

WYROK

W IMIENIU RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ

Dnia 27 czerwca 2018 r.

Sąd Rejonowy Poznań – Stare Miasto w P. Wydział I Cywilny

w składzie:

Przewodniczący - SSR Mariusz Gotowski

Protokolant - Klaudia Gajewska

po rozpoznaniu w dniu 13 czerwca 2018r. r. w P.

na rozprawie

sprawy z powództwa **M. S.**

przeciwko **Towarzystwu (...) S.A. w W.**

o zapłatę

1. **oddala powództwo,**

2. **kosztami procesu w całości obciąża powoda pozostawiając szczegółowe rozliczenie kosztów referendarzowi sądowemu.**

SSR Mariusz Gotowski

UZASADNIENIE

Pozwem z dnia 23 stycznia 2016 r. r. powód M. S. działając z profesjonalnym pełnomocnikiem (radcą prawnym), wniósł o zasądzenie od pozwanego, Towarzystwa (...) S.A. z siedzibą w W., kwoty 6.751,16 zł wraz z ustawowymi odsetkami za opóźnienie liczonymi od dnia 3 stycznia 2015r. do dnia zapłaty wraz z kosztami postępowania, w tym kosztami zastępstwa procesowego według norm przepisanych oraz 17 zł tytułem opłaty skarbowej od pełnomocnictwa. Uzasadniając swoje stanowisko, w pierwszej kolejności powód wskazał, że niniejszym pozwem dochodzi zapłaty części odszkodowania za szkodę poniesioną przez M. P. związanej z wypadkiem drogowym pojazdu marki B. o nr rej. (...) z dnia 2 grudnia 2014 r., który zgłoszono pozwanemu w tym samym dniu przy pomocy infolinii. Następnie powód wskazał, że sprawca wypadku, był ubezpieczony u pozwanego z tytułu polisy OC i z tego tytułu powód dochodzi odszkodowania od ubezpieczyciela sprawcy. W dalszej kolejności powód podał, że poszkodowany zlecił powodowi dochodzenie odszkodowania z tytułu szkody częściowej w pojeździe i w tym celu dokonał na rzecz powoda cesji wierzytelności o zapłatę pełnego odszkodowania i z tego powód wywodzi tytuł prawny do dochodzenia we własnym imieniu odszkodowania od pozwanego. Pozwany uznał swoją odpowiedzialność oraz zakwalifikował szkodę jako częściową przyznając odszkodowanie w kwocie 4637,46 zł brutto. Pozwany ustalił wysokość należnemu poszkodowanemu odszkodowania na podstawie kosztorysu naprawy nr (...) -02 sporządzonego przez rzeczoznawcę działającego na jego zlecenie. Jak wyjaśnił powód, poszkodowany nie zgodził się z wysokością wypłaconego odszkodowania, albowiem szkoda nie została pokryta w pełnej wysokości. Powód na zlecenie poszkodowanego sporządził własną kalkulację naprawy nr (...), zgodnie z którym szkoda w pojeździe wyraża się kwotą 11.388,62 zł brutto. Tym samym na dochodzoną kwotę składa się różnica w wysokości 6751,16 zł brutto. Wyjaśnił, że dochodzi odsetek z tytułu szkody w pojeździe od dnia następnego po upływie terminu 30 dni od dnia zgłoszenia szkody pozwanemu. Nadto wskazał, że dochodzi odszkodowania obliczonego metodą

kosztorysową odpowiadającego przeciętnym kosztom naprawy pojazdu. Poniesiona szkoda to konieczne wydatki na naprawę. Powód podniósł, że kwestionuje prawidłowość i rzetelność ustalenia wysokości odszkodowania przez pozwanego, albowiem nie jest możliwe przywrócenie pojazdu do stanu sprzed wypadku przy użyciu oryginalnych części zamiennych w cenie wskazanej przez pozwanego oraz przy zastosowaniu wskazanej przez pozwanego stawki rbg za prace blacharsko-lakiernicze. Powód kwestionuje także zakres pracy wskazanych w kosztorysie pozwanego oraz stawkę roboczogodzinową zastosowaną przez niego oraz urealnienie cen części zamiennych producenta w wysokości określonego %. Pozwany nie wskazał jak ustalił tę stawkę ani w jakich zakładach jest ona stosowana. Zastosowane przez pozwanego urealnienie części zamiennych jest w rzeczywistości bezpodstawną amortyzacją.

