

UZASADNIENIE

Powodowie, A. Ł. i J. Ł., wnieśli o zasądzenie od pozwanego Towarzystwa (...) S.A. z siedzibą w W. solidarnie na ich rzecz kwoty 3.114,09 zł. z odsetkami ustawowymi za opóźnienie od dnia 31 grudnia 2016 r. do dnia zapłaty oraz kwoty 400,00 zł. z odsetkami ustawowymi za opóźnienie od dnia następnego po dniu doręczenia pozwanemu odpisu pozwu do dnia zapłaty. Domagali się także zasądzenia solidarnie na ich rzecz od pozwanego kosztów procesu, w tym kosztów zastępstwa procesowego według norm przepisanych.

W uzasadnieniu pozwu podali, że są współwłaścicielami pojazdu marki F., model M., o numerze rejestracyjnym (...), który uległ uszkodzeniu w efekcie kolizji drogowej z dnia 19 listopada 2016 r. Sprawca szkody posiadał zawartą z pozwanym umowę ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej. Pozwany przyjął odpowiedzialność za skutki zdarzenia i przyznał powodom odszkodowanie w kwocie 1.920,76 zł. W ocenie powodów świadczenie jest znacznie zaniżone, albowiem zgodnie z prywatną kalkulacją naprawy uszkodzonego pojazdu powinno ono wynosić 5.034,85 zł. Pozwany zatem jedynie w części spełnił ciężący na nim obowiązek świadczenia pieniężnego, w konsekwencji czego do zapłaty pozostało 3.114,09 zł. Ponadto powodowie domagali się zasądzenia kwoty 400,00 zł., stanowiącej koszt sporządzenia kalkulacji naprawy samochodu przez rzeczoznawcę. Koszt ten, zdaniem powodów, stanowi w okolicznościach niniejszej sprawy część odszkodowania im należnego, jako niezbędny do dochodzenia roszczenia, gdyż jest to jedyny sposób udowodnienia ubezpieczycielowi rzeczywistych kosztów naprawy pojazdu.

W piśmie z dnia 01 marca 2018 r. powodowie przekształcili przedmiotowo powództwo w ten sposób, że cofnęli pozew w części, tj. o kwotę 1.907,64 zł. i wnieśli o zasądzenie od pozwanego solidarnie na ich rzecz kwoty 1.206,45 zł. z odsetkami ustawowymi za opóźnienie, liczonymi od kwot: 3.114,09 zł. od dnia 30 grudnia 2016 r. do dnia 22 lutego 2017 r. i od kwoty 1.206,45 zł. od dnia 23 lutego 2017 r. do dnia zapłaty. Jednocześnie podtrzymali oni żądanie zasądzenia kwoty 400,00 zł. i kosztów procesu, liczonych od pierwotnej wartości przedmiotu sporu. Wyjaśnili, że po wytoczeniu powództwa pozwany wydał decyzję z dnia 21 lutego 2017 r., na mocy której przyznał im dopłatę odszkodowania w kwocie 1.907,64 zł. (pismo k. 41-42)

Na rozprawie w dniu 20 kwietnia 2018 r. powodowie cofnęli pozew co do kwoty 14,79 zł. i zrzekli się roszczenia w tym zakresie. (protokół rozprawy k. 140)

Pozwany, Towarzystwo (...) S.A. z siedzibą w W., w odpowiedzi na pozew wniósł o oddalenie powództwa w całości oraz o zasądzenie od powodów na jego rzecz kosztów procesu, w tym kosztów zastępstwa procesowego, według norm przepisanych.

Pozwany zakwestionował szkodę co do wysokości, bowiem powodowie nie przedstawili żadnych rachunków, faktur i innych dokumentów, obrazujących zakres i wysokość kosztów wykonanych w pojeździe napraw. Jest to więc naprawa jedynie hipotetyczna. Podniósł, że wypłacona dotychczas kwota w pełni rekompensuje roszczenie powodów. Pozwany powołał się na fakt, że podpisał z warsztatami umowy, w oparciu o które warsztaty te zobowiązują się do udzielania poszkodowanym, którzy likwidują szkodę u pozwanego, rabatów na ceny nowych oryginalnych części zamiennych w celu ich wykorzystania w procesie likwidacji szkody, a także rabatów na czynności lakiernicze. Pozwany wyjaśnił, że z powyższych powodów informuje poszkodowanych o takiej możliwości i oferuje pomoc w uzyskaniu takich rabatów. Dlatego też naliczył rabat 18% na części i 40% na prace lakiernicze. Zdaniem pozwanego zarówno Sąd, jak i biegły sądowy powinni uwzględnić ten fakt, bowiem poszkodowany ma obowiązek minimalizacji szkody oraz racjonalnego działania. W podsumowaniu pozwany stwierdził, że prawidłowo wyliczył szkodę w pojeździe powodów, a dalsze roszczenia finansowe są bezpodstawne. Wyrzucił również pogląd, zgodnie z którym odszkodowanie może dotyczyć jedynie rzeczywiście poniesionych kosztów naprawy, a nie kosztów hipotetycznych, w przeciwnym razie doszłoby bowiem do nieuzasadnionego wzbogacenia powodów. Podkreślił też, że skoro jedyną różnicą pomiędzy częściami oryginalnymi a częściami alternatywnymi jest brak logo marki, to nie ma to wpływu ani na sprawność techniczną pojazdu, ani na komfort jazdy, czy bezpieczeństwo. Stanowisko swoje pozwany argumentował szeroko, powołując się

na orzecznictwo sądów powszechnych i Sądu Najwyższego. Pozwany zakwestionował również roszczenie powodów o zwrot kosztów wykonania prywatnej kalkulacji jako kosztu niepozostającego w normalnym związku ze szkodą. (odpowiedź na pozew k. 63-69)

