

sygn. akt I C 116/22

WYROK W IMIENIU RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ

dnia 31 maja 2023 r.

Sąd Rejonowy w Łęczycy, I Wydział Cywilny w składzie:

Przewodniczący: Sędzia Wojciech Wysoczyński

Protokolant: st. sekr. sądowy Katarzyna Retkowska

po rozpoznaniu na rozprawie w dniu 16 maja 2023 r. w Ł.

sprawy z powództwa W. D. prowadzącego działalność gospodarczą pod firmą (...) z siedzibą w S.

przeciwko (...) Towarzystwu (...) z siedzibą w W.

o zapłatę

- zasądza od pozwanej na rzecz powoda kwotę 6.853,25 zł (sześć tysięcy osiemset pięćdziesiąt trzy złote 25/100) wraz z ustawowymi odsetkami za opóźnienie liczonymi od dnia 12 kwietnia 2022 roku do dnia zapłaty, oraz kwotę 3.017 zł (trzy tysiące siedemnaście złotych) tytułem zwrotu kosztów procesu wraz z odsetkami ustawowymi za opóźnienie naliczanymi od dnia uprawomocnienia się wyroku do dnia zapłaty;
- obciąża i nakazuje pobrać od pozwanej na rzecz Skarbu Państwa – Sądu Rejonowego w Łęczycy kwotę 973,16 (dziewięćset siedemdziesiąt trzy złote 16/100) tytułem zwrotu nieuiszczonych kosztów sądowych.

Sygnatura akt I C 116/22

UZASADNIENIE

W pozwie z dnia 12 kwietnia 2022 roku, powód W. D. prowadzący działalność gospodarczą pod firmą (...) z siedzibą w S., reprezentowany przez zawodowego - pełnomocnika radcę prawnego wniósł o zasądzenie od pozwanego Towarzystwa (...) z siedzibą w W. na rzecz powoda kwoty 6.853,25 złotych wraz z ustawowymi odsetkami za opóźnienie liczonymi od dnia wniesienia pozwu do dnia zapłaty.

Na powyższą kwotę złożyły się:

- kwota 6.500 złotych wraz z ustawowymi odsetkami za opóźnienie liczonymi od dnia wniesienia pozwu do dnia zapłaty tytułem częściowego odszkodowania za uszkodzenie pojazdu marki S. o nr rej. (...) w zdarzeniu z dnia 01.02.2022 roku;
- kwoty 53,25 zł wraz z ustawowymi odsetkami za opóźnienie liczonymi od dnia wniesienia pozwu do dnia zapłaty tytułem skapitalizowanych odsetek za opóźnienie liczonych od kwoty 6.500 zł od dnia 04.03.2022 r. do dnia 11.04.2022 roku;
- kwoty 300,00 złotych wraz z ustawowymi odsetkami za opóźnienie od dnia wniesienia pozwu do dnia zapłaty tytułem poniesionych przez powoda wydatków związanych z wykonaniem kalkulacji kosztów naprawy pojazdu marki S. o nr rej. (...) w zdarzeniu z dnia 01.02.2022 roku. Powód wniósł również o zasądzenie od pozwanej na rzecz powoda kosztów procesu według norm przepisanych / pozew k. 3-20/.

Sąd Rejonowy w Łęczycy nakazem zapłaty wydanym w postępowaniu upominawczym z dnia 21 kwietnia 2022 roku, uwzględnił roszczenie zgłoszone w pozwie / nakaz zapłaty k. 31 /.

W sprzeciwie od nakazu zapłaty, pozwana reprezentowana przez zawodowego pełnomocnika – radcę prawnego wniosła o oddalenie powództwa i zasądzenie od powoda na rzecz pozwanej kosztów procesu. / k. 36-38 /.

Sąd Rejonowy ustalił następujący stan faktyczny:

W dniu 1 lutego 2022 roku doszło do kolizji drogowej w wyniku której uszkodzeniu uległ pojazd marki T. numer rejestracyjny (...), należący do poszkodowanego G. P. / bezsporne /.

