

*Sygn. akt I C 491/16*

## WYROK W IMIENIU RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ

Dnia 20 sierpnia 2018 roku

Sąd Rejonowy Lublin-Zachód w Lublinie I Wydział Cywilny

w składzie następującym:

Przewodniczący SSR Jarosław Błaziak

Protokolant starszy protokolant sądowy Aneta Felc

po rozpoznaniu w dniu 13 sierpnia 2018 roku w Lublinie

sprawy z powództwa M. B. (1)

przeciwko (...) Spółce Akcyjnej w W. o zapłatę

I zasądza od (...) Spółki Akcyjnej w W. na rzecz M. B. (1) kwotę 13.575,15 zł (trzydzieści tysięcy pięćset siedemdziesiąt pięć złotych, piętnaście groszy) z odsetkami:

- od kwoty 6.398,95 zł (sześć tysięcy trzysta dziewięćdziesiąt osiem złotych, dziewięćdziesiąt pięć groszy) ustawowymi od dnia 22 czerwca 2013 roku do dnia 31 grudnia 2015 roku, ustawowymi za opóźnienie od dnia 1 stycznia 2016 roku do dnia zapłaty,

- od kwoty 7.176,20 zł (siedem tysięcy sto siedemdziesiąt sześć złotych, dwadzieścia groszy) ustawowymi od dnia 24 lipca 2013 roku do dnia 31 grudnia 2015 roku, ustawowymi za opóźnienie od dnia 1 stycznia 2016 roku do dnia zapłaty;

II oddala powództwo w pozostałej części;

III zasądza od (...) Spółki Akcyjnej w W. na rzecz M. B. (1) kwotę 3.581,78 zł (trzy tysiące pięćset osiemdziesiąt jeden złotych, siedemdziesiąt osiem groszy) z tytułu zwrotu części kosztów procesu;

IV nakazuje pobranie od M. B. (1) na rzecz Skarbu Państwa – Sądu Rejonowego Lublin-Zachód w Lublinie kwoty 120,89 zł (sto dwadzieścia złotych, osiemdziesiąt dziewięć groszy) z tytułu nieuiszczonej części kosztów sądowych;

V nakazuje pobranie od (...) Spółki Akcyjnej w W. na rzecz Skarbu Państwa – Sądu Rejonowego Lublin-Zachód w Lublinie kwoty 418,81 zł (czteryście osiemnaście złotych, osiemdziesiąt jeden groszy) z tytułu nieuiszczonej części kosztów sądowych.

Sygn. akt I C 491/16

## UZASADNIENIE

wyroku z dnia 20 sierpnia 2018 roku

### **I. Powództwo:**

Pozwem z dnia 11 kwietnia 2016 roku (data stempla pocztowego), złożonym do Sądu Rejonowego Lublin-Zachód w Lublinie, M. B. (1), reprezentowany przez pełnomocnika (radcę prawnego), wniósł o zasądzenie na jego rzecz od (...) Spółki Akcyjnej w W.:

- 6.504,14 zł z tytułu odszkodowania za szkodę w pojeździe, wraz z odsetkami ustawowymi od 31 dnia od dnia zgłoszenia szkody do dnia 31 grudnia 2015 roku oraz z odsetkami ustawowymi za opóźnienie od dnia 1 stycznia 2016 roku do dnia zapłaty;

- 7.060,20 zł z tytułu wynajęcia samochodu zastępczego wraz z odsetkami ustawowymi od 31 dnia od dnia zgłoszenia szkody do dnia 31 grudnia 2015 roku oraz z odsetkami ustawowymi za opóźnienie od dnia 1 stycznia 2016 roku do dnia zapłaty;

- 98,00 zł tytułem ponownego przeglądu technicznego po naprawie wraz z odsetkami ustawowymi od 31 dnia od dnia zgłoszenia szkody do dnia 31 grudnia 2015 roku oraz z odsetkami ustawowymi za opóźnienie od dnia 1 stycznia 2016 roku do dnia zapłaty;

- 3.500 złotych tytułem utraty wartości handlowej pojazdu wraz z odsetkami ustawowymi od 31 dnia od dnia zgłoszenia szkody do dnia 31 grudnia 2015 roku oraz z odsetkami ustawowymi za opóźnienie od dnia 1 stycznia 2016 roku do dnia zapłaty;

kosztów procesu, w tym kosztów zastępstwa procesowego, według norm prawem przepisanych oraz kwoty 17 złotych tytułem opłaty skarbowej od pełnomocnictwa.

W dniu 22 maja 2013 roku miała miejsce kolizja w wyniku, której uszkodzony został pojazd marki F. (...) o numerze rejestracyjnym (...).

W wyniku postępowania likwidacyjnego szkody, w tym kalkulacji sporządzonej przez ubezpieczyciela odszkodowanie obliczone zostało na kwotę 7.615,66 zł, na co składała się kwota 5.450,86 zł tytułem odszkodowania za szkodę w pojeździe oraz kwota 2.164,80 zł tytułem kosztów wynajęcia pojazdu zastępczego. Jest to kwota rażąco zaniżona.

Wartości w kalkulacji sporządzonej przez pozwanego zostały rażąco zaniżone. Za podstawę obliczeń powinno wziąć się nowe i oryginalne części, nie zaś ich tańsze używane odpowiedniki. Pojazd był całkowicie bezkolizyjny i nie nosił znaczących śladów zużycia. Zgodnie bowiem z uchwałą składu siedmiu sędziów Sądu Najwyższego - Izba Cywilna z dnia 12 kwietnia 2012 roku, III CZP 80/2011: „zakład ubezpieczeń zobowiązany jest na żądanie poszkodowanego do wypłaty, w ramach odpowiedzialności z tytułu ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej posiadacza pojazdu mechanicznego, odszkodowania obejmującego celowe 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.” Pojazd będący własnością poszkodowanego jest nowy. W ślad za uzasadnieniem powyższego wyroku należy stwierdzić, że brak jest 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.”

W kalkulacji sporządzonej przez ubezpieczyciela zostały znacznie zaniżone stawki za roboczogodzinę, które to powinny być stosowane w średniej wysokości obowiązującej na rynku lokalnym miejsca zdarzenia lub naprawy szkody. Mając na uwadze, że wypadek nastąpił w L., z całą pewnością stawki winny być wyższe niż 54 złote za roboczogodzinę, która to wysokość jest zaniżona w stosunku do obowiązujących na rynku (...). Stawki te wynoszą obecnie 140 złotych w autoryzowanym warsztacie i 100 złotych jako średnia stawka w warsztacie rzemieślniczym. W żadnej zatem mierze nie można się zgodzić ze wskazaną przez pozwanego stawką. Należy przytoczyć tu uchwałę Sądu Najwyższego (uzasadnienie uchwały Sądu Najwyższego z dnia 13 czerwca 2003 roku, III CZP 32/03, OSNC 2004/4/51) w którym wskazał, iż „odszkodowanie przysługujące od ubezpieczyciela odpowiedzialności cywilnej za uszkodzenia pojazdu mechanicznego obejmuje niezbędne i ekonomicznie uzasadnione koszty naprawy pojazdu, ustalone według cen występujących na lokalnym rynku”. Sąd Najwyższy wskazał, iż 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. Nie ma przy tym znaczenia fakt, że ceny te odbiegają (są wyższe) od cen przeciętnych dla określonej kategorii usług naprawczych na rynku. Jeżeli nie kwestionuje się uprawnienia do wyboru przez poszkodowanego warsztatu samochodowego mającego dokonać naprawy, miarodajne w tym zakresie powinny być ceny stosowane właśnie przez ten warsztat naprawczy. Przyjęcie cen przeciętnych dla określenia wysokości przysługującego poszkodowanemu odszkodowania, niezależnie od samej metody ich wyliczania, która może być zróżnicowana, nie kompensowałoby poniesionej przez poszkodowanego szkody, gdyby ceny przyjęte w warsztacie naprawczym były wyższe od przeciętnych”.

Szczegółowy zakres uszkodzeń został określony w prawidłowo sporządzonej prywatnej kalkulacji z dnia 24 maja 2013 roku.

Odnosząc się do przyznanych kosztów wynajmu pojazdu zastępczego są one rażąco zaniżone. W piśmie z dnia 22 lipca 2013 roku przyznano koszty wynajęcia pojazdu zastępczego ograniczając je do 16 dni, oraz przyjmując zaniżoną cenę wynajmu auta zastępczego. Poszkodowany nie miał możliwości zastąpienia uszkodzonego pojazdu innym pojazdem będącym w ewentualnej dyspozycji, a przedłużająca się likwidacja szkody z winy ubezpieczyciela wymusiła na poszkodowanym wynajem samochodu zastępczego. Poszkodowany nie prowadzi działalności gospodarczej, ale celem wynajmu pojazdu było zapewnienie możliwości dojazdu do pracy oraz realizacji na terenie całego kraju wykonywania umów zleceń oraz umów o dzieło. Realizacja w/w umów odbywała się siedem dni w tygodniu ze względu na charakter pracy poszkodowanego oraz założony z góry harmonogram bez możliwości jego zmiany. Ponadto pojazd zapewniał codzienny dowóz i przywóz dzieci do szkoły i przedszkola. Rzeczywiste koszty wynajmu samochodu zastępczego przez niezbędny okres jego trwania przedstawia faktura nr (...). Należy przytoczyć tu wyrok Sądu Najwyższego z 8 września 2004 roku, IV CK 672/03, w którym stwierdził, że utrata możliwości korzystania z rzeczy wskutek jej zniszczenia stanowi szkodę majątkową. W piśmiennictwie podkreśla się, że normalnym następstwem w rozumieniu art. 361 § 1 k.c. jest bardzo często niemożność korzystania z samochodu przez poszkodowanego, nie tylko w sytuacji jego uszkodzenia, ale również zniszczenia. Jeżeli więc poszkodowany poniósł w związku z tym koszty, które były konieczne, na wynajem pojazdu zastępczego, to mieszczą się one w granicach skutków szkodowych podlegających wyrównaniu.

Ponadto w decyzji z dnia 8 czerwca 2015 roku podniósł, że powód zawarł umowę przelewu wierzytelności w zakresie wynajmu zastępczego na rzecz innego podmiotu. Ubezpieczyciel nie wziął pod uwagę, że pomiędzy podmiotem wynajmującym pojazd zastępczy, a powodem doszło do zwrotnego przelewu wierzytelności

Należy zwrócić uwagę, że w wyniku uszkodzenia, nawet wyeliminowanej wartości rynkowej pojazdu poszkodowanego zmalała w stosunku do tej, jaką pojazd ten reprezentowałby na rynku, gdyby nie został uszkodzony, więc kompensata winna obejmować nie tylko kwoty naprawy, ale także różnicę wartości. Tak wynika z uchwały Sądu Najwyższego z dnia 25 października 2001 roku, III CZP 57/2001, w której Sąd Najwyższy stwierdził, nadto, że: „Odszkodowanie za uszkodzenie samochodu może obejmować oprócz kosztów jego naprawy także zapłatę sumy pieniężnej odpowiadającej różnicy między wartością tego samochodu przed uszkodzeniem i po naprawie”.

Po naprawie samochód odzyskał co prawda pełną sprawność techniczną, nie uzyskał jednak wartości rynkowej takiej jak przed wypadkiem. Naprawione elementy nie cechują się taką trwałością jak elementy nieuszkodzone i niewymieniane, a pojazd nie był wcześniej uczestnikiem żadnej kolizji. Przytoczyć należy wyrok Sądu Okręgowego w Gliwicach z dnia 31 stycznia 2008 roku, III Ca 1327/07: „dla samej utraty wartości samochodu jest bez znaczenia czy w następstwie kolizji uszkodzeniu uległy tylko elementy wymienne, które następnie w wyniku naprawy samochodu zostały wymienione. U podłoża utraty wartości handlowej przez samochód uczestniczący w kolizji leżą przede wszystkim względy psychologiczne i sam udział w kolizji powoduje, że samochody automatycznie tracą na wartości, pomimo że w wyniku naprawy przywrócono je do stanu technicznego sprzed kolizji.”

Poszkodowanemu przysługuje zwrot kosztów za ponowny przegląd techniczny po naprawie.

Domaga się zasądzenia odsetek od 31-go dnia od zgłoszenia poszczególnych szkód do dnia zapłaty. Zgodnie z art. 14 ustawy z dnia 22 maja 2003 roku o ubezpieczeniach obowiązkowych, Ubezpieczeniowym Funduszu Gwarancyjnym i Polskim Biurze Ubezpieczycieli Komunikacyjnych (Dz.U.2003, Nr 124, poz. 1152) zakład ubezpieczeń wypłaca odszkodowanie w terminie 30 dni licząc od dnia złożenia przez poszkodowanego lub uprawnionego zawiadomienia o szkodzie (pozew karty 2-8, pełnomocnictwo k. 9 akt sprawy).

## **II. Nakaz zapłaty w postępowaniu upominawczym:**

Nakazem zapłaty postępowaniu upominawczym, wydanym dnia 31 maja 2016 roku w sprawie I Nc 394/16, Sąd orzekł zgodnie z żądaniem pozwu (nakaz zapłaty k. 29).

## **III. Sprzeciw pozwanego od nakazu zapłaty:**

(...) S.A. w W., reprezentowany przez pełnomocnika (radcę prawnego), wniósł sprzeciw od nakazu zapłaty, zaskarżając go w całości. Wnosił o oddalenie powództwa w całości oraz zasądzenie od powoda na jego rzecz kosztów procesu, według norm przepisanych, w tym kosztów zastępstwa procesowego.

Przyjął na siebie odpowiedzialność z racji łączącej go ze sprawcą szkody umowy ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej posiadaczy pojazdów mechanicznych i dokonał czynności likwidacyjnych oraz wypłacił poszkodowanemu bezsporną wysokość odszkodowania.

Roszczenie na uwzględnienie nie zasługuje. Kwestionuje zakres swojej odpowiedzialności.

Kwestionuje wysokość dochodzonego przez powoda roszczenia o zwrot kosztów wynajęcia pojazdu zastępczego. Nie ma podstaw do refundacji poniesionych kosztów wynajmu pojazdu zastępczego w wysokości określonej fakturą VAT nr (...) z dnia 12 lipca 2013 roku.

Zgodnie z wyrokiem Sądu Najwyższego z dnia 8 września 2004 roku, IV CK 672/03, utrata możliwości korzystania z rzeczy stanowi szkodę majątkową, w związku z czym poniesione wydatki na najem pojazdu zastępczego podlegają wyrównaniu - jako wydatki konieczne - jeżeli odpowiadają lokalnym stawkom czynszu najmu pojazdu o zbliżonej klasie. Przy szkodzie częściowej czas koniecznego najmu powinien być wyznaczony rzeczywistym czasem naprawy w normalnym jej toku, z uwzględnieniem czynności likwidacyjnych.

Wypowiadając się o granicach odpowiedzialności ubezpieczyciela z tytułu poniesionych przez poszkodowanego kosztów najmu pojazdu zastępczego przeznaczonego do kontynuowania działalności gospodarczej, Sąd Najwyższy w wyroku z dnia 5 listopada 2004 roku, II CK 494/03, ocenił skutki opóźnienia poszkodowanego w zleceniu naprawy samochodu. Stwierdził, że refundowane koszty najmu pojazdu zastępczego obejmują tylko okres konieczny i niezbędny do naprawy samochodu uszkodzonego w wypadku komunikacyjnym.

Koszty wynajmu pojazdu zastępczego zostały uznane w kwocie odpowiadającej średnim stawkom stosowanym przez firmy zawodowo zajmujące się wynajmem pojazdów, to jest w wysokości 110 złotych netto za dobę oraz okres czasu niezbędny do przeprowadzenia powypadkowej naprawy pojazdu wynoszący 16 dni.

W dniu 22 lipca 2013 roku wypłacił poszkodowanemu bezsporną wysokość odszkodowania w wysokości 7.615,66 zł, w tym 2.164,80 zł tytułem kosztów pojazdu zastępczego. Dokonał weryfikacji stawki do segmentu D. Uznał kwotę 2.164,80 zł brutto, to jest 16 dni po 110 złotych netto.

Podczas zgłaszania szkody w systemie internetowym zgłaszający uzyskuje informację następującej treści: „W związku ze zgłoszoną szkodą w pojeździe - możemy bezpłatnie pomóc w zorganizowaniu najmu pojazdu zastępczego, parkowania, holowania itp. W tym celu prosimy o kontakt z (...) (nr tel. (...)). W przypadku najmu pojazdu zastępczego we własnym zakresie, zwrot kosztów może nastąpić według cen stosowanych przez wypożyczalnie współpracujące z (...) tj. zależnie od czasu najmu i klasy auta...”.

Taka jest informacja dla klienta. Pojawia się ona w ostatniej zakładce. Jednak poszkodowany nie skontaktował się z nim w celu organizacji pojazdu zastępczego adekwatnego do uszkodzonego.

W całości podtrzymuje dotychczasowe stanowisko (twierdzenia) odnośnie braku podstaw faktycznych do uwzględnienia roszczenia powoda z tytułu kosztów wynajmu pojazdu zastępczego przez poszkodowanego w wyższym niż wynikający z dotychczasowego uwzględnienia przez pozwanego tego roszczenia, zakresie.

Zaakceptowany przez poszkodowanego koszt wynajmu pojazdu zastępczego w łącznej wysokości 9.225,00 złotych, istotnie odbiega od wartości rynkowych kosztów z tego tytułu, wyliczonych w oparciu o stawki wynajmu pojazdów zastępczych klasy odpowiadającej klasie (segment) D pojazdu marki F. (...), będącego własnością poszkodowanego, istniejących na właściwym dla poszkodowanego rynku lokalnym. Rynkowe ceny wynajmu pojazdu zastępczego odpowiadającego klasie pojazdu poszkodowanego marki F. (...) nie powinny bowiem przekroczyć kwoty 110 złotych netto za dobę wynajmu.

Zaprzecza, ażeby zastosowana stawka za wynajem pojazdu zastępczego odpowiadała średniej stawce stosowanej przez licencjonowane podmioty trudniące się wynajmem pojazdów klasy D na obszarze właściwego rynku lokalnego.

W sytuacji, gdy na rynku lokalnym właściwym dla poszkodowanego istnieją liczne podmioty oferujące najem pojazdu zastępczego klasy odpowiadającej klasie (D) za stawkę nieprzekraczającą 110 złotych netto za dobę, to racjonalną decyzją poszkodowanego byłoby skorzystanie z takiej właśnie oferty. Wynajem pojazdu zastępczego wyższej klasy pojazdu jak pojazd poszkodowanego za stawkę dobową w wysokości 150 złotych netto (184,50 zł brutto) z całą pewnością nie może zostać uznany za działanie posiadające racjonalne (ekonomiczne) uzasadnienie. Skoro zatem poszkodowany mógł wynająć pojazd zastępczy za stawkę nieprzekraczającą 110 złotych netto, to wynajęcie pojazdu za stawkę przewyższającą maksymalną stawkę wynajmu tego rodzaju pojazdu, nie powoduje, że poszkodowany uprawniony był do skorzystania z tak drogiej usługi. Przy tym wskazać należy, iż brak jest jakichkolwiek dowodów potwierdzających, iż poszkodowany skorzystał z oferty ze względu na szczególne cechy tej oferty, których to cech pozbawione były oferty tańsze.

Poszkodowany powinien współdziałać z ubezpieczycielem w zakresie likwidacji szkody - dążąc do zmniejszenia jej rozmiarów. W przypadku, gdy - tak jak w sprawie niniejszej - poszkodowany podejmuje decyzje gospodarcze w sposób dowolny (nieracjonalny), to skutki tych decyzji nie mogą obciążać ubezpieczyciela. Jeżeli bowiem poszkodowany skorzystał z usługi wypożyczalni będącej najdroższą na rynku, to powód winien wykazać, że decyzja ta miała charakter racjonalny (istniały konkretne przesłanki, dla których poszkodowany skorzystał z oferty najdroższej).

W tej sytuacji zaakceptowana przez poszkodowanego kwota z tytułu kosztów wynajmu pojazdu zastępczego w wysokości 9.225 złotych nie pozostaje w adekwatnym związku przyczynowym ze zdarzeniem szkodowym. Zgoda poszkodowanego na jej poniesienie wynika wyłącznie z nieracjonalnego (nieznajdującego ekonomicznego uzasadnienia) działania poszkodowanego, noszącym znamiona działania prowadzącego do zwiększenia rozmiarów szkody (art. 826 § 1 k.c.), za które pozwany, zgodnie z treścią art. 826 § 3 k.c. nie ponosi odpowiedzialności.