Sąd ustalił następujący stan faktyczny:

Powodowie A. Ł. i J. Ł. są właścicielami samochodu osobowego marki F., model M., o numerze rejestracyjnym (...), rok produkcji 2008 r. W dniu 19 listopada 2016 r. doszło do zdarzenia drogowego, w wyniku którego ww. pojazd uległ uszkodzeniu. Sprawca zdarzenia był ubezpieczony od odpowiedzialności cywilnej posiadaczy pojazdów mechanicznych u pozwanego Towarzystwa (...) S.A. z siedzibą w W.. Powodowie zgłosili szkodę pozwanemu, który po przeprowadzeniu postępowania likwidacyjnego uznał swoją odpowiedzialność co do zasady i na podstawie sporządzonej przez siebie kalkulacji kosztów naprawy wypłacił powodom kwotę 1.920,76 zł. W swoim kosztorysie zastosował stawkę za jedną roboczogodzinę prac naprawczych w wysokości 55,00 zł./rbg, a do naprawy przyjął części zamiennie alternatywne dla oryginalnych i dokonał potrącenia amortyzacyjnego w wysokości 18% dla wszystkich zastosowanych do wymiany części zamiennych. Powodowie nie zgodzili się z wysokością przyznanego odszkodowania. Zlecili wykonanie kalkulacji naprawy we własnym zakresie. Została ona sporządzona w grudniu 2016 r. Wynikało z niej, że koszt naprawy pojazdu równy jest kwocie 5.034,85 zł. Koszt powyższej wyceny szkody komunikacyjnej wyniósł 400,00 zł. Kwotę tę powodowie zapłacili gotówką na podstawie wystawionej przez wykonawcę kalkulacji faktury.

Powód A. Ł. pismem z dnia 13 stycznia 2017 r. wezwał pozwane Towarzystwo do zapłaty kwoty 3.114,09 zł. z odsetkami tytułem pozostałej części odszkodowania i kwoty 400,00 zł. z odsetkami tytułem zwrotu kosztów sporządzenia zleconej kalkulacji naprawy. W wyniku wezwania, w lutym 2017 r. ubezpieczyciel przyznał dopłatę odszkodowania w wysokości 1.907,64 zł. na podstawie zweryfikowanej kalkulacji, stosując stawkę za roboczogodzinę 100/100 netto dla warsztatów rzemieślniczych, specjalizujących się w naprawach pojazdów w regionie zamieszkania poszkodowanych. Zweryfikował także wartość części zamiennych oryginalnych o rabat 18% i wartość materiału lakierniczego o rabat 40%.

(dowód: kalkulacja naprawy pozwanego k. 18-26, faktura k. 27, informacja pozwanego k. 28, kalkulacja naprawy pozwanego k. 29-36, wezwanie do zapłaty k. 37, pismo pozwanego z dnia 21.02.2017 r. k. 43)

W związku ze zdarzeniem z dnia 19 listopada 2016 r. do wymiany kwalifikował się błotnik przedni lewy i folia ochronna lewa, a do naprawy i lakierowania błotnik przedni lewy, zderzak przedni, ściana boczna tylna lewa, klamka zewnętrzna drzwi przednich lewych, obudowa lusterka zewnętrznego lewego, drzwi przednie lewe do okna i drzwi tylne lewe. W szczególności w celu prawidłowego polakierowania pojazdu konieczny jest demontaż szyby. Każde osłonięcie szyby do lakierowania powoduje powstanie rantu lakierniczego. Lakierowanie do listwy ozdobnej jest niezgodne z technologią producenta i nie doprowadzi pojazdu do stanu sprzed szkody. Naprawa zgodna z technologią producenta dodatkowo oprócz ww. części zamiennych przewiduje części jednokrotnego użytku, których po demontażu nie powinno się powtórnie montować ze względu na bezpieczeństwo, estetykę lub brak możliwości ponownego montowania. W przypadku samochodu powodów częściami takimi była kratka wentylacyjna w błotniku, po demontażu której należy użyć nowego elementu, co jest zgodne z technologią producenta, oraz ramka tablicy rejestracyjnej, która też jest jednokrotnego użytku. W pojeździe powodów przed 19 listopada 2016 r. nie były zamontowane części alternatywne do oryginalnych. Nie stwierdzono też wcześniejszych napraw blacharsko – lakierniczych części, uszkodzonych w kolizji z dnia 19 listopada 2016 r. i uszkodzeń nie związanych z ww. zdarzeniem. Skuteczna naprawa pojazdu pod względem jakościowym, wytrzymałościowym, technicznym, użytkowym i estetycznym i przywrócenie jego stanu sprzed uszkodzenia możliwe jest jedynie przy zastosowaniu części oryginalnych, sygnowanych jakością O, tj. części opatrzonej logiem producenta pojazdu. Koszt takiej naprawy wynosi 5.161,70 zł. Zastosowanie części zamiennych, sygnowanych jakością P, (...), (...) nie pozwoli na przywrócenie pojazdu do stanu sprzed szkody. Części te nie spełniają bowiem norm jakościowych producenta i charakteryzują się brakiem możliwości poprawnego spasowania montażowego części. Montaż takich części powoduje zwiększone lub zmniejszone szczeliny pomiędzy elementami nadwozia, co jest widoczne bez zastosowania specjalistycznego oprzyrządowania. Użyty do produkcji (...), (...), (...) materiał charakteryzuje się brakiem odporności na korodowanie i nierzadko zmniejszoną grubością ścianek, co