Sprawca wypadku w chwili zdarzenia był ubezpieczony w zakresie odpowiedzialności cywilnej posiadacza pojazdu mechanicznego u strony pozwanej / bezsporne/.

Po zakończeniu postępowania likwidacyjnego, pozwana wypłaciła na rzecz poszkodowanego odszkodowanie z tytułu szkody częściowej w pojeździe w kwocie 10.700 złotych / bezsporne /.

W dniu 17 marca 2022 r. G. P. zawarł z powodem umowę cesji wierzytelności przysługujących cedentowi wobec sprawcy oraz strony pozwanej, a wynikających z zaistniałej szkody z dnia 1 lutego 2022 roku / umowa k. 7/.

Powód zlecił sporządzenie kalkulacji naprawy, mające na celu ustalenie rzeczywistych kosztów przywrócenia pojazdu do stanu przed zdarzenia / kalkulacja k. 9 - 22/.

Powód poniósł koszty sporządzenia na jego rzecz prywatnej kalkulacji naprawy samochodu w wysokości 369 zł brutto na podstawie wystawionej faktury VAT nr (...) / faktura k. 23 /.

Pełen zakres rzeczywistych uszkodzeń pojazdu związanych z kolizją z dnia 1 lutego 2022 r. wraz z koniecznymi operacjami w procesie naprawy wyszczególniono w kalkulacjach sporządzonych przez biegłego po analizie zapisów w kalkulacjach stron postępowania porównania ich z technologią naprawy producenta marki jak i dokumentacją fotograficzną.

Wiek czy też przebieg pojazdu nie ma wpływu na możliwość zastosowania w naprawie części oryginalnych. Biegły nie zna żadnej normy technicznej Polskiej czy Europejskiej, która wskazywała by czy też regulowała by użycie części do procesu naprawy.

W świetle analizy udostępnionych akt sprawy IC 116/22, badania materiałów dowodowych w nich zawartych, koszty naprawy pojazdu S. (...) nr rej. (...) na częściach nowych i oryginalnych- uwzględniając stan techniczny pojazdu przed zdarzeniem szkodzącym, stosując technologię naprawy jaka pozwoli przywrócić mu wszystkie funkcje techniczne i estetyczne (oraz udzielić gwarancji na taką naprawę) przy stawce za roboczogodzinę 120 zł netto, jaką obserwowano w województwie (...) w 2022 r. (w warsztatach nie posiadających autoryzacji ale wyposażonych odpowiednio w ramy pomiarowo naprawcze oraz kabiny lakiernicze) wyniósł by brutto: 34.357,23 zł - zdaniem opiniującego biegłego byłby to uzasadniony koszt naprawy.

Ponieważ w aktach sprawy nie ma certyfikatów potwierdzających, że części inne niż oryginalne, które mogły by być użyte do naprawy przedmiotowego pojazdu spełniają normy producenta pojazdu brak jest podstaw do twierdzenia, że naprawa pojazdu z ich użyciem przywróciłaby wszystkie cechy takie jakie miał on będąc zmontowanym z części oryginalnych.

Pracownik strony pozwanej, również nie wykazał podczas oględzin że części, które zakwalifikował do wymiany nie były oryginalne.

Również brak tych certyfikatów nie pozwala wypowiadać się w jakim zakresie część oznaczana przez dystrybutorów (nie producentów tych części) w Polsce odbiega od części wyprodukowanej według specyfikacji i zgodnie z normami

producenta pojazdu. Fakt że dystrybutor części stwierdza że jakoby część ta była produkowana na tej samej linii produkcyjnej co części z logo producenta pojazdu nie daje podstaw do twierdzenia że wykonane zostały one chociażby z tych samych materiałów co części oryginalne.