W odpowiedzi na pozew datowanej na dzień 6 maja 2016 r. pozwany działając z profesjonalnym pełnomocnikiem (radcą prawnym) wniósł o oddalenie powództwa w całości i zasądzenie od powoda na rzecz pozwanego kosztów procesu w tym kosztów zastępstwa procesowego według norm przepisanych z uwzględnieniem opłaty skarbowej od pełnomocnictwa. Uzasadniając swoje stanowisko pozwany w pierwszej kolejności podniósł, że uszkodzony pojazd był pojazdem pokolizyjnym i w części elementy uszkodzone w kolizji z dnia 2 grudnia 2014 r. były uszkodzone już wcześniej. Zdaniem pozwanego okoliczność ta wpływa nie tylko na wysokość kosztów naprawy, ale także na wartość pojazdu przed szkodą. Pojazd poszkodowanego był pojazdem pokolizyjnym i serwisowanym w sposób nieprawidłowy. Pojazd posiadał popękany zderzak tylny i porysowaną pokrywę bagażnika. Nadto pojazd posiadał wymienianą pokrywę silnika, która nosiła ślady malowania srebrnym lakierem od strony wewnętrznej i była silnie skorodowana. Pojazd miał także malowane elementy nadwozia z powłoką lakierniczą o grubości 200 do 560 mikronów (oryginalna nie powinna 160 mikronów). Ponadto podniósł, że jak wynika z ogłoszenia poszkodowanego z (...) pojazd miał dokonywaną wymianę silnika i nie był w pełni sprawny. Pojazd nie posiadał obiegu powietrza wtórnego do rozgrzewania silnika i po przekręceniu kluczyka pojawiała się kontrolka C. E.. Powyższe wpływało na wartość pojazdu przed szkodą, podobnie jak ustalenie, że pojazd został wyprodukowany w 2000 r. a nie w 2001 r. Tym samym uzasadnionym jest urealnienie wartości, zastosowanie zasady (...), przy ustaleniu wartości części oraz urealnienie kosztów powłoki lakierniczej. Pozwany wskazał, że poszkodowany dokonał sprzedaży pojazdu marki B. w stanie uszkodzonym (pojazd nie był naprawiany), co wynika wprost z ogłoszenia poszkodowanego wystawionego w serwisie aukcyjnym (...). Zaznaczył, że należy przyjąć, mając na względzie fakt sprzedaży pojazdu zaledwie 3 dni po szkodzie, iż pojazd został sprzedany za kwotę zbliżoną do wskazanej w ogłoszeniu czyli 7.900 zł. Pozwany podkreślił też, że pojazd poszkodowanego wart był przed kolizją maksymalnie 14.200 zł brutto (przy czym zakładając dokonanie wymiany silnika na niepasujący do przedmiotowego pojazdu i związane z tym błędy przy uruchamianiu pojazdu marki B. to był on wart jeszcze mniej),

Sąd ustalił następujący stan faktyczny:

W dniu 2 grudnia 2014 r. należący do poszkodowanego M. P. samochód marki B. o nr rej. (...), uległ uszkodzeniu przez inny pojazd, ubezpieczony od odpowiedzialności cywilnej posiadaczy pojazdów mechanicznych w pozwanym zakładzie ubezpieczeń. Przedmiotowa szkoda została zgłoszona pozwanemu w dniu 2 grudnia 2014 r. za pomocą infolinii.

Bezsporne, nadto

Dowód: - dokumentacja zdjęciowa – k. 58-60v

Pozwany dokonał likwidacji przedmiotowej szkody, na podstawie kalkulacji naprawy numer (...) -02 z dnia 11 maja 2015 r. ustalił koszty naprawy pojazdu na kwotę 4637,46 zł. W konsekwencji pozwany decyzją z dnia 13 maja 2015 r. uznał szkodę za częściową i wypłacił poszkodowanemu kwotę (...),46 tytułem szacunkowych kosztów naprawy pojazdu. Z powyższą kalkulacją nie zgodził się poszkodowany, który w piśmie z dnia 11 lutego 2015 r. zakwestionował przedmiotową kalkulację.

Dowód: - kalkulacja naprawy numer (...) -02 z dnia 11 maja 2015 r. – k. 18-25

- odwołanie od wyceny z dnia 11 lutego 2015 r. – w aktach szkody
- decyzja o przyznaniu odszkodowania z dnia 13 maja 2015 r. – k. 17
- zeznania świadka M. P. – k. 116-118

Na podstawie umowy cesji wierzytelności zawartej w dniu 9 października 2015 r., pomiędzy powodem M. S., a poszkodowanym M. P., poszkodowany przelał na powoda przysługującą mu wierzytelność (prawo do odszkodowania) z tytułu szkody komunikacyjnej z dnia 2 grudnia 2014 r.

Dowód: - umowa cesji wierzytelności z dnia 9 października 2015 r. – k. 16

- zeznania świadka M. P. – k. 116-118

Powód nie zgodził się z kalkulacją pozwanego oraz wysokością wypłaconego poszkodowanemu odszkodowania. W konsekwencji sporządził własną kalkulację i na podstawie kosztorysu E.'s nr (...) z dnia 5 października 2015 r., dokonał wyceny kosztów naprawy ustalając je na kwotę 11.388,62 zł.

Bezsporne, nadto

Dowód: - kosztorys E.'s nr (...) z dnia 5 października 2015 r. – k. 26-28

Wszystkie części w samochodzie marki B. o nr rej. (...) były oryginalne. Przedmiotowy pojazd został sprowadzony z USA. Poszkodowany nabył go w Polsce za kwotę 12.100 zł. Przed zdarzeniem nie było konieczności serwisowania auta, bowiem wszystkie części były w pełni sprawne. W samochodzie został wymieniony silnik. Z pieniędzy które poszkodowany otrzymał od pozwanego tytułem odszkodowania nie wystarczyły na całkowite pokrycie kosztów naprawy pojazdu. Poszkodowany sprzedał samochód za cenę zbliżoną do tej za którą je nabył.