powoduje szybkie i łatwe odkształcanie się części. Również użycie części z rynku wtórnego nie przywróci pojazdu powodów do stanu sprzed szkody z uwagi na brak wiedzy na temat intensywności, czasu i eksploatacji takich części i fakt demontażu z pojazdu. Również potrącenia na części zamiennie i zastosowanie do naprawy części zamiennych o porównywalnej jakości, tzw. zamienników, oraz zastosowanie współczynnika odchylenia na materiały lakiernicze jest niezgodne z technologią naprawy producenta i nie doprowadzi do przywrócenia pojazdu do stanu sprzed szkody.

Konieczność polakierowania obudowy lusterka zewnętrznego lewego przy zastosowaniu nowej części wynika z faktu, że części nowe są nielakierowane, w kolorze czarnym lub szarym.

Średnia stawka za jedną roboczogodzinę dla napraw powypadkowych, stosowana przez warsztaty samochodowe autoryzowane i nie posiadające autoryzacji wynosi 120,00 zł.

Naprawa zgodna z technologią producenta nie spowoduje wzrostu wartości pojazdu powodów, brak w nim bowiem wyraźnych śladów wcześniejszych uszkodzeń lub śladów widocznej korozji, zarysowań, ubytków lakieru na uszkodzonych elementach, zakwalifikowanych do wymiany i naprawy. Wartość samochodu przed szkodą z uwzględnieniem korekt ujemnych i dodatnich, wynikających z jego eksploatacji, wynosi 25.400,00 zł.

(dowód: opinia biegłego wraz z kalkulacją naprawy k. 89-114, ustna opinia uzupełniająca k. 139 odw. -140, 153)

Sąd zważył, co następuje:

Powództwo zasługiwało na uwzględnienie.

Powyższy stan faktyczny Sąd ustalił w oparciu o dokumenty, zgromadzone w aktach sprawy, nie były one bowiem kwestionowane przez żadną ze stron. Sąd uwzględnił również opinię biegłego sądowego z zakresu techniki samochodowej K. G., uznając ją za jasną, nie zawierającą luk i sprzeczności oraz wysoce fachową. Biegły wskazał rzeczowe argumenty na poparcie swoich końcowych wniosków w zakresie wyliczenia kosztów naprawy samochodu powodów.

W przedmiotowej sprawie poza sporem pozostawało, iż pojazd, stanowiący własność powodów, uległ uszkodzeniu w wyniku zdarzenia, do którego doszło w dniu 19 listopada 2016 r. Nie budził także wątpliwości fakt, iż odpowiedzialny za zdarzenie posiadał ubezpieczenie odpowiedzialności cywilnej posiadaczy pojazdów mechanicznych u pozwanego, który uznał swoją odpowiedzialność co do zasady i po przeprowadzeniu postępowania likwidacyjnego wypłacił tytułem odszkodowania łącznie kwotę 3.828,40 zł. (1.920,76 zł. + 1.907,64 zł.).

Podstawę odpowiedzialności pozwanego stanowią przepisy art. 805 § 1 k.c. w zw. z art. 822 k.c.

Zgodnie z pierwszą z powołanych norm, 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. Artykuł 822 § 1 k.c. z kolei przewiduje, iż przez umowę ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej ubezpieczyciel zobowiązuje się do zapłacenia określonego w umowie odszkodowania za szkody wyrządzone osobom trzecim, wobec których odpowiedzialność za szkodę ponosi ubezpieczający albo ubezpieczony. W dalszej części przepis ten stanowi, że jeżeli strony nie umówiły się inaczej, umowa ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej obejmuje szkody, o jakich mowa w § 1, będące następstwem przewidzianego w umowie zdarzenia, które miało miejsce w okresie ubezpieczenia. Strony mogą postanowić, że umowa będzie obejmować szkody powstałe, ujawnione lub zgłoszone w okresie ubezpieczenia (§ 3). Uprawniony do odszkodowania w związku ze zdarzeniem objętym umową ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej może dochodzić roszczenia bezpośrednio od ubezpieczyciela (§ 4).