Nie bez znaczenia jest też możliwość wpływu części nieoryginalnych na zadziałanie systemów bezpieczeństwa. Systemy te opracowywane są dla pojazdów zmontowanych z części oryginalnych, w technologii producenta tego pojazdu. Jeżeli części z jakich zmontowany zostanie pojazd po naprawieniu nie mają wszystkich cech (w tym wytrzymałościowych) jak części oryginalne to możliwym jest, że system bezpieczeństwa po prostu nie zadziała w przypadku kolizji a konsekwencje dla osób znajdujących się w pojeździe mogą być tragiczne.

Biegły czy rzeczoznawca sporządzając opinię musi mieć świadomość konsekwencji jej sporządzenia bo pojazd może być na jej podstawie tak a nie inaczej naprawiany. W przypadku np. nie zadziałania systemu SRS (poduszek gazowych) uczestnicy postępowania podobnie jak Sąd mogą stwierdzić, że liczyli na wiedzę biegłego i uwolnią się od jakiegokolwiek winy w takim przypadku.

Części najniższej jakości oznaczone przez dystrybutorów jako P,PJ, PT, PC nie posiadają certyfikatów producenta marki a dodatkowo nie wiadomo kto faktycznie jest ich wytwórcą i z jakich materiałów są produkowane. W praktyce za niższą ceną idzie niższa jakość wykonania (np. związana z niedokładnie odtworzonymi cechami geometrycznymi, niepełnym zabezpieczeniem antykorozyjnym), stosowanie innych materiałów lub o niższej jakości niż używane do produkcji części firmowanych logiem producenta pojazdu.

W praktyce warsztatowej za zasadne uznaje się koszty odbudowy pojazdu na częściach takich jakie uległy uszkodzeniu. Z akt sprawy nie wynikało aby były to części nieoryginalne.

Szacunkowa wartość rynkowa samochodu S. (...) nr rej. (...) ustalona według informacji zawartych w udostępnionych do badań dokumentach w aktach sprawy na dzień 01.02.2022 r. mogła wynosić brutto: 22.600 zł.

Szacunkowa wartość rynkowa pojazdu w stanie uszkodzonym (wartość pozostałości) ustalona metodami matematycznymi, uwzględniająca rozmiar uszkodzeń oraz koszty naprawienia pojazdu mogła wynosić brutto: 6.400 zł.

Różnica wartości pojazdu przed i po szkodzie to kwota brutto: 16.200 zł.

Uwzględniając realia warsztatowe lokalnego rynku napraw pojazdów powypadkowych w ocenie biegłego, obserwowane na rynku stawki za roboczo-godzinę prac blacharsko lakierniczych zawierały się w zakresie 100 zł netto do 100 zł netto w warsztatach nie autoryzowanych / opinia biegłego – podstawowa k. 77-131 /.

Szacunkowa wartość rynkowa samochodu S. (...) nr rej. (...) ustalona według informacji zawartych w udostępnionych do badań dokumentach w aktach sprawy na dzień 01.02.2022 r. mogła wynosić brutto: 23.900 złotych - uwzględniając przebieg pojazdu.

Szacunkowa wartość rynkowa wyżej opisanego pojazdu w stanie uszkodzonym (wartość pozostałości) ustalona metodami matematycznymi, uwzględniająca rozmiar uszkodzeń oraz koszty naprawienia pojazdu mogła wynosić brutto: 6.700 zł.

Różnica wartości pojazdu przed i po szkodzie to kwota brutto 17.200 złotych / opinia biegłego – uzupełniająca k. 177-178 /.

Powyższy stan faktyczny Sąd ustalił w oparciu o powołane dowody z dokumentów niebudzących wątpliwości co do zgodności z rzeczywistym stanem rzeczy.

Istotna dla ustaleń faktycznych w niniejszej sprawie okazała się sporządzona w niniejszej sprawie opinia biegłego. Opinia jest jasna, spójna, nie zawierała wewnętrznych sprzeczności, odpowiadała w sposób jednoznaczny i logiczny

na postawione w tezie dowodowej pytania, a nadto została sporządzona przez osobę o niezbędnych do tego kwalifikacjach. Co istotne, po złożeniu przez biegłego pisemnej opinii uzupełniającej, pełnomocnicy stron nie wnieśli ani o dopuszczenie dowodu z opinii innego biegłego ani też o zobowiązanie biegłego do złożenia opinii uzupełniającej akceptując tym samym zaprezentowane w opinii wnioski.