Dowód: - umowa sprzedaży samochodu z dnia 20 września 2014 r. – k. 236

- zeznania świadka M. P. – k. 116-118

W uszkodzonym pojeździe marki B. o nr rej. (...) stwierdzono uszkodzenia części, które zakwalifikowano do wymiany: tablica rejestracyjna przednia, wykładzina zderzaka przedniego (50% stanowią wcześniejsze uszkodzenia), uszczelka zderzaka przedniego, odbojnik przedni lewy, odbojnik przedni prawy, krata ozdobna przednia lewa, krata ozdobna przednia prawa, emblemat prawy, pokrywa przednia (skorodowana w 50%), reflektor prawy komplet, osłona reflektora lewego, osłona reflektora prawego, taśma uszczelniająca reflektora przedniego prawego, kierownica pow. p., ramka tablicy. Do naprawy należało zakwalifikować następujące elementy: wspornik zderzaka przedniego, ściana boczna przednia prawa, ściana przednia. Do lakierowania zakwalifikowano następujące elementy: pokrywa przednia, zderzaka przedni, osłona przednia lewa, osłona przednia prawa, ściana boczna przednia lewa, ściana boczna przednia prawa, ściana przednia prawa.

Według systemu A. przy zastosowaniu cen nowych części oryginalnych, pochodzących z sieci dealerskiej B. oraz przeciętnej stawki warsztatów nieautoryzowanych rbh=100 zł netto przy przyjęciu zakresu uszkodzeń pojazdu jakie powstały w momencie zajścia zdarzenia w dniu 2 grudnia 2014 r., koszt naprawy uszkodzeń pojazdu określa się na około 10.124,47 zł brutto.

Według systemu A. przy zastosowaniu cen nowych części oryginalnych, pochodzących z sieci dealerskiej B. i częściach Q oraz przeciętnej stawki warsztatów nieautoryzowanych rbh=100 zł netto przy przyjęciu zakresu uszkodzeń pojazdu jakie powstały w momencie zajścia zdarzenia w dniu 2 grudnia 2014 r., koszt naprawy uszkodzeń pojazdu określa się na około: 8754,62 zł.

Według systemu A. przy zastosowaniu cen nowych części oryginalnych, pochodzących z sieci dealerskiej B. i częściach zamiennych zamienników oraz przeciętnej stawki warsztatów nieautoryzowanych rbh=100 zł netto przy przyjęciu zakresu uszkodzeń pojazdu jakie powstały w momencie zajścia zdarzenia w dniu 2 grudnia 2014 r., koszt naprawy uszkodzeń pojazdu określa się na około: 5891,82 zł.

Wartość rynkowa pojazdu B. o nr rej. (...) sprzed kolizji w stanie nieuszkodzonym na rynku polskim na dzień na dzień powstania szkody wynosiła około 14.200 zł.

Wartość pojazdu B. o nr rej. (...) uszkodzonego w stanie kompletnym w chwili powstania szkody z uwzględnieniem uszkodzeń jakie powstały w chwili zajścia z dnia 2 grudnia 2014 r. wynosiła około 7.200 zł brutto.

Brak jest informacji, że w pojeździe były zamontowane inne części niż oryginalne. Niemniej jednak w dowodzie rejestracyjnym wskazany jest inny silnik, tzn. o innej mocy 125 KW niż samochód był wyprodukowany. Pomiar grubości lakieru świadczy o tym, że pojazd był naprawiany przez wykonanie prac blacharsko-lakierniczych w zakresie błotnika przedniego prawego i lewego oraz błotnika tylnego lewego.

Mając na względzie fakt, że brak jest informacji, że pojazd przed zdarzeniem nie posiadał innych części niż oryginalne, to naprawa na zamiennikach nie doprowadzi pojazdu do stanu z sprzed szkody. Ponadto w przypadku zderzaka przedniego oraz pokrywy silnika zasadne było zastosowanie ubytku wartości ze względu na wcześniejsze uszkodzenia i korozję.

Dowód: - pismna opinia biegłego sądowego dr inż. M. C. z dnia 24 października 2017 r. – k. 133-17

- zeznania świadka M. P. – k. 116-118

Powyższy stan faktyczny Sąd ustalił w oparciu o wyszczególnione powyżej dokumenty w aktach sprawy, aktach szkody, opinie ustną i pismną biegłego dr inż. M. C. oraz zeznania świadka M. P..

Dokonując oceny zgromadzonego materiału dowodowego Sąd uznał za wiarygodne wszystkie zgromadzone w aktach sprawy dokumenty. Ich wiarygodność oraz moc dowodowa nie były kwestionowane przez żadną ze stron i również Sąd nie znalazł powodów, aby kwestionować te dokumenty.

Opinia sporządzona przez biegłego z dziedziny techniki samochodowej i kalkulacji napraw dr inż. M. C., Sąd uznał za wiarygodną i przydatną dla rozstrzygnięcia sprawy, przede wszystkim w zakresie ustalenia zakresu uszkodzeń pojazdu B. o nr rej. (...) i kosztów jego naprawy.

Przystępując do oceny pisemnej opinii biegłego dr inż. M. C. należy podkreślić, iż w postępowaniu cywilnym dowód w postaci opinii biegłego podlega ocenie na równi z innymi dowodami, a strony są uprawnione do podważania mocy dowodowej opinii biegłych za pomocą wszystkich dostępnych i przewidzianych przez prawo środków dowodowych. Zgodnie z postanowieniem Sądu Najwyższego z dnia 7 listopada 2000 roku (sygn. akt: I CKN 1170/98, OSNC 2001, nr 4, poz. 64) opinia biegłego podlega ocenie – przy zastosowaniu art. 233 § 1 k.p.c. – na podstawie właściwych dla jej przedmiotu kryteriów zgodności z zasadami logiki i wiedzy powszechnej, poziomu wiedzy biegłego, podstaw teoretycznych opinii, a także sposobu motywowania oraz stopnia stanowczości wyrażonych w niej wniosków (zob. także wyrok Sądu Najwyższego z dnia 15 listopada 2002 roku, V CKN 1354/00). Kierując się tymi wskazaniem Sąd uznał, że przedmiotowa opinia została sporządzona w sposób rzetelny, jasny i spójny, przez osobę posiadającą odpowiednie kompetencje do ich przygotowania. Opinie wskazuje metodykę opracowania, sposób badań, które doprowadziły biegłego do wysnucia ostatecznych wniosków. Wnioski końcowe pisemnej opinii zostały sformułowane w sposób jednoznaczny i kategoriyczny, są wyczerpujące i zostały dostatecznie umotywowane. Opinia stanowi logiczną całość.

