

Sygn. akt II Ca 784/14

## WYROK W IMIENIU RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ

Dnia 30 grudnia 2014 roku

Sąd Okręgowy w Piotrkowie Tryb. Wydział II Cywilny Odwoławczy w składzie:

Przewodniczący	SSO Jarosław Gołębiowski (spr.)
Sędziowie	SSO Grzegorz Ślęzak SSO Paweł Lasoń
Protokolant	st. sekr. sąd. Dorota Roniek

po rozpoznaniu w dniu 30 grudnia 2014 roku w Piotrkowie Trybunalskim

na rozprawie sprawy z powództwa W. Ś.

przeciwko (...) S.A. z siedzibą w S.

o odszkodowanie

na skutek apelacji pozwanego (...) S.A. z siedzibą w S.

od wyroku Sądu Rejonowego w Piotrkowie Tryb.

z dnia 24 października 2014 roku, sygn. akt I C 295/14

1. oddala apelację;
2. zasądza od pozwanego (...) S.A. z siedzibą w S. na rzecz powoda W. Ś. kwotę 300zł (trzysta złotych) tytułem zwrotu kosztów procesu za instancję odwoławczą.

Sygn. akt II Ca 784/14

## UZASADNIENIE

Wyrokiem z dnia 24 października 2014 r. Sąd Rejonowy w Piotrkowie Tryb.

po rozpoznaniu sprawy z powództwa W. Ś. przeciwko (...) S.A z/s w S. o odszkodowanie

1 zasądził a od pozwanego (...) S.A z/s w S. na rzecz powoda W. Ś. kwotę 2 600,00 zł z ustawowymi odsetkami od dnia 11 kwietnia 2013r do dnia zapłaty tytułem odszkodowania ;

2.zasądził od pozwanego (...) S.A z/s w S. na rzecz powoda W. Ś. kwotę 3 382,50 zł z ustawowymi odsetkami od dnia 15 lipca 2013r do dnia zapłaty tytułem poniesionych przez powoda kosztów najmu

pojazdu zastępczego;

3. w pozostałej części oddalił powództwo ;

4. zasądził od pozwanego (...) S.A z/s w S. na rzecz powoda W. Ś. kwotę 2 477,95 zł tytułem zwrotu kosztów procesu ;

5. nakazał ściągnąć od pozwanego (...) S.A z/s w S. na rzecz Skarbu Państwa - Sądu Rejonowego w Piotrkowie Tryb kwotę 790,95 zł tytułem części wydatku poniesionego na opinię biegłego

***Podstawę powyższego rozstrzygnięcia stanowiły przytoczone poniżej ustalenia i zarazem rozważania Sądu Rejonowego***

W. Ś. jest właścicielem samochodu marki P. (...) (...)o nr rej. (...) (rok produkcji - 2001). W dniu 10 marca 2013 roku powód jechał swoim samochodem ul. (...) wP.gdy z ulicy podporządkowanej wyjechał samochód, nie ustępując pierwszeństwa przejazdu w wyniku czego doprowadził do kolizji.

Powód korzystał z samochodu w pracy, albowiem z zawodu jest listonoszem a nadto pracuje jako taksówkarz. Korespondencję także rozwoził korzystając ze swojego samochodu. Samochód to jest jego narzędzie pracy, obsługuje on bowiem rejon samochodowy, który ma 74 km. Po wypadku korzystał z samochodu zastępczego O. (...), za który zapłacił.

Samochód był mu niezbędny, żeby jeździć codziennie do pracy, gdyż obsługuje jako listonosz rejon samochodowy, poza tym potrzebował zorganizować części do ewentualnej naprawy, jednak ciężko było dostać części do tego samochodu. Samochód, który wynajmował był o podobnym standardzie, jak pojazd uszkodzony, tym bardziej, że pracował także jako taksówkarz. Powód nie kupił nowego pojazdu, albowiem po 8 kwietnia 2013 roku naprawił swój drugi samochód. Początkowo w ciągu 30 dni od szkody ubezpieczyciel wypłacił mu kwotę 3.900 zł, następnie wypłacono po odwołaniu dodatkowo 1.200 zł

W tym czasie W. Ś. był do 8 kwietnia 2013 roku właścicielem innych samochodów, z których korzystali jednak członkowie jego rodziny. Wynikało to z faktu, iż samochody były zarejestrowane na powoda w związku z możliwością korzystniejszych warunków ubezpieczenia, ponieważ powód korzystał ze zniżek. Samochód przed przedmiotowym wypadkiem był w bardzo dobrym stanie, nie wiedział o tym, że uczestniczył wcześniej w jakiej kolizji. Użytkował ten samochód przed zdarzeniem niecały miesiąc.

