

**Sygn . akt I C 2472/15**

## WYROK W IMIENIU RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ

Dnia 31 marca 2017r.

**Sąd Rejonowy w Kaliszu w I Wydziale Cywilnym**, w składzie:

Przewodniczący: SSR Michał Włodarek

Protokolant: st. sekr. sąd. Katarzyna Paszczyńska

po rozpoznaniu na rozprawie w dniu 29 marca 2017r.

sprawy

sprawy z powództwa **P. C. (PESEL (...))**

przeciwko pozwanemu **(...) S.A. z/s w W. (KRS (...))**

o zapłatę

1. zasądza od pozwanego (...) S.A. z/s w W. na rzecz powoda P. C. kwotę 12.989,50zł (dwanaście tysięcy dziewięćset osiemdziesiąt dziewięć złotych 50/100) z odsetkami ustawowymi, z tym że od dnia 1 stycznia 2016r. odsetkami ustawowymi za opóźnienie, w wysokości nie przekraczającej w stosunku rocznym odsetek maksymalnych za opóźnienie liczonymi:

- od kwoty 12.436,00zł (dwanaście tysięcy czterysta trzydzieści sześć złotych 00/100) od dnia 9 lutego 2013r. do dnia zapłaty,

- od kwoty 553,50zł (pięć pięćdziesiąt trzy złote 50/100) od dnia 19 listopada 2015r. do dnia zapłaty,

2. oddala powództwo w pozostałej części,

3. nakazuje pobrać na rzecz Skarbu Państwa – Sądu Rejonowego w Kaliszu tytułem części nieuiszczonych wydatków:

- od powoda P. C. kwotę 1.352,83zł (jeden tysiąc trzysta pięćdziesiąt dwa złote 83/100),

- od pozwanego (...) S.A. z/s w W. kwotę 840,83zł (osiemset czterdzieści złotych 83/100),

4. zasądza od powoda P. C. na rzecz pozwanego (...) S.A. z/s w W. kwotę 293,58zł (dwieście dziewięćdziesiąt trzy złote 58/100) tytułem zwrotu kosztów procesu, w tym kosztów zastępstwa procesowego.

**Sygn. akt I C 2472/15**

## UZASADNIENIE

W dniu 9 listopada 2015r. powód P. C. skierował do tut. Sądu żądanie zasądzenia od pozwanego (...) S.A. z/s w W. kwoty 33.888,30zł wraz z ustawowymi odsetkami liczonymi od kwoty 33.334,80zł od dnia 9 lutego 2013r. do dnia zapłaty oraz od kwoty 553,50zł od dnia doręczenia pozwu do dnia zapłaty, a ponadto żądanie zasądzenia kosztów procesu według norm przepisanych.

W uzasadnieniu pozwu powód podniósł, iż w wyniku zdarzenia drogowego z dnia 7 stycznia 2013r. uległ uszkodzeniu jego pojazd m-ki V. (...) o nr rej. (...), a pozwany zakład ubezpieczeń w wyniku przeprowadzonego

postępowania szkodowego w ramach odpowiedzialności gwarancyjnej Ubezpieczyciela sprawcy szkody z tytułu umowy obowiązkowego ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej posiadaczy pojazdów mechanicznych w związku z ruchem tych pojazdów, rozliczył szkodę w tym pojeździe jako całkowitą zaniżając wartość pojazdu powoda przed szkodą, a ponadto przyznana dotychczas przez ubezpieczyciela kwota pieniężna jest niewystarczająca do odtworzenia samochodu do stanu sprzed zdarzenia.

W odpowiedzi na pozew z dnia 3 grudnia 2015r. pozwany (...) S.A. z/s w wniósł o oddalenie powództwa w całości oraz o zasądzenie od powoda na rzecz pozwanego kosztów procesu, w tym kosztów zastępstwa procesowego według norm przepisanych.

W uzasadnieniu pozwu pozwany wskazał, iż ustalona w postępowaniu szkodowym kwota odszkodowania przy uwzględnieniu współczynnika amortyzacji wartości części, a także przy uwzględnieniu wartości pojazdu sprzed zdarzenia i kosztów jego restytucji jest adekwatna do rodzaju i charakteru uszkodzeń stwierdzonych w pojeździe. Pozwany podniósł również, iż zaistniały podstawy do rozliczenia szkody w pojeździe powoda jako całkowitej i ustalenie odszkodowania w wysokości odpowiadającej różnicy pomiędzy wartością pojazdu mechanicznego sprzed zdarzenia powodującego szkodę, a wartością pojazdu w stanie uszkodzonym.

### ***Sąd Rejonowy ustalił następujący stan faktyczny.***

Powód P. C. jest właścicielem samochodu osobowego m-ki V. (...) o nr rej. (...). Powód posiada ten pojazd od 21 kwietnia 2011r. został on sprowadzony z zagranicy - Niemiec. Cena zakupu wynosiła 6.800 Euro. Data pierwszej rejestracji pojazdu za granicą to 13 lipca 2010r., natomiast w Polsce to 20 maja 2011r. Przed zakupem pojazd był wyrejestrowany od dnia 27 września 2010r. (...) używane jest przez powoda w jego gospodarstwie domowym, nie jest ono elementem przedsiębiorstwa, nie służy do prowadzenia działalności gospodarczej.