Przesłanką odpowiedzialności zakładu ubezpieczeń jest natomiast, zgodnie z treścią art. 361 k.c., istnienie związku przyczynowego pomiędzy normalnymi następstwami działania lub zaniechania ubezpieczonego a zaistniałą szkodą. W świetle art. 363 § 1 k.c. w razie uszkodzenia rzeczy w stopniu umożliwiającym przywrócenie jej do stanu poprzedniego osoba odpowiedzialna za szkodę obowiązana jest zwrócić poszkodowanemu wszelkie celowe i ekonomicznie

uzasadnione koszty. Efekt naprawienia szkody zostaje osiągnięty, gdy uszkodzony pojazd zostaje doprowadzony do stanu technicznej używalności, odpowiadającej stanowi przed uszkodzeniem. Obowiązek naprawienia szkody obejmuje zatem wszelkie straty, które poniósł poszkodowany.

W przedmiotowej sprawie poza sporem był zakres uszkodzeń pojazdu powodów oraz zakwalifikowanie poszczególnych elementów do wymiany lub naprawy. Rozbieżność stanowisk stron dotyczyła stawki za jedną roboczogodzinę prac blacharskich i lakierniczych oraz rodzaju i cen części zamiennych, a w pewnym zakresie również sposobu naprawy, tj. konieczności demontażu szyby w związku z pracami lakierniczymi i lakierowania obudowy lusterka zewnętrznego lewego. W związku z tym Sąd odwołał się do wiadomości biegłego z zakresu mechaniki samochodowej.

Biegły sądowy wyliczył koszt naprawy pojazdu na kwotę 5.161,70 zł., tak aby przywrócić jego sprawność techniczną i stan sprzed uszkodzenia, stosując średnie ceny robocizny, obowiązujące na rynku lokalnym w warsztatach nieautoryzowanych i autoryzowanych, w wysokości 120,00 zł. za jedną roboczogodzinę dla robót blacharskich i lakierniczych oraz ceny części oryginalnych z indeksem O, tj. części opatrzonych logiem producenta pojazdu. Biegły zaopiniował, że taka naprawa pozwoli na przywrócenie pojazdu do poprzedniego stanu pod względem jakościowym, technicznym, użytkowym i estetycznym oraz bezpieczeństwa.

Sąd miał na uwadze, że poszkodowanemu w wyniku wypłacenia odszkodowania z tytułu ubezpieczenia OC należy umożliwić skuteczne naprawienie pojazdu. Naprawa powinna zmierzać do doprowadzenia pojazdu do stanu identycznego z tym, jaki istniał w dniu szkody. Jak wynika z treści art. 363 § 1 k.c., naprawienie szkody powinno nastąpić według wyboru poszkodowanego bądź przez przywrócenie stanu poprzedniego, bądź przez zapłatę odpowiedniej sumy pieniężnej. W sytuacji, gdy sam poszkodowany zdecyduje się na dochodzenie od sprawcy bądź ubezpieczyciela kwoty pieniężnej, powinna ona dawać realną możliwość naprawienia samochodu z zachowaniem właściwej technologii naprawy. Zgodnie z ugruntowaną linią orzecniczą, a także stanowiskiem przeważającej części doktryny, jeżeli do doprowadzenia pojazdu do stanu sprzed szkody konieczne jest zastosowanie w tym celu części nowych i oryginalnych, to wydatki związane z ich użyciem należy uznać za celowe i ekonomicznie uzasadnione. Oznacza to, że w sytuacji, gdy pojazd przed szkodą wyposażony był w części pochodzące od producenta, nieuszkodzone i nienaprawiane, zobowiązany do naprawienia szkody nie powinien narzucać sposobu naprawy przy użyciu tzw. części alternatywnych.

Sąd nie podzielił stanowiska pozwanego, zaprezentowanego w uzasadnieniu odpowiedzi na pozew, zgodnie z którym odszkodowanie może dotyczyć jedynie rzeczywiście poniesionych kosztów naprawy, a nie kosztów hipotetycznych, w przeciwnym razie, zdaniem Towarzystwa, doszłoby bowiem do nieuzasadnionego wzbogacenia powodów.

Sąd Najwyższy w uchwale z dnia 15 listopada 2001 r., III CZP 68/01, wyraził pogląd, w myśl którego: „Jest niewątpliwe, że szkoda powstaje w chwili wypadku komunikacyjnego i podlega naprawieniu na podstawie art. 436 k.c. oraz według zasad określonych w art. 363 k.c., a w wypadku odpowiedzialności zakładu ubezpieczeń - według zasad określonych w § 2 tego przepisu. Obowiązek naprawienia szkody przez wypłatę odpowiedniej sumy pieniężnej powstaje z chwilą wyrządzenia szkody i nie jest uzależniony od tego, czy poszkodowany dokonał naprawy rzeczy i czy w ogóle zamierza ją naprawić, odszkodowanie bowiem ma wyrównać uszczerbek majątkowy powstały w wyniku zdarzenia wyrządzającego szkodę, istniejący od chwili wyrządzenia szkody do czasu, gdy zobowiązany wypłaci poszkodowanemu sumę pieniężną, odpowiadającą szkodzie, ustalonej w sposób przewidziany prawem. Przy takim rozumieniu szkody i obowiązku odszkodowawczego nie ma znaczenia, jakim kosztem poszkodowany faktycznie dokonał naprawy rzeczy i czy w ogóle to uczynił albo zamierza uczynić. Dlatego dla określenia wysokości należnego poszkodowanemu od zakładu ubezpieczeń odszkodowania za szkodę, wynikającą z uszkodzenia pojazdu w wypadku komunikacyjnym, nie ma znaczenia fakt, że poszkodowany nie wykonał jeszcze naprawy pojazdu, na co zwrócił już uwagę Sąd Najwyższy w wyroku z dnia 27 czerwca 1988 r., I CR 151/88.”

