powszechnie akceptowany w orzecznictwie (tak Sąd Apelacyjny w Łodzi w uzasadnieniu wyroku z dnia 28 lutego 1996 roku, sygn. akt I ACr 37/96, czy Sąd Apelacyjny w Warszawie w uzasadnieniu wyroku z dnia 09 lipca 1997 roku, sygn. akt I ACa 181/97). W przedmiotowej sprawie – ze względu na zastosowanie wzorca umownego oraz ze względu na brak inicjatywy dowodowej stron – w ograniczonym zakresie możliwe było badanie zgodnego zamiaru stron w odniesieniu do sposobu ustalania stawki za roboczogodzinę prac warsztatowych. Z tego względu Sąd w tej kwestii oparł się raczej na celu umowy, którym jest niewątpliwie uzyskanie przez ubezpieczonego wyrównania uszczerbku majątkowego powstałego w wyniku zajścia wypadku objętego umową ubezpieczeniową, a dla ubezpieczyciela uzyskanie składki. W związku więc z brakiem rzetelnego i jednoznacznego wskazania przez postanowienia Ogólnych Warunków Ubezpieczenia „(...)” z dnia 08 marca 2017 roku sposobu obliczania średnich cen usług, pojęcie „średniej stawki” należało wyjaśnić w kontekście stawek stosowanych na rynku lokalnym (tak Sąd Okręgowy w Białymstoku w uzasadnieniu wyroku z dnia 04 grudnia 2017 roku, sygn. akt VII Ga 484/47). Jeżeli zatem ubezpieczony dokonał naprawy ubezpieczonego pojazdu korzystając z usług warsztatu naprawczego funkcjonującego na lokalnym rynku, to o wysokości odszkodowania powinna przesądzać stawka stosowana przez ten warsztat, jeżeli mieści się ona w przedziale cen rynkowych na danym obszarze ustalonych zgodnie z umową. Taki pogląd podyktowany jest nie tylko przywołanymi wyżej argumentami, ale także faktem, że w przypadku stawek za roboczogodzinę na rynku danych usług istnieje ich pewien przedział i niemożliwym jest arbitralne ustalenie jednej uśrednionej stawki. W obecnej sytuacji rynkowej opartej na wolności prowadzenia działalności gospodarczej wysokość tak ustalonej stawki byłaby zawsze uzależniona od metodologii przyjętej do jej wyznaczenia i dopóki metodologia taka nie znajdowałaby precyzyjnie określonych i nie dających możliwości arbitralnego ich ustalenia podstaw w postanowieniach umownych lub powszechnie obowiązujących przepisach prawa, jej stosowanie zawsze należałoby ocenić jako dowolne.

Weryfikując zasadność żądania powoda należało zatem ustalić in concreto, czy żądana przez wykonującego naprawę powoda stawka mieściła się w przedziale cen stosowanych na lokalnym rynku ustalonych zgodnie z umową. W ocenie Sądu zapis Ogólnych Warunków Ubezpieczenia „(...)” z dnia 08 marca 2017 roku dotyczący stawek za robociznę wprowadza bowiem granicę cen występujących na rynku lokalnym określonym jako teren powiatu lub miasta na

prawach powiatu, w którym naprawiany jest pojazd, a więc w tym przypadku powiatu (...), przy czym jak wskazał w opinii głównej biegły sądowy, z uwagi na zbyt małą liczbę podmiotów o tożsamym standardzie świadczenia usług, co specjalistyczny warsztat powoda należało rozszerzyć badany rynek (k. 198 akt), co Sąd w pełni aprobuje oraz rodzaj zakładów naprawczych, tj. tej samej kategorii, co warsztat naprawczy, z którego pochodzi weryfikowana faktura,