W piśmie procesowym z dnia 9 lutego 2018 r. strona powodowa ustosunkowała się do powyższej opinii, oświadczając iż ją kwestionuje. W związku z powyższym wniosła o to, aby biegły uzyskał od podmiotów wskazanych w raportach

optymalizacji (dostawców części Q i PJ, P), których ceny zostały przyjęte do wyliczeń kosztów naprawy w wariantach 2 i 3 pisemne zaświadczenia o dostępności tych części w dacie zaistnienia szkody (grudzień 2014), zaświadczenia o dacie produkcji tych konkretnych części, a także zaświadczenia potwierdzające ceny tych części w dniu szkody. Nadto aby biegły uzyskał od dostawców pisemne zaświadczenie o jakości części Q, których ceny zostały przez biegłego przyjęte do kalkulacji i kosztów naprawy w wariantach 2.

Nadto pełnomocnik strony powodowej wniósł o sporządzenie przez biegłego opinii uzupełniającej lub przesłuchanie biegłego na rozprawie celem udzielenia odpowiedzi na następujące pytania:

- 1) Czy naprawa pojazdu przy użyciu alternatywnych części zamiennych jakości Q, czy też części zamiennych porównywalnej jakości PJ, P itd. pozwoli w pełni na przywrócenie pojazdu do stanu sprzed szkody, w takim samym stopniu jak naprawa przy użyciu wyłącznie części oryginalnych producenta Q?
- 2) Czy biegły posiada zaświadczenia dostawców części jakości Q, których ceny zostały przyjęte przez biegłego do wyliczeń kosztów naprawy w wariantach 2, o jakości części zamiennych jakości Q?
- 3) Dlaczego biegły w wariantach 3 kosztów naprawy pojazdu przyjął do kalkulacji zgodnie z (...), najtańsze ceny części zamiennych P, PJ skoro dostępne były droższe części tej samej jakości?
- 4) Czy wszystkie części zamienne posiadające to samo oznaczenie np. Q lub PJ są tej samej jakości? Czy istnieje możliwość, że jedna część oznaczona Q różni się jakością od takiej samej części oznaczonej Q, ale innego producenta?
- 5) Czy program A. wskazuje części zamienne w raporcie optymalizacji do konkretnego uszkodzonego pojazdu po nr VIN, czy też wyłącznie podaje części ogólne do wszystkich wersji modelu pojazdu?
- 6) Czy biegły weryfikował po nr katalogowym części, czy każda część zamienna, której cena stanowiła podstawę wyliczeń kosztów naprawy w wariantach 2 i 3, pasuje do tego konkretnego modelu uszkodzonego pojazdu?
- 7) Czy wybrane przez biegłego części zamienne Q, PJ, P były dostępne na magazynie ich dostawców, czy musiałyby być one specjalnie sprowadzane na zamówienie?
- 8) Czy program A. gwarantuje dostępność, ceny, oraz prawidłowe zamówienie części w oparciu o numery katalogowe dostarczane przez niezależnych dostawców części zamiennych na rynku motoryzacyjnym RP zawarte w tym programie, w szczególności oznaczone symbolem PJ,Q?
- 9) Czy technologia naprawy pojazdu stworzona przez producenta przewiduje użycie do naprawy wyłącznie części oryginalnych producenta pojazdu?
- 10) Czy naprawy pojazdów z użyciem części alternatywnych Q i porównywalnej jakości PJ wiążą się z ryzykiem zwiększonej czasochłonności prac naprawczych z powodu konieczności dodatkowej obróbki części, czasu koniecznego do spasowania, innymi sposobami mocowania takich części, koniecznością dodatkowego zabezpieczenia antykorozyjnego tych części?
- 11) Kto ustala jakość nieoryginalnych części zamiennych? Kto w szczególności decyduje o tym, że dana część jest jakości Q,PJ? Czy robią to dostawcy konkretnych części?
- 12) Czy A. weryfikuje jakość części alternatywnych i porównywalnej jakości przed wprowadzeniem ich do programu?
- 13) Czy biegły posiada zaświadczenia producentów, z części zastosowanych w wariantach II tj. wariantach na częściach (...) są faktycznie częściami (...).
- 14) Czy normy czasowe wykonania czynności naprawczych ustalone przez producenta pojazdu zostały ustalone z przy uwzględnieniu dokonywania naprawy przy zastosowaniu części oryginalnych oznaczonych symbolem (...). Czy naprawy pojazdów z użyciem części alternatywnych oraz części Q wiążą się z ryzykiem zwiększonej czasochłonności

prac naprawczych z powodu konieczności dodatkowej obróbki części, czasu koniecznego do spasowania, innymi sposobami mocowania takich części, koniecznością dodatkowego zabezpieczenia antykorozyjnego tych części?