Nie uznaje za zasadne ponoszenia kosztów najmu samochodu zastępczego według wyższych stawek, aniżeli stawki rynkowe obowiązujące na lokalnym rynku gdzie użytkowany był uszkodzony pojazd. Zgodnie z ukonstytuowaną zasadą poszkodowany powinien dążyć do zmniejszenia rozmiarów szkody, zaś przy naprawieniu szkody, wyborze sposobu naprawienia współdziałać z dłużnikiem. Poszkodowany decydując się na najem pojazdu zastępczego powinien mieć na względzie ciążyący na nim obowiązek zapobieganiu zwiększania się szkody. Stanowisko to znajduje odzwierciedlenie w uchwale Sądu Najwyższego z dnia 17 listopada 2011 roku, III CZP 5/11, w której Sąd Najwyższy stwierdził, że nawet w sytuacji, w której najem pojazdu zastępczego można uznać za celowy, nie można automatycznie przyjąć, że poszkodowanemu przysługuje refundacja wszystkich poniesionych na ten cel kosztów w tym kosztów najmu w pełnej wysokości. Zakres kompensacji tych kosztów wyznaczać powinno w każdej konkretnej sytuacji kryterium ich ekonomicznej zasadności, którą zdaniem Sądu Najwyższego rozważać należy przy uwzględnieniu obowiązku współdziałania poszkodowanego ze zobowiązanym w kierunku zapobiegania szkodzie i minimalizacji jej

rozmiarów (art. 354 § 2 oraz art. 826 k.c.) oraz obowiązku nieprzyczyniania się poszkodowanego do zwiększania rozmiarów szkody (art. 362 k.c.). Występująca na rynku konkurencja daje możliwość negocjacji stawek i wyboru konkurencyjnej oferty. Powód nie wskazał okoliczności, które wskazywałyby, że poszkodowany działając zgodnie z art. 354 § 2 k.c. nie miał możliwości wynajęcia pojazdu po stawce, jaką pozwany uznał w trakcie postępowania likwidacyjnego (110 złotych netto za dobę), opierając się na stawkach rynkowych. Ponadto, jeżeli poszkodowany zdecydował się skorzystać z droższej usługi dostępnej na rynku, powód powinien wykazać, że decyzja poszkodowanego miała charakter racjonalny. Dowód na taką okoliczność nie został przez powoda przedstawiony.

Czynsz najmu pojazdu zastępczego niewątpliwie w tym konkretnym przypadku stanowi szkodę, to jest uszczerbek w majątku poszkodowanego, powstały w wyniku kolizji drogowej i pozostający w adekwatnym związku przyczynowym z kolizją. Wysokość tego elementu szkody określa uzasadniona kwota czynszu, jaką powinien zapłacić poszkodowany w tym celu aby zapewnić sobie możliwość korzystania z samochodu zastępczego. Szkada powinna być przy tym ustalana według wartości rynkowej. Ustalając wartość rynkową stawki czynszu najmu pojazdu zastępczego należy zdaniem pozwanego rozróżnić stawki czynszu najmu pojazdów zastępczych ukształtowanych na rynku i stawki czynszu najmu pojazdów zastępczych ukształtowanych przez rynek. Pojęcia te nie mają tożsamego znaczenia. Pierwsze z nich (stawki ukształtowane na rynku) odnoszą się do stawek czynszu najmu, które na rynku są obecne i funkcjonują. Drugie pojęcie (stawki ukształtowane przez rynek) odnosi się do stawek czynszu najmu ukształtowanych w warunkach rynkowych, to jest takich, w których poziom cen zostaje wyznaczony przez prawo pobytu i podaży w wyniku zawierania umów przez strony o przeciwstawnych interesach ekonomicznych, a wreszcie także przez poziom zamożności społeczeństwa korzystającego z określonych dóbr. Nie wszystkie stawki czynszu najmu pojazdu zastępczego, w oczywisty sposób kształtują się w wyniku mechanizmu rynkowego. Wątpliwości w tym zakresie powstają także w niniejszej sprawie. W niniejszym przypadku bowiem zawarta została umowa najmu samochodu zastępczego, której koszt ekonomiczny nie obciążał poszkodowanego, czego poszkodowany (najemca) miał świadomość już na etapie zawierania umowy. Świadczy o tym chociażby umowa najmu zawarta w dniu 23 maja 2013 roku pomiędzy powodem a (...) Sp. z o.o.

Istotą stawki rynkowej jest jej ukształtowanie w wyniku przeciwstawnych interesów ekonomicznych uczestników obrotu i jednocześnie przy uwzględnieniu ich możliwości ekonomicznych. Stawki czynszu najmu w warunkach rynkowych kształtują się w wyniku umów zawieranych przez podmioty, z których jeden (wynajmujący) dąży do uzyskania jak najwyższej stawki, a drugi (najemca) dąży do tego, aby usługa o oznaczonej jakości nabyta została po stawce jak najniższej. Opisany mechanizm polegający na zawieraniu umów przez podmioty o odmiennych, sprzecznych ze sobą interesach ekonomicznych stanowi jeden z podstawowych mechanizmów kształtujących poziom szeroko pojętych stawek czynszu najmu. Mechanizm ten przy zawieraniu umowy najmu przez najemcę, który przystępując do zawarcia umowy wie i jest pewien, że nie poniesie kosztów czynszu najmu, zostaje zachwiany. Przy takim mechanizmie zawarcia umowy najmu nie występuje bowiem zawarcie umowy przez podmioty o przeciwstawnych interesach ekonomicznych. Wynajmujący wciąż zainteresowany jest wynajęciem pojazdu za stawkę jak najwyższą, realizując w ten sposób własny interes ekonomiczny. Brakuje jednak w opisywanej transakcji elementu równoważącego, to jest dążenia najemcy do tego aby stawkę czynszu najmu określić na poziomie możliwie niskim, akceptowalnym dla najemcy z punktu widzenia jego możliwości ekonomicznych. Skoro bowiem najemca z góry wie, że nie będzie ponosił kosztów najmu pojazdu zastępczego, to można przyjąć, że nie jest on zainteresowany w negocjowaniu stawki czynszu najmu, a zaproponowane stawki przyjmuje z pewną obojętnością. Ma bowiem świadomość, że obojętnie na jakim poziomie owa stawka zostanie określona skutek ekonomiczny dla niego pozostanie indyferentny - czynsz najmu nie obciąży najemcy w żadnym zakresie. Brak powyższego elementu powoduje, że tak ukształtowane stawki mogą pozostawać w oderwaniu także od poziomu zamożności uczestników obrotu (tak Sąd Rejonowy dla m. st. Warszawy w Warszawie w wyroku z dnia 10 lipca 2014 roku, VIII GC 3250/13).

Zgodnie z art. 361 k.c. naprawienie szkody obejmuje straty, które poszkodowany poniósł, oraz korzyści, które mógłby osiągnąć, gdyby mu szkody nie wyrządzono. Zobowiązany do naprawienia szkody odpowiada tylko za normalne następstwa zdarzenia, nie może natomiast pokrywać wszelkich wydatków, które ponosi poszkodowany bez względu na konieczność ich poniesienia.

Oczywiste jest, że w każdej sytuacji roszczenie o wynagrodzenie pewnych uszczerbków musi być celowe i ekonomicznie uzasadnione - to ogólna zasada dotycząca naprawienia szkody.

Nie wszystkie pozostające w związku przyczynowym z wypadkiem komunikacyjnym mogą być refundowane, istnieje bowiem obowiązek wierzyciela zapobiegania szkodzie i zmniejszania jej rozmiarów (art. 354 § 2, art. 362 i art. 826 § 1 k.c.). Na dłużniku powinien w związku z tym ciążyć obowiązek zwrotu wydatków celowych i ekonomicznie uzasadnionych, pozwalających na wyeliminowanie negatywnych dla poszkodowanego następstw, niedających się wyeliminować w inny sposób, z zachowaniem rozsądnej proporcji między korzyścią wierzyciela a obciążeniem dłużnika. Nie jest celowe nadmierne rozszerzanie odpowiedzialności odszkodowawczej i w konsekwencji - gwarancyjnej ubezpieczyciela, co mogłoby prowadzić do odczuwalnego wzrostu składek ubezpieczeniowych.

Ocena wysokości szkody, uwzględniająca szczególnie okoliczności każdej sprawy musi być dokonywana więc przez pryzmat konieczności zachowania rozsądnej proporcji między korzyścią wierzyciela, a obciążeniem dłużnika. Oczywistym jest, że na czas najmu pojazdu wpływa jego czas naprawy, przy czym ubezpieczyciel odpowiada wyłącznie za taki okres, w którym naprawa faktycznie mogła być wykonana (z uwzględnieniem czynności okołonaprawczych) nie zaś za cały, w którym była wykonywana, jeżeli ten drugi wykracza poza pierwszy. Rozsądne koszty najmu pojazdu zastępczego wynajętego na czas naprawy pojazdu uszkodzonego nie mogą zaś, co do zasady, przekroczyć zwykłych kosztów najmu takiego pojazdu na rynku lokalnym.

Sąd Okręgowy w Warszawie XXIII Wydział Gospodarczy Odwoławczy w wyroku z dnia 13 lutego 2014 roku, XXIII Ga 1916/13 - stwierdził iż cyt.: „nie powinien być utrwalany w orzecznictwie sądów przekaz, że sprawca szkody, a za niego ubezpieczyciel powinien ponosić koszty dowolnie określone przez podmiot nabywający wierzyciela poszkodowanego”. Nie może ulec uwadze, że niektóre podmioty prowadzące wynajem pojazdów zastępczych stosują w wielu przypadkach wyższe stawki względem ubezpieczycieli niż stawki stosowane przez tych samych wynajmujących w zwykłym obrocie. W tym miejscu pozwany podnosi że na przestrzeni kilku lat stawki za wynajem pojazdów uległy znacznemu zróżnicowaniu ponieważ są odzwierciedleniem aktualnych ofert jakie przedstawia rynek motoryzacyjny w tym zakresie. Monitoruje te sytuacje i uznaje roszczenia w cenach adekwatnych do aktualnej sytuacji rynkowej.

Szkoda wynikająca z dochodzonych pozwem roszczeń została już w całości skompensowana. Określając wysokość należnego odszkodowania kierował się dyspozycją art. 363 k.c. w związku z art. 361 k.c. Zgodnie z tym unormowaniem poszkodowanemu przysługuje zawsze jedno z dwóch alternatywnych roszczeń: o naprawienie szkody w naturze, bądź o zapłatę odszkodowania pieniężnego. Drugie z tych roszczeń ma za przedmiot wynagrodzenie uszczerbku w majątku poszkodowanego wywołanego zdarzeniem powodującym szkodę, a ten wyraża się w spadku wartości uszkodzonego pojazdu. Jeśli poszkodowany zleca naprawę uszkodzonego pojazdu, o wartości szkody decydują koszty tej naprawy, ale tylko w zakresie w jakim koszty poniesione na tę naprawę są niezbędne, celowe oraz ekonomicznie uzasadnione dla przywrócenia technicznego, użytkowego i estetycznego stanu pojazdu na chwilę poprzedzającą bezpośrednio zdarzenie powodujące szkodę. Takie stanowisko zajął Sąd Najwyższy w uchwale z dnia 13 czerwca 2003 roku, III CZP 32/03, OSNC 2004, Nr 4, poz. 51. W tezie tej uchwały Sąd Najwyższy stwierdził: odszkodowanie przysługujące od ubezpieczyciela odpowiedzialności cywilnej za uszkodzenie pojazdu mechanicznego obejmuje niezbędne i ekonomicznie uzasadnione koszty naprawy pojazdu/ ustalone według cen występujących na lokalnym rynku.

W świetle powyższego należy zauważyć, że powód nie wykazał rzeczywistych kosztów naprawy pojazdu celem przywrócenia pojazdu do stanu sprzed szkody. O wysokości poniesionych kosztów nie może przesądzać prywatna kalkulacja naprawy nr (...) wykonana przez (...) Sp. z o.o. w dniu 24 maja 2013 roku, gdyż z oczywistych przyczyn nie jest obiektywna i nie odzwierciedla rzeczywistych kosztów naprawy uszkodzonego pojazdu, a tym samym wysokości szkody. Uwzględnione w niej koszty naprawy poszczególnych elementów, nie zawsze lub nie w pełnym zakresie są niezbędne oraz ekonomicznie uzasadnione dla przywrócenia technicznego, użytkowego estetycznego stanu pojazdu na chwilę poprzedzającą bezpośrednio zdarzenie powodujące daną szkodę. Kwestionuje zatem wskazaną przez

powoda wysokość odszkodowania wynikającą z prywatnej kalkulacji, w szczególności w zakresie sposobu naprawy, stosowanych części zamiennych i ich cen oraz przyjętych wysokości stawek za roboczogodzinę.

Sporządzona przez niego w dniu 20 czerwca 2013 roku i przesłana poszkodowanemu kalkulacja nr (...) kosztów naprawy samochodu w systemie A. - według zasad kosztorysowego rozliczania szkód w pojazdach - uwzględnia zakres uszkodzeń pojazdu ujawnionych podczas dokonanych oględzin (pozostających w bezpośrednim związku przyczynowym z kolizją drogową zaistniałą w dniu 22 maja 2013 r.). Kalkulacja uwzględnia pracochłonność niezbędnych operacji naprawczych oraz wysokość cen części zamiennych dostępnych na rynku krajowym. Stanowi propozycję dotyczącą pokrycia powstałych strat w pojeździe bez konieczności ich udokumentowania przez poszkodowanego.

Wysokość szkody wynikająca z kalkulacji jest jedynie propozycją ubezpieczyciela, do kosztorysowego rozliczenia szkody. Proponowana kwota, przy wykorzystaniu istniejących źródeł pozyskania części zamiennych pozwala na przywrócenie pojazdowi stanu sprzed zdarzenia. W przypadku niewyrażenia przez poszkodowanego zgody na rozliczenie przedmiotowej szkody w oparciu o kalkulację (...) SA istnieje możliwość ponownego ustalenia wysokości szkody w oparciu o rachunki dokumentujące całość kosztów poniesionych na naprawę pojazdu. Jednak w oparciu o powyższe uregulowania brak jest uzasadnienia do uwzględnienia w rozliczeniu szkody cen części zamiennych wyższych niż podane w kalkulacji naprawy pojazdu, które są maksymalnymi akceptowalnymi cenami netto. W przypadku zamiaru skorzystania z takiej możliwości poinformowano powoda o konieczności wcześniejszego uzgodnienia kosztów naprawy (o ile będą one wyższe niż w kalkulacji). O takim sposobie rozliczenia szkody poszkodowany został poinformowany. Poza propozycją dotyczącą bezspornej kwoty odszkodowania został również poinformowany o możliwościach wypłaty odszkodowania za naprawę pojazdu po spełnieniu przesłanek zawartych w tej informacji a mianowicie iż w przypadku rozliczenia szkody na podstawie faktur dokumentujących całkowite koszty uzasadnionej naprawy (koszt robocizny i części zamiennych) należy złożyć do akt szkody oryginały tych faktur.

Stosownie do przepisu art. 363 k.c. w razie uszkodzenia rzeczy w stopniu umożliwiającym przywrócenie jej do stanu poprzedniego osoba odpowiedzialna za szkodę zobowiązana jest zwrócić poszkodowanemu niezbędne i uzasadnione koszty naprawy pojazdu, ustalone według cen i usług występujących na lokalnym rynku. Skoro wysokość odszkodowania powinna obejmować niezbędne i ekonomicznie uzasadnione wydatki, oznacza to że naprawa powinna zostać dokonana w sposób racjonalny z najmniejszym nakładem sił i środków. Jeżeli zatem na lokalnym rynku dostępne są części o porównywalnych parametrach użytkowych i estetycznych, lecz o różnych cenach, użycie do naprawy części najdroższych nie może zostać uznane za ekonomicznie uzasadnione.

Prowadzi stały monitoring kosztów napraw pojazdów pod kątem cen części, kosztów robocizny i zużycia materiałów niezbędnych do przeprowadzenia skutecznej naprawy wypadkowej, tak by w jak najszerszym stopniu odzwierciedlały one realny koszt naprawy. Efektem prowadzonych prac jest między innymi zmiana zasad ustalania ilości materiałów lakierniczych oraz zastosowanie w kosztorysowym rozliczeniu szkody stawki za roboczogodzinę prac blacharsko - lakierniczych, która odpowiada średnim stawkom zakładów naprawczych na lokalnym rynku.

Rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 8 października 2010 roku w sprawie wyłączenia określonych porozumień wertykalnych w sektorze pojazdów samochodowych spod zakazu porozumień ograniczających konkurencję (Dz.U. z 2010 roku, Nr 198, poz. 1315), rozszerza pojęcie oryginalnych części zamiennych, stosowanych dotychczas wyłącznie dla części sygnowanych znakiem producenta pojazdu, na wszystkie części o tej samej jakości produkowane z zachowaniem identycznych norm technologicznych przez niezależnych producentów i dystrybuowane poza siecią producenta danej marki oraz wprowadza pojęcie części o porównywalnej jakości.

W oparciu o powyższe regulacje prawne części zamienne należące do obu w/w kategorii bez ograniczeń mogą być wykorzystywane podczas napraw przeprowadzanych w autoryzowanych stacjach obsługi. Możliwe jest zatem obniżenie kosztów napraw powypadkowych pojazdów przy zachowaniu ich dotychczasowego poziomu jakości.

Wskazanie w wykonanej kalkulacji kosztów naprawy samochodu dostawców poszczególnych części wyznacza jedynie poziom cen akceptowanych w rozliczeniu kosztów naprawy i nie ogranicza swobody wyboru co do źródła



zaopatrzenia. Wskazane w sporządzonej kalkulacji części alternatywne należą do klas jakościowych Q, PJ i P, a zatem części oryginalnych i porównywalnej jakości w rozumieniu przytoczonego wyżej rozporządzenie Rady Ministrów. Wysokość szkody wynikająca z kalkulacji jest propozycją ubezpieczyciela, która przy wykorzystaniu istniejących źródeł pozyskania części zamiennych pozwala na przywrócenie pojazdowi stanu sprzed zdarzenia z dnia 22 maja 2013 roku. W przypadku nie wyrażenia przez poszkodowanego zgody na rozliczenie szkody w oparciu o kalkulację istnieje możliwość ponownego ustalenia wysokości szkody w oparciu o rachunki dokumentujące całość kosztów poniesionych na naprawę pojazdu. Jednak w oparciu o powyższe uregulowania brak jest uzasadnienia do uwzględnienia w rozliczeniu szkody cen części zamiennych wyższych niż podane w kalkulacji naprawy pojazdu, które są maksymalnymi akceptowalnymi cenami netto. Ponadto poinformowano, że jeżeli w trakcie naprawy wykonawca usługi lub poszkodowany zgłosi umotywowane zastrzeżenia względem dostępności lub jakości alternatywnych części zamiennych wskazanych w kalkulacji istnieje możliwość dopuszczenia do wykorzystania innych części alternatywnych lub części autoryzowanych przez producentów. Zgłoszenie takie wymaga dokonania oględzin części będącej przedmiotem zastrzeżeń.

Wobec zróżnicowania poziomu zakładów naprawczych funkcjonujących na rynku krajowym oraz dostępności samochodowych części zamiennych w szerokim zakresie cenowym, przedstawiona propozycja kosztorysowego rozliczenia szkody odzwierciedla wysokość przeciętnych kosztów napraw, w zakresie których możliwe jest dokonanie skutecznej naprawy uszkodzonego pojazdu z uwzględnieniem dostępnych również na rynku części alternatywnych pochodzących od dostawców niezależnych od producenta i generalnego importera tej marki pojazdu. Przedłożona przez powoda kalkulacja naprawy nr (...) nie dokumentuje faktycznie poniesionych kosztów naprawy lecz przedstawia symulację kosztów jakie zostałyby poniesione dokonując naprawy pojazdu z wykorzystaniem najdroższych na rynku oryginalnych części serwisowych pochodzących z bazy producenta i oficjalnego importera tej marki pojazdu w kraju. Nie może być zatem równoważna z wysokością szkody w uszkodzonym pojeździe.

Wyplacona powodowi kwota odszkodowania określona na podstawie rozliczenia kosztorysowego nie stoi w sprzeczności z zasadą pełnego naprawienia szkody, która znalazła wyraz w wyroku Sądu Najwyższego z dnia 27 stycznia 1981 roku, IV CR 555/80.

Stosownie do przepisów art. 363 § 1 k.c. sprawca szkody, a tym samym zakład ubezpieczeń przejmujący płatność w ramach zawartego przez niego ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej, odpowiada jedynie za normalne następstwa działania lub zaniechania z którego wynika szkoda. Nie może natomiast pokryć wszystkich kosztów które ponosi poszkodowany bez względu na konieczności ich poniesienia. Z art. 363 § 1 k.c. wynika, że w razie uszkodzenia rzeczy w stopniu umożliwiającym przywrócenie jej do stanu poprzedniego osoba odpowiedzialna za szkodę zobowiązana jest zwrócić poszkodowanemu niezbędne i ekonomicznie uzasadnione koszty naprawy pojazdu, ustalone według cen występujących na rynku. Skoro wysokość odszkodowania powinna obejmować niezbędne, ekonomicznie uzasadnione wydatki, to oznacza to, że naprawa powinna zostać dokonana w sposób racjonalny z najmniejszym nakładem sił i kosztów.