Wobec braku na terenie powiatu (...) innych warsztatów tej kategorii, co powód (k. 198 akt) zasadnym było więc zdaniem Sądu rozszerzenie badania na powiaty ościenne, co też biegły sądowy uczynił analizując stawki stosowane przez zakłady naprawcze również z terenu G. i G., w których świadczone usługi odpowiadały technologii naprawy producenta, przy czym były to zarówno stacje obsługi autoryzowane, jak i bez autoryzacji, ale o standardzie tożsamym, co warsztat strony powodowej. Stacje te stosowały w dacie likwidacji szkody stawki w przedziale od 120 złotych netto do 220 złotych netto za godzinę prac blacharsko – mechanicznych i lakierniczych. Z powyższego zatem wynika, że przyjęte przez powoda stawki w wysokości 150 złotych za roboczogodzinę prac blacharsko – mechanicznych i 160 złotych za roboczogodzinę prac lakierniczych zawierały się w stawkach stosowanych przez inne warsztaty o tożsamym standardzie, jak w miejscu wykonywania usługi, były to wobec tego stawki rynkowe. Jednocześnie podkreślić należy, że zdaniem Sądu w sytuacji, gdy powód dysponuje odpowiednim oprzyrządowaniem i wyszkoloną kadrą pracowniczą, która świadczy usługi odpowiadające technologii naprawy producenta, jak i jest podmiotem produkującym uszkodzoną zabudowę indywidualną należało go traktować w tym zakresie jako warsztat autoryzowany, w żadnym wypadku zaś nie można uznać, że warsztat prowadzony przez powoda jest „warształem podrzędnym”. Wobec tego zdaniem Sądu w okolicznościach sprawy uwzględnić należało w kosztach naprawy przedmiotowego pojazdu stawki, którymi posługiwał się powód, tj. w kwocie 150 złotych netto za godzinę prac blacharsko – mechanicznych i w kwocie 160 złotych netto za godzinę prac lakierniczych.

Odnosząc się natomiast do spornego zakresu naprawy, to z akt sprawy wynikało, że z prac naprawczych wskazanych w fakturze powoda jako niezwiązane ze szkodą pozwany uznawał wymianę drążka lewego stabilizatora przedniego, wymianę przekładni kierowniczej i wymianę nakładki progu lewego przedniego. Powód ze zmniejszeniem zakresu prac się zgadzał wywodząc, że konieczność wymiany tychże elementów wynika z zaleceń producenta pojazdu w tym zakresie, tj. M. (...).

Uznając co do zasady konieczność uwzględnienia powyższych elementów w kosztach naprawy pojazdu Sąd w całości oparł się na opinii biegłego sądowego, który wskazał, że zgodnie z technologią naprawy producenta pojazdu w tym zakresie, tj. M. (...), uszkodzone elementy dotyczące układu jezdnego pojazdu powinny być wymienione na fabrycznie nowe. Potwierdził to także przedłożony przez powoda wydruk ze strony internetowej producenta pojazdów tejże marki. Co do wymiany przekładni kierowniczej, konieczność jej dokonania – zdaniem biegłego sądowego – wynikała zarówno z faktu uszkodzenia elementów osi przedniej i związanych z tym zaleceń producenta pojazdu, jak również z badań geometrii pojazdu przeprowadzonych po szkodzie. Podkreślić raz jeszcze przy tym należy, że powyższe elementy należały do układu jezdnego, a jego producentem był M. (...), zatem to technologia naprawy tego podmiotu (a nie powoda) określała kiedy i przy jakich uszkodzeniach elementy te należało wymienić. Powyższe więc przesądzało o odpowiedzialności pozwanego co do zasady za koszty związane z wymianą tychże spornych elementów.

Niezależnie od powyższego (a więc konieczności wymiany na nowe powyższych elementów), pozwany kwestionował także i sam fakt dokonania ich wymiany zarzucając, że nie została ona wykonana, mimo że elementy te wskazano jako wymienione na nowe w fakturze powoda.

Zgodnie z art. 6 k.c. ciężar udowodnienia faktu spoczywa na osobie, która z faktu tego wywodzi określone dla siebie skutki prawne. Zaprzeczenie okolicznościom dokonane przez stronę procesową wywołuje ten skutek, że istotne dla rozstrzygnięcia sprawy fakty stają się sporne i muszą być udowodnione. W razie ich nieudowodnienia Sąd oceni je na niekorzyść strony, na której spoczywał ciężar dowodu.

Z powyższego zatem wynika, że w niniejszej sprawie to powoda obciążał ciężar wykazania, że naprawa została zrealizowana w pełnym zakresie, w szczególności zgodnie z przedłożoną przez powoda kalkulacją naprawy i wystawioną na jej podstawie fakturą, to powód bowiem wywodził z faktów tych korzystne dla siebie skutki (żądanie