W uchwale Sądu Najwyższego z dnia 13 czerwca 2003 r., III CZP 32/03, czytamy: „poszkodowanemu przysługuje wybór odpowiedniego warsztatu naprawczego, któremu powierzy on dokonanie naprawy uszkodzonego pojazdu. W

praktyce będą to zazwyczaj autoryzowane warsztaty naprawcze związane z określoną marką samochodu i prowadzące obsługę serwisową pojazdu. Wybierając takie warsztaty, poszkodowany może się kierować m.in. ich fachowością, rzetelnością technicznej obsługi i poziomem prac naprawczych oraz określonymi niekiedy profitami połączonymi ze stałą obsługą serwisową. Co więcej, wybranemu warsztatowi naprawczemu poszkodowany mógłby powierzyć naprawę kompleksową, jeżeli obejmowałaby ona kilka różnych fragmentów uszkodzonego pojazdu (np. naprawy kilku układów pojazdu, prac blacharskich i lakierniczych). W wyroku Sądu Najwyższego z dnia 25 kwietnia 2002 r., I CKN 1466/99 (OSNC 2003, nr 5, poz. 64) stwierdzono, że jeżeli z treści umowy ubezpieczenia autocasco nie wynika nic innego, ubezpieczony - nabywający autoryzowane części samochodowe potrzebne do naprawy uszkodzonego w wypadku pojazdu - nie ma obowiązku poszukiwać sprzedawcy oferującego je najtaniej. Także więc w zakresie ubezpieczenia autocasco ubezpieczający ma w zasadzie możliwość wyboru sprzedawcy części zamiennych. (...) Efekt w postaci naprawienia osiągnięty zostaje wtedy, gdy w wyniku prac naprawczych uszkodzony samochód doprowadzony zostaje do stanu technicznej używalności odpowiadającej stanowi przed uszkodzeniem. Zgodnie z zasadą pełnej kompensaty poniesionej szkody (art. 361 § 2 k.c.), poszkodowany będzie mógł domagać się od podmiotu odpowiedzialnego (ubezpieczyciela) odszkodowania, obejmującego poniesione koszty wspomnianych prac naprawczych."

W wyroku Sądu Najwyższego z dnia 20 listopada 1970 r., II CR 425/72 (OSNCP 1973, nr 6, poz. 111), stwierdzono, że w wypadku uszkodzenia rzeczy w stopniu umożliwiającym przywrócenie jej do stanu poprzedniego, osoba odpowiedzialna za szkodę obowiązana jest zwrócić poszkodowanemu „wszelkie celowe, ekonomicznie uzasadnione wydatki, poniesione w celu przywrócenia stanu poprzedniego, do których wydatków należy zaliczyć także koszt nowych części i innych materiałów, jeżeli ich użycie było niezbędne do naprawienia uszkodzonej rzeczy.” W uzasadnieniu wyroku Sądu Najwyższego z dnia 29 lutego 2002 r., V CKN 903/00 (OSNC 2003, nr 1, poz. 15), wskazano, że świadczenie zobowiązanego, polegające na przywróceniu stanu poprzedniego lub zapłaceniu kwoty odpowiadającej wartości takiego przywrócenia (kosztów naprawy samochodu) nie powinno przekraczać „kosztów celowych, ekonomicznie uzasadnionych”. (por. także wyrok Sądu Najwyższego z dnia 03 lutego 1971 r., III CRN 450/70, OSNC 1971, nr 11, poz. 205)

Za „niezbędne” koszty naprawy należy uznać takie koszty, które zostały poniesione w wyniku przywrócenia uszkodzonego pojazdu do stanu jego technicznej używalności istniejącej przed wyrządzeniem szkody przy zastosowaniu technologicznej metody, odpowiadającej rodzajowi uszkodzeń pojazdu mechanicznego. Kosztami „ekonomicznie uzasadnionymi” są koszty ustalone według cen, którymi posługuje się wybrany przez poszkodowanego warsztat naprawczy, dokonujący naprawy samochodu.

Sąd Najwyższy zauważył przy tym, że w praktyce ubezpieczeniowej niektóre zakłady ubezpieczeń przekazują poszkodowanemu, zgłaszającemu szkodę standardowo opracowaną informację, dotyczącą ustalenia wysokości kosztów i sposobu naprawy uszkodzonego pojazdu, objętego ubezpieczeniem, z reguły po akceptacji zakresu i sposobu naprawy. Informacje te, stwierdził Sąd Najwyższy, niezależnie od stopnia ich szczegółowości, kategoriowości sformułowań i czasu przekazania poszkodowanemu (zwykle po zgłoszeniu szkody), nie mają żadnego znaczenia w sferze określenia kryteriów wysokości należnego odszkodowania ubezpieczeniowego. Co najwyżej mogą tylko informować poszkodowanego o stosowanych na rynku lokalnym (obejmującym lokalne warsztaty naprawcze) możliwych cen naprawy pojazdów mechanicznych.