W dniu 7 stycznia 2013r. w miejscowości K., na ul. (...) powód kierując przedmiotowym pojazdem uczestniczył w zdarzeniu drogowym z drugim uczestnikiem ruchu również kierującym pojazdem mechanicznym m-ki M., który bez zachowania szczególnej ostrożności wykonywał manewr cofania wytwarzając stan niebezpieczeństwa w ruchu i powodując powstanie uszkodzeń mechanicznych w samochodzie powoda.

(kopia karty pojazdu k. 67-69, umowa przeniesienia własności rzeczy ruchomej k. 76, opinia biegłego k. 92-141, 206-207, kopia umowy sprzedaży k. 195, przesłuchanie powoda P. C. k. 83-83v 00:07:02-00:18:19, 215-215v)

Powód dokonał zgłoszenia u pozwanego zaistnienia szkody w pojeździe w celu przeprowadzenia postępowania szkodowego w ramach odpowiedzialności gwarancyjnej Ubezpieczyciela sprawcy szkody z tytułu umowy obowiązkowego ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej posiadaczy pojazdów mechanicznych w związku z ruchem tych pojazdów. Postępowanie szkodowe zostało zarejestrowane pod numerem (...).

W związku ze zgłoszeniem pozwany przeprowadził postępowanie szkodowe w ramach, którego dokonał oceny rodzaju, charakteru i rozmiarów uszkodzeń w pojeździe powoda oraz przeprowadził kalkulację kosztów naprawy.

W ramach tych czynności pozwany uznał, iż w pojeździe powoda w związku ze zdarzeniem do wymiany jest tablica rej przednia, wzmocnienie tablicy rej przedniej, zderzak p, osłona pokrywy zderzaka przedniego, krata kier powietrza prz l, krata kier powietrza prz p, krata kier powietrza prz s, osłona lampy kier pl, osłona lampy kier pp, prowadnica l zderzaka prz, prowadnica p zderzaka prz, wspornik zderzaka prz, wypełniacz zderzaka prz, spoiler zderzaka przedniego, wspornik spoilera p, krata wlotu powietrza, ramka ozdobna krat chłodnicy, pokrywa przednia, część dolna zamka, haki przytrzymujące, reflektor lewy kpl, reflektor prawy kpl, reflektor p-mgiel lewy, reflektor p-mgiel prawy, błotnik przedni lewy, błotnik przedni prawy, zastrzał błotnika lewego, zastrzał błotnika prawego, nadkole przednie lewe, wspornik zamka przedniego, wspor górny zamka, zastrzał poprzeczny górny lewy, zastrzał poprzeczny górny prawy, szyba czołowa, poduszka gaz pasażer, tablica wskaźników, kondensator, kratka ochronna, wąż parownik/skraplacz, wąż sprężarka/skraplacz, pas bezpieczeństwa p l, pas bezpieczeństwa p p, moduł elektroniki poduszek powietrznych, sterownik poduszek powietrznych, airbag kierowcy, chłodnica, chłodnica przednia, pierścien

wentylatora, filtr oleju, filtr powietrza kpl, prądnicą, króciec kolekt ssącego, katalizator, łapacz ciepłego powietrza dolny.

Do naprawy pozwany zakwalifikował: podłużnica przednia lewa – 10 JC, podłużnica przednia prawa – 10 JC, .

Koszt części niezbędnych do naprawy pojazdu pozwany wycenił na kwotę 39.080,24zł netto, koszt lakierowania na kwotę 2.804,06zł, a koszt robocizny na kwotę 3.120,00zł. Ponadto pozwany dokonał wyceny wartości robocizny mechanicznej, blacharskiej i lakierniczej przy uwzględnieniu stawki roboczogodziny na kwotę 130,00zł netto.

W rozliczeniu sumarycznym pozwany ustalił całkowity koszt naprawy pojazdu bez uwzględnienia podatku Vat na kwotę 45.004,30zł i po powiększeniu tej należności o daninę publiczną na kwotę 55.355,29zł.

Pozwany ustalił również wartość pojazdu powoda sprzed zdarzenia na kwotę 51.266,00zł i wartość uszkodzonego pojazdu na podstawie aukcji na kwotę 31.900,00zł.

(zgłoszenie szkody k. 9-11, wycena k. 12-13, kalkulacja naprawy k. 14-22, 23-24, 25-26, oferta zakupu k. 70-71, oświadczenie k. 72, opinia biegłego k. 92-141, przesłuchanie powoda P. C. k. 83-83v 00:07:02-00:18:19, 215-215v)

Decyzjami z dnia 28 lutego 2013r. nr (...) pozwany przyznał powodowi odszkodowanie w wysokości 19.400,00zł.