zapłaty za taką wymianę), to powód powinien był więc zadbać o zgromadzenie i zabezpieczenie adekwatnych środków dowodowych umożliwiających wykazanie mu faktycznie zrealizowanych czynności i kosztów z tym związanych. Bez znaczenia w tym kontekście zdaniem Sądu pozostaje to, że pozwany, w myśl § 13 ust. 4 pkt 3 Ogólnych Warunków Ubezpieczenia „(...)” z dnia 08 marca 2017 roku przed wypłatą odszkodowania miał prawo do sprawdzenia dokonanej naprawy i z prawa tego nie skorzystał, nie było to bowiem jego obowiązkiem, zaś to powód domagając się zwrotu kosztów zrealizowanej naprawy winien był wykazać, że naprawa ta, w zakresie wynikającym z przedłożonej pozwanemu faktury, została zrealizowana. Co więcej, niewątpliwie powód miał możliwość udokumentowania faktu nabycia, jak też samego tylko montażu konkretnych części ujętych w kalkulacji, którą sporządził, gdyż to on naprawę przeprowadził (ewentualnie – w zakresie układu jezdnego, jego producent, czyli M. (...)), a zaniechał w tym zakresie jakiegokolwiek inicjatywy dowodowej.

Jak natomiast wynikało z opinii biegłego sądowego w wyniku naprawy przeprowadzonej przez powoda nie wszystkie elementy i podzespoły ujęte w sporządzonej przez niego kalkulacji zostały wymienione. Po szkodzie z dnia 27 sierpnia 2018 roku nie dokonano wymiany nakrętki koła przedniego lewego, nie potwierdzono także wymiany szpilki koła oraz łącznika stabilizatora. Na fabrycznie nową nie wymieniono również przekładni kierowniczej.

Odnosząc się do nakrętki koła przedniego, to w opinii z dnia 17 kwietnia 2023 roku wykonanej po oględzinach spornego pojazdu, biegły sądowy wskazał, że oględziny przedmiotowej części wykazały identyczny ślad uszkodzenia, jak po zdarzeniu z dnia 27 sierpnia 2018 roku. Stąd też zdaniem biegłego sądowego należało uznać, że część ta w toku naprawy nie została wymieniona. Sąd powyższy wniosek podziela, albowiem sprzecznym z zasadami doświadczenia życiowego byłoby przyjęcie, że część ta została wymieniona, a następnie uszkodzona ponownie dokładnie w ten sam sposób w następstwie innego zdarzenia.

Co do łącznika stabilizatora, to w przedmiotowej opinii wskazano, że brak jest możliwości ustalenia, czy część ta została wymieniona w toku naprawy realizowanej przez powoda. W tym zakresie jednak to powoda po myśli art. 6 k.c. obciążał ciężar dowodu, a powód ciężarowi temu nie sprostał i nie zdołał w sprawie wykazać, ażeby faktycznie do wymiany łącznika stabilizatora doszło, jak też że powód poniósł związane z tym koszty wskazane w fakturze, które pozwany zobowiązany jest mu zwrócić. W szczególności powód np. nie wykazał, że dokonał zakupu nowego, fabrycznie nowego łącznika na potrzeby tejże naprawy, zaś wszelkie jego zaniedbania w tym zakresie skutkują niemożnością uwzględnienia przez Sąd kosztów wymiany tego elementu przy szacowaniu należnego powodowi odszkodowania.

Odnosząc natomiast do kwestii wymiany przekładni kierowniczej, to jak wynikało z opinii biegłego sądowego, ten element nie został w toku naprawy powypadkowej wymieniony na fabrycznie nowy, biegły sądowy bowiem w wyniku oględzin stwierdził, że na dzień ich dokonywania w pojeździe zamontowana była przekładnia kierownicza, której produkcja była datowana na 2017 rok, choć naprawa odbywała się nie wcześniej niż w III kwartale 2018 roku. Powód nie wykazał przy tym, że dokonał zakupu tej części ani że posiadał w chwili dokonywania naprawy spornego pojazdu na stanie magazynowym tę część zakupioną wcześniej.