Sąd zważył, co następuje:

Powództwo jest zasadne.

Pozwana w niniejszej sprawie odpowiadała wobec poprzedników prawnych powoda jako ubezpieczyciel odpowiedzialności cywilnej osoby, która jako posiadacz samoistny mechanicznego środka komunikacji wyrządziła poszkodowanemu szkodę w mieniu w związku z ruchem tego środka komunikacji (art. 822 § 1 k.c. i art. 19 ust. 1 ustawy z 22 maja 2003 r. o ubezpieczeniach obowiązkowych w zw. z art. 436 § 2 k.c. zw. z art. 415 k.c.).

W dniu 17 marca 2022 r. G. P. zawarł z powodem umowę cesji wierzytelności przysługujących cedentowi wobec sprawy oraz strony pozwanej, a wynikających z zaistniałej szkody z dnia 1 lutego 2022 roku.

Legitymacja czynna i bierna stron była niesporna, tak samo jak zakres uszkodzeń pojazdu, do których doszło w związku z związkiem ze zdarzeniem z 1 lutego 2022 roku. Przedmiotem sporu była zaś sposób naprawienia szkody oraz wysokość poniesionej szkody.

Naprawienie szkody następuje według wyboru poszkodowanego, jak to stanowi art. 363 § 1 i § 2 k.c.

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.

Jeżeli ubezpieczyciel wykaże, że prowadzi to do wzrostu wartości pojazdu, odszkodowanie może ulec obniżeniu o kwotę odpowiadającą temu wzrostowi (por. uchwała 7 sędziów SN z dnia 12 kwietnia 2012 r., sygn. akt III CZP 80/11, LEX nr 1129783, www.sn.pl, Biul.SN 2012/4/5).

Obowiązujące przepisy prawa nie ograniczają praw poszkodowanego do żądania ustalenia odszkodowania z uwzględnieniem cen części oryginalnych. Należy zwrócić uwagę, iż odszkodowanie pieniężne ma pełnić taką samą funkcję jak przywrócenie do stanu poprzedniego. Tym samym, jego wysokość powinna pokryć wszystkie celowe i ekonomicznie uzasadnione wydatki niezbędne dla przywrócenia stanu poprzedniego uszkodzonego pojazdu (uzasadnienie postanowienia SN z dnia 20 czerwca 2012 roku, sygn. akt III CZP 85/11, LEX nr 1289199).

W przywołanym powyżej postanowieniu SN podkreślił, że jeżeli uszkodzeniu uległy części pochodzące bezpośrednio od producenta pojazdu mechanicznego, i zachodzi konieczność ich wymiany na nowe, regułą powinno być stosowanie części oryginalnych pochodzących od producenta pojazdu mechanicznego lub równoważnych oryginalnym, tj. wyprodukowanych przez producenta części, który dostarcza producentowi pojazdu części do montażu pojazdów, zgodnie ze specyfikacjami i standardami produkcyjnymi, ustalonymi przez producenta pojazdu.

Niewątpliwie zatem poszkodowany posiada uprawnienie do żądania ustalenia odszkodowania według cen nowych części oryginalnych. Uprawnienie to jest niezależnie od wieku pojazdu, stanu jego eksploatacji oraz tego, że w obrocie handlowym znajdują się części nieoryginalne. Podkreślić należy, że 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. Wbrew obowiązkowi wynikającemu z art. 6 k.c. pozwany nie wykazał, aby taka sytuacja w przedmiotowej sprawie zaistniała.

W przedmiotowej sprawie bezspornym pomiędzy stronami było to, że szkoda w pojeździe należącym do powoda miała charakter szkody całkowitej. Ze szkodą całkowitą w ubezpieczeniach komunikacyjnych mamy do czynienia wówczas,

gdy pojazd mechaniczny na skutek wypadku uległ zniszczeniu i albo w ogóle nie nadaje się do naprawy, albo też koszty naprawy okazują się przekraczać wartość pojazdu w dniu powstania szkody.