Sąd Najwyższy w uchwale składu siedmiu sędziów z dnia 12 kwietnia 2012 r., III CZP 80/2011, przyjął, że zakład ubezpieczeń zobowiązany jest na żądanie poszkodowanego do wypłaty, w ramach odpowiedzialności z tytułu ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej posiadacza pojazdu mechanicznego, odszkodowania obejmującego celowe i ekonomicznie uzasadnione koszty nowych części i materiałów, służących do naprawy uszkodzonego pojazdu. Mogą to być koszty związane ze stosowaniem części oryginalnych, pochodzących z sieci dealerskiej. Jeżeli jednak ubezpieczyciel wykaze, że prowadzi to do wzrostu wartości pojazdu, odszkodowanie może ulec obniżeniu o kwotę odpowiadającą temu wzrostowi. W uzasadnieniu powyższego orzeczenia Sąd Najwyższy podkreślił, że poszkodowany ma prawo nabyć części samochodowe, które pochodzą z pewnego źródła i w związku z tym mają gwarantowaną jakość, zapewniającą bezpieczeństwo pojazdu po jego naprawie. Najpewniej kryteria te spełniają części oryginalne pochodzące z sieci dealerskiej. Gdyby jednak okazało się, że zastosowanie tych części spowoduje wzrost wartości

pojazdu jako całości w porównaniu z jego wartością sprzed zdarzenia szkodzącego i jeżeli ubezpieczyciel to wykaże, należy obniżyć odszkodowanie o kwotę, odpowiadającą temu wzrostowi. W niniejszej sprawie biegły jednoznacznie zaopiniował, że w przypadku naprawy pojazdu powodów brak podstaw do stwierdzenia, że jego wartość wzrosła (vide: karta 94, strona 6 opinii biegłego).

Sąd Najwyższy w wyroku z dnia 20 października 1972 r., II CR 425/72 (OSNCP 1973, nr 6, poz. 111), stwierdził, że jeżeli uszkodzenie rzeczy jest tego rodzaju, iż pozwala na przywrócenie jej do stanu poprzedniego, odpowiedzialny za szkodę ma obowiązek zwrócić poszkodowanemu wszystkie celowe, ekonomicznie uzasadnione wydatki, poniesione w celu przywrócenia stanu poprzedniego rzeczy uszkodzonej. Do takich wydatków należy zaliczyć także koszt nowych części i materiałów, jeżeli ich użycie było niezbędne do naprawienia uszkodzonej rzeczy. Dokonanie potrąceń amortyzacyjnych, odpowiadających zużyciu samochodu i jego części przed uszkodzeniem, Sąd Najwyższy uznał za nieuzasadnione. Odmienne stanowisko musiałoby prowadzić do pozbawienia podstaw prawnych wniosku, że ciężar przywrócenia do stanu poprzedniego rzeczy używanej spoczywa częściowo na poszkodowanym, skoro zaś co do zasady naprawienie szkody ma polegać na przywróceniu stanu poprzedniego, to rzecz uszkodzona powinna osiągnąć stan używalności w takim zakresie, jaki istniał przed wyrządzeniem szkody. Wydatki poniesione na części nowe, których użycie było niezbędne do osiągnięcia tego celu, składają się na koszt naprawienia szkody, nie mogą zatem obciążać poszkodowanego, lecz osobę odpowiedzialną za szkodę.

Sądy powszechne, odrzucając możliwość amortyzacji części zamiennych, jeżeli części nowe zastąpiły części już eksploatowane, nawiązują do argumentów, sformułowanych w orzecznictwie Sądu Najwyższego. Zastąpienie części starych nowymi, jeżeli ich użycie było niezbędne do naprawienia uszkodzonego pojazdu, jest uznawane za celowe i ekonomicznie uzasadnione wydatki, poniesione w celu przywrócenia stanu poprzedniego. Wskazuje się, że nie można obciążać poszkodowanego obowiązkiem poszukiwania części zamiennych o stopniu zużycia, odpowiadającym okresowi eksploatacji części, które uległy uszkodzeniu. Podkreśla się także, że zmniejszenie wysokości odszkodowania należnego poszkodowanemu w drodze odpisów amortyzacyjnych przy zamianie części starych na nowe prowadziłoby do rozłożenia ciężaru przywrócenia pojazdu do stanu poprzedniego pomiędzy poszkodowanego a osobę odpowiedzialną za naprawienie szkody. Ponadto poszkodowany ma prawo nabyć części samochodowe, które pochodzą z pewnego źródła i w związku z tym mają gwarantowaną jakość, zapewniającą bezpieczeństwo pojazdu po jego naprawie. Co więcej, samochody „powypadkowe” już tylko z tego tytułu tracą na wartości.

Z art. 363 § 2 k.c. wynika, że poszkodowany może wybrać, czy naprawienie szkody ma nastąpić przez przywrócenie do stanu poprzedniego, czy przez zapłatę odpowiedniej sumy pieniężnej. Poszkodowany może te roszczenia kierować bezpośrednio do ubezpieczyciela, który odpowiada w ramach obowiązkowego ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej posiadacza pojazdu mechanicznego. Przywrócenie stanu poprzedniego uszkodzonego pojazdu wiąże się z reguły z koniecznością wymiany niektórych jego elementów, które uległy zniszczeniu. Niejednokrotnie części samochodu, uszkodzone w czasie zdarzenia wyrządzającego szkodę, były już eksploatowane.