(decyzja k. 28-30)

Do wykonania naprawy pojazdu konieczne były następujące części: tablica rej p, wzm tablicy rej prz, zderzak p, osł pokr zderz prz, krata kier pow prz l, krata kier pow prz p, krata kier pow prz s, osłona lampy kier pl, osłona lampy kier pp, prow l zderzaka prz, prow p zderzaka prz, wsporn zderzaka prz, wypełniacz zderz prz, zest napr zderz prz, spoiler zderz prz, wspornik spoilera p, krata wlotu powietrz, ramka ozdo krat chłod, pokrywa przed, czesc dolna zamka, haki przytrzymujaca, reflektor lewy kpl, reflektor prawy kpl, reflektor p-mgiel l, reflektor p-mgiel p, błotnik p l, błotnik p p, zastrz błotnika l, zastrz błotnika p, zest moc błotn prz l, zest moc błotn prz p, nadkole p l, wspornik zamka p, wspor gor zamka, zastrz poprz g l, zastrz poprz g p, szyba czołowa, aplikator, nić tnąca, płyn czyszczący, zest klej szyby czoł, szyba czołowa podst, airbag-system pasaż, poduszka gaz pasażer, tablica wskaźników, kondensator, kratka ochronna, waz parown/skrapl, waz sprezar/skraplac, waz parown/sprezarka, pas bezpiecz p l, pas bezpiecz p p, airbag-system kierowcy, moduł elektroniki, sterownik pod pow, airbag kierowcy, chłodnica, chłodnica prz, pierśc wentylatora, filtr oleju, filtr powi kpl, prądnicą, krociec kolekt ssac, katalizator regen, łapacz ciepł pow d, płyn chłodz ukł klim, płyn chłodniczy.

Uszkodzenia opisanych powyżej elementów wyposażenia pojazdu powstały w wyniku zaistnienia przedmiotowego zdarzenia drogowego i nie pozostawały w związku z innym zdarzeniem niż objętym n/n postępowaniem.

W celu przywrócenia stanu poprzedniego w pojeździe prac naprawczych wymagały: pas bezpieczeństwa przed p, siedzenie t, tablica rozdzielcza, konsola kpl, polka tablicy rozd z, skrzynka schowka, taśma masy akumulatora, osłona silnika, pasek klinowy zeberk, filtr powietrza, pojemnik węgla aktywnego, obudowa wentylatora chłodnicy, chłodnica, sprezarka, alternator, filtr oleju, układ spalin, katalizator, zespół airbagu kierowcy, urządzenie włącz airbagu, urządzenie wyzwalające airbagu, układ airbag pasażera, diagnoza własna, przewód sprezarka/kondensator, przewód sprężarka/parownik, przewód skraplacz/parownik, czynn chłodz, podluzn prz l kpl, podluzn p kpl.

W pojeździe niezbędne było również wykonanie prac lakierniczych dotyczących: pokrywa przed, błotnik p l, błotnik p p, zderzak p, osł pokr zderz prz, podluzn prz l kpl, podluzn prz p kpl.

Wartość części zamiennych niezbędnych do restytucji pojazdu do stanu sprzed zdarzenia bez uwzględnienia podatku Vat wynosi 39.286,83zł, koszt naprawy mechanicznej, przy uwzględnieniu, iż wartość jednej godziny pracy pracownika przedsiębiorstwa naprawczego wynosi 900,00zł oraz kosztów materiału bez uwzględnienia podatku Vat wynosi 1.926,00zł, natomiast koszt lakierowania, przy uwzględnieniu, iż wartość jednej godziny pracy pracownika

przedsiębiorstwa naprawczego wynosi 90,00zł oraz kosztów materiału wynosi 2.315,27zł, co stanowi łączną kwotę bez uwzględnienia podatku Vat 43.528,10zł, natomiast z uwzględnieniem tej daniny publicznej wynosi 53.539,56zł.

Kwota 53.539,56zł brutto (43.528,10zł netto) stanowi rzeczywisty koszt przywrócenia pojazdu do stanu sprzed kolizji drogowej z dnia 7 stycznia 2013r.

Wartość rynkowa pojazdu w dniu 7 stycznia 2013r. wynosiła 51.900,00zł, natomiast wartość pojazdu powoda w stanie uszkodzonym na dzień 7 stycznia 2013r. wynosiła 20.064,00zł.

Ustalona wartość pojazdu powoda podlegała obniżeniu ze względu na import prywatny. Korekta ujemna wynosiła 5,3%, co stanowiło kwotę 2.921,00zł, przy uwzględnieniu, iż pojazd powoda w momencie szkody znajdował się w 20 miesiącu użytkowania licząc od dnia zarejestrowania w Polsce oraz zastosowaniu korekty w trakcie pięcioletniego użytkowania pojazdu w Polsce w granicach minus 8% do 0%

Naprawa pojazdu powoda nie była ekonomicznie uzasadniona, zaistniała szkoda całkowita.

Różnica pomiędzy wartością pojazdu przed szkodą, a wartością tego pojazdu w stanie uszkodzonym na dzień 7 stycznia 2013r. wynosi 31.836,00zł.