Z uwagi na wykonywany zawód W. Ś. wynajął samochód zastępczy marki O. (...) z 2006 roku , z którego korzystał od 10 marca 2013 roku do 15 kwietnia 2013 roku, gdzie koszt wynosił 135,30 złotych brutto za każdą dobę najmu. Łącznie zapłacił 5.006,10 złotych.

W kalkulacji E. sporządzonej przez stronę pozwaną zastosowano stawki za roboczogodzinę w wysokości 50 zł (netto) i potrącenia cen oryginalnych części zamiennych (z logo P.) w wysokości - 0,8 %, zastosowano części alternatywne oraz odchylenie na materiał lakierniczy - 67 %. Pozwany koszt naprawy ostatecznie oszacował na kwotę - 8 116,07 zł (brutto) Wartość pojazdu w stanie nieuszkodzonym pozwany oszacował na kwotę -7 800 zł (brutto), natomiast w stanie uszkodzonym na kwotę - 3 900,00 zł (brutto).

Strona powodowa przedstawiła natomiast kosztorys naprawy wykonany w systemie A., gdzie w kalkulacji naprawy przyjęto stawkę za roboczogodzinę na poziomie 125 zł

(netto), bez potrąceń cen części zamiennych (części oryginalne z logo P.). Koszt naprawy powód oszacował na - 25 104.60 zł (brutto).Wartość pojazdu w staniu uszkodzonym strona powodowa oszacowała na kwotę - 10 700.00 zł (brutto).\_ natomiast w stanie uszkodzonym na kwotę - 2 800,00 zł (brutto).

W oparciu o przeprowadzone w dniu 25.06.2014 r. oględziny pojazdu marki P. (...) o nr rej. (...) ustalono, że pojazd został całkowicie naprawiony po szkodzie z dnia 10.03.2013 r. i nie posiada żadnych uszkodzeń pochodzących z

tego zdarzenia. Porównując kosztorys A. i E., w kosztorysie powoda rozszerzono zakres naprawy o wymianę spoileru przedniego i zawiasu L maski silnika, co jest w pełni uzasadnione.

Ze względu na stwierdzone przez pozwanego wcześniejsze naprawy blacharsko-lakiernicze maski silnika oraz błotników PL i PP (karta pomiaru grubości powłoki lakierowej) zastosowano potrącenia wartości tych elementów. Pozostałe elementy uwzględnione w kalkulacji powoda (które nie występują w kosztorysie strony pozwanej) są elementami jednorazowego montażu, których wymiana podyktowana jest technologią naprawy zalecaną przez producenta pojazdu.

Jak wynika z akt sprawy szkoda była likwidowana z polisy OC sprawcy. Wysokość kosztów naprawy pojazdu oszacowano w oparciu o licencjonowany system A. (jest powszechnie stosowany we wszystkich stowarzyszeniach rzeczoznawców samochodowych, jak również w firmach zajmujących się profesjonalną naprawą uszkodzonych pojazdów samochodowych).

W kalkulacji A. wykorzystano archiwalną bazę danych (ceny części zamiennych z marca 2013 - data szkody). W kosztorysie naprawy przyjęto stawkę za roboczogodzinę w wysokości 90 zł netto (prace blacharskie i lakiernicze) - stawka stosowana w firmach naprawczych o wysokim standardzie usług na terenie całego kraju (warsztaty nieautoryzowane).

Stawkę za roboczogodzinę ustalono w oparciu o informacje uzyskane od przedstawiciela (...)w P..

Ustalono, że na regionalnym rynku (w woj. (...), również w pozostałych) napraw powypadkowych podmioty gospodarcze świadczące usługi w zakresie powypadkowych napraw pojazdów samochodowych najczęściej stosują stawki za roboczogodzinę (w zależności od rodzaju wykonywanych prac naprawczych) na poziomie (kopia pisma w załączeniu) od 70 zł netto do 120 zł netto -mechanika i elektryka oraz od 90 zł netto do 160 zł netto - prace blacharskie i lakiernicze.

Z powyższego wynika, że 90 zł (netto) jest jedną z najniższych stawek za roboczogodzinę stosowanych w zakładach naprawczych o wysokim standardzie usług. Podobne ceny występują na terenie całego kraju.

Koszty naprawy pojazdu, zostały oszacowane z zastosowaniem oryginalnych części zamiennych z logo producenta. W kalkulacji naprawy uwzględniono wytyczne producenta, związane z technologią naprawy tego typu pojazdów. Koszt naprawy pojazdu na miesiąc marzec 2013 r., oszacowany w systemie A., wynosił ok.: 23 271 zł. (brutto).