15) Czy biegłemu sądowemu znane jest badanie V. dotyczące w szczególności porównania części zamiennych jakości O i (...), z którego wynika, że części te mają inny skład chemiczny oraz wagę. Czy jest to możliwe, że w przypadku części do pojazdów B. mogą zachodzić podobne różnice?

16) Czy istnieje pewność, że zastosowane w kalkulacji w wariantcie II części jakości (...) oraz części alternatywne zastosowane w wariantcie III były w ogóle produkowane w okresie szkody? Czy program A. gwarantuje dostępność tych części na określoną datę z przeszłości?

17) Czy istnieje pewność, że zastosowanie w kalkulacji w wariantcie II części jakości (...) oraz części alternatywne zastosowane w wariantcie III były w ogóle produkowane w okresie szkody? Czy program A. pozwala na ustalenie dat produkcji określonych części?

18) Z czego wynika, że w przypadku części (...) P (...) w „raporcie optymalizacji części do kalkulacji” jest wyszczególnionych 11 części jakości (...) w cenach od 760,07 zł netto do 1628,47 zł? Z czego wynikają dwu i półkrotne różnice w cenie rzekomo tych samych części rzekomo tej samej jakości od tych samych dostawców i tych samych producentów? Czy wszystkie 11 części jakości (...) zostało wyprodukowanych według tej samej specyfikacji z tych samych materiałów i ma takie same funkcjonalności? Czy wszystkie 11 części były dostępne w okresie szkody w dystrybucji na terenie Polski? Czy wszystkie te części pasowały do modelu pojazdu poszkodowanego czy też są to części do różnych wersji tego typu pojazdu? Czym się różnią te części między sobą? Która z nich jest częścią najbardziej zbliżoną jakością do części oryginalnej producenta pojazdu O? Dlaczego biegły sądowy wybrał w kalkulacji wybrał część w najtańszej wersji 760,07 zł netto, a nie np. za cenę 1628,47 zł netto albo też średnią cenę wszystkich części? Czy wyboru dokonał biegły czy program?

19) Czy biegły weryfikował to czy części (...) i alternatywne dobrane w kalkulacji były w ogóle dostępne w sieci sprzedaży w okresie szkody i pasowały do wersji pojazdu poszkodowanego, czy też zdał się w tej kwestii na program A.?

20) Czy naprawa pojazdu przy użyciu alternatywnych części zamiennych jakości Q, czy też części zamiennych porównywalnej jakości P, PJ, PC, PT pozwala w pełni na przywrócenie pojazdu do stanu sprzed szkody, w takim samym stopniu jak naprawa przy użyciu wyłącznie części oryginalnych O (przyjmując, że da się w ogóle udowodnić dostępność części Q i alternatywnych na dzień szkody)?

21) Czy wybrane przez biegłego części zamienne Q, P, PJ były dostępne na magazynie ich dostawców, czy musiałyby być one specjalnie sprowadzane na zamówienie?

22) Czy program A. wskazuje części zamienne w raporcie optymalizacji do konkretnego uszkodzonego pojazdu po nr VIN, czy też wyłącznie podaje części ogólnie do wszystkich wersji modelu pojazdu?

Dowód: - pismo powoda z dnia 9 lutego 2018 r. – k. 184-190

Do treści pisemnej opinii biegłego ustosunkowała się również strona pozwana, która w piśmie z dnia 13 lutego 2017 r. oświadczyła, że pozwany w części zgłasza uwagi do opinii biegłego, wnosząc o jej uzupełnienie na piśmie. Pozwany mianowicie zwrócił uwagę, że pojazd nie miał oryginalnego silnika (dokonano nieprawidłowo tzw. swapu). Jak wynikało z ogłoszenia sprzedaży, w samochodzie nie działała prawidłowo elektryka silnika, pojazd nie posiadał zawora obiegu powietrza wtórnego – był silnikiem sprowadzonym z USA i nie był kompatybilny w pełni z pojazdem poszkodowanego. W związku z powyższym czy biegły brał te okoliczności pod uwagę przy ustalaniu wartości pojazdu oraz zasadności naprawy, np. na częściach Q? Czy biegły dokonywał oględzin pojazdu? W ocenie pozwanego wartość pojazdu była niższa z uwagi na montaż nieprawidłowego silnika i brak pełnej sprawności pojazdu.

Dowód: - pismo pozwanego z dnia 13 lutego 2018 r. – k. 199-199v

Na rozprawie w dniu 9 maja 2018 r. biegły sądowy dr inż. M. C. uzupełnił swoją wcześniejszą opinię wskazując, że program A. nie gwarantuje dostępności części, każdorazowo należy części weryfikować i zamawiać po rozkodowaniu numeru VIN u dostawcy części. Ponadto technologia naprawy pojazdu w systemie A. dotyczy części oryginalnych. Za jakość części alternatywnych odpowiadają ich dostawcy. Nie wszystkie części (...) w przypadku reflektora przedniego prawego pasują do danego modelu pojazdu i należy zweryfikować to u dostawcy po numerze nadwozia. Nie wiadomo czy części alternatywne w dniu szkody były dostępne w sprzedaży. Ponadto firma (...) również nie posiada takich informacji, gdyż dostawcy udostępniają jej tylko pliki z numerami i cenami części. Przy szacowaniu wartości pojazdu zostało uwzględnione, że silnik był inny, jak również był uszkodzony. Sumarycznie została przyjęta korekta w wysokości minus 15% (stan utrzymania i dbałość o stan pojazdu – minus 5%, inny silnik – minus 5%, wcześniejsze uszkodzenia – minus 5%). Teoretycznie można by obniżyć jeszcze wartość pojazdu o kolejne 5% ze względu na niekompletność silnika i wówczas wartość pojazdu wynosiłaby 13.400 zł.