(ekspertyza k. 31-47, dokumenty postępowania szkodowego k. 50, opinia biegłego k. 92-141, 162, 206-207, kopia umowy sprzedaży k. 195, kopia dowodu rejestracyjnego k. 196-200)

Sąd uznał za przydatną do ustalenia stanu faktycznego opinię główną i uzupełniającą sporządzone przez biegłego z zakresu techniki samochodowej i wyceny wartości pojazdów albowiem są one pełne, jasne, zrozumiałe, wyczerpujące i kompleksowe oraz wewnętrznie spójne. Biegły w opiniach udzielił odpowiedzi na wszystkie postawione w tezach dowodowych pytania, sformułowania zawarte w treści opinii pozwalają na zrozumienie wyrażonych w nich ocen i poglądów oraz sposobu dochodzenia do nich, a ponadto biegły przedstawił metodę badawczą, materiał badawczy, na którym się oparł. Wnioski końcowe opinii są zwięzłe i precyzyjne, a ponadto wnioski opinii są logiczne i znajdują oparcie w przeprowadzonych przez biegłego badaniach i nie budzą zastrzeżeń, co do ich trafności w porównaniu z podanym w opinii materiałem badawczym.

Biegły w sposób fachowy i rzeczowy ustosunkował się również do wszystkich zarzutów skierowanych przez stronę powodową i pozwaną w stosunku do opinii wypowiadając się szczegółowo w obszarze każdego zastrzeżenia odwołując się przy tym do dokumentarnej materiału dowodowego oraz reguł postępowania przy sporządzaniu takiego typu operatu.

Z tych samych co wskazanych powyżej względów Sąd odmówił przydatności do ustalenia stanu faktycznego kalkulacji wartości szkody sporządzonej w postępowaniu szkodowym w ramach odpowiedzialności gwarancyjnej Ubezpieczyciela sprawcy szkody z tytułu umowy obowiązkowego ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej posiadaczy pojazdów mechanicznych w związku z ruchem tych pojazdów oraz w części kalkulacji zaprezentowanej przez powoda, w szczególności w obszarze, w którym nie zawiera ona korekty wartości pojazdu w związku z jego importem prywatnym.

Podnoszone przez strony okoliczności stanowią jedynie polemikę z prawidłowo i właściwie sporządzonym dokumentem procesowym i nie stanowią podstawy do reformacji albo odrzucenia czy to w całości lub w części tak przeprowadzonej w postępowaniu rozpoznawczym czynności procesowej.

### ***Sąd Rejonowy zważył, co następuje.***

Zgodnie z treścią art. 34 ust. 1 ustawy z dnia 22 maja 2003r. o ubezpieczeniach obowiązkowych, Ubezpieczeniowym Funduszu Gwarancyjnym i Polskim Biurze Ubezpieczycieli Komunikacyjnych (Dz. U. 2016.2060 – j.t.) z ubezpieczenia OC posiadaczy pojazdów mechanicznych przysługuje odszkodowanie, jeżeli posiadacz lub kierujący pojazdem mechanicznym są obowiązani do odszkodowania za wyrządzoną w związku z ruchem tego pojazdu szkodę,

będącą następstwem śmierci, uszkodzenia ciała, rozstroju zdrowia bądź też utraty, zniszczenia lub uszkodzenia mienia, natomiast na podstawie art. 36 ust. 1 zd. 1 cyt. ustawy odszkodowanie ustala się i wypłaca w granicach odpowiedzialności cywilnej posiadacza lub kierującego pojazdem mechanicznym, najwyżej jednak do ustalonej w umowie ubezpieczenia sumy gwarancyjnej.

Cytowane przepisy są wyrazem tendencji ustawodawcy, aby umowa ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej stwarzała możliwie szeroki zakres ochrony ubezpieczeniowej zarówno ubezpieczonemu sprawcy szkody przed konsekwencjami osobistego ponoszenia odpowiedzialności cywilnej, jak i poszkodowanemu, przez zapewnienie mu pełnej kompensaty ze strony ubezpieczyciela szkody wyrządzonej przez ponoszącego odpowiedzialność cywilną sprawcę. W konsekwencji odpowiedzialność ubezpieczyciela determinowana jest odpowiedzialnością sprawcy wypadku – por. wyrok s. apel. w Poznaniu z dnia 4 lutego 2015r. w sprawie o sygn. akt I ACa 1093/14, opubl. LEX nr 1681964, wyrok s. apel. w Gdańsku z dnia 4 grudnia 2014r. w sprawie o sygn. akt V ACa 673/14, opubl. LEX nr 1651861.

Świadczenie pieniężne, które wypłaca ubezpieczyciel w ramach odpowiedzialności przewidzianej przez cyt. powyżej przepisy, jest ustalane według reguł rządzących cywilnym prawem odszkodowawczym, a więc o rodzaju i wysokości świadczeń należnych od ubezpieczyciela decydują przepisy kodeksu cywilnego, zwłaszcza art. 361-363 kc, z tą jednak istotną różnicą, że w ramach odpowiedzialności z tytułu ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej posiadaczy pojazdów mechanicznych wyłącznym sposobem naprawienia szkody jest odszkodowanie pieniężne – por. wyrok s.apel. w Łodzi z dnia 24 lipca 2014r. w sprawie o sygn. akt I ACa 134/14, opubl. LEX nr 1498945.

W cytowanych przepisach nie istnieją w żadnej mierze ograniczenia praw poszkodowanego do żądania ustalenia odszkodowania z uwzględnieniem cen części oryginalnych.