Firmy ubezpieczeniowe często w kalkulacjach naprawy proponują swoim klientom tzw. zamienniki oryginalnych części (części „alternatywne”). Powołują się przy tym na rozporządzenie Komisji Europejskiej nr 1400/2002 (oznaczenia zgodności z oryginałem w rozumieniu dyrektywy Komisji Europejskiej 1400 2002 i Rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 28.01.2003 r. - tzw. (...)), które zakłada możliwość stosowania do naprawy tzw. zamienników części, czyli wyprodukowanych zgodnie ze specyfikacją i standardami producenta, jednak nieoryginalnych, a więc tańszych.

Problemem jest jednak określenie ich jakości, ponieważ nie zawsze spełniają wymagania stawiane im przez producenta danej marki, a to może stanowić zagrożenie dla bezpieczeństwa jazdy.

Z reguły jest tak, iż części tańsze posiadają niższą jakość. Różna jakość w odniesieniu do części i podzespołów samochodowych przekłada się na: -trwałość części i podzespołów, czyli okres eksploatacji od zamontowania nowej części w pojeździe, do jej technicznego zużycia lub uszkodzenia wynikającego z normalnej eksploatacji; powtarzalność kształtów i parametrów technicznych części nowych i podzespołów, czyli rozrzut wymiarów geometrycznych części i podzespołów w danej partii gotowych wyrobów (inna tolerancja geometryczna wykonania podzespołów w stosunku do wymiarów nominalnych zaprojektowanych przez konstruktora pojazdu):-trwałość elementów i części w funkcji czasu (odporność na korozję, utrzymywanie pierwotnych kształtów geometrycznych części wraz z, rosnącym czasem eksploatacji); -jakość materiału z którego wykonano części i podzespoły, szczególnie ważna dla blach stosowanych na nadwozia samochodowe z uwagi na korozję mogącą rozwijać się w materiale blach niskiej jakości już na etapie

produkcji części (złe przygotowanie stali na blachy karoseryjne); -istnienie naprężeń i wad odlewniczych w elementach odlewanych lub odkuwanych, które to wady wytwórcze mogą ujawnić się nagle w trakcie eksploatacji, powodując awarię (szczególnie ważne dla elementów zawieszenia pojazdu).

Mówiąc o jakości i trwałości części i podzespołów samochodowych należy posługiwać się pojęciami pochodzącymi z teorii rachunku prawdopodobieństwa. Prawdziwe jest twierdzenie, iż prawdopodobieństwo samoistnego uszkodzenia się lub szybszego zużycia eksploatacyjnego części gorszej jakościowo jest większe, niż prawdopodobieństwo uszkodzenia się części lepszej jakościowo, a co za tym idzie części droższej. Powyższe twierdzenie może być fałszywe w przypadkach jednostkowych. Jednakże badając dużą partię elementów lepszych i gorszych jakościowo, twierdzenie powyższe staje się prawdziwe. Z akt szkody oraz z oględzin nie wynika, aby w w/w pojeździe przed szkodą były zamontowane nieoryginalne części.

Wartość rynkową pojazdu marki P. (...) (...)o nr rej. (...) (rok produkcji - 2001), na 10 marca 2013 roku, oszacowano na podstawie archiwalnej bazy danych systemu(...) (jest powszechnie stosowany we wszystkich stowarzyszeniach rzeczoznawców samochodowych i firmach ubezpieczeniowych). Wartości bazowe w tym systemie są ustalane na podstawie monitorowania giełd samochodowych i autokomisów, co powoduje, że wycena pojazdu jest najbardziej zbliżona do rzeczywistych transakcji rynkowych pojazdów. Baza danych systemu E. powstaje natomiast na podstawie notowań wartości pojazdów uzyskanych od firm leasingowych i banków, co czyni ją mniej wiarygodną od systemu(...).

Wartość bazowa brutto pojazdu na dzień szkody - 10.03.2013 r. - wynosiła: 10 050 zł (archiwalna baza danych systemu Info-Expert-III-2013). W wycenie uwzględniono następujące korekty wpływające na wartość pojazdu:- korekta za wyposażenie dodatkowe. Korekta ta uwzględnia wartość dodatkowego wyposażenia zamontowanego w pojeździe z uwzględnieniem jego amortyzacji (2001 rok produkcji pojazdu). Korekta ze względu na liczbę właścicieli. Pojazdy używane najchętniej kupowane są od pierwszego właściciela.

Większa liczba dotychczasowych użytkowników, szczególnie dla pojazdów kilkuletnich, może powodować obniżenie ich wartości rynkowej. Zaleca się stosować korektę z tytułu liczby właścicieli w granicach od minus 5 % do 0 % (współczynnik korekty 0,95 do 1,00). W tym przypadku korekty nie zastosowano - powód jest trzecim właścicielem pojazdu, ale automatyka systemu(...)nie nalicza korekty z tytułu 3 właścicieli. Korekta dotyczy przebiegu pojazdu. Korektę tę można stosować jeżeli rzeczywisty przebieg wycenianego pojazdu odbiega od przebiegu normatywnego.