Z częściami Q jest taki problem, że jest ich, jeżeli chodzi o reflektor – kilkanaście. Dopasowanie tej właściwej części najbardziej odpowiadającej oryginałowi jest bardzo trudne, bo system dobiera je według kryterium albo najniższa cena albo najwyższa jakość. Z wydruku optymalizacji wynika, że rozbieżność ceny waha się od 760 zł do 1628 zł netto. W tym wypadku występuje tylko jedna część Q dla danego zakresu uszkodzeń pojazdu, a różnica w najdroższym ujęciu części Q i oryginalnych wynosi 223,46 zł netto. Część należy rozkodować po numerze VIN u sprzedawcy. Zaświadczenia jakości Q o ile w ogóle występują, posiadają sprzedawcy lub producenci tych części.

Dowód: - ustna opinia uzupełniająca biegłego sądowego dr inż. M. C. – k. 241-242

W konsekwencji Sąd przyznał powyższym opiniom przymiot pełnej wiarygodności, nie znajdując podstaw do podważania ich wartości dowodowej i do konieczności z opinii innych biegłych, tym bardziej, iż żadna ze stron – co należy podkreślić – nie składała takich wniosków. Z uwagi więc na to, że opinia biegłego była kategoryczna i przekonująca, okoliczności, na które została sporządzona należało uznać za wyjaśnione, a tym samym nie powstał obowiązek dopuszczania dowodu z dalszych opinii biegłych (wyrok Sądu Najwyższego z dnia 21 listopada 1974 r., II CR 638/74, OSP 1975/5/108). Określona przez biegłego, kosztorysowa wysokość szkody pozwoliła na stwierdzenie jej rzeczywistej wartości.

Sąd uznał za w pełni wiarygodne również zeznania świadka M. P., albowiem zeznania te były spójne, logiczne i pokrywały się z pozostałym materiałem dowodowym zgromadzonym w toku niniejszego procesu.

Sąd zważył, co następuje:

Powództwo nie zasługiwało na uwzględnienie.

W ocenie Sądu w niniejszej sprawie podstawę roszczenia powoda stanowią przepisy art. 822 § 1 k.c. w zw. z art. 415 k.c.

Zgodnie z art. 822 § 1 k.c., przez umowę ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej zakład ubezpieczeń zobowiązuje się do zapłacenia określonego w umowie odszkodowania za szkody wyrządzone osobom trzecim, względem których odpowiedzialność za szkodę ponosi ubezpieczający albo osoba, na rzecz której została zawarta umowa ubezpieczenia. Przy tym § 4 cytowanego przepisu przewiduje, że uprawniony do odszkodowania może dochodzić roszczenia bezpośrednio od zakładu ubezpieczeń. Regulację tę powtarza art. 19 ust. 1 ustawy z dnia 22 maja 2003 r. o ubezpieczeniach obowiązkowych, Ubezpieczeniowym Funduszu Gwarancyjnym i Polskim Biurze Ubezpieczycieli Komunikacyjnych (Dz. U. z 2003 r. Nr 124, poz. 1152 ze zm.). Wskazać również należy, że ubezpieczyciel w każdym przypadku, gdy zawiera umowę ubezpieczenia, czyni to jako podmiot profesjonalny, w zakresie prowadzonej przez siebie działalności gospodarczej.

Artykuł 415 k.c. stanowi, że kto z winy swej wyrządził drugiemu szkodę, obowiązany jest do jej naprawienia.

Za utrwalone w orzecznictwie Sądu Najwyższego należy uznać stanowisko, że dla ustalenia pojęcia szkody ubezpieczeniowej należy sięgać do odpowiednich regulacji zawartych w kodeksie cywilnym (por. np. uchwały z dnia

18 marca 1994 r., III CZP 25/94, OSNC 1994, nr 10, poz. 188 i z dnia 15 listopada 2001 r., III CZP 68/01, OSNC 2002, nr 6, poz. 74 oraz wyrok z dnia 11 czerwca 2003 r., V CKN 308/01, niepubl.). Wysokość odszkodowania powinna być określona zatem według ogólnych zasad prawa cywilnego, czyli według reguł wskazanych w art. 361 i 363 k.c.

Według pierwszego z wskazanych powyżej przepisów, zobowiązany do odszkodowania ponosi odpowiedzialność tylko za normalne następstwa działania lub zaniechania, z którego szkoda wynikła (art. 361 § 1 k.c.). Dla uznania zatem odpowiedzialności odszkodowawczej zasadnicze znaczenia ma ustalenie adekwatnego związku przyczynowego pomiędzy zdarzeniem a wystąpieniem szkody. Okoliczność ta była bezsporna pomiędzy stronami procesu, gdyż pozwany nie kwestionował, by szkody w samochodzie marki B. o nr rej. (...), nie wystąpiły wskutek zdarzenia z dnia 2 grudnia 2014 r.

Jak wskazano powyższej pozwany dokonał likwidacji przedmiotowej szkody, na podstawie kalkulacji naprawy numer (...) -02 z dnia 11 maja 2015 r. ustalił koszty naprawy pojazdu na kwotę 4637,46 zł. W konsekwencji pozwany decyzją z dnia 13 maja 2015 r. uznał szkodę za częściową i wypłacił poszkodowanemu kwotę (...),46 tytułem szacunkowych kosztów naprawy pojazdu. W konsekwencji Sąd uznał, że przedmiotowa szkoda miała miejsce w podanych przez powoda okolicznościach, a uszkodzenia pojazdu pozostawały w związku przyczynowym ze wskazanymi kolizjami.