Nie bez znaczenia jest również obowiązek współpracy poszkodowanego przy naprawieniu szkody, który znajduje uzasadnienie w brzmieniu art. 354 § 2 k.c., będącym przepisem odnoszącym się zarówno do zobowiązań, których źródłem jest umowa jak i ustawa (art. 436 k.c.). Przepis ten określa sposób, w jaki wierzyciel (poszkodowany) powinien współdziałać w przywróceniu stanu poprzedniego. Jeżeli poszkodowany ma wpływ na wybór części zamiennych użytych do naprawy to oznacza to, że jest w tym zakresie zobowiązany do lojalnego zachowania wobec zakładu ubezpieczeń, a więc do racjonalizacji kosztów. Zatem jeżeli na lokalnym rynku są dostępne części o porównywalnych parametrach użytkowych i estetycznych, lecz o znacząco różnych cenach, to użycie do naprawy części najdroższych nie może zostać uznane za ekonomicznie uzasadnione.

Z rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 8 października 2010 roku w sprawie wyłączenia określonych porozumień wertykalnych w sektorze pojazdów samochodowych spod zakazu porozumień ograniczających konkurencję (Dz. U z 2010 roku, Nr 198, poz. 1315) wynika klasyfikacja jakościowa części zamiennych (§ 2 pkt. 20-21 rozporządzenia) stosowana przez niezależnych dystrybutorów przy oznaczaniu swoich produktów oraz brak ograniczeń w stosowaniu

części alternatywnych w naprawach prowadzonych w warsztatach autoryzowanych przez producentów/generalnych importerów (§ 15 pkt. 4 rozporządzenia). Dzięki temu nowe zasady rozliczeń nie naruszają prawa konsumenta do swobodnego wyboru źródła zaopatrzenia w części zamiennie ani miejsca wykonania naprawy, a jedynie wprowadzają, zmiany w dotychczasowym sposobie określania akceptowanego poziomu cen.

Do dnia 31 października 2004 roku były to głównie ceny detaliczne określone przez Generalnego Importera pojazdu, gdyż w autoryzowanych warsztatach nie mogły być wykorzystywane części pochodzące z innych, niezależnych kanałów dystrybucji. Zatem narzucenie niższego akceptowanego poziomu cen wiązało się w praktyce z ograniczeniem prawa poszkodowanego do wyboru warsztatu i zmuszeniem go do przeprowadzenia naprawy w zakładzie nie posiadającym autoryzacji. Obecnie problem ten już nie istnieje. Możliwe stało się obniżenie kosztów napraw powypadkowych przy zachowaniu ich dotychczasowego poziomu jakości poprzez ich optymalizację. Optymalizacja cen części przy likwidacji szkód jest to metoda wyznaczania najlepszego (optymalnego) rozwiązania z punktu widzenia kryterium jakości, kosztu i niezawodności. Optymalizacja kosztów napraw odbywa się poprzez zastosowanie części zamiennych pochodzących od niezależnych dystrybutorów, tańszych od części autoryzowanych przez producenta danej marki pojazdu i oficjalnie dopuszczonych do obrotu handlowego na terenie Unii Europejskiej.

W procesie optymalizacji wykorzystywane są części alternatywne odpowiadające jakościowo elementom, które były użyte do montażu danego pojazdu i mogą być bez ograniczeń stosowane w zakładach naprawczych autoryzowanych przez producentów/importerów danej marki – to jest części oryginalne oraz o porównywalnej jakości w rozumieniu rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 8 października 2010 roku w sprawie wyłączenia określonych porozumień wertykalnych w sektorze pojazdów samochodowych spod zakazu porozumień ograniczających konkurencję. Przedmiotowe rozporządzenie rozszerza pojęcie oryginalnych części zamiennych stosowanych dotychczas wyłącznie dla części sygnowanych znakiem producenta pojazdu, na wszystkie części o tej samej jakości produkowane z zachowaniem identycznych norm technologicznych przez niezależnych producentów i dystrybuowane są poza siecią producenta danej marki oraz wprowadza pojęcie części o porównywalnej jakości.

Zastosowanie procedury optymalizacji nie powoduje zmian i odstępstw od technologii naprawy oraz norm czasowych określonych przez producenta pojazdu, bądź systemu lakierowania (...)/ (...). Podstawą optymalizacji kosztów naprawy jest kalkulacja kosztów naprawy, w której zawarte są maksymalne akceptowane ceny części zamiennych wraz z informacją o ich kategorii jakościowej oraz o źródle danych (dystrybutorze).

Narzędziami służącymi do kosztorysowania napraw z wykorzystaniem baz danych dystrybutorów niezależnych są moduły M. firmy (...)s (...) Sp. z o.o. oraz E. firmy (...) Sp. z o.o.

Proces optymalizacji jest realizowany automatycznie na podstawie ustawień modułu systemu eksperckiego, to jest według ustalonego, jednolitego algorytmu (profilu) doboru części z baz danych. Zastosowanie w rozliczeniach szkód odmiennego profilu powinno mieć miejsce tylko w szczególnych przypadkach, wymagających zastosowanie cen części, które nie zostały wybrane w ramach standardowego algorytmu (np. w sytuacji, gdy pozycje wskazane w kosztorysie są niedostępne, bądź wymagają, modyfikacji ze względu na wcześniejsze zastosowanie w pojeździe części odbiegających jakością od elementów oryginalnych i porównywalnej jakości). Zoptymalizowane kosztorysy stanowią podstawę weryfikacji udokumentowanych kosztów naprawy pojazdu.

W przypadku przedstawienia przez poszkodowanego faktur za części zamiennie na kwotę przewyższającą ceny uwzględnione w zoptymalizowanym kosztorysie (bez potrąceń z tytułu urealnienia/ubytku wartości handlowej) odszkodowanie nie powinno obejmować kwoty różnicy z tego tytułu.

Wskazanie w kosztorysie dystrybutorów części alternatywnych nie ogranicza możliwości ich nabycia z innych źródeł, a jedynie wyznacza maksymalny poziom kosztów podlegających refundacji przez ubezpieczyciela. Jeżeli w trakcie naprawy wykonawca usługi lub poszkodowany zgłosi zastrzeżenia względem dostępności lub jakości alternatywnych części zamiennych wskazanych w zoptymalizowanym kosztorysie, rzeczoznawca dokonuje ich weryfikacji. W przypadku potwierdzenia zasadności zastrzeżeń dopuszczalne jest wykorzystanie części alternatywnych droższych, niż

wskazane lub części autoryzowanych przez producenta pojazdu. Dokumentacja potwierdzająca zastrzeżenia powinna zostać dołączona do akt szkody.

Warunkiem odstąpienia od optymalizacji kosztów naprawy z powodu objęcia pojazdu dodatkową gwarancją, producenta (np. obejmującą perforację nadwozia) jest udokumentowanie przez poszkodowanego, iż pojazd spełnia kryteria tej gwarancji (np. że w książce serwisowej ma odnotowane obowiązkowe przeglądy, konserwacje itp.) oraz, że w myśl jej warunków w wyniku naprawy przeprowadzonej z użyciem części alternatywnych straci prawa, które by mu przysługiwały, gdyby użyto części autoryzowanych przez producenta samochodu.

Zgodnie z definicjami zawartymi w § 2 pkt 20 i 21 rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 8 października 2010 roku w sprawie wyłączenia określonych porozumień wertykalnych w sektorze pojazdów samochodowych spod zakazu porozumień ograniczających konkurencję: „oryginalne części zamienne” to części zamienne tej samej jakości, co komponenty stosowane do montażu pojazdu samochodowego, produkowane zgodnie ze specyfikacjami i standardami produkcyjnymi, ustalonymi przez producenta tych pojazdów do produkcji komponentów lub części zamiennych danego pojazdu samochodowego, w tym części zamienne produkowane na tej samej linii produkcyjnej, co komponenty danego pojazdu samochodowego; przyjmuje się, że części zamienne są oryginalne, jeżeli producent tych części zaświadczy, że zostały one wyprodukowane zgodnie ze specyfikacjami i standardami produkcyjnymi ustalonymi przez producenta danych pojazdów i są one tej samej jakości, co części stosowane do montażu tych pojazdów; „części zamienne o porównywalnej jakości”, to części zamienne, których producent zaświadczy, że są one tej samej jakości, co komponenty, które są lub były stosowane do montażu danych pojazdów.

Należy przyjąć, że co do zasady koszty naprawy powinny odpowiadać cenom średnim, przeciętnym i dotyczy to przede wszystkim tych sytuacji, w których poszkodowany nie dokonał naprawy pojazdu bądź dokonał jej ale nie wykazał rachunkami i fakturami, jakie koszty rzeczywiście poniósł.

Sąd Okręgowy w Lublinie w wyroku z dnia 26 września 2011 roku, II Ca 316/11, przyjął, że w przypadku uszkodzeń pojazdu, zważywszy na charakter uszkodzeń, rodzaju pojazdu, przeznaczenie i zużycie, do przywrócenia pojazdu do stanu poprzedniego wystarczające jest użycie tzw. alternatywnych części zamiennych i koszty naprawy powinny zostać oszacowane z uwzględnieniem takich części. Sąd Okręgowy stwierdził, że koszty naprawy, także w odniesieniu do kosztów części zamiennych, powinny być uśrednione.

Powód swoje roszczenia opiera o kalkulację sporządzoną na swoje zamówienie nie przedkłada zaś żadnych dowodów (w szczególności rachunków za zakup części i naprawę), które uzasadniałyby żądania odszkodowania w wyższej wysokości, niż wypłacone.

Powód nie wykazał, że poniósł szkodę w wyższej wysokości niż kwota wypłaconego odszkodowania. Przedłożona kalkulacja jest tylko hipotetycznym wyliczeniem kosztów naprawy uszkodzonego pojazdu. Nie może stanowić dowodu na fakt powstania szkody w wysokości 11.955,48 zł, a tym samym zobowiązania pozwanego do zapłaty odszkodowania w wyższej wysokości.

Jak stwierdził Sąd Okręgowy w Lublinie w uzasadnieniu wyroku z dnia 30 stycznia 2013 roku, II Ca 816/12 – „w obecnej rzeczywistości rynkowej w przypadku pojazdów kilkuletnich i starszych/ nie objętych gwarancją producenta, której zachowanie wymagałoby spełnienia określonych wymogów, nie można przyjąć, aby właściwą naprawę pojazdu zapewniała wyłącznie autoryzowana stacja obsługi samochodów danej marki. Oczywiście jest, że stacja taka może być lepiej niż inne warsztaty przystosowana do naprawy danej marki pojazdów, zwłaszcza w przypadku uszkodzeń skomplikowanych mechanizmów danego pojazdu. Doświadczenie życiowe wskazuje że co do zasady do właściwej naprawy samochodu niezbędne jest jednak określone wyposażenie warsztatu naprawczego i doświadczenie (umiejętności) pracowników dokonujących naprawy. Tylko szczególne okoliczności mogą przemawiać za koniecznością wyboru nietypowego sposobu naprawy (np. rzadka marka samochodu/ jego zabytkowy charakter, sportowe przeznaczenie itp.) Najczęściej do przywrócenia stanu poprzedniego takiego pojazdu nie jest też konieczne użycie części oryginalnych producenta pojazdu. Typowy samochód osobowy jest dobrem użytkowym, przeznaczonym do intensywnego wykorzystywania przez okres jego trwałości, przy czym naturalnym jest, że wraz z upływem czasu

i zwiększaniem się przebiegu auta części zamienne ulegają zużyciu, a ich właściwości ulegają pogorszeniu. Zarazem części zamienne typowego pojazdu nie mają tak specyficznych właściwości, aby nie dało się ich zastąpić innymi częściami (o ile mają one odpowiednie parametry). Dowodzi tego fakt, że tzw. części alternatywne zamienne, czyli części zamienne nie pochodzące od producenta pojazdu, są dopuszczone do obrotu, producent samochodu po upływie gwarancji nie może narzucić właścicielowi pojazdu konieczności użycia tzw. części oryginalnych, a naprawa pojazdu z użyciem tzw. części alternatywnych sama w sobie nie ma wpływu na dopuszczenie pojazdu do ruchu drogowego, a także na przedłużenie ważności badania technicznego pojazdu. Istnieją na rynku zamienniki o jakości takiej jak części producenta. Stan poprzedni pojazdu nie może być rozumiany tak wąsko, że skoro np. uszkodzona część została wyprodukowana przez producenta pojazdu/ zamontowanie w jej miejsce części innego producenta/ o jakości porównywalnej lub takiej samej i o tych samych parametrach (przeznaczonego do tego modelu pojazdu). nie jest przywróceniem stanu poprzedniego. Gdyby tak twierdzić, to należałoby konsekwentnie przyjąć, że w pełni stanem poprzednim będzie tylko taki stan, w którym w miejsce oryginalnej wieloletniej części o określonym stopniu zużyciu zostanie zamontowana inna oryginalna części o tym samym wieku i stopniu zużycia. Nie oznacza to jednak, że stosowanie części oryginalnych nie może okazać się konieczne. Może tak stać się wtedy, gdy nie istnieje dla danej części zamiennik, gdy dana część jest tak istotną i specyficzną w budowie pojazdu, że użycie jej zamiennika nie gwarantuje bezpieczeństwa w ruchu drogowym, względnie trwałość zamiennika będzie istotnie niższa niż była trwałość elementu wymienianego, ewentualnie, gdy wymaga tego szczególny rodzaj pojazdu lub jego przeznaczenie”.

Sąd Rejonowy w Radzynie Podlaskim w wyroku z dnia 18 grudnia 2014 roku, I C 854/13, przyjął że: „W ocenie Sądu naprawa pojazdu z użyciem tzw. alternatywnych części zamiennych sama w sobie nie ma wpływu na dopuszczenie pojazdu do ruchu drogowego, a także na przedłużenie ważności badania technicznego pojazdu. Nie można twierdzić, że co do zasady przywrócenie pojazdu do stanu poprzedniego możliwe jest wyłącznie przy użyciu tzw. oryginalnych części zamiennych. Możliwe bowiem jest użycie również zamienników o jakości porównywalnej z częściami oryginalnymi”.

Przyjął na siebie odpowiedzialność z racji łączącej go ze sprawcą szkody umowy ubezpieczenia OC i dokonał likwidacji szkody. Odszkodowanie zostało ustalone na kwotę 5.450,86 zł, która została poszkodowanemu wypłacona.

Powód nie wykazał, aby konieczna i uzasadniona była naprawa pojazdu wyższym kosztem, niż określił to ubezpieczyciel.

Pojazd marki F. (...) o numerze rejestracyjnym (...) po raz pierwszy był zarejestrowany w 2008 roku i na liczniku miał odczytany przebieg 171.860 km. W przypadku dotyczącym pojazdu wyprodukowanego w 2005 roku o przebiegu 80.000 km Sąd Okręgowy w Lublinie w motywach wyroku z dnia 20 grudnia 2012 roku, II Ca 653/12 - stwierdził że metoda wyznaczania optymalnego rozwiązania z punktu widzenia kryterium jakości nowych części zamiennych ich niezawodności oraz kosztu przemawia za wyborem nowych części alternatywnych. (...) C. te niewątpliwie można nabyć za cenę niższą w porównaniu do takich samych części oryginalnych zaoferowanych przez producenta, przy czym użycie nowych części alternatywnych przywróciłoby pojazd do stanu jego używalności sprzed wypadku. Przywróciłoby pojazdowi sprawność techniczną oraz zapewniło poszkodowanemu komfort jazdy w takim samym stopniu, jaki istniał przed zdarzeniem. (...) Skoro istniała możliwość przywrócenia pojazdu do stanu sprzed wypadku przy użyciu tańszych pod względem ceny zakupu od oryginalnych nowych części alternatywnych, to nieuzasadnione i sprzeczne z zasadą wyrażoną w art. 361 k.p.c. pozostawało wyliczenie wartości odszkodowania z uwzględnieniem wartości i technologii, jak nowe części alternatywne, nowych droższych oryginalnych części producenta pojazdu.

Sąd Rejonowy w Radzynie Podlaskim w wyroku z dnia 18 grudnia 2014 roku, I C 854/13, przyjął że: „W ocenie Sądu naprawa pojazdu z użyciem tzw. alternatywnych części zamiennych sama w sobie nie ma wpływu na dopuszczenie pojazdu do ruchu drogowego, a także na przedłużenie ważności badania technicznego pojazdu. Nie można twierdzić, że co do zasady przywrócenie pojazdu do stanu poprzedniego możliwe jest wyłącznie przy użyciu tzw. oryginalnych części zamiennych. Możliwe bowiem jest użycie również zamienników o jakości porównywalnej z częściami oryginalnymi”.

Roszczenie o zapłatę z uwagi na rynkowy ubytek wartości pojazdu, zdaniem pozwanego jest niezasadne. Pojazd nie spełnia warunków opisanych w instrukcji dla pojazdów po kolizji. „rynkowy ubytek wartości pojazdu” to

utrata wartości pojazdu z tytułu wystąpienia pierwszego uszkodzenia o charakterze kolizyjnym. Określa go różnica pomiędzy wartością rynkową pojazdu przed uszkodzeniem, a jego wartością ustaloną w tym samym stanie warunków rynkowych, bezpośrednio po naprawie powypadkowej wykonanej prawidłowo, zgodnie z technologią zalecaną przez producenta, w stacji napraw spełniającej wymagania techniczne i kadrowe do wykonywania takich napraw. W dniu 8 września 2014 roku wykonano oględziny po naprawie pojazdu F. (...) numer rejestracyjny (...), w trakcie oględzin stwierdzono: błotnik przedni prawy został niewymieniony i niepolakierowany; atrapa przednia została niewymieniona (wymieniono tylko listwę chrom), krata dolna środkowa zderzaka przedniego nie została wymieniona (wymieniono tylko listwę chrom), zderzak przedni został zamontowany prawdopodobnie używany (podczas pierwszych oględzin po naprawie w sierpniu 2013 roku poszkodowany oświadczył, że zamontowano zderzak używany), według poszkodowanego reflektor przedni prawy został zamontowany nowy (w trakcie oględzin stwierdzono uszkodzony uchwyt wewnętrzny lewy), wzmocnienie czołowe zostało niewymienione (widoczne klejenie w części prawej), drzwi przednie prawe nie zostały polakierowane, listwa maski silnika nie została wymieniona, pokrywa dyszy spryskiwacza reflektora prawego nie została polakierowana, reflektory przeciwmgielne zostały zamontowane inne niż wcześniej, zderzak przedni zamontowany z osłoną dolną. Brak możliwości stwierdzenia czy wypełniacz i wspornik zderzaka zostały wymienione. Na pokrywie silnika została wykonana zaprawka lakierowa w części prawej (nie była lakierowana).

Brak jest związku kosztów badania okresowego ze szkodą. Z faktury VAT nr: (...) na kwotę 98 złotych brutto wynika, że jest to badanie okresowe, a nie pokolizyjne (dodatkowe). Brak rachunku/faktury VAT za naprawę pojazdu. Poszkodowany przedstawił dowód rejestracyjny - policja nie zabrała tego dokumentu. Brak jest zatem obowiązku zapłaty za to badanie (sprzeciw pozwanego od nakazu zapłaty k. 33-38verte, uwierzytelniony odpis pełnomocnictwa k. 39, poświadczona za zgodność z oryginałem kserokopia odpisu aktualnego z rejestru przedsiębiorców Krajowego Rejestru Sądowego k. 41-46).

#### ***IV. Odpowiedź powoda na sprzeciw pozwanego od nakazu zapłaty:***

Podtrzymuje powództwo w całości.

W żadnej mierze nie zgadza się z podnoszonymi w treści sprzeciwu od nakazu zapłaty twierdzeniami strony pozwanej. Zgodnie z uchwałą składu siedmiu sędziów Sądu Najwyższego z dnia 12 kwietnia 2012 roku, III CZP 80/2011, 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." Ponadto w wyroku z dnia 5 listopada 1980 roku, III CRN 223/80, Sąd Najwyższy orzekł, że „przywrócenie rzeczy uszkodzonej do stanu poprzedniego polega na doprowadzeniu jej do stanu używalności w takim zakresie, jaki istniał przed wyrządzeniem szkody. Jeżeli do osiągnięcia tego celu konieczne jest użycie nowych elementów, to poniesione na nie wydatki wchodzi w skład kosztów naprawienia szkody przez przywrócenie rzeczy do stanu poprzedniego. W konsekwencji powyższe wydatki obciążają osobę odpowiedzialną za szkodę. Zwiększenie wartości rzeczy (samochodu) po naprawie można by uwzględnić tylko wówczas, gdyby chodziło o wykonanie napraw takich uszkodzeń, które istniały przed wypadkiem, albo ulepszeń w stosunku do stanu przed wypadkiem." Z uwagi na powyższe za podstawę obliczeń należy wziąć nowe i oryginalne części, gdyż uszkodzony pojazd był całkowicie bezkolizyjny i nie nosił znacznych śladów zużycia.