Szkoda musi pozostawać w normalnym związku przyczynowym z wypadkiem w rozumieniu art. 361 § 1 kc.

Sąd rozpoznający niniejszą sprawę podziela w tym zakresie pogląd prawny zaprezentowany przez Sąd Najwyższy w uchwale z dnia 12 kwietnia 2012r. w sprawie o sygn. akt III CZP 80/11, opubl. OSNC 2012/10/112 oraz w postanowieniu z dnia 20 czerwca 2012r. w sprawie o sygn. akt III CZP 85/11, opubl. OSNC 2013/3/37.

Obowiązkiem Ubezpieczyciela w ramach jego odpowiedzialności odszkodowawczej jest przywrócenie do stanu poprzedniego, co oznacza, że pojazd ma być sprawny technicznie i zapewnić poszkodowanemu komfort jazdy w takim stopniu jak przed zdarzeniem, co powoduje, 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. Przywrócenie stanu poprzedniego ma miejsce, jeżeli stan pojazdu po naprawie pod każdym istotnym względem stanu technicznego, zdolności użytkowania, części składowych, trwałości, wyglądu estetycznego itd. odpowiada stanowi pojazdu przed uszkodzeniem.

Ubezpieczyciel 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, a jeżeli ubezpieczyciel wykaże, że prowadzi to do wzrostu wartości pojazdu, odszkodowanie może ulec obniżeniu o kwotę odpowiadającą temu wzrostowi, przy czym dokonanie potrąceń amortyzacyjnych, odpowiadających zużyciu samochodu i jego części przed uszkodzeniem jest nieuzasadnione.

Wydatki poniesione na części nowe, których użycie było niezbędne do osiągnięcia tego celu, składają się na koszt naprawienia szkody i nie mogą one obciążać poszkodowanego, lecz osobę odpowiedzialną za szkodę. W takiej sytuacji zakład ubezpieczeń powinien ustalić wysokość odszkodowania z uwzględnieniem cen części nowych, skoro bowiem chodzi o przywrócenie do stanu poprzedniego pojazdu jako całości, to nie ma co do zasady znaczenia, że w miejsce części starych wmontowano części nowe. W szczególności nie ma żadnych podstaw prawnych, aby zawsze odrębnie oceniać wartość części i jeżeli części stare były już w chwili wypadku częściowo zużyte, z tego powodu obniżyć należne odszkodowanie za przywrócenie do stanu poprzedniego całego pojazdu. Nie budzi bowiem wątpliwości, że oryginalność części wykorzystywanych do naprawy pojazdu stanowi istotny czynnik decydujący o tym, czy naprawa

jest wystarczająca do przywrócenia jego do stanu poprzedniego. Jest oczywiste, że ich dobór może prowadzić do pogorszenia położenia poszkodowanego. W niektórych bowiem przypadkach istotną cechą decydującą o zupełności restytucji jest - obok jakości części - samo pochodzenie części od producenta pojazdu.

Konieczność wymiany uszkodzonej części stanowi niewątpliwie normalne następstwo działania lub zaniechania, z którego szkoda wynikła (por. art. 361 § 1 kc), a jeżeli nie da się jej naprawić w taki sposób, aby przywrócić ją do stanu sprzed zdarzenia wyrządzającego szkodę, musi zostać zastąpiona inną. 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. Odmienne stanowisko musiałoby prowadzić do pozbawionego podstaw prawnych wniosku, że ciężar przywrócenia do stanu poprzedniego rzeczy używanej spoczywa częściowo na poszkodowanym.

Wykładnia art. 361 § 2 kc i art. 363 § 2 kc prowadzi zatem 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, a ponadto nie daje również podstaw do obniżenia należnego poszkodowanemu odszkodowania o różnicę pomiędzy wartością części nowej a wartością części, która uległa uszkodzeniu, wyliczoną odrębnie dla każdej części. Brak bowiem podstaw, aby poszkodowany ponosił dodatkową stratę w postaci różnicy pomiędzy wartością części zamiennych, jaką miały one przed wypadkiem, a wartością części nowych, których zamontowanie w naprawionym pojeździe było celowe.

Konstatując należy stwierdzić, iż poszkodowanemu przysługuje pełne prawo do odszkodowania ustalonego według cen części oryginalnych pochodzących bezpośrednio od producenta pojazdu, niezależnie od wieku pojazdu, stanu jego wyeksploatowania i tego, że w obrocie dostępne są również tzw. części alternatywne - części zamienne nie będące częściami oryginalnymi albowiem dzięki naprawie dokonanej z wykorzystaniem części oryginalnych stan samochodu jest - pod względem technicznym, użytkowym, trwałości i estetyki - najbardziej zbliżony do jego stanu sprzed kolizji, co odpowiada zasadzie pełnego odszkodowania.