Rozstrzygając tę kwestię, Sąd Najwyższy uznał, że przede wszystkim należy zauważyć, że chodzi o przywrócenie do stanu sprzed wyrządzenia szkody pojazdu jako całości. Przywrócenie do stanu poprzedniego oznacza wobec tego, że pojazd ma być sprawny technicznie i zapewnić poszkodowanemu komfort jazdy w takim stopniu, jak przed zdarzeniem. Konieczność wymiany uszkodzonej części stanowi niewątpliwie normalne następstwo działania lub zaniechania, z którego szkoda wynikała (art. 361 § 1 k.c.); jeżeli nie da się jej naprawić w taki sposób, aby przywrócić ją do stanu sprzed zdarzenia, wyrządzającego szkodę, musi zostać zastąpiona inną. Pozostaje do wyjaśnienia, na czym polega strata poszkodowanego, którą zobowiązany jest naprawić odpowiedzialny za szkodę, a w szczególności, czy jest uzasadnione także ekonomicznie, że ma to być część nowa. Na pierwszy rzut oka wydaje się, że zastąpienie części już eksploatowanej, nieraz przez znaczny okres, nową częścią powoduje, że poszkodowany zyskuje, gdyż w jego pojeździe pojawiła się część mająca większą wartość niż ta, która uległa zniszczeniu. Nie jest to jednak wniosek trafny, gdyż część po połączeniu jej z pojazdem nie może być oceniana jako samodzielny przedmiot obrotu, lecz staje się jednym z elementów, które należy brać pod uwagę przy ocenie poniesionej straty. Stratę tę określa się przez porównanie wartości pojazdu przed zdarzeniem, wyrządzającym szkodę i po przywróceniu go do stanu poprzedniego. O tym, że

zamontowanie części nowych w miejsce starych prowadzi do bezpodstawnego wzbogacenia poszkodowanego można mówić tylko wtedy, gdyby spowodowało to wzrost wartości pojazdu jako całości. Z faktów powszechnie znanych wynika, że jeżeli pojazd był naprawiany w związku z wypadkiem, to jego cena ulega obniżeniu, nie ma więc znaczenia, iż zamontowano w nim elementy nowe. Poszkodowany, który żąda przywrócenia stanu poprzedniego pojazdu, nawet jeżeli otrzymuje odszkodowanie, wypłacone przez ubezpieczyciela, które pokrywa koszty naprawy i nowych części, z reguły nie tylko nie zyskuje, ale biorąc pod uwagę wartość pojazdu jako całości, może - gdyby chciał go sprzedać - ponieść stratę. Zgodnie z art. 363 § 2 k.c., może żądać naprawienia szkody przez przywrócenie do stanu poprzedniego, a wtedy zakład ubezpieczeń powinien ustalić wysokość odszkodowania z uwzględnieniem cen części nowych, jeżeli są one potrzebne do naprawy samochodu.

Wykładnia art. 361 § 2 i art. 363 § 2 k.c. prowadzi do wniosku, że ubezpieczyciel, w ramach umowy o odpowiedzialności cywilnej posiadacza pojazdu, powinien ustalić odszkodowanie w kwocie, która zapewnia przywrócenie pojazdu do stanu sprzed zdarzenia wyrządzającego szkodę jako całości. (...) Można więc stwierdzić, że poszkodowany ma prawo oczekiwać, iż otrzyma od ubezpieczyciela kwotę, która obejmuje także wartość nowych części, których zamontowanie jest potrzebne, aby pojazd został przywrócony do stanu sprzed zdarzenia, wyrządzającego szkodę; obowiązkiem zakładu ubezpieczeń jest ustalenie i wypłacenie odszkodowania w takiej właśnie wysokości.

Sąd orzekający w niniejszej sprawie podziela powyżej przytoczone poglądy.

Opracowana przez biegłego opinia stanowiła główny dowód w niniejszej sprawie w zakresie ustalenia wysokości zaistniałej po stronie powodów szkody w postaci kosztów naprawy pojazdu. Sąd uwzględnił ten dowód, ponieważ opinia była jasna, nie zawierała luk i sprzeczności. Sąd uznał za słuszne rozumowanie biegłego, przedstawione w opinii i jej uzasadnieniu, jak również stwierdził poprawność poszczególnych elementów opinii, składających się na trafność jej wniosków końcowych. Zdaniem Sądu, biegły w wyczerpujący, przekonujący i fachowy sposób uzasadnił swoje stanowisko również w tym zakresie, w jakim opinia była kwestionowana przez stronę pozwaną.

W tych warunkach, wobec przyjęcia przez Sąd tezy z opinii biegłego, należało uznać, że szkoda w pojeździe powodów, powstała na skutek zdarzenia z dnia 19 listopada 2016 r., wyniosła 5.161,70 zł. Pozwany natomiast wypłacił tytułem odszkodowania kwotę 3.828,40 zł., przy czym 1.920,76 zł. przed wytoczeniem powództwa i 1.907,64 zł. po wniesieniu pozwu.