Uzasadnienia prawnego kompensacji szkody całkowitej należy doszukiwać się w art. 363 § 1 k.c. Przepis ten wskazuje na szczególny przypadek, gdy przywrócenie stanu poprzedniego poprzez naprawienie szkody jest niemożliwe, bądź też pociąga za sobą dla zobowiązanego nadmierne trudności lub koszty. W sytuacji szkody całkowitej ubezpieczyciel nie musi zatem finansować kosztów naprawy.

W przypadku szkody całkowitej, odszkodowanie wypłacane w ramach ubezpieczenia OC ustalane jest za pomocą metody dyferencyjnej. Polega ona na tym, iż wylicza się wartość pojazdu w stanie nieuszkodzonym (na dzień szkody) i wartość pozostałości pojazdu (wraku), a następnie oblicza różnicę między tymi wielkościami. Otrzymana kwota stanowi wysokość przyznanego odszkodowania.

Jak wynika z uzupełniającej opinii biegłego szacunkowa wartość rynkowa samochodu S. (...) nr rej. (...) ustalona według informacji zawartych w udostępnionych do badań dokumentach w aktach sprawy na dzień 01.02.2022 r. mogła wynosić brutto: 23.900 złotych - uwzględniając przebieg pojazdu.

Szacunkowa wartość rynkowa wyżej opisanego pojazdu w stanie uszkodzonym (wartość pozostałości) ustalona metodami matematycznymi, uwzględniająca rozmiar uszkodzeń oraz koszty naprawienia pojazdu mogła wynosić brutto: 6.700 zł.

Różnica wartości pojazdu przed i po szkodzie to kwota brutto 17.200 złotych.

Do zapłaty na rzecz powoda z tytułu uszkodzenia pojazdu pozostaje kwota 6.500 złotych [bo: 23.900 zł (wartość pojazdu nieuszkodzonego) – 6.700 zł (wartość pojazdu w stanie uszkodzonym) – 10.700 zł (kwota wypłaconego odszkodowania przez ubezpieczyciela) = 6.500 złotych].

Nie sposób podzielić argumentu pozwanej, która podniosła, iż właściwą podstawą do ustalenia wartości pojazdu po szkodzie (wartości wraku) jest przedstawione przez pozwaną wyliczenie wartości pojazdu ustalone w wyniku aukcji na portalu wreccar.pl.

Nie budzi wątpliwości, iż walor dowodowy opinii biegłego jest większy aniżeli walor wyceny szkody dokonany przez pozwaną. Wyliczenie przedstawione przez pozwaną opiera się na przeprowadzeniu aukcji na portalu internetowym. Zatem pozwana opiera twierdzenie o wartości pojazdu na jednostkowej cenie zaoferowanej za pojazd po szkodzie. Wymaga więc podkreślenia, iż ustalenia wartości pojazdu dokonuje się na podstawie jego wartości rynkowej, tj. odnoszącej się do ceny, którą powód rzeczywiście mógłby uzyskać w normalnych warunkach rynkowych, dokonując sprzedaży przedmiotowego pojazdu. Okoliczność, iż na aukcji zaoferowano określoną kwotę nie powoduje, iż wartość pojazdu zostaje ustalona w tej właśnie kwocie. W szczególności z tego tytułu ubezpieczyciel nie może czynić zarzutu o braku współdziałania w celu minimalizacji szkody.

Wartość jego szkody wyznacza wartość rynkowa pojazdu pomniejszona o wartość rynkową pozostałości pojazdu, bez względu na to czy ubezpieczyciel znalazł nabywcę za cenę wyższą niż wynosi wartość rynkowa pozostałości.

Ponadto zasada swobody umów określona w art. 353¹ k.c. obejmuje także swobodny wybór kontrahenta, zatem powoda w żaden sposób nie wiąże wysokość jednej oferty przedstawionej przez pozwaną. Sposób dokonania wyceny powinien uwzględniać swobodę powoda co do wyboru kontrahenta.