Zasada pełnego odszkodowania ma zapewnić całkowitą kompensatę doznanego uszczerbku, w granicach normalnego związku przyczynowego. Odstępstwo od tego i zastosowanie zasady *compensatio lucri cum damno* mogłoby mieć miejsce tylko wyjątkowo, gdyby zastosowanie nowych oryginalnych części w sposób istotny spowodowało wzrost wartości pojazdu uszkodzonego w stosunku do stanu sprzed wyrządzenia szkody, czego pozwany w ramach niniejszego postępowania nie wykazał. Z faktów powszechnie znanych wynika bowiem, że jeżeli pojazd był naprawiany w związku z wypadkiem, to jego cena ulega obniżeniu, nie ma więc znaczenia, iż zamontowano w nim elementy nowe.

Stratę określa się przez porównanie wartości pojazdu przed zdarzeniem wyrządzającym szkodę i po przywróceniu go do stanu poprzedniego.

Strata obejmuje również utratę wartości rynkowej pojazdu uszkodzonego w stosunku do pojazdu o takich samych parametrach nie noszącego cech ingerencji w jego strukturę.

Koszt naprawy uszkodzonego w wypadku komunikacyjnym pojazdu, nieprzewyższający jego wartości sprzed wypadku, nie jest nadmierny w rozumieniu art. 363 § 1 kc. Przyjmuje się bowiem, że nieopłacalność naprawy, będąca przesłanką wystąpienia tzw. szkody całkowitej, ma miejsce wówczas, gdy jej koszt przekracza wartość pojazdu sprzed wypadku. Stan majątku poszkodowanego, niezakłócony zdarzeniem ubezpieczeniowym, wyznacza bowiem rozmiar należnego odszkodowania – por. postanow. SN z dnia 12 stycznia 2006r. w sprawie o sygn. akt III CZP 76/05, opubl. LEX nr 175463, wyrok SN z dnia 20 października 1972r. w sprawie o sygn. akt II CR 425/72, opubl. OSNC 1973/6/111.

Jak już wskazano poszkodowanemu należy zwrócić „wszelkie celowe, ekonomicznie uzasadnione wydatki” – por. wyrok SN z dnia 20 października 1972r. w sprawie o sygn. akt II CR 425/72, opubl. OSNC 1973, nr 6, poz. 111. W wypadku nieopłacalności naprawy uszkodzonego pojazdu, odpowiedzialny za wypadek obowiązany jest do zapłacenia odszkodowania według wartości pojazdu przed wypadkiem, pomniejszonej o jego wartość po wypadku – por. wyrok SN z dnia 20 kwietnia 1971r. w sprawie o sygn. akt II CR 475/70, opubl. OSPiKA 1971r., nr 12, poz. 231. Przyjmując

jako zasadę, że poszkodowany może domagać się (kosztów) wyremontowania samochodu, że wtedy (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” – por. wyrok SN z dnia 1 września 1970r. w sprawie o sygn. akt II CR 371/70, opubl. OSNC 1971, nr 5, poz. 93.

Świadczenie zobowiązanego polegające na przywróceniu stanu poprzedniego lub zapłaceniu kwoty odpowiadającej wartości takiego przywrócenia (kosztów naprawy samochodu) nie powinno bowiem przekraczać kosztów celowych, ekonomicznie uzasadnionych. Gdy w konkretnych okolicznościach sprawy zostanie stwierdzony brak ekonomicznego uzasadnienia naprawienia szkody we wskazywany sposób, roszczenie poszkodowanego ogranicza się do innej formy odszkodowania. Polega ona na zapłaceniu kwoty wyrównującej uszczerbek majątkowy wyrażający się różnicą pomiędzy wartością samochodu przed i po uszkodzeniu. Typową sytuacją, w której tak trzeba będzie określić zakres obowiązku odszkodowawczego, jest taka, w której koszt naprawy samochodu wydatnie, znacznie, przekraczałby wartość samochodu przed wypadkiem. W takim wypadku przywrócenie stanu poprzedniego (wyłożenie kosztów takiego przywrócenia) pociągałoby za sobą dla poszkodowanego nadmierne koszty (art. 363 § 1 kc). Gdyby więc koszt naprawy samochodu był znacznie wyższy od wartości samochodu przed uszkodzeniem, roszczenie poszkodowanego ogranicza się do kwoty odpowiadającej różnicy wartości samochodu sprzed i po wypadku. Takie ustalenie wysokości szkody („strat, które poszkodowany poniósł”) i sposobu jej naprawienia nie pozostaje w sprzeczności z zasadami określonymi w art. 361 § 2 i 363 § 1 kc, ani w art. 822 kc.

Poprzez szkodę całkowitą należy zatem rozumieć odszkodowanie ustalone 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 – por. wyrok SA w Łodzi z dnia 15 stycznia 2013r. w sprawie o sygn. akt I ACA 1112/12, opubl. L., wyrok SN z dnia 20 lutego 2002r. w sprawie o sygn. akt V CKN 903/00), opubl. OSNC OSNC 2003 nr 1, poz. 15.

Mając na względzie treść opinii biegłego sądowego ocenianej przez pryzmat okoliczności przedmiotowych odnoszących się do uszkodzonego w wyniku zdarzenia drogowego pojazdu w warunkach niniejszej sprawy mamy do czynienia z zaprezentowaną powyżej sytuacją wystąpienia szkody całkowitej.