Ma prawo otrzymać od pozwanego odszkodowanie, którego wysokość ma pozwolić naprawić szkodę w całości i przywrócić stan pojazdu sprzed wypadku. Dlatego, nie jest istotne, czy naprawił pojazd oraz ewentualny koszt takiej naprawy, gdyż naprawa pojazdu przy użyciu części zamiennych nie pozwala by powrócił stan pojazdu sprzed wypadku i w takiej sytuacji powstaje niedobór w majątku powoda. Skoro pozwany powinien naprawić szkodę w całości, a uścił jedynie część należnego odszkodowania to bez względu na to w jakim stanie znajduje się obecnie pojazd, szkoda winna być naprawiona w całości.

W kalkulacji sporządzonej przez ubezpieczyciela do obliczenia odszkodowania zastosował on części zamiennie najtańsze i najmniej korzystne dla powoda. W uchwale z dnia 12 kwietnia 2012 roku, III CZP 80/11, Sąd Najwyższy podniósł, że „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. [...] 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.”

Podobne stanowisko podkreśla Rzecznik (...) na swoim portalu internetowym (...) „zainstalowanie w pojeździe części zamiennych, które teoretycznie mają podobne właściwości i zastosowanie, produkowanych przez podmiot inny niż producent danej marki, łączy się z ryzykiem nieprawidłowej pracy pojazdu, zmniejszenia jego wartości handlowej czy też problemami przy montażu takich części. Montaż elementów alternatywnych stwarza większe lub mniejsze problemy w związku z brakiem odpowiedniego wykończenia blach, niedokładnym wykonaniem otworów montażowych, niedokładnością kształtów i wymiarów. To z kolei powoduje, że dokonując naprawę warsztat musi poświęcić więcej czasu na dopasowanie elementów alternatywnych, co może generować dodatkowe koszty po stronie klienta. Specjaliści zwracają uwagę, że części alternatywne, produkowane zazwyczaj z materiałów niższej jakości oraz przy zastosowaniu innych (niż producenckie) technologii, szybciej ulegają korozji i cechują się mniejszą trwałością uchwytów do mocowania oraz mechanizmów regulacji. Doświadczenia wskazują, iż części takie mogą ulegać deformacji podczas nagrzewania się np. od promieni słonecznych, jak również pękać w przypadku niższych temperatur. Aspekt bezpieczeństwa części alternatywnych badał niezależny brytyjski instytut (...), który porównywał wpływ zastosowania oryginalnej maski i zamiennika do F. (...) na obrażenia potrąconego pieszego. Przy użyciu nieoryginalnej części możliwość wystąpienia obrażeń wzrosła z 24 aż do 41 proc. Takie wyniki badań poddają w wątpliwość słuszność i zasadność opłacalności bądź nieopłacalności naprawy częściami alternatywnymi. Obecnie obowiązujące przepisy prawne nie dają podstaw by zakłady ubezpieczeń narzucały zastosowanie przez poszkodowanego określonego rodzaju części w naprawie jego pojazdu.” Dlatego podnoszę, że dla rozstrzygnięcia sprawy w ocenie powoda istotny jest stan pojazdu sprzed wypadku oraz koszt jego naprawy obliczony na podstawie części oryginalnych.

Natomiast zdecydowanie nie można zgodzić się ze stanowiskiem pozwanego dotyczącego stawek za roboczogodziny. Stawki zaproponowane przez ubezpieczyciela są stanowczo zaniżone. Ponownie należy przytoczyć stanowisko Rzecznika (...): „po przeanalizowaniu stawek stosowanych przez zakłady ubezpieczeń w kosztorysach napraw w przypadku szkód częściowych można zauważyć, iż stawki za roboczogodzinę zawarte w kosztorysach opracowywanych przez zakłady ubezpieczeń nie mają żadnego uzasadnienia w realiach rynkowych.”

Jak wynika z jednolitej linii orzecznictwa przy ustalaniu zasadnego okresu najmu pojazdu zastępczego należy brać pod uwagę nie ekonomiczny czy też technologiczny czas naprawy, ale rzeczywisty czas naprawy obejmujący oprócz samych czynności naprawczych m.in. okres oczekiwania na naprawę, jak i postępowanie likwidacyjne. Tak orzekł w szczególności Sąd Okręgowy w Toruniu w wyroku z dnia 11 grudnia 2013 roku, VIII Ca 561/13, który w uzasadnieniu wyroku stwierdził, że: „czas najmu przy szkodzie częściowej powinien być wyznaczony rzeczywistym czasem naprawy to jest, okresem, w którym uszkodzony pojazd mechaniczny w normalnym toku mógł zostać naprawiony z uwzględnieniem czynności procesu likwidacji szkody. Nie można w kwestii terminu najmu pojazdu zastępczego kierować się tzw. technologicznym czasem naprawy pojazdu [...] Czas ten nie uwzględnia również procedury likwidacji szkody, od której uzależniony jest za-równo poszkodowany jak i warsztat wykonujący naprawę.

Jak wskazał Sąd Rejonowy w art. 361 § 1 i 2 k.c. został wyrażony obowiązek pełnej na-prawy poniesionej szkody. Oznacza to, iż cały okres w jakim poszkodowany nie posiada pojazdu stanowi wyraz szkody materialnej w postaci niemożności korzystania z pojazdu. Odszkodowanie za wynajęcie pojazdu zastępczego winno dotyczyć całego okresu, w którym dana osoba nie może korzystać z pojazdu, a nie czasu wyliczanego teoretycznie. W konsekwencji, pomniejszanie wielkości potencjalnego odszkodowania poprzez pomijanie przy ustalaniu okresu wynajmu pojazdu zastępczego czasu, jaki był niezbędny dla przeprowadzenia procedury likwidacji szkody a także czasu jaki był niezbędny dla danego warsztatu samochodowego do dokonania wyceny i sprowadzenia odpowiednich części zamiennych jest niezgodne z ww. przepisami i z postulatem pełnego odszkodowania. Sąd Najwyższy wielokrotnie podkreślał, iż poszkodowany może żądać od zakładu ubezpieczeń zwrotu kosztów wynajmu pojazdu zastępczego poniesionych w okresie naprawy samochodu (Wyrok Sądu Najwyższego z dnia 26 listopada 2002 r., sygn. akt V CKN 1397/2000). Poszkodowany jest bowiem pozbawiony możliwości korzystania z uszkodzonego pojazdu nie tylko przez technologiczny czas naprawy, lecz przez rzeczywisty czas naprawy pojazdu, w tym przez okres potrzebny do przeprowadzenia procedury likwidacji szkody czy okres oczekiwania przez warsztat na części zamienne. W związku z powyższym wynajem pojazdu zastępczego przez cały czas faktycznego, a nie tylko teoretycznego czasu naprawy pojazdu pozostaje w adekwatnym związku przyczynowym z zaistniałym zdarzeniem i powinno podlegać rekompensacie. Ograniczenie okresu za który przysługuje poszkodowanemu zwrot kosztów za wynajem pojazdu zastępczego może nastąpić jedynie w przypadku wykazania, że poszkodowany umyślnie lub w wyniku rażącego niedbalstwa nie wykonał obowiązków nałożonych na niego na mocy przepisów Ustawy o ubezpieczeniach obowiązkowych., w tym obowiązku zapobieżenia powiększeniu się szkody lub obowiązku poinformowania ubezpieczyciela o zdarzeniu. Ciężar wykazania takich okoliczności spoczywa jednak na zakładzie ubezpieczeń. Stanowisko reprezentowane przez skarżącego zmierza do wyzbycia się ciężaru dowodu takich okoliczności i przerwania go na powoda.

Przyjęcie poglądu skarżącego doprowadziłoby do sytuacji, iż szkoda w mieniu nie zostanie w pełni wyrównana, mimo że poszkodowany nie ponosi żadnej winy związanej z procesem naprawy czy procedurą likwidacji szkody (wydaniem decyzji przez ubezpieczyciela, możliwością skorzystania z odwołania się od tej decyzji przez poszkodowanego, zmianą stanowiska ubezpieczyciela, czasem potrzebnym na obieg korespondencji)”.

Ponadto, z wiedzy pełnomocnika powoda wynika, że oba powód wynajął pojazd tej samej klasy co pojazd uszkodzony, a więc zwrot żądanych przez powoda kosztów wynajmu pojazdu jest uzasadniony. Pozwany w sposób nieuprawniony weryfikuje stawkę jaką zastosował serwis za wynajem pojazdu na rzecz powoda.

W ocenie powoda nie ulega wątpliwości, że przysługuje mu odszkodowanie za utratę wartości handlowej pojazdu. Należy przytoczyć wyrok Sądu Okręgowego z dnia 13 maja 2008 roku, sygn. akt XXIII Ga 207/08: „powódka żądała wypłacenia odpowiedniej sumy pieniężnej, która wyrównywałaby ubytek wartości pojazdu wskutek kolizji do wartości pojazdu sprzed kolizji. Trafnie podnosi skarżąca, iż kwestia sposobu wykorzystania odszkodowania przez powódkę odszkodowania nie ma żadnego znaczenia dla oceny zasadności roszczeń powódki nie ma bowiem obowiązku naprawy uszkodzonego pojazdu. Celem odszkodowania jest wyrównanie uszczerbku w majątku powódki, jaki spowodował sprawca kolizji, nie zaś faktyczna naprawa pojazdu i refundacja jej kosztów, skoro żądanie powódki ma charakter pieniężny i nie domaga się ona od pozwanego by naprawił pojazd, ani nie przedstawia mu faktur za dokonana naprawę. Biegły sądowy w swej opinii wskazuje zarówno wartość naprawy koniecznej do wykonania w celu przywrócenia samochodu powódki do stanu sprzed kolizji jak i ubytek wartości samochodu spowodowany kolizją i te wartości powinny być przyjęte dla oceny zasadności roszczeń powódki”.

Pełnomocnik powoda zwrócił się z wnioskiem o przedstawienie poglądu istotnego dla sprawy. Rzecznik (...) wyraża w nim pogląd, że „w niniejszej sprawie, jak wynikało z treści pozwu, samochód poszkodowanego wyposażony był w części oryginalne, a zatem, skoro poszkodowany żądał uwzględnienia cen takich części w kosztorysie naprawy, niezasadne jest narzucanie przez (...) użycia części zamiennych.” Ponadto Rzecznik (...) podziela argumentację pełnomocnika powoda odnoszącą się do kosztów i czasu najmu pojazdu wyrażoną w pozwie. W podsumowaniu oświadczenia Rzecznik (...) stwierdził: „Zdaniem Rzecznika (...), wypłacenie przez (...) odszkodowania w oparciu o

zastosowanie cen części zamiennych oraz odmowa refundacji kosztów najmu samochodu zastępczego w całości jest nieuprawnioną praktyką, która stoi w sprzeczności z zasadą pełnego odszkodowania.

Z uwagi na powyższe, w opinii Rzecznika (...), roszczenie powoda o rozliczenie szkody w oparciu o ceny części oryginalnych oraz pełne koszt najmu samochodu zastępczego uznać należy za słuszne". (odpowiedź powoda na sprzeciw pozwanego od nakazu zapłaty k.195-201).

#### **V. Stanowisko Rzecznika (...):**

W dniu 5 września 2016 roku (data stempla pocztowego), Rzecznik (...) z siedzibą w W. złożył do akt sprawy pismo zatytułowane „Oświadczenie Rzecznika finansowego zawierające istotny dla sprawy pogląd”.

W treści złożonego pisma Rzecznik (...) przedstawił stan faktyczny sprawy:

W dniu 31 sierpnia 2016 roku do Biura Rzecznika (...) został doręczony wniosek pełnomocnika Powoda o przedstawienie poglądu istotnego dla sprawy. Do wniosku załączona została kopia pozwu z załącznikami oraz kopia sprzeciwu od nakazu zapłaty. Prawdopodobnie postępowania likwidacyjnego prowadzonego przez (...) S.A. (zwany dalej: (...)) nie była przedmiotem działania Rzecznika (...) w trybie, o którym mowa w art. 28 Ustawy.

W świetle dokumentów znajdujących się w aktach sprawy, wyłania się następujący stan faktyczny. W dniu 22 maja 2013 roku miała miejsce kolizja drogowa, w wyniku której uszkodzeniu uległ należący do powoda samochód marki F. (...). Sprawca zdarzenia posiadał w pozwanym zakładzie ubezpieczeń obowiązkowe ubezpieczenie odpowiedzialności cywilnej posiadaczy pojazdów mechanicznych. Poszkodowany zgłosił pozwanemu zaistnienie zdarzenia, po czym (...) nadało sprawie numer (...). Poszkodowanemu przedstawiono kosztorys naprawy, opiewający na kwotę 5.172,95 złote, który stanowił podstawę wypłaty odszkodowania. Kosztorys ten uwzględniał naprawę samochodu przy użyciu części zamiennych oraz stawkę roboczogodziny w kwocie 54 złote. Poszkodowany stwierdził, że wypłacona kwota nie stanowi naprawienia szkody w jego majątku, na okoliczność czego przedstawił swój kosztorys opiewający na kwotę 11.955,48 złotych. Ubezpieczyciel częściowo zmienił swoje stanowisko w sprawie, ustalając odszkodowanie na kwotę 5.450,86 złotych i taką też kwotę przekazał poszkodowanemu, uzależniając dopłatę wynikającą z dochodzonego przez Powoda roszczenia od udokumentowania przeprowadzenia naprawy. Co więcej, uszkodzenie samochodu powoda spowodowało konieczność wynajęcia samochodu zastępczego. Pozwany zrefundował poniesione koszty najmu jedynie w części, ograniczając najem do 16 dni, oraz uznając zweryfikowaną stawkę dobową samochodu zastępczego. Zakład ubezpieczeń nie wypłacił również odszkodowania tytułem utraty wartości handlowej samochodu oraz przeprowadzenia badania technicznego pojazdu po naprawie. Pomimo skierowania przez powoda wniosku o ponowne rozpatrzenie sprawy przez pozwanego, (...) nie zmieniło swojego stanowiska.

Analiza tak ukształtowanego stanu faktycznego pozwala na sformułowanie przez Rzecznika (...) wniosku, że w niniejszej sprawie za bezsporną należy uznać okoliczność istnienia odpowiedzialności gwarancyjnej pozwanego za naprawienie przedmiotowej szkody. (...) uznało bowiem swoją odpowiedzialność. Spór dotyczy natomiast zakresu tej odpowiedzialności, to jest właściwego zakresu zobowiązania pozwanego, w szczególności dopuszczalności zastosowania w procesie ustalania kwoty odszkodowania cen części zamiennych oraz ograniczenia kosztów najmu samochodu zastępczego.

Zakres obowiązku odszkodowawczego ubezpieczyciela za szkody komunikacyjne z tytułu obowiązkowego ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej posiadaczy pojazdów mechanicznych wyznaczony jest przez przepisy ustawy z dnia 22 maja 2003 roku o ubezpieczeniach obowiązkowych, Ubezpieczeniowym Funduszu Gwarancyjnym i Polskim Biurze Ubezpieczycieli Komunikacyjnych oraz Kodeksu cywilnego. Zgodnie z art. 13 ust. 2 wyżej przywołanej ustawy, w obowiązkowych ubezpieczeniach odpowiedzialności cywilnej odszkodowanie wypłaca się w granicach odpowiedzialności cywilnej podmiotów objętych ubezpieczeniem, nie wyżej jednak niż do wysokości sumy gwarancyjnej ustalonej w umowie. Podobnie, zgodnie z art. 36 ust. 1 tejże ustawy, odszkodowanie ustala się i wypłaca w granicach odpowiedzialności cywilnej posiadacza lub kierującego pojazdem mechanicznym, najwyżej jednak do ustalonej w umowie ubezpieczenia sumy gwarancyjnej. Przepisy te, w celu ustalenia zakresu



odpowiedzialności ubezpieczyciela względem poszkodowanego, odsyłają zatem do regulacji Kodeksu cywilnego dotyczących odpowiedzialności za szkodę powstałą w związku z ruchem mechanicznego środka komunikacji poruszanego za pomocą sił przyrody (art. 436 w zw. z art. 435 k.c.) oraz do ogólnych reguł naprawienia szkody (art. 361, art. 363 k.c.).

Jeżeli chodzi o uprawnienia poszkodowanego w kwestii naprawy pojazdu oraz jej zakresu, wielokrotnie wskazywał na nie Sąd Najwyższy. Już w wyroku z dnia 3 lutego 1971 roku, III CRN 450/70, Sąd Najwyższy orzekł, iż o przywróceniu stanu poprzedniego można mówić tylko wówczas, gdy stan samochodu po naprawie pod każdym względem odpowiada stanowi tegoż samochodu sprzed wypadku. W doktrynie prawa cywilnego wskazuje się dodatkowo, iż szkodą jest nie jest tylko zmiana rzeczy zmniejszająca jej użyteczność, oceniana według zobiektywizowanych kryteriów, ale również każda inna zmiana, która nie odpowiada potrzebom właściciela, jego gustom ani zamiarom, choćby zmiana ta nie oznaczała obiektywnie pogorszenia rzeczy (tak np. W. Czachórski [w]:, System Prawa Cywilnego, Prawo Zobowiązań - Część Ogólna, Tom III, Część 1, red. Z. Radwański, Warszawa). Wyraz takiego stanowiska stanowią również inne wyroki Sądu Najwyższego: tak przykładowo Sąd Najwyższy w wyroku z dnia 20 października 1970 roku, sygn. akt I CR 425/72, w wyroku z dnia 5 listopada 1980 roku, sygn. akt III CRN 223/80, oraz w wyroku z dnia 25 kwietnia 2002 roku, sygn. akt I CKN 1466/99. Co więcej, zgodnie ze stanowiskiem judykatury i doktryny, pojęcie „ekonomicznie uzasadnionych wydatków” przeznaczonych na restytucję uszkodzonej rzeczy musi mieć odniesienie przede wszystkim do stanu sprzed szkody i nie powinno być powoływane w kontekście abstrakcyjnym.

Należy uznać, że poszkodowany podejmuje autonomiczną decyzję w przedmiocie wyboru miejsca zakupu części, a także miejsca naprawy. W wyroku z dnia 11 czerwca 2003 roku, sygn. akt V CKN 308/01, Sąd Najwyższy stwierdził, że w przypadku uszkodzenia samochodu, odszkodowanie obejmuje przede wszystkim kwotę pieniężną, konieczną do opłacenia jego naprawy lub przywrócenia do stanu sprzed wypadku. Poszkodowany podejmuje w tym przedmiocie autonomiczną decyzję, której ubezpieczyciel nie może nakazać lub zakazać, ponieważ jego świadczenie ogranicza się do wypłacenia odszkodowania ustalonego zgodnie z zasadą pełnego odszkodowania (wyrok Sądu Najwyższego z dnia 11 czerwca 2003 roku, sygn. akt V CKN 308/01).

W przedmiocie prawnej dopuszczalności stosowania cen części alternatywnych w procesie szacowania należnego odszkodowania bez zgody poszkodowanego i w sytuacji, gdy w pojeździe mechanicznym uszkodzone zostały części oryginalne, pochodzące bezpośrednio od producenta pojazdu, Rzecznik (...) pragnie przedstawić następującą opinię.