W odpowiedzi na powyższe ustalenia biegłego sądowego powód wywodził, że zamontowana w pojeździe uszkodzonego część w postaci przekładni kierowniczej pochodziła z innego pojazdu, niemniej jednak na co słusznie zwrócił uwagę biegły sądowy, taka część pochodząca z demontażu z innego pojazdu nie jest częścią nową i nie jest pełnowartościowym produktem. Dodatkowo biegły sądowy podniósł, że w toku swojej praktyki nie spotkał się z sytuacją, ażeby z fabrycznie nowego pojazdu zdemontowano podzespoły celem naprawy kolejnego. Sąd założenia i wnioski biegłego sądowego w tym zakresie w pełni podziela, tym bardziej, że powód poprzestał jedynie na twierdzeniach, na okoliczność pochodzenia przekładni z innego pojazdu nie zaoferował żadnego dowodu, nie udowodnił także, ażeby w okresie wykonywania naprawy spornego pojazdu faktycznie dysponował innego rodzaju pojazdem, z którego w ogóle możliwym byłoby wymontowanie tejże części, nadto że czynności takie zostały rzeczywiście wykonane. Podjęcie tego rodzaju czynności byłoby zdaniem Sądu sprzeczne z zasadami logiki i doświadczenia życiowego, zwłaszcza w sytuacji, gdy jak wynika z opinii fabrycznie nowa część była dostępna na zamówienie i to w terminie zaledwie 5 dni roboczych. Na uwagę zasługuje również to, że powód nie ujął w swojej kalkulacji czynności związanych z podwójnym demontażem i montażem tejże części (w spornym pojeździe i w tym

innym), wskutek czego Sąd uznał twierdzenia powoda jakoby część ta pochodziła z innego pojazdu za gołosłowne. Przedłożone przez powoda dowody nie pozwalały również na ustalenie, czy część ta jako element układu jezdnego została naprawiona (wymieniona) przez producenta tego układu, tj. M. (...). Z akt sprawy (korespondencja mailowa) wynikało jedynie, że pojazd w maju 2019 roku – po zakończeniu naprawy dotyczącej zabudowy i karoserii – został przekazany do serwisu pojazdów marki M. (...) w celu sprawdzenia układu jezdnego, co nie jest jednak równoznaczne z naprawą uszkodzonego elementu, zwłaszcza że miało to miejsce w maju 2019 roku, a powód wystawił fakturę uwzględniającą te elementy już w lutym 2019 roku. Dowodem na wykazanie tego rodzaju okoliczności byłby np. dokument zlecenia, czy też faktura wystawiona przez M. (...) na rzecz powoda za wykonaną usługę. Tego rodzaju dowodów powód natomiast nie przedłożył. Z powyższych względów Sąd doszedł do przekonania, że powód nie wykazał w sposób, jaki wymaga tego art. 6 k.c., że w związku z uwzględnieniem kosztów wymiany przekładni kierowniczej w sporządzonej przez siebie kalkulacji naprawy, jak i fakturze, część tę faktycznie wymienił (i to na część oryginalną nową), żądanie wobec tego zwrotu kosztów tejże czynności i ceny tej części nie mogło być przez Sąd uwzględnione.

W toku procesu pozwany kwestionował także ustalenia biegłego sadowego co do kosztów lakierowania, w tym co do przyjęcia cieniowania elementów sąsiadujących wskazując że ich uwzględnienie w wycenie jest nieprawidłowe i niezasadne, zwłaszcza w sytuacji gdy powód sam nie uwzględnił ich w swojej fakturze. Biegły sądowy szczegółowo i wielokrotnie odnosił się do tego zarzutu pozwanego wskazując, że strony w swojej wycenie uwzględniły operację – lakierowanie naprawcze, podczas gdy wystarczającym i zgodnym z technologią producenta było uwzględnienie cieniowania. Operacja ta, zdaniem biegłego sadowego, w świetle zapisów komunikatu numer 6 Ogólnopolskiej Rady Technicznej była dopuszczalna, a w przypadku wymiany elementów sąsiadujących leżących w jednej płaszczyźnie na nowe także i zasadna, nadto była ona korzystniejsza dla pozwanego z uwagi na ograniczenie kosztów naprawy (cieniowanie jest operacją tańszą niż lakierowanie naprawcze, które pozwany uwzględnił w swojej kalkulacji). Zarzuty pozwanego ulegało zatem uznać za niezasadne.

Pozwany kwestionował także uwzględnienie przez biegłego sadowego w wycenie części zamiennych oznaczonych kodem 1000, jego zdaniem powinny być one rozliczane jako elementy drobne (normalia) zadane w systemie A. o wartości 2 %. Jak wynika jednakże z opinii biegłego sadowego do normalii zaliczeniu nie podlegają części lub materiały występujące w katalogu części zamiennych producenta pojazdu lub stanowiących elementy dodatkowego specjalnego wyposażenia. W programie A. normalia oznaczane są kodem 28 i stanowią wartość 2% z cen części zamiennych zakwalifikowanych do naprawy. Oznaczone przez biegłego kodem 1000 elementy nie stanowiły materiałów drobnych, a części zamienne nie sklasyfikowane przez system A.. W tym kontekście biegły sądowy zwrócił uwagę, że także w kosztorysie strony pozwanej te same części oznaczono również kodem 1000 i uznano je za zasadne do przeprowadzenia naprawy zgodnie z technologią producenta pojazdu.