Za uzasadnione należało przy tym uznać obniżenie wartości pojazdu powoda ze względu na import prywatny – por. wyrok SN z dnia 19 grudnia 2012r. w sprawie o sygn. akt II CNP 41/12, opubl. L., wyrok SA w Białymstoku z dnia 30 czerwca 2015r. w sprawie o sygn. akt I ACa 236/15, opubl. L., wyrok SN z dnia 29 stycznia 2002r. w sprawie o sygn. akt V CKN 682/00, opubl. L..

W szczególności za takim zapatrywaniem przemawia dokumentarny materiał dowodowy, w tym ten odnoszący się do warunków i sposobu nabycia pojazdu przez powoda. Należy w tym zakresie zwrócić szczególną uwagę, iż w dacie zakupu samochodu przez powoda, przy uwzględnieniu jego wieku, typu i wyposażenia jego cena była zbliżona do jego wartości z daty zdarzenia drogowego. Ponadto pojazd przed jego zakupem pozostawał wyrejestrowany od 27 września 2010r. a dołączone przez powoda dokumenty nie pozwalają na jednoznaczne ustalenie pełnej historii serwisowej pojazdu, wykluczającej wystąpienie uprzedniego uszkodzenia pojazdu przed jego zakupem. Powód nie wykazał również na czym polegało ustalenie ceny nabycia pojazdu w dacie jego importu i jakie przesłanki wpływały na jej ukształtowanie we wskazanej wartości.

Obowiązkiem powoda w sytuacji, gdy podnosił zanegowane przez biegłego sądowego w opinii tezy, było przedstawienie udokumentowanych kontrargumentów a nie ograniczenie się do złożenie w tym zakresie jedynie pisemnych oświadczenia procesowych i odwołanie się do judykatów wydanych w odmiennych stanach faktycznych. Zatem obowiązkiem powoda było w ramach postępowania przed Sądem przytoczenie okoliczności faktycznych, z których wywodzi roszczenie (art. 187 § 1 pkt 2 kpc) i wskazanie na dowody, których przeprowadzenie potwierdzi zasadność jego twierdzeń o faktach (art. 232 kpc i art. 6 kc). Zgodnie z zasadami procesu cywilnego ciężar gromadzenia materiału dowodowego spoczywa na stronach (art. 232 kpc., art. 3 kpc, art. 6 kc). Jego istota sprowadza się do

ryzyka poniesienia przez stronę ujemnych konsekwencji braku wywiązania się z powinności przedstawienia dowodów. Skutkiem braku wykazania przez stronę prawdziwości twierdzeń o faktach istotnych dla sprawy jest tylko to, że twierdzenia takie zasadniczo nie będą mogły leżeć u podstaw sądowego rozstrzygnięcia. Strona, która nie udowodni przytoczonych twierdzeń, utraci korzyści, jakie uzyskałaby aktywnym działaniem (por. wyrok s.apel w B. z dnia 28 sierpnia 2014r. w sprawie o sygn. akt I ACa 286/14, opubl. LEX nr 1511625).

Opisane powyżej wymagania procesowe pozostają również skuteczne w stosunku do pozwanego w zakresie dokonanych przez niego w toku postępowania likwidacyjnego ustaleń dotyczących wartości uszkodzonego pojazdu.

Należy bowiem stwierdzić, iż cena aukcyjna uzyskana przez ubezpieczyciela może posłużyć wyliczeniu wartości pozostałości, jeżeli jest realną ceną rynkową, a nie spekulacją na jej temat. Dokumenty przedstawione przez ubezpieczyciela w tym zakresie stanowią jedynie hipotetyczną cenę możliwą do uzyskania za uszkodzony pojazd powoda, tym bardziej, iż nie doszło ostatecznie do zawarcia umowy sprzedaży tego pojazdu w stanie uszkodzonym. Opisana oferta nie mogła być obiektywnie zweryfikowana, tym bardziej mając na uwadze wartość uszkodzonego pojazdu wskazaną w treści opinii biegłego sądowego, która odbiega od tej aukcyjnej – por. wyrok SA w Białymstoku z dnia 30 czerwca 2015r. w sprawie o sygn. akt I ACa 236/15, opubl. L..

Powód był również uprawniony do uzyskania prywatnej ekspertyzy w sytuacji dochodzenia odszkodowania przed zakładem ubezpieczeń. Dotyczy to w szczególności fazy postępowania likwidacyjnego, która dla bytu żądań ubezpieczeniowych ma znaczenie decydujące. Charakter odpowiedzialności ubezpieczyciela uzasadnia przyjęcie, że obok bezpośrednich skutków zdarzenia, w ramach normalnego związku przyczynowego, mogą znajdować się pośrednie działania poszkodowanego, powodujące uszczerbek majątkowy związany ze zdarzeniem powodującym szkodę (stratę), która także powinna być wyrównana. Takim działaniem jest pozyskiwanie materiału dowodowego opartego o wiedzę specjalną, aby postępowanie likwidacyjne przeprowadzone zostało sprawnie i fachowo, bez konieczności uruchamiania drogi sądowej. Koszty tak pozyskanego dokumentu w postępowaniu likwidacyjnym mieszczą się w odszkodowaniu należnym poszkodowanemu w kolizji drogowej, a wydatki finansowe poszkodowanego poniesione w związku z jego wytworzeniem na etapie przedsądowego dochodzenia roszczeń pozostają w związku przyczynowym z działaniem sprawcy kolizji drogowej, który wyrządził szkodę.