Poza tym przedstawiona przez pozwanego oferta nie daje gwarancji, iż powód w rzeczywistości otrzymałby cenę w niej ustaloną. Nie sposób ustalić czy w ogłoszeniu zamieszczono wiarygodny i rzetelny opis uszkodzonego pojazdu, nadto zawsze potencjalny nabywca może wycofać się z transakcji. Warto też zauważyć, że wartość pojazdu jest zależna od jego zindywidualizowanych cech oraz oględzin wraku. Warto tu wspomnieć, że ubezpieczyciel ma jedynie fakultatywną możliwość ustalenia wartości pozostałości przy pomocy aukcji. Stąd też pozwany ubezpieczyciel nie

ma podstaw do ustalenia wartości pozostałości w oparciu o dane uzyskane z platformy internetowej, które bazowały jedynie na możliwej do uzyskania cenie z tytułu sprzedaży tych pozostałości. Wbrew argumentom pozwanego, powód nie miał obowiązku przyjęcia powyższej oferty i był uprawniony do zachowania będącego jego własnością wraku pojazdu. W sytuacji więc, gdy uszkodzony nie był zainteresowany zbyciem uszkodzonego pojazdu, oferta licytacyjna ubezpieczyciela nie może być utożsamiana z jego ceną rynkową. Oferta powyższa była jednorazową, złożoną na wniosek firmy ubezpieczeniowej. Tym samym aukcja dostarczyła danych w przedmiocie czysto hipotetycznej pojedynczej transakcji w warunkach, których nie można zakwalifikować jako równoznacznych z wolnorynkowymi (tak też: Wyrok Sądu Okręgowego w Łodzi z dnia 21 września 2017 r. III Ca 700/17).

Odnosząc się natomiast do żądania kwoty 300 złotych tytułem zwrotu kalkulacji kosztów naprawy pojazdu, to zauważyć należy, że zgodnie treścią Uchwały Sądu Najwyższego z dnia 2 września 2019 r. III CZP 99/18 poszkodowanemu oraz cesjonariuszowi roszczeń odszkodowawczych z tytułu obowiązkowego ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej posiadaczy pojazdów mechanicznych przysługuje od ubezpieczyciela odpowiedzialności cywilnej zwrot kosztów tzw. prywatnej opinii (ekspertyzy) rzeczoznawcy, jeżeli jej sporządzenie było niezbędnym do efektywnego dochodzenia odszkodowania.

W uzasadnieniu przywołanej uchwały Sąd Najwyższy podkreślił, że w razie zlecenia ekspertyzy przez cesjonariusza wierzytelności odszkodowawczej okoliczności miarodajne do ustalenia istnienia związku przyczynowego odnoszą się do cesjonariusza.

Roszczenie o zwrot kosztów ekspertyzy stanowi własne roszczenie, które ma oparcie w nabytym roszczeniu i w jego dynamice (tak Sąd Najwyższy w wymienionej uchwale z dnia 29 maja 2019 r.). Podobnie jak w odniesieniu do poszkodowanego, który zlecił opinię, wymagane jest uwzględnienie z punktu widzenia konieczności i racjonalności poniesionych wydatków, a w szczególności to, czy cesjonariusz prowadzi działalność gospodarczą obejmującą nabywanie i dochodzenie roszczeń odszkodowawczych. Zwrot kosztów będzie uzasadniony wówczas, gdy opinia służy bezpośrednio dochodzeniu roszczenia o odszkodowanie wcześniej przez poszkodowanego, a następnie przez cesjonariusza, nie jest zaś powiązana wyłącznie z umową cesji, np. w celu oceny ryzyka, jakie wiąże się z nabywaną wierzytelnością.