W ocenie Rzecznika (...) bezsporne jest, że jeżeli sprawca szkody (lub w jego miejsce - zakład ubezpieczeń) ma obowiązek zrekompensować zaistniałą stratę, a poszkodowany posiadał w swoim samochodzie zamontowane części oryginalne, to ma on prawo użyć do naprawy części oryginalnych, a podmiot zobowiązany do wypłaty odszkodowania, ma obowiązek zwrócić w pełni koszty takiej naprawy. Wymiana ich na części alternatywne jest dla poszkodowanego wymierną szkodą i w konsekwencji może prowadzić do znacznej utraty wartości rynkowej pojazdu. Odmierna interpretacja takich sytuacji prowadzi de facto do ograniczenia prawa do pełnej rekompensaty poniesionej przez poszkodowanego szkody. Zaistniała różnica w wartości pomiędzy częścią oryginalną a zamontowanym do naprawy zamiennikiem jest niewątpliwie szkodą materialną z tytułu faktycznej niemożności przywrócenia stanu poprzedniego i powinna zostać zwrócona (wypłacona) poszkodowanemu. W ocenie Rzecznika, zakład ubezpieczeń może ustalić sumę odszkodowania w oparciu o ceny części alternatywnych w sytuacji, gdy uszkodzony pojazd posiada części oryginalne, tylko wtedy gdy poszkodowany w toku likwidacji szkody wyrazi na to zgodę. Przy czym oświadczenie woli - zgoda poszkodowanego w tym zakresie musi być wyraźna. Za wyrażenie zgody nie można uznać przyjęcia świadczenia (świadczenia częściowego) ustalonego w oparciu o ceny części alternatywnych i jednostronne uznanie, że zobowiązanie zostało należycie spełnione, a w pozostałej części (różnicy pomiędzy sumą ceny części oryginalnych a alternatywnych) zakład ubezpieczeń (dłużnik) został zwolniony przez wierzyciela (poszkodowanego) z długu. Zakład ubezpieczeń może ustalić sumę odszkodowania w oparciu o ceny części alternatywnych także w sytuacji, gdy wymianie podlegają części nieoryginalne. Ustalenie w takim przypadku odszkodowania na podstawie cen części oryginalnych mogłoby stanowić wzbogacenie poszkodowanego, a co za tym idzie zachodziłaby zasadność zastosowania instytucji *compensatio lucri cum damno*. Nie można uznać za właściwe stanowiska, iż ustalenie sumy odszkodowania w oparciu o ceny części alternatywnych, w sytuacji o której była mowa powyżej, jest wykonaniem przez dłużnika zobowiązania

zgodnie z jego treścią (art. 354 § 1 k.c. w zw. z art. 822 § 1 k.c. i art. 361 § 2 k.c.), zaś żądanie przez wierzyciela (poszkodowanego) określenia odszkodowania na podstawie cen części oryginalnych jest działaniem naruszającym obowiązek współdziałania z dłużnikiem przy wykonaniu zobowiązania (art. 354 k.c.) oraz wykraczającym poza zakres odszkodowawczy ubezpieczyciela za szkody komunikacyjne z tytułu umowy obowiązkowego ubezpieczenia OC posiadaczy pojazdów mechanicznych. Rzecznik (...) pragnie także podkreślić, że stanowisko o niedopuszczalności narzucania poszkodowanemu naprawy pojazdu przy użyciu części zamiennych jest jednolicie prezentowane przez judykaturę oraz doktrynę. Sąd Najwyższy w wyroku z dnia 5 listopada 1980 roku, sygn. III CRN 223/80, stwierdził, że spośród dostępnych na rynku części zamiennych jedynie naprawa przy zastosowaniu nowych części oryginalnych pozwala na odtworzenie stanu samochodu sprzed kolizji i nie spowoduje jednocześnie wzrostu jego rynkowej. Zwiększenie wartości samochodu po naprawie można by uwzględnić tylko wówczas, gdyby chodziło o wykonanie napraw takich uszkodzeń, które istniały przed wypadkiem, albo ulepszeń w stosunku do stanu przed wypadkiem. Stanowisko takie prezentowane jest również przez sądy powszechne. Dla przykładu, w wyroku z dnia 25 stycznia 2008 roku, sygn. akt I C 1233/07, Sąd Rejonowy w Katowicach stwierdził, że w przypadku uszkodzenia rzeczy w stopniu umożliwiającym przywrócenie jej do stanu poprzedniego, osoba odpowiedzialna za szkodę (w tym wypadku pozwany) obowiązana jest zwrócić poszkodowanemu wszelkie celowe i ekonomicznie uzasadnione wydatki niezbędne do przywrócenia stanu poprzedniego rzeczy uszkodzonej. Wydatki te obejmują w niniejszym przypadku koszt części nowych oferowanych przez producenta samochodu (tzw. części oryginalnych). Tylko takie części dają gwarancję należytej jakości i prawidłowego współdziałania z pozostałymi podzespołami samochodu powoda. Zważyć również należy, że nie można na poszkodowanego przenosić ryzyka zastosowania części pochodzących od innych producentów (tzw. zamienników).

Podkreślić należy w tym miejscu również znaczenie postanowienia Sądu Najwyższego z dnia 20 czerwca 2012 roku, o sygn. akt III CZP 85/11, zgodnie z którym, 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. wyprodukowanym przez producenta części, który dostarcza producentowi pojazdu części do montażu pojazdów, zgodnie ze specyfikacjami i standardami produkcyjnym, ustalonymi przez producenta pojazdu. SN całkowicie odrzucił automatyzm w stosowaniu części nieoryginalnych przy obliczaniu przez ubezpieczycieli wysokości odszkodowania, tylko dlatego, że są one tańsze i znajdują się w obrocie lub wyłącznie w programach komputerowych stosowanych przez ubezpieczycieli do wyliczenia wysokości odszkodowania lub też, że stosowanie tego rodzaju części wynika wyłącznie z przyjętych modeli „optymalizacji” likwidacji szkód z OC komunikacyjnego. W niniejszej sprawie, jak wynikało z treści pozwu, samochód poszkodowanego wyposażony był w części oryginalne, a zatem, skoro poszkodowany żądał uwzględnienia cen takich części w kosztorysie naprawy, niezasadne jest narzucanie przez (...) użycia części zamiennych.

Wskazujemy również, że zgodnie z przyjętymi w dniu 16 grudnia 2014 roku Wytycznymi (...) dotyczącymi likwidacji szkód z ubezpieczeń komunikacyjnych, świadczenie z umowy ubezpieczenia OC posiadaczy pojazdów ustalane metodą kosztorysową powinno być ustalone w oparciu o wartość dostępnych części (Wytyczna 18). Ustalona przez zakład ubezpieczeń, na zasadach określonych w Wytycznych 17.1-17.4, wysokość świadczenia w zakresie kosztu części powinna zapewnić uprawnionemu możliwość dokonania nabycia nowej części, w miejsce uszkodzonej, na rynku lokalnym. W przypadku braku dostępności części o jakości niższej zakład ubezpieczeń powinien uwzględnić w wyliczeniu świadczenia wartość części o jakości wyższej (Wytyczna 18.2). (...) ograniczył liczbę grup części, które mogą być uwzględniane przez zakłady ubezpieczeń w kosztorysach naprawy do trzech: O, P oraz Q. C. O to części zamienne nowe, oryginalne, bezpośrednio pochodzące od producenta pojazdu, który zaświadcza, że są one tej samej jakości jak te, które były stosowane do montażu danych pojazdów. C. P to części nowe, nieoryginalne, o porównywalnej jakości, objęte gwarancją producenta części (ale nie producenta pojazdu). C. Q to części zamienne nowe, tej samej jakości jak części pochodzące od producenta pojazdu, wyprodukowane przez tego samego producenta, który dostarcza części producentowi finalnemu pojazdowi lub części zamienne. Zakład ubezpieczeń powinien uwzględniać wyłącznie wartość części O - w przypadku pojazdów będących na gwarancji producenta. Producent uzależnia bowiem zachowanie gwarancji od wykorzystania w naprawie wyłącznie takich części. Identycznie zakład ubezpieczeń powinien

uwzględniać wartość części O, gdy uzasadnia to „szczególny interes uprawnionego”. Z taką sytuacją mamy do czynienia wówczas, gdy pojazd dotychczas był serwisowany i naprawiany wyłącznie przy użyciu części O, a użycie części innej jakości może wpłynąć na wartość handlową pojazdu. W każdym razie, w ocenie (...), zakład powinien wskazać jakość części (O, Q, P), które uwzględniono przy kalkulacji, ich producenta i dostawcy oraz przekazać informację o długości okresu gwarancji, jaką objęte są te części oraz od jakich (konkretnie wskazanych) producentów lub dostawców uprawniony może nabyć te części, po cenie zaproponowanej przez zakład ubezpieczeń.

W pierwszej kolejności, Rzecznik (...) pragnie nadmienić, że odszkodowanie przysługujące od ubezpieczyciela odpowiedzialności cywilnej za uszkodzenie pojazdu mechanicznego obejmuje niezbędne i ekonomicznie uzasadnione koszty naprawy pojazdu, ustalone według cen występujących na lokalnym rynku (vide uchwała Sądu Najwyższego z dnia 13 czerwca 2003 roku, sygn. akt III CZP 32/03). Poszkodowanemu należy się nie tylko zwrot poczynionych przez niego przy tej naprawie nakładów, ale i zwrot kosztów robocizny z uwzględnieniem przyjętych, z reguły w miejscu zamieszkania, stawek robocizny za tego rodzaju usługi (vide wyrok Sądu Najwyższego z dnia 11 grudnia 1997 roku, sygn. akt I CKN 385/97). Co więcej, w wyroku z dnia 13 czerwca 2003 roku, sygn. akt III CZP 32/03, Sąd Najwyższy wskazał, że za koszty „ekonomicznie uzasadnione” należy uznać koszty ustalone według cen, którymi posługuje się wybrany przez poszkodowanego warsztat naprawczy dokonujący naprawy samochodu. Nie ma przy tym znaczenia fakt, że ceny te odbiegają (są wyższe) od cen średnich dla określonej kategorii usług na rynku. Przyjęcie cen przeciętnych dla określenia wysokości przysługującej poszkodowanemu odszkodowania, niezależnie od samej metody ich wyliczenia, która może być zróżnicowana, nie kompensowałyby poniesionej przez poszkodowanego szkody. Zgodnie z powoływanymi już Wytycznymi (...) z dnia 16 grudnia 2014 roku w sprawie likwidacji szkód z ubezpieczeń komunikacyjnych, niezależnie od tego, czy wysokość świadczenia jest ustalana metodą serwisową, czy też kosztorysową, zakład ubezpieczeń nie powinien stosować praktyk skutkujących naruszeniem zasady pełnego odszkodowania. W szczególności zakład ubezpieczeń nie może przyjmować w przypadku rozliczenia szkody metodą kosztorysową innych niż w przypadku rozliczenia szkody metodą serwisową kryteriów uwzględniania cen części zamiennych i stawek za usługi warsztatów naprawczych (wytyczna 15.1). Na żądanie uprawnionego zakład ubezpieczeń obowiązany jest do wskazania warsztatu naprawczego świadczącego usługi naprawcze, w miejscu zamieszkania lub siedziby uprawnionego, który za cenę przedstawioną przez zakład ubezpieczeń w kalkulacji kosztów naprawy jest w stanie dokonać naprawy w sposób zapewniający przywrócenie pojazdu do stanu poprzedniego. (Wytyczna 15.3). Celowe wydaje się zatem zażądanie od (...) przedstawienia miejsca na terenie miejsca zamieszkania Powoda, które jest w stanie naprawić uszkodzony pojazd z uwzględnieniem stawki roboczogodziny w kwocie 54 zł.

Rzecznik (...) przytoczył treść wyroku Sądu Najwyższego z dnia 19 lutego 2003 roku, sygn. akt V CKN 1690/00, zgodnie z którym w rezultacie przywrócenia do stanu poprzedniego rzecz winna odzyskać takie same walory użytkowe i estetyczne, jakie miała przed wyrządzeniem szkody. Restytucja naturalna charakteryzuje się tym, że zmierza do naprawienia poszczególnego naruszonego dobra lub interesu i może przybrać różnorodne postacie w zależności od charakteru naruszonego dobra i rodzaju szkody. Rekompensata przy tym oznacza nie tylko przywrócenie stanu poprzednio istniejącego, lecz również stworzenie takiego stanu, który w przybliżony sposób zaspakajałby, jak poprzednio, naruszone potrzeby poszkodowanego.

W tym miejscu ponownie należałoby zwrócić uwagę na fakt, że odszkodowanie należne poszkodowanemu nie jest uzależnione od faktycznego naprawienia szkody, ani przedstawienia odpowiednich faktur, czy rachunków. Poszkodowany podejmuje autonomiczną decyzję co do rozdysponowania kwoty odszkodowania, w tym uprawniony jest do podjęcia decyzji o odstąpieniu od naprawy odszkodowania, co nie eliminuje jego prawa do uzyskania pełnego odszkodowania, pozwalającego na skuteczną naprawę pojazdu.

W wyniku szkody spowodowanej przez osobę ubezpieczoną przez pozwanego, M. B. (1) nie miał możliwości korzystania ze swojego pojazdu, który służył mu do zaspokajania potrzeb życia codziennego. Samochód zastępczy wynajęty został w dniach od 23 maja 2015 roku do 30 czerwca 2015 roku za stawkę dzienną 150 złotych netto. W świetle uchwały składu siedmiu sędziów Sądu Najwyższego z dnia 17 listopada 2011 roku, sygn. akt III CZP 5/11, odpowiedzialność ubezpieczyciela z tytułu umowy obowiązkowego ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej posiadaczy pojazdów mechanicznych za uszkodzenie albo zniszczenie pojazdu mechanicznego nie służącego do

prowadzenia działalności gospodarczej obejmuje celowe i ekonomicznie uzasadnione wydatki na najem pojazdu zastępczego; nie jest ona uzależniona od niemożności korzystania przez poszkodowanego z komunikacji zbiorowej. Jak wynika z treści wyroku Sądu Okręgowego w Warszawie z dnia 24 czerwca 2009 roku, sygn. akt V Ca 125/09, pozbawienie poszkodowanego możliwości korzystania z jego samochodu w okresie, kiedy samochód ten podlegał naprawie i konieczność poniesienia wydatków w związku z wypożyczeniem pojazdu zastępczego należy do pojęcia szkody, do pokrycia której obowiązany jest ubezpieczyciel. Nie ma przy tym znaczenia okoliczność, do jakich celów służył poszkodowanemu uszkodzony pojazd (tj. gospodarczych, czy prywatnych) lub też czy dysponował on w tym czasie innymi pojazdami. Nie jest też konieczne udowodnienie, że samochód jest potrzebny w życiu codziennym, bowiem posiadanie auta nie jest obecnie luksusem, a rzeczą typową. Szkada powoda wyraża się więc w pozbawieniu go możliwości korzystania z samochodu - w trakcie naprawy. Postulat pełnego odszkodowania przemawia za przyjęciem stanowiska o potrzebie zwrotu przez ubezpieczyciela tzw. wydatków koniecznych, potrzebnych na czasowe używanie zastępczego środka komunikacji w związku z niemożliwością korzystania z niego wskutek zniszczenia. W niniejszym stanie faktycznym, pozwany kwestionuje zasadność wynajęcia przez poszkodowanego pojazdu zastępczego w czasie przewyższającym 16 dni. Pozwany podnosi, że poszkodowany nie podjął działań mających na celu ograniczenie rozmiaru szkody, czego przejawem miało być wynajęcie samochodu zastępczego w tym okresie. Stanowiska tego Rzecznik (...) nie podziela. Powód bowiem w wyniku wypadku pozbawiony został możliwości korzystania z własnego pojazdu, który służył mu do realizacji różnych codziennych potrzeb. Naturalne zatem wydaje się wynajęcie samochodu zastępczego.

Z treści pozwu wynika, że poszkodowany naprawił swój samochód, a najem samochodu zastępczego miał miejsce w czasie naprawy. W powoływanej uchwale Sądu z dnia 17 listopada 2011 roku, sygn. akt III CZP 5/11, Sąd Najwyższy orzekł, że jeżeli poszkodowany wskutek czynu niedozwolonego utracił możliwość korzystania z rzeczy, nie posiadając innego, wolnego i nadającego się do wykorzystania pojazdu mechanicznego, wynajmie pojazd zastępczy o zasadniczo podobnej klasie, według stawki czynszu najmu obowiązującej na lokalnym rynku i będzie korzystał z przedmiotu najmu w okresie naprawy pojazdu mechanicznego lub w okresie niezbędnym do zakupu innego pojazdu, to koszty poniesione z powyższego z tytułu będą mogły być kwalifikowane jako wydatki celowe i ekonomicznie uzasadnione. W ocenie Rzecznika (...), za właściwy okres, za który przysługuje poszkodowanemu zwrot kosztów pojazdu zastępczego należy uznać czas, w którym poszkodowany faktycznie w związku z naprawą nie był w stanie używać własnego pojazdu. Powyższe stanowisko znajduje bowiem swoje uzasadnienie nie tylko w zasadzie pełnego odszkodowania (art. 361 §2 k.c.), ale również w przyjętej linii orzeczniczej Sądu Najwyższego w sprawie kompensacji kosztów wynajmu samochodu zastępczego. Mianowicie, w wyroku z dnia 5 listopada 2004 roku, sygn. akt II CK 494/03, Sąd Najwyższy wskazał, że jeżeli uszkodzony pojazd nadaje się do naprawy w postaci wmontowania do niego nowej części zamiennej, to koszty najmu przez poszkodowanego tzw. samochodu zastępczego obejmować mogą okres konieczny i niezbędny do naprawy pojazdu. Sformułowanie „okres konieczny i niezbędny”, które zostało użyte w wyżej wskazanym orzeczeniu, oznacza obowiązek zwrotu kosztów wynajmu samochodu zastępczego za rzeczywisty czas naprawy uszkodzonego pojazdu. Czas ten wyznaczony jest rzeczywistym czasem naprawy - okresem, w którym uszkodzony pojazd mechaniczny w normalnym stanie rzeczy, przy uwzględnieniu faktycznych elementów naprawy (oczekiwania w kolejce na naprawę, sprowadzenie części zamiennych, technologiczna przerwa potrzebna na wyschnięcie świeżej powłoki lakierniczej przed przystąpieniem do prac związanych z konserwacją oraz montażem pojazdu na gotowo itp.) oraz procesu likwidacji szkody (oczekiwania na oględziny, czas oczekiwania na ponowne oględziny, uzgodnień poszkodowanego z ubezpieczycielem co do zakresu naprawy), mógł zostać naprawiony. Jak wynika z wyroku Sądu Okręgowego w Gliwicach z dnia 28 marca 2008 roku, sygn. akt X Ga 43/08, zwrot kosztów wynajmu samochodu zastępczego za okres oczekiwania na naprawę samochodu (a więc w okresie, gdy szkoda w pojeździe nie została jeszcze naprawiona) mieści się w ramach normalnego, adekwatnego związku przyczynowego w rozumieniu art. 361 § 1 k.c. i jest objęte zakresem obowiązku naprawienia szkody przez ubezpieczyciela w ramach odpowiedzialności OC.

Rzecznik (...) w zakresie powyższego roszczenia zmuszony jest odmówić wyrażenia poglądu istotnego dla sprawy. Spór ma bowiem charakter faktyczny i wymaga wiedzy specjalistycznej. Rzecznik (...) nie posiada przy tym możliwości dokonania analizy technicznej sprawy, gdyż powyższa czynność zastrzeżona jest dla biegłego z zakresu wyceny pojazdów.

Rzecznik (...) nadmienił, że zgodnie z art. 36a ustawy z dnia 22 maja 2003 roku o ubezpieczeniach obowiązkowych, (...) i (...), odszkodowanie z ubezpieczenia OC posiadaczy pojazdów mechanicznych obejmuje również koszt dodatkowego badania technicznego, o którym mowa w art. 81 ust. 11 pkt 5 ustawy - Prawo o ruchu drogowym. Z treści pozwu wynika, że powód po naprawie przeprowadził przegląd techniczny i domaga się refundacji kosztów wynikłych z tego tytułu. Z kolei pozwany w sprzeciwie podniósł, że powyższy przegląd nie był przeglądem technicznym, a przeglądem okresowym. Z uwagi na fakt, że Rzecznik (...) nie dysponuje potwierdzeniem wykonania ww. przeglądu, nie ma możliwości wydania opinii w powyższej sprawie.

Zdaniem Rzecznika (...), wypłacenie przez (...) odszkodowania w oparciu o zastosowanie cen części zamiennych oraz odmowa refundacji kosztów najmu samochodu zastępczego w całości jest nieuprawnioną praktyką, która stoi w sprzeczności z zasadą pełnego odszkodowania. Z uwagi na powyższe, w opinii Rzecznika (...), roszczenie powoda o rozliczeniu szkody w oparciu o ceny części oryginalnych oraz pełne koszty najmu samochodu zastępczego uznać należy za słuszne. (pismo Rzecznika (...) k. 195-221).

## **VI. Stanowiska stron:**

### **powoda:**

W dniu 4 stycznia 2017 roku (data stempla pocztowego), powód złożył pismo procesowe w treści którego zawarł uwagi i zastrzeżenia do opinii biegłego sądowego M. S. oraz wniósł o sporządzenie przez biegłego pisemnej opinii uzupełniającej.