W tym miejscu należy wskazać, iż w przypadku gwarancyjnej odpowiedzialności zakładu ubezpieczeń za sprawcę wypadku komunikacyjnego terminy spełnienia świadczeń reguluje art. 14 ust. 1 i 2 ustawy z dnia 22 maja 2003r. o ubezpieczeniach obowiązkowych, Ubezpieczeniowym Funduszu Gwarancyjnym i Polskim Biurze Ubezpieczycieli Komunikacyjnych (Dz. U. 2016.2060 – j.t.). Każdemu zakładowi ubezpieczeń stawia się wymóg przeprowadzenia postępowania likwidacyjnego starannie i bez nieuzasadnionej zwłoki oraz z uwzględnieniem interesu wierzyciela (art. 354 § 1 kc i art. 355 § 2 kc). Ustanawiając krótki termin spełnienia świadczenia ustawodawca wskazał na konieczność szybkiej i efektywnej likwidacji szkody ubezpieczeniowej. Po otrzymaniu zawiadomienia o wypadku ubezpieczyciel obowiązany jest do ustalenia przesłanek swojej odpowiedzialności, czyli samodzielnego i aktywnego wyjaśnienia okoliczności wypadku oraz wysokości powstałej szkody.

O roszczeniu ubocznym orzeczono w oparciu o znowelizowaną na podstawie art. 2 pkt 1 lit. a i art. 2 pkt 2 lit. a i b ustawy z dnia 9 października 2015 r. o zmianie ustawy o terminach zapłaty w transakcjach handlowych, ustawy - Kodeks cywilny oraz niektórych innych ustaw (Dz.U.2015.1830) treść art. 481 § 1 i 2 - 2<sup>4</sup> kc i art. 359 § 1 i 2 - 2<sup>3</sup> kc.

Odsetki, od sumy pieniężnej należą się wówczas gdy dłużnik opóźnia się ze spełnieniem świadczenia (art. 359 § 1 kc i art. 481 § 1 kc).

Odsetki, zgodnie z art. 481 kc, stanowią opartą na uproszczonych zasadach rekompensatę typowego uszczerbku majątkowego doznanego przez wierzyciela wskutek pozbawienia go możliwości czerpania korzyści z należnego mu świadczenia pieniężnego.

R. legis art. 14 ustawy z dnia 22 maja 2003r. o ubezpieczeniach obowiązkowych, Ubezpieczeniowym Funduszu Gwarancyjnym i Polskim Biurze Ubezpieczycieli Komunikacyjnych (Dz. U. 2016.2060 – j.t.) opiera się na uprawnieniu



do wstrzymania wypłaty odszkodowania w sytuacjach wyjątkowych, gdy istnieją niejasności odnoszące się do samej odpowiedzialności ubezpieczyciela albo wysokości szkody. Ustanawiając krótki termin spełnienia świadczenia ustawodawca wskazał na konieczność szybkiej i efektywnej likwidacji szkody ubezpieczeniowej. Po otrzymaniu zawiadomienia o wypadku Ubezpieczyciel - jako profesjonalista korzystający z wyspecjalizowanej kadry i w razie potrzeby z pomocy rzeczoznawców (art. 355 § 2 kc) - obowiązany jest do ustalenia przesłanek swojej odpowiedzialności, czyli samodzielnego i aktywnego wyjaśnienia okoliczności wypadku oraz wysokości powstałej szkody – por. por. wyrok SN z dnia 16 grudnia 2011r. w sprawie o sygn akt V CSK 38/11, opubl. LEX nr 1129170, por. wyrok s.apel. w Poznaniu z dnia 27 czerwca 2013r. w sprawie o sygn. akt I ACa 494/13 LEX nr 1353802.

O kosztach procesu, w tym kosztach zastępstwa procesowego, obciążając nimi w całości pozwanego orzeczono na podstawie art. 108 § 1 kpc w z art. 100 kpc i w zw. z § 6 pkt 5 rozporządzenia Ministra Sprawiedliwości z dnia 28 września 2002r. w sprawie opłat za czynności radców prawnych oraz ponoszenia przez Skarb Państwa kosztów pomocy prawnej udzielonej przez radcę prawnego ustanowionego z urzędu (Dz. U. 2013.490 – j.t. ze zm.) w zw. z § 21 rozporządzenia Ministra Sprawiedliwości z dnia 22 października 2015r. w sprawie opłat za czynności radców prawnych (Dz. U. 2015.1804 ze zm.) i art. 1 ust. 1 pkt 2 i art. 5 ust. 1 ustawy z dnia 16 listopada 2006r. o opłacie skarbowej (Dz. U. 15.783 – j.t. ze zm.) oraz w oparciu o treść art. 13 ust. 1 i art. 113 ust. 1 ustawy z dnia 28 lipca 2005r. o kosztach sądowych w sprawach cywilnych (Dz. U. 2016.623 – j.t. ze zm.).

Z tych wszystkich względów orzeczono jak w sentencji wyroku