W uzasadnieniu uchwały składu siedmiu sędziów z dnia 29 maja 2019 r. III CZP 68/18, Sąd Najwyższy podkreślił, że chociaż prowadzenie przez cesjonariusza działalności gospodarczej obejmującej nabywanie i dochodzenie roszczeń odszkodowawczych nie wyłącza a limine możliwości dochodzenia przez niego od ubezpieczyciela równowartości kosztów zleconej ekspertyzy, to jednak w sposób istotny wpływa na ocenę przysługiwania mu takiej możliwości. Wskazał przy tym, że nie mogą być uznane za pozostające w adekwatnym związku przyczynowym z wypadkiem komunikacyjnym i nie mogą wejść w zakres odszkodowania ubezpieczeniowego wydatki na ekspertyzy zlecone przez cesjonariusza osobie trzeciej, które służą ocenie opłacalności cesji (...).

W realiach niniejszej sprawy ekspertyza została zlecona przez powoda i wykonana po dacie umowy cesji, a więc zlecona czynność nie wiązała się z oceną opłacalności cesji.

Co więcej pozwana skutecznie nie wykazała, że powód na datę umowy cesji był certyfikowanym rzeczoznawcą bądź zatrudniał takie osoby oraz miał dostęp do programów rozliczeniowych mogących służyć do poprawnej oceny wypłaconego odszkodowania / por. Wyrok Sądu Okręgowego w Bydgoszczy z dnia 22 stycznia 2015 r. VIII Ga 196/14/.

Dodatkowo nie można też powodowi czynić zarzutu i konsekwencji obciążać go negatywnymi konsekwencjami własnych działań związanych z tym, że powód przed wystąpieniem na drogę sądową starał się upewnić co do zasadności i wysokości swoich roszczeń.

Wymaga podkreślenia, że przyjęty przez pozwaną sposób likwidacji szkody pozostawał w sprzeczności z art. 361§ 2 k.c., gdyż nie rekompensował on bowiem w pełni strat, które poprzednik prawny powoda poniósł w wyniku kolizji,

co potwierdziła opinia biegłego powołanego w toku postępowania. Działania powoda związane ze zleceniem opinii wywołane zostały wadliwym wykonaniem zobowiązania przez pozwaną.

W sytuacji, gdy zakład ubezpieczeń zaprzecza swojemu obowiązkowi wypłaty pełnej wysokości odszkodowania, podważając jego zasadę, a z taką sytuacją mieliśmy w sprawie do czynienia, strona powodowa była niejako zmuszona do poparcia swoich roszczeń zleconą prywatnie, konkurencyjną w stosunku do wyceny pozwanego, profesjonalną kalkulacją naprawy pojazdu. W stanie faktycznym niniejszej sprawy koniecznym było więc przed wystąpieniem z powództwem zwrócić się do osoby posiadającej wiedzę fachową o wydanie odpowiedniej ekspertyzy, w oparciu o którą powód był w stanie określić wysokość wierzytelności, a w konsekwencji oznaczyć wysokość żądania pozwu. Koszt przedmiotowej kalkulacji stanowi obecnie stratę w majątku powoda, która pozostaje w adekwatnym związku przyczynowym z działaniem sprawcy polegającym na spowodowaniu kolizji drogowej i odmowie zakładu ubezpieczeń wypłacenia pełnej wysokości odszkodowania poszkodowanemu (por. glosa E. Tomaszewskiej do uchwały SN z dnia 18 maja 2004 r., sygn. akt III CZP 24/04).

W ocenie sądu bezzasadny jest także zarzut, że powód jako profesjonalista, trudniący się zawodowo sprzedażą i naprawą pojazdów, posiadający specjalistyczną, niezbędną wiedzę dla oceny szkód komunikacyjnych i szacowania kosztów napraw pojazdów, powinien w ramach prowadzonej działalności oszacować nabywaną wierzytelność. Fakt profesjonalnego prowadzenia warsztatu czy też nawet skupowania wierzytelności przez powoda nie oznacza, że in casu nie miał on potrzeby zlecenia dokonania kalkulacji naprawy pojazdu firmie zewnętrznej. Sporządzenie ekspertyzy przez powoda samodzielnie wymagałoby niewątpliwie poświęcenia temu odpowiedniego czasu, sił i środków, co w konsekwencji oznaczałoby brak możliwości wykonywania przez niego innych czynności i osiągnięcia dochodów z tego tytułu.