W tym przypadku przebieg normatywny w dniu szkody wynosił ok. 243 600 km, a przebieg odczytany (wskazanie licznika) - 221 628 km (dok. foto. w aktach szkodowych).Z uwagi na brak udokumentowania przebiegu (brak książki serwisowej) nie zastosowano korekty. Korekta ze względu na datę pierwszej rejestracji.

W procesie określania wartości rynkowej pojazdu należy uwzględniać wpływ daty pierwszej rejestracji (pierwszego dopuszczenia do ruchu po zakupieniu pojazdu nowego) na wartość. Ze względu na założenie, że pojazd bazowy jest zarejestrowany po raz pierwszy 15 maja roku produkcji, korekta dotycząca daty pierwszej rejestracji ma wartość różną od zera dla pojazdów zarejestrowanych w innych terminach. Dla pojazdu zarejestrowanego przed dniem 15 maja roku produkcji, należy zastosować odpowiednią korektę ujemną jego wartości, natomiast dla pojazdu zarejestrowanego po 15 maja roku produkcji - korektę dodatnią.

Odstępstwo od tej zasady dotyczy pojazdów wyprodukowanych w roku wyceny dla których korektę dotyczącą daty pierwszej rejestracji liczymy od wartości bazowej pojazdu nowego i jest to zawsze korekta ujemna. Korektę przeprowadza się z dokładnością do jednego miesiąca zaokrąglając różnicę czasową do pełnych miesięcy.

Pojazd powoda został wyprodukowany w 2001 roku, a po raz pierwszy zarejestrowany w dniu 3.03.2002 r. Zastosowano dodatnią korektę - zgodnie z automatyką systemu (...). Korekta z tytułu wcześniejszych napraw powypadkowych.

Naprawy powypadkowe samochodów użytkowanych krócej niż 6 lat zwykle powodują obniżenie wartości tych pojazdów w odniesieniu do ich stanu sprzed naprawy, a zatem mogą stanowić podstawę do stosowania ujemnej

korekty wartości. Ujemne korekty wynikające z napraw samochodów starszych niż 6 lat powinny być stosowane w przypadkach ujawnionych wad tych napraw.

W odniesieniu do samochodów o okresie eksploatacji do 3 lat, których naprawy powypadkowe wykonano prawidłowo, zgodnie z technologią zalecaną przez producenta, stosowane korekty powinny powodować utratę wartości zbliżoną do rynkowego ubytku wartości pojazdu.

Gdy zakres naprawy jest duży, powyżej opłacalności naprawy w warunkach specjalistycznego warsztatu lub jakość tej naprawy odbiega od jakościowych i technologicznych wymagań naprawczych określonych przez producenta i przyjętych norm, zastosowana korekta i wynikająca z niej utrata wartości może być wyższa od rynkowego ubytku wartości, a okres zasadności takiej korekty dłuższy od 3 lat, lecz w zasadzie nie przekraczający 6 lat. Wykonana naprawa nadwozia w samochodach eksploatowanych dłużej niż 6 lat najczęściej nie powoduje spadku jego wartości.

W przypadkach, gdy naprawa nadwozia lub innych zespołów pojazdu jest połączona z wymianą lub naprawą części znacznie skorodowanych lub zużytych, wartość pojazdu może ulec po naprawie zwiększeniu. Wykonane prawidłowo naprawy eksploatacyjne, w tym wymiany zespołów, których celem jest usprawnienie pojazdu, najczęściej podwyższają jego wartość. Warunkiem korekty dodatniej jest odpowiednio krótki okres, jaki upłynął od czasu wykonania naprawy, w którym wymierny jest pozytywny wpływ naprawy na stan techniczny pojazdu (zwykle nie powinien przekraczać 12 miesięcy).

Podstawowym kryterium oceny zasadności stosowania korekty wartości z tytułu wcześniejszych napraw pojazdu powinna być ocena, czy wykonana naprawa, jej zakres, poziom jakości i czas wykonania, skutkowała pozytywnie lub negatywnie w odniesieniu do wartości tego pojazdu przed kolizją lub awarią.

Naprawy wykonane niewłaściwie zawsze obniżają wartość pojazdu. Przy ustalaniu wielkości procentowej korekty z tytułu uszkodzeń nadwozia należy wziąć pod uwagę następujące czynniki:- rozmiar (rozległość) uszkodzeń nadwozia (kabiny) w stosunku do całej jego powierzchni,- charakter uszkodzeń nadwozia (deformacje głębokie, średnie lub płytkie oraz tylko uszkodzenia powłok lakierowych), umiejscowienie uszkodzeń (główne elementy nośne nadwozia, elementy nie odejmowalne lub odejmowalne),- jakość naprawy (brak widocznych śladów naprawy, przestrzeganie technologii producenta, widoczne ślady naprawy).