Bezspornym było również to, że sprawca wypadku, w którym doszło do uszkodzenia pojazdu poszkodowanego M. P., posiadał ubezpieczenie od odpowiedzialności cywilnej w pozwanym Zakładzie (...). W konsekwencji na podstawie cytowanego przepisu art. 822 § 1 i 4 k.c. pozwany ponosi odpowiedzialność za zaistniałe w pojazdach szkody.

W uszkodzonym pojeździe marki B. o nr rej. (...) stwierdzono uszkodzenia części, które zakwalifikowano do wymiany: tablica rejestracyjna przednia, wykładzina zderzaka przedniego (50% stanowią wcześniejsze uszkodzenia), uszczelka zderzaka przedniego, odbojnik przedni lewy, odbojnik przedni prawy, krata ozdobna przednia lewa, krata ozdobna przednia prawa, emblemat prawy, pokrywa przednia (skorodowana w 50%), reflektor prawy komplet, osłona reflektora lewego, osłona reflektora prawego, taśma uszczelniająca reflektora przedniego prawego, kierownica pow. p., ramka tablicy. Do naprawy należało zakwalifikować następujące elementy: wspornik zderzaka przedniego, ściana boczna przednia prawa, ściana przednia. Do lakierowania zakwalifikowano następujące elementy: pokrywa przednia, zderzaka przedni, osłona przednia lewa, osłona przednia prawa, ściana boczna przednia lewa, ściana boczna przednia prawa, ściana przednia prawa. Powyższe uszkodzenia wynikają jednoznacznie z opinii biegłego, dr inż. M. C.. Nadto podkreślenia w tym miejscu wymaga również fakt, że zakres uszkodzeń przedmiotowych pojazdów pozostawał bezsporny pomiędzy stronami procesu.

Sporna pomiędzy stronami, pozostawała natomiast kwestia wysokości poniesionej przez powoda szkody. Ustawodawca nie zdefiniował pojęcia szkody, które w doktrynie definiuje się niejednolicie. Przeważa stanowisko, że szkoda majątkowa, to różnica między stanem majątkowym poszkodowanego, który powstał po nastąpieniu zdarzenia powodującego uszczerbek, a stanem jaki by istniał, gdyby to zdarzenie nie nastąpiło. Pojęcie szkody było przedmiotem rozważań Sądu Najwyższego m.in. w uzasadnieniach wyroku z dnia 16 maja 2002 r., V CKN 1273/00 ("Izba Cywilna" 2002, nr 12, s. 40) oraz uchwały z dnia 15 listopada 2001 r., III CZP 68/01. Sąd Najwyższy - odwołując się do przeważającego stanowiska wyrażanego w doktrynie - stwierdził, że szkodą jest uszczerbek w prawnie chronionych dobrach majątkowych, wyrażający się w różnicy między stanem tych dóbr, jaki istniał i jaki następnie mógłby istnieć w ramach normalnej kolei rzeczy, a stanem jaki powstał na skutek zdarzenia wywołującego zmianę polegającą na uszczupleniu aktywów lub zwiększeniu pasywów. Sąd Najwyższy podkreślił, że w takim rozumieniu szkodę ujmuje przepis art. 361 § 1 k.c. Przepis ten wprowadza zasadę pełnego odszkodowania, ale jednocześnie należy z niego wprowadzać zakaz przyznawania odszkodowania przewyższającego wysokość faktycznie poniesionej szkody.

Sposób naprawienia szkody został natomiast określony w art. 363 § 1 k.c., który przewiduje, iż naprawienie szkody powinno nastąpić, według wyboru poszkodowanego, bądź przez przywrócenie stanu poprzedniego, bądź przez zapłatę odpowiedniej sumy pieniężnej. Jednakże gdyby przywrócenie stanu poprzedniego było niemożliwe albo gdyby pociągało za sobą dla zobowiązanego nadmierne trudności lub koszty, roszczenie poszkodowanego ogranicza się do świadczenia w pieniądzu. W wyroku z dnia 11 czerwca 2003 r. (V CKN 308/01, Lex 157324) Sąd Najwyższy

wyraził pogląd, że jeżeli właściciel uszkodzonego samochodu żąda przywrócenia stanu poprzedniego poprzez naprawę samochodu, sprawca szkody nie może mu narzucić innej formy odszkodowania, w szczególności polegającej na tym, by poszkodowany poddał kasacji uszkodzony pojazd i poprzestał na odszkodowaniu w postaci różnicy między wartością pojazdu przed wypadkiem, a ceną tzw. pozostałości. Tylko w przypadku, gdyby remont samochodu okazał się niemożliwy, albo pociągał za sobą nadmierne trudności lub koszty, roszczenie poszkodowanego ograniczałoby się takiej formy odszkodowania. Przy tym zgodnie z zasadą pełnej kompensaty poniesionej szkody (art. 361 § 2 k.c.), powód może domagać się od pozwanego odszkodowania obejmującego poniesione koszty prac naprawczych, przy uwzględnieniu, że odszkodowanie przysługujące od ubezpieczyciela odpowiedzialności cywilnej za uszkodzenie pojazdu mechanicznego obejmuje niezbędne i ekonomicznie uzasadnione koszty naprawy pojazdu, ustalone według cen występujących na lokalnym rynku (uchwała Sądu Najwyższego z dnia 13 czerwca 2003 r., III CZP 32/03, Monitor Prawniczy 2004/2/81). Trzeba też zaznaczyć, że obowiązek odszkodowawczy ubezpieczyciela pojawił się już z chwilą wyrządzenia powodowi szkody i nie był uzależniony od tego, czy poszkodowany dokonał naprawy samochodu i czy w ogóle zamierzał go naprawić (tak uchwała Sądu Najwyższego z dnia 15 listopada 2001 r., III CZP 68/01, OSNC 2002/6/74).