Podkreślić przy tym trzeba, że pozwany dysponował wszelkimi danymi niezbędnymi do oszacowania wysokości należnego świadczenia, w związku z czym nie zachodziły żadne przeszkody, aby ubezpieczyciel prawidłowo wyliczył wysokość odszkodowania, bez konieczności sporządzania dodatkowych wycen. Tymczasem w sprawie niniejszej pozwany istotnie zaniżył odszkodowanie w toku likwidacji szkody, co znalazło potwierdzenie w wydanym w sprawie wyroku. Zatem okoliczności zlecenia prywatnego kosztorysu przez powoda pozwoliły uwzględnić koszty kalkulacji kosztów naprawy jako szkody powoda.

Powiązania osobowe pomiędzy powodem, a podmiotem który wykonał kalkulacje naprawy pozostają bez wpływu na roszczenie powoda. Powód prowadzi jednoosobową działalność gospodarczą na podstawie wpisu do ewidencji działalności gospodarczej, (...) spółka z o.o. jest podmiotem prawa handlowego. Są to odrębne podmioty działające na innych przepisach prawa. Brak jest również ograniczeń w zawieraniu czynności prawnych pomiędzy podmiotami powiązаныmi kapitałowo lub osobowo.

Zatem koszt sporządzenia prywatnego kosztorysu, w którym na żądanie powoda ustalono koszty naprawy uszkodzonego pojazdu, wbrew zarzutom pozwanego, uznać należało za ekonomicznie uzasadniony wydatek poniesiony w celu przywrócenia pojazdu do stanu sprzed zdarzenia / tak też Wyrok Sądu Okręgowego w Łodzi z dnia 13 listopada 2020 r. XIII Ga 1045/19/.

Uwzględniając powyższe, zasadnym jest zasądzenie od pozwanej na rzecz powoda kwoty 300 złotych tytułem zwrotu kwoty uiszczonyj przez powoda za wykonanie niezależnej opinii rzeczoznawcy.

O należnych odsetkach ustawowych, Sąd orzekł zgodnie z brzmieniem przepisów art. 359 § 1 k.c., 481§1 k.c., art. 455 k.c. i 817 § 1 k.c. oraz art. 14 ust. 1 ustawy z dnia 22 maja 2003r. o ubezpieczeniach obowiązkowych, Ubezpieczeniowym Funduszu Gwarancyjnym i Polskim Biurze Ubezpieczycieli Komunikacyjnych.

Jak ustalono, w toku postępowania likwidacyjnego, pozwany wypłacił na rzecz poszkodowanego odszkodowanie z tytułu szkody częściowej w pojeździe w kwocie 10.700 zł. Decyzja pozwanej zakończyła postępowanie likwidacyjne. Odsetki ustawowe od dochodzonej przez powoda kwoty, winny być liczone od dnia następnego od dnia wydania

decyzji. Mając na uwadze powyższe oraz uwzględniając treść art. 321 k.p.c. o początkowym terminie odsetek ustawowych orzeczono zgodnie z żądaniem pozwu tj. od dnia 12 kwietnia 2022 roku.

Powód wygrał proces, wobec powyższego, Sąd obciążył stronę pozwaną obowiązkiem zapłaty wszystkich kosztów procesu w przedmiotowej sprawie. Na ich sumę składają się: 400 złotych – opłata od pozwu, 800 złotych – uiszczona przez powoda zaliczka na poczet dowodu z opinii biegłego, 1817 złotych wynagrodzenie pełnomocnika z wyboru.

Kosztami pokrytymi ze środków Skarbu Państwa należało stosownie do art. 113 ust. 1 i 2 UKSC w zw. z art. 83 ust. 1 i 2 UKSC w zw. z art. 98 k.p.c. należało obciążyć w całości pozwanego o czym orzeczono w punkcie 2 wyroku.