Zaleca się stosować korektę z tytułu wcześniej wykonanych napraw w granicach od minus 15% do plus 5% (współczynnik korekty 0,85 do 1,05).Z uwagi na stwierdzone wcześniejsze naprawy blacharsko-lakiernicze nadwozia (karta pomiaru grubości powłoki lakierowej nadwozia) zastosowano ujemną korektę w wysokości - 5%. Korekta za ogumienie. Korekta uwzględnia wpływ stanu ogumienia na wartość pojazdu. Zużycie poszczególnych opon zostało określone z uwzględnieniem zmierzonej wysokości ich bieżnika. Punktem odniesienia jest ogumienie o zużyciu 50%. Zastosowano ujemną korektę zgodnie z automatyką systemu (...).

Zgromadzony w aktach sprawy materiał nie daje podstaw do zastosowania innych korekt.

Wartość pojazdu w stanie uszkodzonym oszacowano na podstawie systemu (...). Koszt naprawy pojazdu oszacowano w oparciu o system A. kwotę ok. 23 271 zł (brutto). W kalkulacji przyjęto stawkę za roboczogodzinę na poziomie 90 zł i ceny oryginalnych części zamiennych wg danych producenta, wartości pojazdu uszkodzonego na dzień szkody oszacowano zgodnie z automatyką systemu (...) metodą stopnia uszkodzenia pojazdu (pozostałe metody tym przypadku są nieaktywne - koszt naprawy znacznie przekracza wartość pojazdu): Metoda stopnia uszkodzenia pojazdu uwzględnia tylko zakres zniszczenia, a nie uwzględnia kosztu i zakresu naprawy. W metodzie tej określa się procentowy udział poszczególnych zespołów pojazdu w całości pojazdu i stopień ich uszkodzenia.

Reasumując wartość nieuszkodzonego pojazdu marki P. (...) o nr rej. (...) na dzień szkody (10.03.2013 r.), po uwzględnieniu jego indywidualnych cech, oszacowana w oparciu o system (...), wynosiła ok. 10 300,00 zł (brutto). Wartość uszkodzonego pojazdu powoda (tzw. pozostałości) na dzień szkody (10.03.2013r.), wyliczona w oparciu o system komputerowy(...), wynosiła ok. 2600,00zł (brutto).

Pozwany w dniu 25 marca 2013 roku wyliczył szkodę powodowi w związku z wszczęciem postępowania likwidacyjnego na kwotę 3.900,00 złotych. Powód nie zgodził się z przedmiotową wysokością i wezwał 3 kwietnia 2013 roku pozwanego do weryfikacji swojego stanowiska. Ubezpieczyciel po ponownej analizie sprawy dopłacił powodowi 23 maja 2013 roku kwotę 1.200,00 złotych odszkodowania. Kolejnym pismem z 14 listopada powód wezwał (...) S.A. do dopłaty odszkodowania, jednak decyzja z 19 grudnia 2013 roku odmówiono dalszych wypłat.

### **Sąd Rejonowy zważył, iż :**

podstawę żądania pozwu stanowi przepis art. 822 k.c. w związku z przepisami Ustawy z dnia 22 maja 2003r o ubezpieczeniach obowiązkowych, Ubezpieczeniowym Funduszu Gwarancyjnym i Polskim Biurze Ubezpieczycieli Komunikacyjnych (Dz. U. z 2003 r Nr 124 , poz. 1152 ze zm.)

Stosownie do treści art. 822k.c. przez umowę ubezpieczenia od 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 rzecz której została zawarta umowa ubezpieczenia.

Ubezpieczeniem OC jest objęta odpowiedzialność cywilna posiadaczy pojazdów mechanicznych za szkody powstałe w związku z ruchem tych pojazdów (art. 4 ust. 1 Ustawy)

W myśl przepisu art. 13 ust 2 cyt. wyżej Ustawy w obowiązkowych ubezpieczeniach odpowiedzialności cywilnej odszkodowanie wypłaca się w granicach odpowiedzialności cywilnej podmiotów objętych ubezpieczeniem, nie wyżej jednak niż do sumy gwarancyjnej ustalonej w umowie.

Mając na względzie cały zgromadzony materiał dowodowy Sąd uznał powództwo za zasadne.

Odszkodowanie ustala się i wypłaca w granicach odpowiedzialności cywilnej posiadacza lub kierującego pojazdem. Oznacza to konieczność stosowania odpowiednich przepisów kodeksu cywilnego przy ustalaniu pojęcia "szkody" i "odszkodowania".

Naprawienie szkody - zgodnie z art. 361 §2 k.c- obejmuje straty, które poszkodowany poniósł, oraz korzyści, które mógłby osiągnąć, gdyby mu szkody nie wyrządono.