Uwzględniając powyższe w ocenie Sądu pozwany zobowiązany był zgodnie z łączącą strony umową autocasco, w tym § 13 Ogólnych Warunków Ubezpieczenia „(...)” z dnia 08 marca 2017 roku, mając na uwadze zakres faktycznie wykonanej naprawy wykazanej przez powoda, do zapłaty odszkodowania za szkodę w pojeździe marki M. (...) o numerze rejestracyjnym (...) z dnia 27 sierpnia 2018 roku w kwocie 42 455,57 złotych netto (k. 335 akt), poza sporem przy tym pozostawało, że powodowi jako następcy prawnemu poszkodowanego przysługuje odszkodowanie w kwocie netto. Z powyższego tytułu pozwany wypłacił dotychczas kwotę 38 934,63 złotych, w konsekwencji czego żądanie powoda zasługiwało na uwzględnienie jedynie w zakresie kwoty 3 520,94 złotych (42 455,57 złotych – 38 934,63 złotych).

Mając zatem na względzie całokształt rozważań Sąd w punkcie pierwszym wyroku na podstawie art. 805 k.c. w zw. z § 13 Ogólnych Warunków Ubezpieczenia „(...)” z dnia 08 marca 2017 roku zasądził od pozwanego (...) spółki akcyjnej z siedzibą w W. na rzecz powoda (...) spółki z ograniczoną odpowiedzialnością z siedzibą w K. kwotę 3 520,94 złotych wraz z odsetkami ustawowymi za opóźnienie liczonymi za okres od dnia 02 października 2018 roku do dnia zapłaty.

Uznając zaś dalej idące żądanie pozwu za niezasadne z przyczyn wskazanych powyżej, 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 34,49%, a pozwany w 65,51%. Koszty poniesione przez powoda wyniosły kwotę 6 367 złotych (opłata sądowa od pozwu – 750 złotych, koszty zastępstwa procesowego – 3 600 złotych, opłata skarbową od pełnomocnictwa – 17 złotych oraz wykorzystana zaliczka na poczet opinii biegłego sądowego – 2 000 złotych).

Koszty poniesione przez pozwanego wyniosły kwotę 6 073,87 złotych (koszty zastępstwa procesowego – 3 600 złotych, opłata skarbową od pełnomocnictwa – 17 złotych oraz wykorzystana zaliczka na poczet opinii biegłego sądowego – 2 456,87 złotych).

Powodowi zatem należy się zwrot kosztów procesu w kwocie 2 195,98 złotych (34,49% z kwoty 6 367 złotych), zaś pozwanemu – w kwocie 3 978,99 złotych (65,51% z kwoty 6 073,87 złotych).

Po skompensowaniu obu powyższych kwot powód winien zwrócić pozwanemu kwotę 1 819,01 złotych, którą Sąd zasądził na jego rzecz w punkcie trzecim wyroku (wraz z odsetkami w wysokości odsetek ustawowych za opóźnienie liczonymi za okres od dnia uprawomocnienia się niniejszego orzeczenia do dnia zapłaty).

Natomiast w punkcie czwartym i piątym wyroku na podstawie art. 100 k.p.c. w zw. z art. 113 ustawy z dnia 25 lipca 2005 roku o kosztach sądowych w sprawach cywilnych (tekst jednolity: Dz. U. z 2022 roku, poz. 1125 ze zmianami) Sąd nakazał ściągnąć odpowiednio od powoda i pozwanego na rzecz Skarbu Państwa – Sądu Rejonowego w Gdyni kwoty: 353,75 złotych i 186,25 złotych tytułem zwrotu wydatków tymczasowo poniesionych przez Skarb Państwa w związku ze stawiennictwem M. B. na rozprawie w celu wysłuchania przed nałożeniem grzywny (przyznanych mu w kwocie 540 złotych prawomocnym postanowieniem z dnia 08 maja 2023 roku (k. 351 akt) jako zwrot kosztów stawiennictwa).

ZARZĄDZENIE

1. (...)

2. (...)

3. (...)

4. (...)

SSR Justyna Supińska

Gdynia, dnia 14 grudnia 2023 roku