Nadto w treści pisma powód oświadczył, że podtrzymuje twierdzenia podniesione i złożone w pozwie oraz późniejszych pismach, w szczególności w odpowiedzi na sprzeciw od nakazu zapłaty z dnia 5 września 2016 roku. W ocenie powoda technologiczny czas naprawy uszkodzeń samochodu jest bez znaczenia dla rozstrzygnięcia niniejszej sprawy. Przy ustalaniu zasadnego okresu najmu pojazdu zastępczego należy brać pod uwagę rzeczywisty czas naprawy obejmujący oprócz samych czynności naprawczych m.in. okres oczekiwania na naprawę, jak i postępowanie likwidacyjne. Takie stanowisko potwierdza m.in. wyrok z dnia 11 grudnia 2013 roku Sądu Okręgowego w Toruniu, sygn. akt VIII Ca 561/13, który w uzasadnieniu wyroku stwierdził, że: „czas najmu przy uszkodzeniu częściowej powinien być wyznaczony rzeczywistym czasem naprawy to jest, okresem, w którym uszkodzony pojazd mechaniczny w normalnym toku mógł zostać naprawiony z uwzględnieniem czynności procesu likwidacji szkody. Nie można w kwestii terminu najmu pojazdu zastępczego kierować się tzw. technologicznym czasem naprawy pojazdu [...] Czas ten nie uwzględnia również procedury likwidacji szkody, od której uzależniony jest zarówno poszkodowany jak i warsztat wykonujący naprawę. Jak wskazał Sąd Rejonowy w art. 361 § 1 i 2 k.c. został wyrażony obowiązek pełnej naprawy poniesionej szkody. Oznacza to, iż cały okres w jakim poszkodowany nie posiada pojazdu stanowi wyraz szkody materialnej w postaci niemożności korzystania z pojazdu. Odszkodowanie za wynajęcie pojazdu zastępczego winno dotyczyć całego okresu, w którym dana osoba nie może korzystać z pojazdu, a nie czasu wyliczanego teoretycznie. W konsekwencji, pomniejszenie wielkości potencjalnego odszkodowania poprzez pomijanie przy ustalaniu okresu wynajmu pojazdu zastępczego czasu, jaki był niezbędny dla przeprowadzenia procedury likwidacji szkody a także czasu jaki był niezbędny dla danego warsztatu samochodowego do dokonania wyceny i sprowadzenia odpowiednich części zamiennych jest niezgodne z ww. przepisami i z postulatem pełnego odszkodowania. Sąd Najwyższy wielokrotnie podkreślał, iż poszkodowany może żądać od zakładu ubezpieczeń zwrotu kosztów wynajmu pojazdu zastępczego poniesionych w okresie naprawy samochodu (Wyrok Sądu Najwyższego z dnia 26 listopada 2002 roku, sygn. akt II CKN 1397/2000). Poszkodowany jest bowiem pozbawiony możliwości korzystania z uszkodzonego pojazdu nie tylko przez technologiczny czas naprawy, lecz przez rzeczywisty czas naprawy pojazdu, w tym przez okres potrzebny do przeprowadzenia procedury likwidacji szkody czy okres oczekiwania przez warsztat na części zamienne. W związku z powyższym wynajem pojazdu zastępczego przez cały czas faktycznego, a nie tylko teoretycznego czasu naprawy pojazdu pozostaje w adekwatnym związku przyczynowym z zaistniałym zdarzeniem i powinno podlegać rekompensacie. Ograniczenie okresu za który przysługuje poszkodowanemu zwrot kosztów za wynajem pojazdu zastępczego może nastąpić jedynie w przypadku wykazania, że poszkodowany umyślnie lub w wyniku rażącego niedbalstwa nie wykonał obowiązków nałożonych na niego na mocy przepisów Ustawy o ubezpieczeniach obowiązkowych, w tym obowiązku zapobieżenia powiększaniu się

szkody lub obowiązku poinformowania ubezpieczyciela o zdarzeniu. Ciężar wykazania takich okoliczności spoczywa jednak na zakładzie ubezpieczeń. Stanowisko reprezentowane przez skarżącego zmierza do wyzbycia się ciężaru dowodu takich okoliczności i przerwania go na powoda.

Przyjęcie poglądu skarżącego doprowadziłoby do sytuacji, iż szkoda w mieniu nie zostanie w pełni wyrównana, mimo że poszkodowany nie ponosi żadnej winy związanej z procesem naprawy czy procedurą likwidacji szkody (wydaniem decyzji przez ubezpieczyciela, możliwością skorzystania z odwołania się od tej decyzji przez poszkodowanego, zmianą stanowiska ubezpieczyciela, czasem potrzebnym na obieg korespondencji)”.

Odpowiadając na pytanie pełnomocnika pozwanego o oddalenie którego wnosił powód - dotyczące technologicznego czasu naprawy, biegły podał jedynie informację, która nie ma znaczenia dla rozstrzygnięcia niniejszej sprawy i jest bezwartościowa dla W. Sądu. Należy zaznaczyć, że to przedłużająca się likwidacja szkody z winy ubezpieczyciela wymusiła na poszkodowanym wynajem samochodu zastępczego, dlatego nie ma żadnych przesłanek, aby ograniczać najem pojazdu do technologicznego czasu naprawy. (pismo procesowe powoda k. 256-26)

W dniu 3 listopada 2017 roku (data stempla pocztowego), powód złożył kolejne pismo procesowe w treści którego wskazał, iż w opinii uzupełniającej z dnia 25 września 2017 roku biegły mgr inż. M. S. obliczył koszt naprawy samochodu powoda z uwzględnieniem stawek stosowanych w (...) i części oryginalnych producenta pojazdu na kwotę 12.286,46 złotych. Wobec powyższego powód rozszerzył w pkt 1 powództwo i wniósł o zasądzenie od pozwanego na rzecz powoda kwoty 6.835,60 złotych z tytułu odszkodowania za szkodę w pojeździe, wraz z odsetkami ustawowymi od 31 dnia od dnia zgłoszenia szkody do dnia 31 grudnia 2015 roku oraz z odsetkami ustawowymi za opóźnienie od dnia 1 stycznia 2016 roku do dnia zapłaty.

W uzasadnieniu złożonego pism powód podał, że w opinii uzupełniającej biegły mgr inż. M. S. zgodnie z wnioskiem powoda obliczył koszt naprawy pojazdu na kwotę 12.286,46 złotych z uwzględnieniem stawek stosowanych w (...) i części oryginalnych producenta pojazdu. Kwota wynikająca z kalkulacji biegłego jest wyższa o 331,46 złotych niż kwota dochodzona pozwem z tytułu odszkodowania za szkodę w pojeździe i z tej uwagi konieczna jest zmiana wysokości roszczenia dochodzonego powództwem. Podnoszę, że kwota początkowo wskazana w powództwie wynikała z kalkulacji prywatnej i miała jedynie charakter orientacyjny. W ocenie pełnomocnika powoda, w niniejszej sprawie powinny być stosowane stawki za roboczogodzinę jaką posługuje się autoryzowany warsztat, gdyż powód serwisował pojazd jedynie w autoryzowanym serwisie i przedstawił na to dowód w postaci książki serwisowej i przedłużonej gwarancji pojazdu. Zgodnie z uzasadnieniem uchwały Sądu Najwyższego z dnia 13 czerwca 2003 roku, sygn. akt III CZP 32/03 „Kosztami „ekonomicznie uzasadnionymi” są koszty ustalone według cen, którymi posługuje się wybrany przez poszkodowanego warsztat naprawczy dokonujący naprawy samochodu. Nie ma przy tym znaczenia fakt, że ceny te odbiegają (są wyższe) od cen przeciętnych dla określonej kategorii usług naprawczych na rynku. Jeżeli nie kwestionuje się uprawnienia do wyboru przez poszkodowanego warsztatu samochodowego mającego dokonać naprawy, miarodajne w tym zakresie powinny być ceny stosowane właśnie przez ten warsztat naprawczy. Przyjęcie cen przeciętnych dla określenia wysokości przysługującego poszkodowanemu odszkodowania, niezależnie od samej metody ich wyliczenia, która może być zróżnicowana, nie kompensowałyby poniesionej przez poszkodowanego szkody, gdyby ceny przyjęte w warsztacie naprawczym były wyższe od przeciętnych”.

Jednocześnie powód podtrzymał swoje stanowisko dotyczące ustalenia okresu najmu pojazdu zastępczego i związanych z tym kosztów. Jak wynika z jednolitej linii orzecznictwa przy ustalaniu zasadnego okresu najmu pojazdu zastępczego należy brać pod uwagę nie ekonomiczny czy też technologiczny czas naprawy, ale rzeczywisty czas naprawy obejmujący oprócz samych czynności naprawczych m.in. okres oczekiwania na naprawę, jak i postępowanie likwidacyjne. Jak stwierdził Sąd Okręgowy w Toruniu w wyroku z dnia 11 grudnia 2013 roku, sygn. akt VIII Ca 561/13 „Przyjęcie poglądu skarżącego doprowadziłoby do sytuacji, iż szkoda w mieniu nie zostanie w pełni wyrównana, mimo że poszkodowany nie ponosi żadnej winy związanej z procesem naprawy czy procedurą likwidacji szkody (wydaniem decyzji przez ubezpieczyciela, możliwością skorzystania z odwołania się od tej decyzji przez poszkodowanego, zmianą stanowiska ubezpieczyciela, czasem potrzebnym na obieg korespondencji)”.

Odnosząc się do kwestii utraty handlowej wartości handlowej przedmiotowego pojazdu podnoszę, że sporządzone przez biegłego kalkulacje w niniejszej sprawie nie znajdują odzwierciedlenia w dzisiejszych realiach rynkowych. Obecnie nabywcy pojazdów poszukują na rynku pojazdów serwisowanych w (...) oraz bezwypadkowych. Pojazdy bezwypadkowe cieszą się o wiele większym zainteresowaniem i wartością, aniżeli pojazdy mające przeszłość kolizyjną. Nawet najmniejsza kolizja powoduje u nabywcy przeświadczenie, że nie jest to pojazd bezwypadkowy. Zgodnie z wyrokiem wyrok Sądu Okręgowego w Gliwicach z dnia 31 stycznia 2008 roku, sygn. akt III Ca 1327/07 „dla samej utraty wartości samochodu jest bez znaczenia czy w następstwie kolizji uszkodzeniu uległy tylko elementy wymienne, które następnie w wyniku naprawy samochodu zostały wymienione. U podłoża utraty wartości handlowej przez samochód uczestniczący w kolizji leżą przede wszystkim względy psychologiczne i sam udział w kolizji powoduje, że samochody automatycznie tracą na wartości, pomimo że w wyniku naprawy przywrócono je do stanu technicznego sprzed kolizji.”

Jak podkreśla Rzecznik (...) na swoim portalu internetowym (...) podstawą ustalenia wartości powinna być średnia cen. Anachronizmem wydaje się przyjmowanie różnych sposobów określania wartości takich samych rzeczy, w zależności od tego, czy są przeznaczone do normalnego używania i korzystania przez właściciela, czy też są przeznaczone do zbycia. W warunkach gospodarki rynkowej każda rzecz mająca wartość majątkową może być w każdym czasie przeznaczona na sprzedaż. Zbycie rzeczy jest takim samym uprawnieniem właściciela jak korzystanie z niej, wobec czego traci także znaczenie odróżnianie wartości użytkowej rzeczy od jej wartości handlowej. Miernikiem wartości majątkowej rzeczy jest pieniądz, a jej weryfikatorem rynek. Rzecz zawsze ma taką wartość majątkową, jaką może osiągnąć na rynku. Z przepisu art. 361 § 2 k.c. wynika obowiązek pełnej kompensacji szkody. Wartość samochodu po jego naprawie to nic innego, jak jego wartość rynkowa. Ponieważ wartość ta w wyniku uszkodzenia, choć później wyeliminowanego, zmalała w stosunku do tej, jaką pojazd ten miałby na rynku, gdyby nie został uszkodzony, to kompensata powinna obejmować nie tylko koszty naprawy, ale także tę różnicę wartości. [...] W ocenie Rzecznika Ubezpieczonych obserwacje rynku motoryzacyjnego uzasadniają pogląd, iż zachowania rynkowe nabywców pojazdów wskazują, że kupujący poszukują pojazdów bezwypadkowych, a w przypadku wyboru pomiędzy bezwypadkowym a powypadkowym, wybierają ten pojazd, który nie uczestniczył w kolizji lub wypadku drogowym. Wówczas sprzedaż pojazdu, który jest pojazdem powypadkowym najczęściej wymaga obniżenia ceny w stosunku do cen pojazdów bezwypadkowych. Podstawą takiego zachowania rynkowego nabywców jest nie tylko sam fakt uczestnictwa pojazdu w kolizji lub wypadku ale również obawa o możliwości wystąpienia wad powypadkowych lub naprawczych, których weryfikacja przez nabywcę, który nie jest najczęściej profesjonalistą nie jest możliwa. Stan taki w większości sytuacji prowadzi zatem do obniżenia ceny sprzedaży pojazdu prawidłowo naprawionego zgodnie z technologią naprawy zalecaną przez producenta pojazdu, czyli do utraty wartości handlowej pojazdu, nazywaną też utratą wartości rynkowej pojazdu lub też utratą wartości sprzedażnej pojazdu.

Powód wskazał, że przyjęcie stawek innych niż stosowane przez (...) powinno jednocześnie skutkować większą utratą wartości handlowej pojazdu. (pismo procesowe powoda k. 318-321).

#### **pozwanego:**

Pismem z dnia 7 grudnia 2017 roku (data prezenty), pozwany oświadczył, że nie uznaje rozszerzonego powództwa i wnosi o jego oddalenie.

W opinii z dnia 5 grudnia 2016 roku biegły dokonał wyliczenia wysokości szkody w dwóch wariantach.

W pierwszym - przy założeniu, że naprawa zostałaby wykonana według stawek robocizny i cen części zamiennych i materiałów w okresie maja-czerwiec 2013 roku, przy uwzględnieniu przyjętej przez producenta tej marki technologii naprawy, przy zastosowaniu części oryginalnych nowymi, wynosi brutto 11.849,81 złotych.

Wariant drugi, w którym naprawa została wykonana przy użyciu części alternatywnych, wartość naprawy oscyłowałaby na poziomie ok 10.169,43 złotych.

Szkoda powstaje zwykle w chwili wypadku komunikacyjnego i podlega naprawieniu według zasad określonych w art. 363 k.c. Naprawienie szkody przez ubezpieczyciela, odpowiadającego w ramach ubezpieczenia OC posiadaczy pojazdów mechanicznych, może nastąpić tylko poprzez zapłatę odpowiedniej sumy pieniężnej, nawet jeśli poszkodowany wybiera naprawienie szkody przez przywrócenie do stanu poprzedniego. Suma ta zawsze jednak musi pełnić taką samą funkcję, jak przywrócenie rzeczy do stanu poprzedniego, winna wobec tego wyrównywać poszkodowanemu stratę finansową, jaką poniósł w mieniu wskutek zdarzenia wywołującego szkodę. Jeżeli szkoda wyraża się w konieczności poniesienia kosztów naprawy uszkodzonego pojazdu, to odszkodowanie powinno być ustalone według cen części zamiennych i usług koniecznych do wykonania naprawy z daty ustalenia odszkodowania. Podkreślić jednocześnie należy, że obowiązek naprawienia szkody przez wypłatę odpowiedniej sumy pieniężnej powstaje z chwilą wyrządzenia szkody i nie jest uzależniony od tego, czy poszkodowany naprawił pojazd i czy w ogóle zamierza go naprawić (por. wyrok Sądu Najwyższego z dnia 7 sierpnia 2003 roku, sygn. akt IV CKN 387/01, LEX nr 141410, uzasadnienie uchwały Sądu Najwyższego z dnia 15 listopada 2001 roku, sygn. akt III CZP 68/01, OSPiKA 2002/7-8/1 03, wyrok Sądu Najwyższego z dnia 27 czerwca 1988 roku, sygn. akt ICR 151/88, LEX nr 8894).

W orzecnictwie Sądu Najwyższego utrwalony jest pogląd, zgodnie z którym ubezpieczyciel, w ramach umowy odpowiedzialności cywilnej posiadacza pojazdu mechanicznego, powinien ustalić odszkodowanie w kwocie zapewniającej przywrócenie pojazdu do stanu sprzed zdarzenia wyrządzającego szkodę, jako całości. Przywrócenie do takiego stanu oznacza, że pojazd ma być sprawny technicznie oraz zapewniać poszkodowanemu komfort i bezpieczeństwo jazdy w takim stopniu, jak przed zdarzeniem. Konieczność wymiany uszkodzonej części stanowi niewątpliwie normalne następstwo działania lub zaniechania, z którego szkoda wynikła. Jeżeli zatem w celu przywrócenia pojazdu, jako całości, do stanu sprzed wypadku należy wymienić uszkodzoną część, której naprawić się nie da w taki sposób, by przywrócić ją do stanu sprzed zdarzenia, to część ta musi zostać zastąpiona inną częścią. Sąd Najwyższy stanął przy tym na stanowisku, że zakład ubezpieczeń winien na żądanie poszkodowanego wypłacić odszkodowanie, z tytułu ubezpieczenia OC posiadacza pojazdu, obejmujące celowe i ekonomicznie uzasadnione koszty nowych części i materiałów służących do naprawy uszkodzonego pojazdu. Jeżeli natomiast ubezpieczyciel wykaże, że prowadzi to do wzrostu wartości pojazdu, odszkodowanie może ulec obniżeniu o kwotę odpowiadającą temu wzrostowi (por. uchwałę składu 7 sędziów Sądu Najwyższego z dnia 12 kwietnia 2012 roku, sygn. akt III CZP 80/li, OSNC 2012/10/12, uzasadnienie postanowienia Sądu Najwyższego z dnia 20 czerwca 2012 roku, sygn. akt III CZP 85/11, OSNC 2013/3/37). W świetle powyższych poglądów, istotne jest w rozpoznawanej sprawie ustalenie, jakie niezbędne i celowe i ekonomicznie koszty należy ponieść, by przywrócić auto powoda do stanu sprzed wypadku. W pierwszym wariantcie wyceny kosztów naprawy biegły przyjął części zamienne nowe, oryginalne, wyprodukowane przez tego samego producenta części, na tych samych liniach technologicznych.

W wariantcie drugim części oryginalne producenta pojazdu i części alternatywne innych producentów.

W pierwszym przypadku wycenione zostały części nabywane w Autoryzowanej Stacji Obsługi ze stosowną marżą i jednocześnie opatrzone logo producenta pojazdu, czyli Firmy (...), a w drugim przypadku części nabywane u innych dystrybutorów części samochodowych, bez logo producenta pojazdu. Te różnice przekładają się zaś na znaczące różnice w cenie części, przy czym - jak wskazuje zestawienie cen części w obu wariantach, zawarte w opinii pisemnej - w odniesieniu do niektórych części różnice cen wynoszą nawet kilkaset procent.

Jak wyżej wskazano, odszkodowanie wypłacane przez ubezpieczyciela winno obejmować celowe i ekonomicznie uzasadnione koszty nowych części i materiałów służących do naprawy uszkodzonego pojazdu. Jego celem jest przywrócenie stanu poprzedniego, co ma miejsce wówczas, gdy stan pojazdu po naprawie, pod każdym istotnym względem odpowiada stanowi pojazdu przed uszkodzeniem.

Sąd Najwyższy w uzasadnieniu postanowienia z dnia 20 czerwca 2012 roku, sygn. akt III CZP 85/11, przyjął, iż oryginalność części wykorzystywanych do naprawy pojazdu stanowi istotny czynnik decydujący o tym, czy naprawa jest wystarczająca do przywrócenia pojazdu do stanu poprzedniego. Dobór części może bowiem prowadzić do pogorszenia sytuacji pokrzywdzonego wtedy, gdyby użyta część była pod istotnymi względami częścią gorszą od tej, która uległa uszkodzeniu, jak i wtedy, gdyby równowartość „restytucyjna” części zastępczej była niepewna. W ocenie



Sądu Najwyższego nie oznacza to jednak, że w razie uszkodzenia części pochodzącej bezpośrednio od producenta pojazdu, do naprawy albo obliczenia kosztów naprawy mogą być wykorzystywane tylko ceny części oryginalnych, bezpośrednio pochodzących od producenta pojazdu. W ten sam sposób należy co do zasady ocenić wykorzystanie przy ustaleniu odszkodowania także istnych części nowych, które są tej samej jakości co części pochodzące bezpośrednio od producenta pojazdu, oznaczone jego znakiem towarowym lub logo, rozprowadzone w opakowaniach w ten sam sposób oznaczonych i dystrybuowane w jego sieci dystrybucji. Dalej Sąd Najwyższy wskazał, że takimi częściami są występujące w obrocie części wyprodukowane przez tego samego producenta, który dostarcza części producentowi pojazdu do montażu pojazdów lub części zamiennie. Są to części produkowane zgodnie z specyfikacjami i standardami produkcyjnymi, ustalonymi przez producenta pojazdu, a różnią się tylko oznakowaniem. Z tego względu ich użycie należy co do zasady uznać za równoważne użyciu części oryginalnych.

Jak trafnie wskazał Sąd Najwyższy w dalszej części uzasadnienia powołanego wyżej postanowienia, w niektórych wypadkach istotną cechą decydującą o zupełności restytucji jest - obok jakości części - samo ich pochodzenie od producenta pojazdu, a więc w praktyce opatrzenie części znakiem towarowym lub logo producenta pojazdu. Odnosi się to w szczególności do aut pozostających jeszcze na gwarancji producenta, który wymaga napraw w autoryzowanych serwisach i przy użyciu części zamiennych dostarczanych przez producenta pojazdu. Także szczególny interes poszkodowanego niekiedy może uzasadniać dokonanie naprawy z wykorzystaniem części oryginalnych, pochodzących bezpośrednio od producenta pojazdu. Przykładowo, gdy pojazd był dotychczas serwisowany i naprawiany wyłącznie przy użyciu tego rodzaju części, a kontynuowanie takiej „historii” pojazdu może wpłynąć na jego wartość handlową, lub też gdy poszkodowany potwierdzi swój uzasadniony interes w dokonaniu naprawy z wykorzystaniem części pochodzących od producenta pojazdu przez to, że jej faktycznie dokona.

W tym miejscu pozwany podnosi że data ważności gwarancji pojazdu marki F. (...) numer rejestracyjny (...) upłynęła w dniu 29 lipca 2012 roku, a więc w dacie szkody to jest 22 maja 2013 roku pojazd nie był objęty gwarancją.