Zarówno w orzecznictwie przeważa pogląd, zgodnie z którym szkodą w rozumieniu powyższego przepisu jest różnica między stanem majątku poszkodowanego, jaki zaistniał po zdarzeniu wywołującym szkodę, a stanem tego majątku, jaki istniałby, gdyby nie wystąpiło to zdarzenie.

Wybór sposobu naprawienia szkody jest uprawnieniem poszkodowanego i może nastąpić bądź przez przywrócenie stanu poprzedniego bądź przez zapłatę odpowiedniej sumy pieniężnej (art. 363 § J k.c). W przypadku jednak szkody w mieniu będącej następstwem wypadku drogowego wyłączone jest stosowanie art. 363§ 1 k.c. normującego wybór poszkodowanego dotyczący sposobu naprawienia szkody, gdyż w myśl art. 36 ust. 1 Ustawy o ubezpieczeniach obowiązkowych (...) zakład ubezpieczeń jest obowiązany do naprawienia szkody tylko w formie wypłaty odpowiedniej sumy pieniężnej.

Osoba odpowiedzialna za szkodę obowiązana jest zwrócić poszkodowanemu wszelkie celowe, ekonomicznie uzasadnione wydatki poniesione w celu przywrócenia stanu poprzedniego rzeczy uszkodzonej. Sąd Najwyższy przyjmuje jako zasadę, że poszkodowany może domagać się kosztów wyremontowania samochodu, tylko wtedy, gdyby remont samochodu okazał się dla poszkodowanego niemożliwy albo pociągał za sobą nadmierne trudności lub koszty, roszczenie poszkodowanego ogranicza się do formy odszkodowania, polegającego na zapłaceniu kwoty odpowiadającej "różnicy między wartością samochodu przed wypadkiem a ceną uzyskaną z likwidacji" .

Z opinii biegłego sądowego, wynika, iż wartość nieuszkodzonego pojazdu marki P. (...) o nr rej. (...) na dzień szkody (10.03.2013 r.), po uwzględnieniu jego indywidualnych cech wynosiła ok. 10 300,00 zł (brutto). Wartość natomiast uszkodzonego pojazdu powoda (tzw. pozostałości) na dzień szkody (10.03.2013r.) wynosiła ok. 2.600,00zł (brutto).

Mając na uwadze fakt iż wartość nieuszkodzonego pojazdu na dzień szkody wynosiła ok. 10 300,00 zł a wartość uszkodzonego pojazdu powoda 2.600,00 zł, odszkodowanie winno wynosić różnicę powyższych wartości. Biorąc pod uwagę, że pozwany wypłacił już powodowi odszkodowanie w kwocie 5.100,00 złotych, Sąd zasądził na rzecz W. Ś. do dopłaty kwotę odszkodowania 2.600,00 złotych z ustawowymi odsetkami od dnia 11 kwietnia 2013 roku do dnia zapłaty. W pozostałym zakresie Sąd oddalił powództwo jako wygórowane.

W niniejszej sprawie powód wniósł o zasądzenie także kwoty 3.382,50 złotych wraz z ustawowymi odsetkami albowiem powód zmuszony był wynająć pojazd zastępczy i z tego tytułu poniósł koszty najmu pojazdu.

Wskazać należy, iż szkoda, mająca charakter dynamiczny i zmienny w czasie, obejmuje nie tylko bezpośrednie następstwa zdarzenia szkodzącego, ale także dalsze, powstałe już po zdarzeniu szkodzącym, w tym w związku z poniesieniem kosztów najmu pojazdu zastępczego w czasie, w którym poszkodowany nie mógł korzystać z uszkodzonego pojazdu służącego mu do wykonywania działalności zawodowej lub gospodarczej albo pomocnego w zaspokajaniu podstawowych potrzeb życiowych.

Wskazać należy, iż W. Ś. korzysta z samochodu w pracy, albowiem z zawodu jest listonoszem a jego rewir obejmuje 74 km a dodatkowo jest taksówkarzem i przedmiotowy pojazd uczestniczący w kolizji służył jako taksówka. Po wypadku korzystał więc z samochodu zastępczego O. (...) za który płacił z własnych środków. Sąd uznał, iż żądanie powoda jest w pełni uzasadnione.

Jak wskazał Sąd Najwyższy w uchwale z 22 listopada 2013 roku sygn. III CZP 76/13 odpowiedzialność ubezpieczyciela z tytułu umowy obowiązkowego ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej posiadaczy pojazdów mechanicznych obejmuje celowe i ekonomicznie uzasadnione wydatki na najem pojazdu zastępczego poniesione przez poszkodowanego w okresie niezbędnym do nabycia innego pojazdu mechanicznego, jeżeli odszkodowanie ustalone zostało w wysokości odpowiadającej różnicy pomiędzy wartością pojazdu mechanicznego sprzed zdarzenia powodującego szkodę, a wartością pojazdu w stanie uszkodzonym, którego naprawa okazała się niemożliwa lub nieopłacalna (tzw. szkoda całkowita).