W związku z likwidacją szkody w pojeździe marki B. o nr rej. (...), do której doszło w dniu 2 grudnia 2014 r. powód, zażądał od pozwanego wypłaty sumy odszkodowania wyliczonej w oparciu o kosztorysowe ustalenie wysokości szkody, żądając zasądzenia kwoty 6.751,16 zł. Kwota ta stanowi różnicę pomiędzy kalkulacją naprawy uszkodzonego pojazdu, a wypłaconym już odszkodowaniem (11.388,62 zł – 4637,46 zł = 6751,16 zł). Jak już wyżej wskazano, w sytuacji, gdy zaistniały przesłanki do orzeczenia w pojeździe szkody całkowitej mechanicznych ustalane jest metodą dyferencyjną. Metoda ta polega wówczas odszkodowanie wypłacane w ramach ubezpieczenia OC posiadaczy pojazdów na ustaleniu wysokości odszkodowania poprzez pomniejszenie wartości pojazdu w stanie przed uszkodzeniem - o wartość pozostałości (wrak pojazdu). Zdaniem Sądu Rejonowego, pomimo wystąpienia w pojeździe marki B. o nr rej. (...) szkody częściowej, analiza okoliczności faktycznych niniejszej sprawy doprowadziła Sąd do przekonania, że użycie metody dyferencyjnej przy ustaleniu wysokości odszkodowania jest tu również w pełni uzasadnione, z tą różnicą że odszkodowanie należne powodowi powinno stanowić różnicę pomiędzy wartością pojazdu przed szkodą a kwotą którą poszkodowany otrzymał ze sprzedaży uszkodzonego pojazdu. Wskazać bowiem należy, że uszkodzony pojazd został sprzedany przez poszkodowanego, który pojazd nie naprawił, ani, skoro go sprzedał, naprawiać nie zamierzał. W okolicznościach sprawy nieuzasadnione jest zatem przyznania odszkodowania odpowiadającego kosztom naprawy pojazdu, skoro taka naprawa nie została przeprowadzona i nie zostanie w przyszłości przeprowadzona przez poszkodowanego, który nie jest już właścicielem pojazdu. Tylko bowiem gdyby poszkodowany nadal był właścicielem pojazdu, to mógłby on bądź powód, domagać się odszkodowania w postaci kosztów naprawy pojazdu, bo byłaby jeszcze faktyczna możliwość naprawy samochodu przez poszkodowanego lub powoda. Z treści opinii powołanego w niniejszej sprawie biegłego sądowego dr inż. M. C. wynika, iż skoro brak jest informacji, że pojazd przed zdarzeniem nie posiadał innych części niż oryginalne, to naprawa na zamiennikach nie doprowadzi pojazdu do stanu z sprzed szkody. Ponadto z treści opinii wynika, iż wartość rynkowa pojazdu B. o nr rej. (...) sprzed kolizji w stanie nieuszkodzonym na rynku polskim na dzień na dzień powstania szkody wynosiła około 14.200 zł. Nadto według systemu A. przy zastosowaniu cen nowych części oryginalnych, pochodzących z sieci dealerskiej B. oraz przeciętnej stawki warsztatów nieautoryzowanych rbh=100 zł netto przy przyjęciu zakresu uszkodzeń pojazdu jakie powstały w momencie zajścia zdarzenia w dniu 2 grudnia 2014 r., koszt naprawy uszkodzeń pojazdu określa się na około 10.124,47 zł brutto. Z kolei z treści zeznań poszkodowanego M. P. wynika, iż poszkodowany nabył pojazd w Polsce za kwotę 12.100 zł, a po zdarzeniu z dnia 2 grudnia 2014 r. sprzedał samochód za cenę zbliżoną do tej za którą je nabył.

Przyjmując zatem, że poszkodowany nie poniósł kosztów naprawy uszkodzonego pojazdu, a z tytułu sprzedaży pojazdu B. o nr rej. (...) otrzymał kwotę 12.000 zł, zaś wartość pojazdu przed szkodą wynosiła 14.200 zł, mógł zasadnie domagać się kwoty 2.200 zł. Skoro jednak pozwany pokrył koszty naprawy w wypłacając poszkodowanemu kwotę 4637,46 zł to przyznanie powodowi żądanej kwoty 6751,16 zł doprowadziłoby do jego bezpodstawnego wzbogacenia. Tym samym powyższe żądanie powoda nie mogło zostać uwzględnione.

Z uwagi na powyższe, Sąd w punkcie 1 wyroku oddalił powództwo w całości..

O kosztach procesu Sąd orzekł w punkcie 2 wyroku, na podstawie art. 98 k.p.c., obciążając nimi stronę powodową jako przegrywającą proces, pozostawiając szczegółowe ich wyliczenie referendarzowi sądowemu stosownie do art. 108 § 1 k.p.c.

SSR Mariusz Gotowski