W rozpoznawanej sprawie nie budzi wątpliwości, że wycena kosztów naprawy auta powoda w wariantcie drugim dotyczy naprawy o takiej samej jakości i standardzie, jak w wariantcie pierwszym. Powyższe wynika z tego, że koszty robocizny w obu wariantach są identyczne, zaś koszty części w wariantcie drugim odnoszą się do części o tej samej jakości, wyprodukowanych przez tego samego producenta, na tych samych liniach technologicznych, co w wariantcie pierwszym, tyle tylko, że nieoznaczonych logo F. i nienabytych w (...), zaś według biegłego użycie tych części doprowadzi do tego samego skutku, czyli do takiej samej naprawy i o takim samym standardzie, jak w wariantcie pierwszym. Niewątpliwie zatem koszty oszacowane w wariantcie drugim to koszty konieczne do naprawy auta powoda i jednocześnie koszty ekonomicznie uzasadnione. Dowód, że w tym konkretnym wypadku, w celu przywrócenia pojazdu do stanu sprzed kolizji, zachodziła potrzeba dokonania naprawy z wykorzystaniem droższych części, opatrzonych logo producenta i nabytych w (...), obciąża z mocy art. 6 k.c. powoda M. B. (1). Powód nie wykazał, by tego rodzaju naprawa była wymagana ze względu na trwający okres gwarancyjny W końcu powód nie udowodnił też, by dokonał naprawy przy użyciu takich części. Z tych wszystkich względów nie zachodzą w okolicznościach niniejszej sprawy podstawy do wyceny wartości szkody według wariantu pierwszego podstawowej opinii biegłego M. S. z dnia 5 grudnia 2016 roku ani według wariantu z opinii uzupełniającej. (pismo procesowe pozwanego k. 328-329).

### ***powoda:***

W dniu 21 grudnia 2017 roku (data stempla pocztowego), powód złożył pismo procesowe, stanowiące odpowiedź na pismo procesowe pozwanego z dnia 7 grudnia 2017 r. Powód podał, że w niniejszej sprawie przedstawił książkę serwisową pojazdu, która wskazuje że pojazd był serwisowany jedynie w (...) F.. Wszelkie wcześniejsze naprawy i przeglądy dokonywane były jedynie w autoryzowanym warsztacie. Zgodnie z uchwałą Sądu Najwyższego z dnia 13 czerwca 2003 roku, sygn. akt III CZP 32/03, OSNC 2004/4/51, w której Sąd Najwyższy wskazał, iż „odszkodowanie przysługujące od ubezpieczyciela odpowiedzialności cywilnej za uszkodzenia pojazdu mechanicznego obejmuje niezbędne i ekonomicznie uzasadnione koszty naprawy pojazdu, ustalone według cen występujących na lokalnym rynku”. Sąd Najwyższy wskazał, iż 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. Nie ma przy tym znaczenia fakt, że ceny te odbiegają (są wyższe) od cen przeciętnych dla określonej kategorii usług naprawczych na rynku. Jeżeli nie kwestionuje się uprawnienia do wyboru przez poszkodowanego warsztatu samochodowego mającego dokonać naprawy, miarodajne w tym zakresie powinny być ceny stosowane właśnie przez ten warsztat naprawczy. Przyjęcie cen przeciętnych dla określenia wysokości przysługującego poszkodowanemu odszkodowania, niezależnie od samej metody ich wyliczania, która może być zróżnicowana, nie kompensowałoby poniesionej przez poszkodowanego szkody, gdyby ceny przyjęte w warsztacie naprawczym były wyższe od przeciętnych”.

Należy zaznaczyć, że powód posiadał stosunkowo nowy pojazd, który posiadał jedynie elementy oryginalne. Ponadto, należy zwrócić uwagę, że pojazd był serwisowany w (...) i tym samym okoliczności te uzasadniają zastosowanie w kalkulacji stawek za robocizogodzinę stosowanych w (...), jak również części oryginalnych producenta. Pełnomocnik powoda wskazuje, że Rzecznik (...) na swoim portalu internetowym (...) - zainstalowanie w pojeździe części zamiennych, które teoretycznie mają podobne właściwości zastosowanie, produkowanych przez podmiot inny niż producent danej marki, łączy się z ryzykiem nieprawidłowej pracy pojazdu, zmniejszenia jego wartości handlowej czy też problemami przy montażu takich części. Montaż elementów alternatywnych stwarza większe lub mniejsze problemy w związku z brakiem odpowiedniego wykończenia blach, niedokładnym wykonaniem otworów montażowych, niedokładnością kształtów i wymiarów. To z kolei powoduje, że dokonując naprawę warsztat musi poświęcić więcej czasu na dopasowanie elementów alternatywnych, co może generować dodatkowe koszty po stronie klienta. Specjaliści zwracają uwagę, że części alternatywne, produkowane zazwyczaj z materiałów niższej jakości oraz przy zastosowaniu innych (niż producenckie) technologii, szybciej ulegają korozji i cechują się mniejszą trwałością uchwytów do mocowania oraz mechanizmów regulacji. Doświadczenia wskazują, iż części takie mogą ulegać deformacji podczas nagrzewania się np. od promieni słonecznych, jak również pękać w przypadku niższych temperatur. Aspekt bezpieczeństwa części alternatywnych badał niezależny brytyjski instytut (...), który porównywał wpływ zastosowania oryginalnej maski i zamiennika do F. (...) na obrażenia potrąconego pieszego. Przy użyciu nieoryginalnej części możliwość wystąpienia obrażeń wzrosła z 24 aż do 41 %. Takie wyniki badań poddają w wątpliwość słuszność i zasadność opłacalności bądź nieopłacalności naprawy częściami alternatywnymi. Obecnie obowiązujące przepisy prawne nie dają podstaw by zakłady ubezpieczeń narzucały zastosowanie przez poszkodowanego określonego rodzaju części w naprawie jego pojazdu.

Ponadto w niniejszej sprawie Rzecznik (...) wyraził istotny pogląd, w którym stwierdził: „Zdaniem Rzecznika (...), wypłacenie przez (...) odszkodowania w oparciu o zastosowanie cen części zamiennych oraz odmowa refundacji kosztów najmu samochodu zastępczego w całości jest nieuprawnioną praktyką, która stoi w sprzeczności z zasadą pełnego odszkodowania. Z uwagi na powyższe, w opinii Rzecznika (...), roszczenie powoda o rozliczenie szkody w oparciu o ceny części oryginalnych oraz pełne koszt najmu samochodu zastępczego uznać należy za słuszne”. (pismo procesowe powoda k.3340-336)

### **VII. Ustalenie istotnych dla rozstrzygnięcia sprawy okoliczności faktycznych:**

W dniu 22 maja 2013 roku, w L. około godziny 12:47 na skrzyżowaniu ulicy (...) z ulicą (...), na wysokości wyjazdu z parkingu hipermarketu T., P. S., kierujący pojazdem marki B. o numerze rejestracyjnym (...), nie ustąpił pierwszeństwa przejazdu prawidłowo jadącemu pojazdowi marki F. (...) o numerze rejestracyjnym (...), kierowanym przez A. B., należącemu do M. B. (1), skutkiem czego doprowadził do kolizji obu pojazdów. Przybyły na miejsce zdarzenia patrol policji winnym spowodowania kolizji uznał P. S. i ukarał go mandatem karnym, który został przyjęty. W dniu zdarzenia pojazd marki B. o numerze rejestracyjnym (...) był objęty ubezpieczeniem odpowiedzialności cywilnej kierujących pojazdami OC potwierdzonym polisą nr (...) wykupiona w (...) S.A. z siedzibą w W. (dalej również jako (...) S.A., ubezpieczyciel). (niesporne: kserokopia notatki informacyjnej o zaistniałej kolizji drogowej nr (...) k. 149)

Tego samego dnia M. B. (1) zgłosił do (...) S.A. zaistniałą szkodę. (niesporne: kserokopia zgłoszenia szkody k. 176v-178v)

W ramach postępowania likwidacyjnego prowadzonego pod numerem (...), ubezpieczyciel pismem z dnia 29 maja 2013 roku poinformował M. B. (1), iż w wyniku przeprowadzonej weryfikacji kosztów naprawy uszkodzonego pojazdu marki F. (...) o numerze rejestracyjnym (...) w związku ze zdarzeniem z dnia 22 maja 2013 roku ustalono na kwotę 10.926,05 złotych brutto. Nadto ubezpieczyciel poinformował poszkodowanego, iż przeprowadzona analiza kosztów naprawy nie przesądza o odpowiedzialności (...) S.A. za zaistniałą szkodę, zaś wypłata odszkodowania nastąpi niezwłocznie po ustaleniu odpowiedzialności w kwocie netto lub brutto, w zależności od zawartej umowy ubezpieczenia OC lub możliwości odliczenia podatku VAT w szkodach z ubezpieczenia OC. (niesporne: kserokopia pisma (...) S.A. z dnia 29 maja 2013 r. k. 152)

W dniu 20 czerwca 2013 roku działający w imieniu (...) S.A. likwidator szkód dokonał oględzin uszkodzonego pojazdu marki F. (...) o numerze rejestracyjnym (...), a następnie w oparciu o system (...) sporządził kalkulację naprawy nr (...), w której koszty naprawy przedmiotowego pojazdu wyliczono na kwotę 5.450,86 złotych brutto. (niesporne: kserokopia kalkulacji naprawy nr (...) z dnia 20 czerwca 2013 r. k. 115-117)

Mając za podstawę powyższą kalkulację naprawy, (...) S.A. pismem z dnia 3 lipca 2013 roku poinformował M. B. (1) o przyznaniu mu odszkodowania za zaistniałą w pojeździe marki F. (...) o numerze rejestracyjnym (...) w wysokości 5.450,86 złotych. Powyższa kwota została wypłacona M. B. (1). (niesporne: kserokopia pisma (...) S.A. z dnia 3 lipca 2013 r. k. 83v; zeznania powoda M. B. (1) k. 347v)

Równoległe z postępowaniem likwidacyjnym prowadzonym przez ubezpieczyciela sprawcy kolizji, M. B. (1) zwrócił się do (...) Sp. z o.o. z siedzibą w L. (dalej również jako (...) Sp. z o.o.), autoryzowanego przedstawiciela marki F., gdzie na co dzień serwisował należący do niego pojazd marki F. (...) o sporządzenie kalkulacji naprawy uszkodzeń pojazdu. W dniu 24 maja 2013 roku uprawniony pracownik (...) Sp. z o.o. w oparciu o system (...) sporządził kalkulację naprawy nr (...), w której koszty naprawy uszkodzeń pojazdu marki F. (...) o numerze rejestracyjnym pierwotnie zostały wyliczone na kwotę 11.955,48 złotych brutto, a następnie, po korekcie, na kwotę 8.882,97 złotych brutto. (niesporne: kserokopia kalkulacji naprawy nr (...) k. 11-14)

Ponadto, w dniu 23 maja 2013 roku M. B. (1) zawarł z (...) sp. z o.o. z siedzibą w L. umowę najmu samochodu zastępczego. W ramach zawartej umowy M. B. (1) korzystał z pojazdu zastępczego przez czas naprawy uszkodzonego pojazdu marki F. (...) o numerze rejestracyjnym (...), to jest od dnia 23 maja do 30 czerwca 2013 roku. W 10 czerwca 2013 roku M. B. (1) zawarł z (...) sp. o.o. z siedzibą w L. umowę zwrotnego przelewu na rzecz ww. spółki wierzytelności wynikającej z umowy najmu pojazdu zastępczego. Za korzystanie z pojazdu zastępczego przez ww. okres czasu wynajmujący wystawił M. B. (1) w dniu 12 lipca 2013 roku fakturę VAT nr (...) na kwotę 9.225 złotych. (niesporne: kserokopia umowy najmu samochodu zastępczego z dnia 23 maja 2013 r. k. 15-16; kserokopia umowy cesji wierzytelności z dnia 10 czerwca 2013 r. k. 17; kserokopia faktury VAT nr (...) z dnia 12 lipca 2013 r. k. 18)

W dniu 13 czerwca 2013 roku M. B. (1) zawarł z L. J.. (...) Spółka Jawna z siedzibą w L. umowę o powypadkową naprawę pojazdu. W ramach zawartej umowy oraz w oparciu o wypłacone przez (...) S.A. odszkodowanie w wysokości 5.450,86 zł oraz przy użyciu części używanych, wykonano naprawę pojazdu marki F. (...) o numerze rejestracyjnym (...). Równocześnie M. B. (1) zawarł z L. J.. (...) Spółka jawna z siedzibą w L. umowę cesji wierzytelności, w której zbył na rzecz ww. spółki roszczenie do ubezpieczyciela o zwrot kosztów wykonanej naprawy pojazdu oraz upoważnił spółkę do pobrania należności za naprawę pojazdu. (niesporne: kserokopia umowy z dnia 13 czerwca 2013 r. k. 124; kserokopia umowy cesji wierzytelności z dnia 13 czerwca 2013 r. k. 119v, 77v; kserokopia upoważnienia z dnia 13 czerwca 2013 r. k. 120; kserokopia pisma M. B. (1) do (...) S.A. k. 78; zeznania powoda M. B. (1) k. 347v)

Pismem z dnia 11 czerwca 2013 roku (...) S.A. powiadomiło M. B. (1) o przyznaniu odszkodowania w wysokości 2.500 złotych oraz o wypłaceniu tej kwoty na rzecz (...) Sp. z o.o. z siedzibą w L.. Następnie, pismem z dnia 18 czerwca 2013 roku ubezpieczyciel zwrócił się do (...) Sp. z o.o. o zwrot powyższej kwoty, z uwagi na to, że poszkodowany wystąpił z

prośbą o anulowanie upoważnienia dla (...) Sp. z o.o. w przedmiotowej szkodzie. (niesporne: kserokopia pisma (...) S.A. z dnia 11 czerwca 2013 r. k. 124v; kserokopia pisma (...) S.A. z dnia 18 czerwca 2013 r. k. 134v)

Działając w oparciu o sporządzoną przez (...) Sp. z o.o. kalkulację naprawy nr (...), M. B. (1) pismem z dnia 23 czerwca 2013 roku wezwał (...) S.A. do zapłaty niespornej w jego ocenie kwoty 22.466 złotych, na którą miały się składać:

1. 11.955 złotych brutto tytułem zwrotu kosztów naprawy pojazdu (...) na podstawie kosztorysu,
2. 7.011 złotych brutto tytułem zwrotu kosztów wynajmu auta zastępczego,
3. 3.500 złotych tytułem zwrotu utraty wartości pojazdu.

M. B. (1) określił ubezpieczycielowi termin 1 lipca 2013 roku na spełnienie jego żądania, pod groźbą skierowania sprawy na drogę postępowania sądowego. W kolejnym piśmie skierowanym do (...) S.A. M. B. (1) wezwał ubezpieczyciela do zapłaty do dnia 9 lipca 2013 roku kwoty 24.547 złotych na którą składały się:

1. 12.376 złotych brutto tytułem zwrotu kosztów naprawy pojazdu,
2. 3.500 złotych brutto tytułem zwrotu utraty wartości handlowej pojazdu,
3. 8671 złotych brutto tytułem zwrotu kosztów wynajmu pojazdu zastępczego.

W przypadku braku żądanej kwoty, M. B. (1) poinformował (...) S.A., iż w dniu 10 lipca 2013 roku wystąpi na drogę postępowania sądowego. (niesporne: kserokopia wezwania do zapłaty z dnia 23 czerwca 2013 r. kwoty 22.466 zł k. 87v-90v; kserokopia wezwania do zapłaty kwoty 24.547 zł k. 85-86)

Pismem z dnia 18 lipca 2013 roku (...) S.A. poinformowało M. B. (1), iż wyliczone odszkodowanie zostało przyznane w kwocie bezspornej zostało wyliczone z uwzględnieniem części i usług pozwalających na przywrócenie pojazdu do stanu sprzed kolizji. W kolejnym piśmie z dnia 22 lipca 2013 roku (...) S.A. poinformowało M. B. (1), iż po rozpatrzeniu zgłoszonych roszczeń z tytułu szkody w pojeździe marki F. (...) o numerze rejestracyjnym (...) zostało przyznane odszkodowanie w wysokości 7.615,66 złotych, zaś po uwzględnieniu uprzednio wypłaconej poszkodowanemu kwoty 5.450,86 złotych, wypłacono mu kwotę 2.164,80 złotych. (niesporne: kserokopia pisma (...) S.A. z dnia 18 lipca 2013 r. k. 73; kserokopia pisma (...) S.A. z dnia 22 lipca 2013 r. k. 10)

Po zakończeniu naprawy pojazdu M. B. (1) w dniu 12 lipca 2013 roku wykonał badanie okresowe pojazdu za które poniósł opłatę w wysokości 98 złotych. (niesporne: kserokopia faktury VAT nr (...) z dnia 12 lipca 2013 r. k. 19)

W bliżej nie ustalonej dacie M. B. (2) przedstawił pojazd rzeczoznawcy (...) S.A. celem przeprowadzenia oględzin. Po ich wykonaniu, (...) S.A. pismem z dnia 11 września 2014 roku poinformował M. B. (1), iż na podstawie przeprowadzonych oględzin brak jest podstaw do wypłaty odszkodowania z tytułu utraty wartości handlowej pojazdu. W uzasadnieniu pisma ubezpieczyciel wskazał, iż podczas oględzin pojazdu stwierdzono, że:

1. błotnik przedni prawy nie został wymieniony, ani polakierowany,
2. atrapa przednia nie została wymieniona, a wymieniono jedynie listwę chromowaną,
3. nie wymieniono kraty dolnej środkowej przedniego zderzaka, a wymieniono tylko listwę chromowaną;
4. zamontowano zderzak przedni, który był częścią używaną,
5. przedni prawy reflektor posiadał uszkodzony uchwyt zewnętrzny lewy,
6. niewymieniono wzmocnienia czołowego,
7. niepolakierowano przednich prawych drzwi,

8. niewymieniono listwy pokrywy silnika,
9. niepolakierowano pokrywy dyszy spryskiwacza reflektora prawego,
10. zamontowano inne przed zdarzeniem reflektory przeciwmgielne przednie,
11. zamontowano przedni zderzak z osłoną dolną,
12. nie ustalono, czy wypełniacz i wspornik zderzaka zostały wymienione,
13. na pokrywie silnika wykonano zaprawkę lakierową w części prawej, która nie została polakierowana (niesporne: kserokopia pisma (...) S.A. z dnia 11 września 2014 r. k. 64).

### ***VIII. Ocena wiarygodności niespornych twierdzeń stron oraz mocy dowodowej przeprowadzonych dowodów:***

Wskazany wyżej stan faktyczny w niniejszej sprawie został ustalony na podstawie niespornych twierdzeń stron, twierdzeń jednej z nich, a wyraźnie niezaprzeczonych przez drugą, w sytuacji gdy ze złożonych przez strony dokumentów, przedstawiających przebieg postępowania likwidacyjnego szkody doznanej przez powoda, jednoznacznie wynika, że twierdzenia te są zgodne z prawdziwym stanem rzeczy.

Złożone przez strony dokumenty (w poświadczonych za zgodność z oryginałami kserokopiach) nie były kwestionowane przez strony, ani co do ich zgodności z oryginałami, ani też co do zgodności objętych ich osnową okoliczności faktycznych z rzeczywistością. Nie zostały przy tym ujawnione jakiegokolwiek okoliczności, w świetle których ta autentyczność i prawdziwość przedmiotowych dokumentów mogłaby powodować uzasadnione wątpliwości w tym zakresie i dlatego wiarygodność tych dokumentów (dowodów) jest oczywista.

W zakresie spornej pomiędzy stronami okoliczności faktycznej (rzeczywistej wysokości przedmiotowego świadczenia ubezpieczeniowego) Sąd dokonał ustaleń na podstawie opinii biegłego z zakresu techniki motoryzacyjnej i ruchu drogowego M. S..

Specyfika oceny dowodu z opinii biegłego wyraża się w tym, że sfera merytoryczna opinii kontrolowana jest przez sąd, który nie ma wiadomości specjalnych, w istocie tylko w zakresie zgodności z zasadami logicznego myślenia, doświadczenia życiowego i wiedzy powszechnej. Odwołanie się przez sąd do tych kryteriów oceny stanowi więc wystarczające i należyte uzasadnienie przyczyn uznania opinii biegłego za przekonującą (por. w szczególności uzasadnienie wyroku Sądu Najwyższego z dnia 7 kwietnia 2005 roku, sygn. akt II CK 572/04, Lex numer 151656).

Dowód z opinii biegłego, który z samej jego istoty zawsze dotyczy okoliczności wymagających ustalenia przy uwzględnieniu wiedzy specjalistycznej, jest z natury rzeczy dowodem o charakterze obiektywnym, w tym znaczeniu, że jest on oderwany od subiektywnych, często z różnych powodów złożonych, interesów stron postępowania cywilnego.