Powód korzystał z samochodu zastępczego przez okres od 10 marca 2013 roku do 15 kwietnia 2013 roku w wymiarze 37 dni. Faktem jest, iż pozwany wypłacił powodowi już kwotę 1.623,60 złotych, jednakże tylko za 12 dni. Łączny koszt wynajmu pojazdu wyniósł 5.006,10 złotych, dlatego też Sąd zasądził kwotę 3.382,50 złotych z ustawowymi odsetkami od 15 lipca 2013 roku do dnia zapłaty tytułem poniesionych przez powoda kosztów najmu pojazdu zastępczego.

O odsetkach Sąd orzekł w oparciu o przepis art. 481 § 1 kc. W wyniku postępowania likwidacyjnego z dniem 11 kwietnia 2013 roku upłynął trzydziestodniowy termin pozwanego od dnia zgłoszenia szkody w pojeździe a w dniu 15 lipca 2013 roku od dnia zgłoszenia szkody w przedmiocie najmu pojazdu zastępczego.

Sąd o kosztach sądowych orzekł na podstawie art. 98 kpc, na które to koszty zaliczyć należy opłatę od pozwu 2477,95 złotych, koszty zastępstwa procesowego realizowanego przez adwokata - 1200 złotych (§ 6 pkt 4 rozporządzenia Ministra Sprawiedliwości z dnia 28 września 2002 r. Dz. U. z 2002 r., nr 163, poz. 1349 z późn.zm), opłata od pełnomocnictwa 17 zł, opłata od pozwu 320 złotych, częściowe wynagrodzenie dla biegłego 790,95 złotych oraz zaliczka na opinię biegłego -150 złotych. Sąd nakazał nadto ściągnąć od pozwanego na rzecz Skarbu Państwa - Sądu Rejonowego w Piotrkowie Tryb. kwotę 790,95 złotych tytułem zwrotu wydatków poniesionych tymczasowo przez Skarb Państwa - Sąd Rejonowy w Piotrkowie Trybunalskim na wynagrodzenie biegłego.

Apelację od powyższego orzeczenia wniósł pozwany, zaskarżając go w części w zakresie punktu 2 w całości, pkt. 3 dotyczącego kosztów procesu oraz pkt. 5 tytułem kosztów sądowych .

Zaskarżonemu orzeczeniu zarzucił:

1. naruszenie przepisów postępowania, które miało istotny wpływ na rozstrzygnięcie sprawy tj.:

a) art. 233 § 1 kpc poprzez niewszechstronne rozważenie zebranego w sprawie materiału dowodowego i dokonanie jego oceny w sposób sprzeczny z zasadami logicznego rozumowania i doświadczeniem życiowym, co skutkowało przyjęciem przez Sąd że najem pojazdu zastępczego był zasadny przez okres 37 dni, od dnia 10-03-2013 od dnia 15-04-2013, w sytuacji gdy pozwany wypłacił na rzecz powoda odszkodowania z tytułu szkody całkowitej w pojeździe powoda w dniu 8-04-2013r. (29 dni od zgłoszenia szkody), powód dysponował innymi pojazdami w chwili zdarzenia, a po 8-04-2013r. powód zdecydował się na naprawę drugiego pojazdu, którym dysponował, zatem najem pojazdu ponad 12 dni nie był celowy i ekonomicznie uzasadniony, a w szczególności nie był uzasadniony po dniu 8-04-2013r., w którym powód otrzymał już należne odszkodowanie

Wskutek powyższego:

naruszenie przepisów prawa materialnego poprzez błędną wykładnię przepisów art. 361 k.c. w zw. z art. 822 k.c. poprzez uznanie przez Sąd, że normalnym następstwem szkody jest korzystanie z pojazdu zastępczego przez okres 35 dni w sytuacji gdy poszkodowany dysponuje innymi pojazdami, a pozwany dokonał zapłaty na rzecz powoda odszkodowania w 29 dniu od zgłoszenia szkody, tj. 8-04-2013r., a tym samym, że powodowi należy się odszkodowanie z tytułu najmu pojazdu zastępczego mimo, iż koszty te nie były celowe i ekonomicznie uzasadnione,

a) art. 362 k.c. poprzez nieuzasadnione przyjęcie przez Sąd, że poszkodowany nie przyczynił się do zwiększenia szkody, tym samym, że obowiązek naprawienia szkody nie ulega odpowiedniemu zmniejszeniu,

b) art. 16 ust. 1 pkt. 2 ustawy z dnia 22 maja 2003 r. o ubezpieczeniach obowiązkowych, Ubezpieczeniowym Funduszu Gwarancyjnym i Polskim Biurze Ubezpieczycieli Komunikacyjnych poprzez nieuzasadnione przyjęcie przez Sąd, że poszkodowany jako osoba uczestnicząca w zdarzeniu objętym ubezpieczeniem obowiązkowym nie jest obowiązana do zapobieżenia zwiększaniu się szkody,

c) art. 354 § 2 k.c. poprzez przyjęcie, że wierzyciel nie jest obowiązany przy wykonaniu zobowiązania do współdziałania z dłużnikiem,