W ocenie Sądu również żądanie powodów w zakresie zwrotu kosztów sporządzenia prywatnej kalkulacji w kwocie 400,00 zł. jest uzasadnione. Wskazać należy, iż dokonana przez prywatnego rzeczoznawcę kalkulacja szkody nie odbiega znacząco od kalkulacji powołanego w sprawie biegłego. Po jej uzyskaniu przez powodów – w grudniu 2016 r. – pozwany dokonał weryfikacji swojego stanowiska i uznał roszczenie w dodatkowej kwocie 1.907,64 zł. Należy zatem przyjąć, iż istnieje adekwatny związek przyczynowy pomiędzy poniesieniem przez powodów wydatku na wycenę prywatnego rzeczoznawcy, a samym zdarzeniem skutkującym szkodą. Poniesienie tego wydatku było konieczne i obiektywnie uzasadnione wobec wadliwie przeprowadzonego postępowania likwidacyjnego.

Na temat kosztów ekspertyzy, wykonanej na zlecenie poszkodowanego wypadkiem komunikacyjnym, wypowiedział się w szeregu orzeczeniach Sąd Najwyższy, stwierdzając, że odszkodowanie, przysługujące z umowy ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej posiadaczy pojazdów mechanicznych za szkody powstałe w związku z ruchem tych pojazdów, może - stosownie do okoliczności sprawy - obejmować także koszty takiej ekspertyzy. W uzasadnieniu uchwały z dnia 18 maja 2004 r., III CZP 24/04, wskazano, że: „Objęcie pojęciem szkody kosztów i wydatków poniesionych w następstwie zdarzenia wywołanego szkodą wynika z kompensacyjnego charakteru odszkodowawczego. Dał temu wyraz Sąd Najwyższy w uzasadnieniu wyroku z dnia 16 maja 2002 r., V CKN 1273/00 (niepubl.), stwierdzając jako rzecz oczywistą, że podstawową funkcją odszkodowania jest kompensacja, co oznacza, iż odszkodowanie powinno przywrócić w majątku poszkodowanego stan rzeczy naruszony zdarzeniem wyrządzającym szkodę.” S. to potwierdził Sąd Najwyższy w uchwale 7 sędziów z dnia 13.03.2012 r., III CZP 75/11.

W świetle powyższego i w okolicznościach niniejszej sprawy, Sąd uznał roszczenie powodów o zwrot kosztów prywatnej kalkulacji naprawy za w pełni zasadne. Zdaniem Sądu, koszt opracowania prywatnej ekspertyzy nie jest nadmierny.

W konsekwencji, Sąd w punkcie 1 wyroku zasądził kwotę dochodzoną ostatecznie przez powodów, tj. 1.191,69 zł. i 400,00 zł. z odsetkami – na podstawie art. 805 i n. k.c., art. 361 k.c., art. 34 i nast. ustawy z dnia 22 maja 2003 r. o ubezpieczeniach obowiązkowych, Ubezpieczeniowym Funduszu Gwarancyjnym i Polskim Biurze Ubezpieczycieli Komunikacyjnych (Dz.U. 2016 poz. 2060 ze zm.) oraz art. 481 § 1 i 2 k.c. i art. 817 k.c.

W związku z cofnięciem pozwu najpierw o kwotę wypłaconego przez pozwanego po wniesieniu pozwu odszkodowania w wysokości 1.907,64 zł. i następnie o sporną kwotę 14,76 zł. – ze zrzeczeniem się roszczenia, na podstawie art. 203 § 1 k.p.c. i art. 355 § 1 k.p.c. postępowanie w tej części zostało umorzone, o czym Sąd orzekł w punkcie 2 wyroku.

O kosztach procesu orzeczono zgodnie z zasadą odpowiedzialności za jego wynik, wyrażoną w art. 98 § 1 k.p.c. i art. 100 zd. 2 k.p.c., zasądzając od pozwanego na rzecz powodów kwotę 1.593,00 zł. tytułem poniesionych przez nich kosztów celowego dochodzenia praw i celowej obrony. Na powyższą kwotę złożyły się: opłata od pozwu 176,00 zł., opłata od pełnomocnictwa 17,00 zł., wynagrodzenie pełnomocnika 900,00 zł. i poniesiony koszt opinii biegłego w kwocie 500,00 zł. Uiszczenie przez pozwanego kwoty 1.907,64 zł. po wniesieniu pozwu należało potraktować jako wygraną powodów. W związku z tym ulegli oni jedynie co do kwoty 14,76 zł., którą należy ocenić jako nieznaczną część ich żądania.

W punkcie 4 wyroku nakazano ściągnąć od pozwanego na rzecz Skarbu Państwa – Sądu Rejonowego w Olsztynie kwotę 235,03 zł. – na podstawie art. 113 ust. 1 ustawy z dnia 28 lipca 2005 r. o kosztach sądowych w sprawach cywilnych (Dz.U. 2018, poz. 300) w zw. z art. 98 k.p.c. i art. 100 zd. 2 k.p.c. tytułem kosztów sądowych, tj. pokrytych tymczasowo ze Skarbu Państwa kosztów opinii biegłego, przekraczających kwoty zaliczek, uiszczonych na ten cel przez strony procesu.