Opinie biegłego M. S. są pełne, jasne i niesprzeczne. Zostały sporządzone przez osobę dysponującą wiedzą specjalną, zgodnie ze wskazaniami wiedzy i nauki, zaś logiczność jego rozumowania nie budzi żadnych wątpliwości.

Mając zatem na uwadze uzasadnienie tej opinii, w którego treści biegły przekonywująco i kategorycznie umotywowwał przyjęte przez niego wnioski, ten dowód jest w całości wiarygodny.

### ***IX. Podstawa prawna rozstrzygnięć co do istoty sprawy (punkt I i II wyroku):***

Powództwo, w świetle dokonanych w sprawie ustaleń faktycznych, jest zasadne jedynie w części, to jest w zakresie zwrotu kosztów naprawy uszkodzonego pojazdu F. (...) o numerze rejestracyjnym (...), zaś w pozostałej części jest również częściowo niezasadne.

### **1) w przedmiocie żądania zapłaty (części) świadczenia głównego:**

Zgodnie z treścią przepisu art. 822 § 1 ustawy z dnia 23 kwietnia 1964 roku Kodeks cywilny (Dz. U. Nr 16, poz. 93 ze zm.), dalej cytowanej w skrócie jako k.c., 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.

Niesporne jest między stronami, że co do zasady pozwany, jako ubezpieczyciel odpowiedzialności cywilnej posiadacza pojazdu kierowanego przez sprawcę szkody doznanej przez powoda ponosi wobec niego odpowiedzialność odszkodowawczą za szkodliwe następstwa przedmiotowego wypadku (kolizji drogowej) i dlatego nie ma konieczności szczegółowego omawiania samej zasady odpowiedzialności.

Według treści przepisu art. 34 ust. 1 ustawy z dnia 22 maja 2003 roku o ubezpieczeniach obowiązkowych, Ubezpieczeniowym Funduszu Gwarancyjnym i Polskim Biurze Ubezpieczycieli Komunikacyjnych (Dz. U. Nr 124, poz. 1152 ze zm.), dalej w skrócie zwana ustawą o ubezpieczeniach obowiązkowych, z ubezpieczenia OC posiadaczy pojazdów mechanicznych przysługuje odszkodowanie, jeżeli posiadacz lub kierujący pojazdem są obowiązani do odszkodowania za wyrządzoną w związku z ruchem tego pojazdu szkodę, której następstwem jest (...) uszkodzenie mienia (...).

Stosownie do treści ogólnego przepisu art. 13 ust. 2 ustawy z dnia 22 maja 2003 roku o ubezpieczeniach obowiązkowych w obowiązkowych ubezpieczeniach odpowiedzialności cywilnej odszkodowanie wypłaca się w granicach odpowiedzialności cywilnej podmiotów objętych ubezpieczeniem.

Z kolei, według treści art. 36 ust. 1 tej ustawy odszkodowanie ustala się i wypłaca w granicach odpowiedzialności cywilnej posiadacza lub kierującego pojazdem mechanicznym.

Jeszcze pod rządem poprzednio obowiązującego prawodawstwa w zakresie obowiązkowych ubezpieczeń majątkowych, to jest pod rządem ustawy z dnia 28 sierpnia 1990 roku o działalności ubezpieczeniowej (Dz. U. Nr 59, poz. 344 ze zm.) i wydawanych na jej podstawie (art. 5 ust. 1) rozporządzeń Ministra Finansów w sprawie ogólnych warunków obowiązkowego ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej posiadaczy pojazdów mechanicznych za szkody powstałe w związku z ruchem tych pojazdów (z dnia 9 grudnia 1992 roku, Dz. U. Nr 96, poz. 475, z dnia 21 marca 2001 roku, Dz. U. Nr 26, poz. 310) utrwalone zostało w orzecznictwie sądowym stanowisko, że odpowiedzialność ubezpieczyciela jest szczególną postacią odpowiedzialności cywilnej, a prawo ubezpieczeń majątkowych jest częścią prawa odszkodowawczego. Pojęcie odszkodowania jest w prawie ubezpieczeniowym takie same, jak w innych działach prawa odszkodowawczego, służy naprawieniu powstałej szkody (z uzasadnienia wyroku Sądu Najwyższego z dnia 19 lutego 2003 roku, sygn. akt V CKN 1668/00, Lex numer 83827). Jak bowiem podkreślano w nauce prawa cywilnego pomiędzy zakresem odpowiedzialności cywilnej posiadacza pojazdu mechanicznego a zakresem odpowiedzialności zakładu ubezpieczeń z tytułu ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej tego pierwszego istnieje taki związek, że odpowiedzialność ubezpieczyciela ma, co do zasady, charakter wtórny w stosunku do tej pierwszej (por. w szczególności Marek Safjan w: Kodeks cywilny. Komentarz, Tom I, pod redakcją Krzysztofa Pietrzykowskiego, Warszawa 1997, s. 868).

Jedyną zatem zasadniczą różnicą pomiędzy odpowiedzialnością odszkodowawczą sprawcy szkody a odpowiedzialnością odszkodowawczą zakładu ubezpieczeń (wynikającą z umowy ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej) jest to, że zakład ubezpieczeń spełnia na rzecz uprawnionego do odszkodowania świadczenie polegające wyłącznie na zapłacie określonej kwoty pieniężnej, podczas gdy sprawca szkody ma obowiązek albo wykonania czynności niweczących stan szkody albo zapłaty odszkodowania w pieniądzu – w zależności od woli uprawnionego (por. art. 363 § 1, w szczególności zdanie pierwsze k.c.: naprawienie szkody powinno nastąpić, według wyboru poszkodowanego, bądź przez przywrócenie stanu poprzedniego, bądź przez zapłatę odpowiedniej sumy pieniężnej, oraz art. 805 § 2 pkt 1 k.c., który stanowi, że świadczenie zakładu ubezpieczeń polega w szczególności na zapłacie: przy

ubezpieczeniu majątkowym – określonego odszkodowania za szkodę powstałą wskutek przewidzianego w umowie wypadku i przytoczony wcześniej przepis art. 822 § 1 k.c.).

W świetle okoliczności niniejszej sprawy celowe jest wskazanie, że Sąd Najwyższy w uzasadnieniu uchwały siedmiu sędziów tego Sądu z dnia 24 lutego 2006 roku, sygn. akt III CZP 91/05, Lex numer 180669, również wskazał, że w dotychczasowym orzecznictwie Sądu Najwyższego potwierdzano istnienie następujących zasad odpowiedzialności odszkodowawczej ubezpieczycieli i naprawienia szkody, w tym ustalania wysokości odszkodowania:

1. szkoda objęta odpowiedzialnością ubezpieczyciela podlega naprawieniu według ogólnych zasad określonych w art. 361-363 k.c. (wyrok z dnia 11 czerwca 2003 roku, sygn. akt V CKN 308/01, Legalis nr 278638) oraz unormowań zawartych w art. 13 i w rozdziale 2 ustawy o ubezpieczeniach obowiązkowych, co oznacza m.in., że odszkodowanie ma wyrównać uszczerbek w sferze majątkowej poszkodowanego polegający na utraceniu aktywów lub zwiększeniu (powstaniu nowych) pasywów (wyrok z dnia 20 lutego 2002 roku, sygn. akt V CKN 903/00, Legalis nr 53973);

2. zachowanie się obydwu stron stosunku zobowiązaniowego powstałego z chwilą wyrządzenia szkody podlega regułom wynikającym z art. 354 k.c. (powoływany wyrok, sygn. akt I CKN 1466/99);

3. przywrócenie stanu poprzedniego (art. 363 § 1 k.c.) polega na odzyskaniu (przez naprawę lub odtworzenie) użyteczności i walorów estetycznych sprzed wypadku co nie oznacza jednak stanu identycznego (wyrok z dnia 19 lutego 2003 roku, sygn. akt V CKN 1690/00, Legalis nr 299522). Odszkodowanie obejmuje wszelkie celowe i ekonomicznie uzasadnione wydatki;

4) odszkodowanie obejmuje koszty zakupu niezbędnych nowych części i innych materiałów (wyrok z dnia 20 lutego 1981 roku, sygn. akt I CR 17/81, OSNC 1981, nr 10, poz. 199, wyrok z dnia 20 lutego 2002 roku, sygn. akt V CKN 903/00, OSNC 2003, nr 1 poz. 15). Ustalając odszkodowanie uwzględnia się ceny rynku lokalnego (uchwała z dnia 13 czerwca 2003 roku, sygn. akt III CZP 32/03, OSNC 2004, nr 4, poz. 51) oraz spadek wartości handlowej. W razie istotnego wzrostu wartości pojazdu po naprawie świadczenie ubezpieczyciela obejmuje pełny koszt naprawy pomniejszony o wzrost wartości (wyrok z dnia 20 października 1972 roku, sygn. akt II CR 425/72, OSNCP 1973, nr 6, poz. 111, wyrok z dnia 5 listopada 1980 roku, sygn. akt III CRN 223/80, OSNC 1981, nr 10, poz. 186).

Z treści przytoczonych przepisów prawa odszkodowawczego, zawierających w istocie rzeczy fundamentalne reguły dotyczące ustalenia wysokości cywilnoprawnego świadczenia odszkodowawczego, oraz stanowiska co do ich wykładni, wynika z jednej strony to, że naprawienie szkody ma doprowadzić do pełnej kompensaty doznanej szkody majątkowej (uszczerbku majątkowego), a z drugiej strony wykonanie obowiązku naprawienia szkody nie może prowadzić do nieuzasadnionego wzbogacenia uprawnionego do odszkodowania (kosztem zobowiązanego).

W niniejszej sprawie świadczenie ubezpieczeniowe powinno być określone przez pozwanego w takiej wysokości, by mogło zrekomensować zapewnić poszkodowanemu (powodowi), jako właścicielowi uszkodzonego w kolizji drogowej samochodu, wyrównanie wartości rynkowej pojazdu, która na skutek zdarzenia z dnia 21 października 2016 roku uległa obniżeniu, co miało bezpośrednie przełożenie na kwotę jaką powód uzyskał ze sprzedaży pojazdu. Oczywiście jest przy tym, że przywrócenie pojazdu do takiego stanu (poprzedniego) wymaga przeznaczenia w tym celu środków pieniężnych zapewniających potencjalną naprawę samochodu, która sprawi, że po jej dokonaniu stan samochodu, pod każdym względem, technicznym (także co do części składowych), użytkowym, estetycznym, będzie odpowiadał stanowi samochodu sprzed kolizji drogowej oraz będzie o tej samej bądź zbliżonej wartości rynkowej.

Dlatego tylko użycie do naprawy nowych i oryginalnych (takich samych, jak te użyte do wyprodukowania samochodu) części (elementów), mających na celu zastąpienie tych uszkodzonych, mogło doprowadzić do przywrócenia stanu poprzedniego przedmiotowego samochodu pod każdym (wskazany wyżej) względem, co wymagałoby wydatkowania na ten cel ustalonej przez biegłego M. S. kwoty pieniężnej w wysokości 12.286,46 złotych brutto (vide: opinia biegłego k. 300-306).

W tym stanie rzeczy powództwo w tym zakresie (świadczenia z tytułu odszkodowania w zakresie wyrównania wartości rynkowej pojazdu) jest uzasadnione do kwoty 4.670,80 złotych, ponieważ pozwany zapłacił już powodowi z tytułu tego świadczenia kwotę wskazaną w ustaleniach faktycznych (sumę 7.615,66 zł), którą to kwotę należy, w ustalonych okolicznościach tej sprawy, potraktować jako spełnione świadczenie częściowe (rzeczywisty koszt naprawy pojazdu biegły M. S. ustalił na kwotę 12.286,46 zł – 7.615,66 zł, czyli kwota zapłacona przez pozwanego na rzecz powoda z tytułu kosztów naprawy jego samochodu = 4.670,80 zł), a ma zastosowanie w sprawie art. 321 § 1 ustawy z dnia 17 listopada 1964 roku Kodeks postępowania cywilnego (tekst jednolity w Dz. U. z 2014 roku, poz. 101 ze zm.), dalej w skrócie k.p.c., określający zasadę związania sądu granicami dochodzonej ochrony prawnej.

## **2) w przedmiocie odsetek:**

Zgodnie z treścią art. 481 § 1 k.c., jeżeli dłużnik opóźnia się ze spełnieniem świadczenia pieniężnego, wierzyciel może żądać odsetek za czas opóźnienia, chociażby nie poniósł żadnej szkody i chociażby opóźnienie było następstwem okoliczności, za które dłużnik odpowiedzialności nie ponosi, a jeżeli stopa odsetek za opóźnienie nie była z góry oznaczona, należą się odsetki ustawowe (§ 2 zdanie pierwsze art. 481 k.c.).

Z treści powyższego unormowania prawnego jednoznacznie wynika, że niespełnienie świadczenia pieniężnego w terminie skutkuje powstaniem po stronie dłużnika (osoby zobowiązanej do świadczenia) również obowiązku zapłaty na rzecz uprawnionego do świadczenia (wierzyciela) odsetek za takie opóźnienie i to niezależnie od tego, czy dłużnik ponosi jakąkolwiek odpowiedzialność za uchybienie temu terminowi, czy też tego, czy jego wierzyciel poniósł jakąkolwiek szkodę z tego powodu.

Stosownie natomiast do treści przepisów art. 14 powołanej wcześniej ustawy o ubezpieczeniach obowiązkowych: ust. 1 zakład ubezpieczeń wypłaca odszkodowanie w terminie 30 dni licząc od dnia złożenia przez poszkodowanego lub uprawnionego zawiadomienia o szkodzie i ust. 2 w przypadku gdyby wyjaśnienie w terminie, o którym mowa w ust. 1, okoliczności niezbędnych do ustalenia odpowiedzialności zakładu ubezpieczeń albo wysokości odszkodowania okazało się niemożliwe, odszkodowanie wypłaca się w terminie 14 dni od dnia, w którym przy zachowaniu należytej staranności wyjaśnienie tych okoliczności było możliwe, nie później jednak niż w terminie 90 dni od dnia złożenia zawiadomienia o szkodzie, chyba że ustalenie odpowiedzialności zakładu ubezpieczeń albo wysokości odszkodowania zależy od toczącego się postępowania karnego lub cywilnego. W terminie, o którym mowa w ust. 1, zakład ubezpieczeń zawiadamia na piśmie uprawnionego o przyczynach niemożności zaspokojenia jego roszczeń w całości lub w części, jak również o przypuszczalnym terminie zajęcia ostatecznego stanowiska względem roszczeń uprawnionego, a także wypłaca bezsporną część odszkodowania.

Te przepisy ustawy o ubezpieczeniach obowiązkowych, jako szczególne do ogólnych przepisów art. 817 k.c., oczywiście wyłączają w niniejszej sprawie ich zastosowanie.

Z ustaleń faktycznych wynika, że powód, jako poszkodowany i uprawniony do odszkodowania, zgłosił pozwanemu swoje ostateczne żądanie pismem z dnia 22 maja 2013 roku. Niemniej jednak, powód pismem z dnia 3 listopada 2017 roku (data stempla pocztowego), na skutek opinii biegłego M. S. oraz ustalonej przez biegłego wartości naprawy pojazdu marki F. (...) o numerze rejestracyjnym (...), sprecyzował ostatecznie swoje żądanie wobec pozwanego (vide: pismo powoda k. 318). Z powyższym pismem pozwany zapoznał się najpóźniej w dniu 7 grudnia 2017 roku, albowiem taką datę nosi pismo, w którym pozwany oświadczył, iż nie uznaje rozszerzonego powództwa i wnosi o jego oddalenie (vide: pismo pozwanego k. 328).

W tym stanie rzeczy, w ocenie Sądu pozwany pozostaje w opóźnieniu skutkującym jego obowiązkiem zapłaty na rzecz powoda odsetek od dochodzonej kwoty od dnia 12 grudnia 2017 roku i z tego powodu żądanie powoda jest w tym zakresie uzasadnione, a co do okresu wcześniejszego, tj. od dnia doręczenia pozwu niezasadne i dlatego podlegające oddaleniu.

## **3) w zakresie pozostałych roszczeń:**



Są również częściowo zasadne.

Powód wniósł o zasądzenie na jego rzecz zwrotu kosztów wynajmu pojazdu zastępczego w kwocie 7.060,20 złotych (vide: kserokopia umowy najmu pojazdu zastępczego z dnia 23 maja 2013 r. k. 15-16; kserokopia faktury VAT nr (...) z dnia 12 lipca 2013 r. k. 18)

Powyższe roszczenie zasługiwało na uwzględnienie, albowiem powód w dniu 10 czerwca 2013 roku zawarł ze spółką (...) sp. z o.o. z siedzibą w L., z którą zawarł umowę najmu pojazdu zastępczego, umowę cesji wierzytelności wynikającej z tejże umowy (vide: kserokopia umowy zwrotnego przelewu wierzytelności z dnia 10 czerwca 2013 r. k. 17). Zatem bezsprzecznie powód roszczenie o zwrot kosztów najmu pojazdu zastępczego przeniósł na inny podmiot, ale następnie ponownie nabył to roszczenie.

Zasadne jest również żądanie powoda zasądzenia na jego rzecz kwoty 98 złotych tytułem zwrotu kosztów przeprowadzonego badania okresowego pojazdu, jakie powód wykonał w dniu 12 lipca 2013 roku (vide: kserokopia faktury VAT nr (...) z dnia 12 lipca 2013 r. k. 19).

Uzasadniając powyższe żądanie powód wskazał, iż powyższe badanie było niezbędne, z uwagi na to, że pojazd marki F. (...) o numerze rejestracyjnym (...) został uszkodzony w wyniku kolizji drogowej. Niemniej jednak powód na tę okoliczność nie przedstawił żadnego dowodu, który potwierdzałby, że dowód rejestracyjny ww. pojazdu marki F. (...) został zatrzymany przez funkcjonariuszy policji w dniu 22 maja 2013 roku na miejscu kolizji z uwagi na stan techniczny.

W części zasadne jest również żądanie powoda o zasądzenie na jego rzecz kwoty 3.500 złotych tytułem utraty wartości handlowej pojazdu.

#### ***X. Podstawa prawna rozstrzygnięcia w przedmiocie zwrotu kosztów procesu (pkt III wyroku):***

Art. 108 § 1 zdanie pierwsze k.p.c. stanowi, że sąd rozstrzyga o kosztach (procesu) w każdym orzeczeniu kończącym sprawę w instancji.

Zgodnie z art. 98 k.p.c., strona przegrywająca sprawę obowiązana jest zwrócić przeciwnikowi na jego żądanie koszty niezbędne do celowego dochodzenia praw i celowej obrony - koszty procesu (§ 1). Do niezbędnych kosztów procesu strony reprezentowanej przez adwokata zalicza się wynagrodzenie, jednak nie wyższe niż stawki opłat określone w odrębnych przepisach i wydatki jednego adwokata, koszty sądowe oraz koszty nakazanego przez Sąd osobistego stawienia strony (§ 3). Wysokość kosztów sądowych, zasady zwrotu utraconego zarobku lub dochodu oraz kosztów stawienia strony w sądzie, a także wynagrodzenie adwokata, radcy prawnego (...) regulują odrębne przepisy (§ 4).

W niniejszej sprawie powód jest stroną przegrywającą w rozumieniu powołanych wyżej przepisów prawa, ponieważ wytoczone przez niego powództwo zostało uwzględnione jedynie w części i dlatego powód, który poniósł koszty procesu (z tytułu zastępstwa procesowego, opłaty od pełnomocnictwa i zaliczki na wydatki związane z przeprowadzeniem dowodu z opinii biegłego), ma obowiązek zwrotu na rzecz pozwanego części poniesionych przez niego celowych kosztów procesu. Zgodnie bowiem z treścią przepisu art. 100 k.p.c. w razie częściowego tylko uwzględnienia żądań koszty będą wzajemnie zniesione lub stosunkowo rozdzielone, ale sąd może włożyć na jedną ze stron obowiązek zwrotu wszystkich kosztów, jeżeli jej przeciwnik, w niniejszej sprawie powód, uległ tylko co do nieznaczącej części swego żądania.

#### ***XI. Podstawa prawna rozstrzygnięcia w przedmiocie nieuiszczonych w części kosztów sądowych (punkt IV i V.):***

W przedmiocie nieuiszczonych kosztów sądowych (części wydatków na koszty przeprowadzenia dowodu z opinii biegłego) Sąd postanowił na podstawie przepisu art. 113 ust. 1 ustawy z dnia 28 lipca 2005 roku o kosztach sądowych

w sprawach cywilnych (Dz. U. Nr 167, poz. 1398 ze zm.), który stanowi, że kosztami sądowymi, których strona nie miała obowiązku uiścić lub których nie miał obowiązku uiścić kurator albo prokurator, sąd w orzeczeniu kończącym sprawę w instancji obciąży przeciwnika, jeżeli istnieją do tego podstawy, przy odpowiednim zastosowaniu zasad obowiązujących przy zwrocie kosztów procesu, w związku z wyżej powołanymi przepisami k.p.c., dotyczącymi zwrotu kosztów procesu.