Wskazując na powyższe apelujący wniósł o:

zmianę zaskarżonego wyroku poprzez oddalenie powództwa w całości w zakresie punktu 2 wyroku i w tym zakresie orzeczenie o kosztach procesu za pierwszą instancję.

zasądzenie od powoda na rzecz pozwanego kosztów procesu postępowania odwoławczego według norm przepisanych.

**Sąd Okręgowy zważył, co następuje:**

Apelacja pozwanego nie jest uzasadniona. Zarzut w niej zawarty obraży zaskarżonym wyrokiem prawa procesowego tj. art. 233§1kpc jest chybiony. Ocena przeprowadzonych dowodów jest prawidłowa. Mieści się ona w granicach swobodnej. Nie jest dowolna i respektuje zasady logicznego rozumowania oraz doświadczenia życiowego.

Nie można zaakceptować stwierdzenia, iż niezbędny okres, w jakim istniała potrzeba po stronie powoda wynajmu pojazdu zastępczego był zdecydowanie krótszy niż to przyjął Sąd Rejonowy.

Nie ma w racji autor apelacji wskazując, iż co najwyżej pojazd zastępczy był niezbędny poszkodowanemu najpóźniej do dnia 8 kwietnia 2013 roku.

W konsekwencji brak było podstaw do uznania, że dysponowanie przez powoda pojazdem zastępczym po tej dacie tj. przez okres kolejnych 12 dni było nieuzasadnione



Informacja uzyskana przez poszkodowanego w dniu 14 marca 20013 roku, że naprawa uszkodzonego pojazdu będzie być może uznana za nieuzasadnioną ma zdecydowanie inne znaczenie niż wskazuje to skarżący

Była to informacja wstępna i nie miała waloru ostatecznego stanowiska zakładu ubezpieczeń.

Nie miała charakteru stanowczego i nie była stanowcza. Pozwany miał prawo oczekiwać, że pełne stanowisko zakładu zostanie wyrażone w decyzji wieńczącej postępowanie likwidacyjne. Nie zasługuje na uwzględnienie argumentacja, iż w przedmiotowym okresie powód miał możliwość korzystania z innych pojazdów będących w posiadaniu członków jego rodziny.

Należy zauważyć, iż samochód powoda, który uległ uszkodzeniu służył mu nie tylko do wykonywania czynności listonosza, ale był także narzędziem pracy w zawodzie taksówkarza. Wątpliwym jest czy wykorzystywanie w miejsce uszkodzonego pojazdu – innego pozostającego w dyspozycji rodziny obyłoby się bez dodatkowych kosztów oraz czy byłoby niezwłocznie możliwe( np. montaż w nowym aucie kasy fiskalnej).

Reasumując nie można uznać, że okres wynajmu pojazdu zastępczego w realiach rozpoznawanej sprawy był nadmierny i niecelowy. W konsekwencji nie odnosi skutku zarzut naruszenia artykułu 362 k.c.

Z przyczyn powołanych wyżej nie można znaleźć przekonujących argumentów przemawiających za tym, że powód przyczynił się do zwiększenia szkody

To samo dotyczy wskazanego w apelacji art. 16 ust. 1 pkt. 2 ustawy z dnia 22 maja 2003 roku o ubezpieczeniach obowiązkowych, Ubezpieczeniowym Funduszu Gwarancyjnym i Polskim Biurze Ubezpieczeń Komunikacyjnych

Wynajęcie samochodu zastępczego było celowe i uzasadnione.

Nie można zatem przyjąć, że doszło do obrazy art. 822 k.c. w zw. z art. 361 k. c.

Całkowicie niuzasadniony jest zarzut naruszenia art. 354 § 2 k.c. skoro skarżący nie przedstawił rzeczowych argumentów przemawiających za tym, iż obraza tego przepisu faktycznie miała miejsce.

Z tych względów, na podstawie art. 385 kpc należało orzec jak w sentencji, rozstrzygając o kosztach procesu za instancję odwoławczą na podstawie art. 98 kpc stosując zasadę w nim wyrażoną – odpowiedzialności strony za wynik sprawy.