

Sygn. akt I C 144/12

## WYROK W IMIENIU RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ

Dnia 13 czerwca 2014 r.

Sąd Rejonowy w Zgorzelcu Wydział I Cywilny

w składzie następującym:

Przewodniczący SSR Agnieszka Wiercińska – Bałaga

Protokolant Renata Bleichert

po rozpoznaniu w dniu 13 czerwca 2014 r.

w Zgorzelcu

sprawy z powództwa W. K.

przeciwko (...) w W.

o zapłatę

1. zasądza od pozwanego (...) w W. na rzecz powódki W. K. kwotę 49.655,83 zł (czterdzieści dziewięć tysięcy sześćset pięćdziesiąt pięć złotych osiemdziesiąt trzy grosze) z ustawowymi odsetkami:

- od kwoty 49.255,83 zł od dnia 7 września 2011 roku do dnia zapłaty,

- od kwoty 400 zł od dnia 12 stycznia 2012 roku do dnia zapłaty;

2. dalej idące powództwo oddala;

3. zasądza od pozwanego na rzecz powódki kwotę 6.774,39 zł tytułem zwrotu kosztów procesu;

4. nakazuje pozwanemu aby uiścił na rzecz Skarbu Państwa- Sądu Rejonowego w Zgorzelcu kwotę 608,28 zł tytułem brakującej części kosztów sądowych w zakresie wydatków na opinię biegłego.

Sygn. akt I C 144/12

## UZASADNIENIE

Powódka W. K. domagała się zasądzenia na jej rzecz od strony pozwanej (...) w W. kwoty 53896,88 zł, w tym kwoty 53496,88 zł tytułem odszkodowania z ustawowymi odsetkami od dnia 7 września 2011 r. do dnia zapłaty i kwoty 400 zł tytułem kosztów sporządzenia kalkulacji w systemie (...) wraz z ustawowymi odsetkami od dnia wniesienia pozwu do dnia zapłaty oraz zasądzenia na jej rzecz od pozwanej zwrotu kosztów procesu, w tym kosztów zastępstwa procesowego według norm przepisanych.

W uzasadnieniu pozwu powódka przytoczyła, że w wyniku kolizji z 30 lipca 2011 r. uszkodzeniu uległ należący do niej pojazd marki A. (...) o nr rej. (...), a sprawcą szkody był kierujący pojazdem marki B. M. Z. (1) mający ubezpieczenie OC u strony pozwanej. Strona pozwana po przeprowadzeniu postępowania likwidacyjnego odmówiła jej wypłaty należnego odszkodowania wskazując, że uszkodzenia w pojeździe powódki nie mogły powstać w podanych przez nią okolicznościach, a zatem nie może ponosić odpowiedzialności za szkodę. Zdaniem powódki wszystkie uszkodzenia w jej pojeździe są bezpośrednim następstwem kolizji spowodowanej przez M. Z. (1), wobec czego odmowa

wypłaty odszkodowania przez pozwaną była bezzasadna. Na podstawie dokumentacji uszkodzonego pojazdu oraz jego oględzin rzeczoznawca samochodowy sporządził na zlecenie powódki kalkulację naprawy nr (...) z 16.12.2011 r., zgodnie z którą koszt przywrócenia pojazdu do stanu pierwotnego wynosi 53496,88 zł, za sporządzenie tej kalkulacji powódka zapłaciła 400 zł.

W odpowiedzi na pozew (k 25-28) strona pozwana (...) w W. wniosła o oddalenie powództwa w całości oraz o zasądzenie od powódki na rzecz pozwanej zwrotu kosztów procesu, w tym kosztów zastępstwa prawnego według norm przepisanych.

Zarzuciła, że powódka domagając się odszkodowania winna udowodnić, że zaistniały takie okoliczności faktyczne, które pozwalałyby na przyjęcie, że na skutek bezprawnego i zawinionego zachowania się drugiego uczestnika zdarzenia drogowego doszło do kolizji pojazdów. Tymczasem w toku prowadzonego przez pozwaną postępowania likwidacyjnego ujawniły się wątpliwości co do prawdziwości wskazanych przez uczestników kolizji okoliczności powstania szkody, albowiem ze sporządzonej na zlecenie pozwanej ekspertyzy wynika, że uszkodzenia w pojeździe marki A. (...) nie korelują z uszkodzeniami samochodu marki B. i w deklarowanych przez uczestników zdarzenia okolicznościach nie mogło dojść do przedmiotowego zdarzenia. Wobec czego brak jest podstaw do przyjęcia odpowiedzialności strony pozwanej za to zdarzenie. Z ostrożności procesowej pozwana zakwestionowała także wyliczenie wysokości odszkodowania, wskazując, że wyliczone przez nią na podstawie własnej kalkulacji koszty odpowiadają rzeczywistym kosztom przywrócenia pojazdu do stanu sprzed szkody przy uwzględnieniu uszkodzeń pozostających w związku przyczynowym ze zdarzeniem z 30 lipca 2011 r. i średnie stawki za roboczogodzinę obowiązujące w warsztatach naprawczych na terenie województwa (...). Zarzuciła, że kalkulacja przedstawiona przez powódkę została sporządzona przy wygórowanych stawkach za roboczogodzinę i ich ilości, nieprawidłowo zakwalifikowano części do wymiany zamiast do naprawy, bezzasadnie nie zastosowano optymalizacji na części zamienne pomimo wieku pojazdu i zużycia eksploatacyjnego części. Ponadto powódka nie wykazała, że poniosła koszty naprawy w określonej wysokości, a ustalane odszkodowanie metodą kosztorysową nie obejmuje maksymalnych kosztów naprawy, a jedynie koszty uśrednione, ekonomicznie uzasadnione. W ocenie pozwanej niezasadne było również żądanie powódki zwrotu kosztów sporządzenia prywatnej ekspertyzy, bo zgodnie z art.361§1 kc zobowiązany do naprawienia szkody ponosi odpowiedzialność tylko za normalne następstwa działania, z którego wynikła szkoda.

Pismem z 7 marca 2013 r. (k 141-142) powódka powołując się na opinię biegłego rozszerzyła żądanie pozwu w części dotyczącej odszkodowania o dalszą kwotę 1305,01 zł, domagając się tytułem odszkodowania kwoty 54801,89 zł.

Sąd ustalił następujący stan faktyczny:

Powódka W. K. jest właścicielką od 29 maja 2009 r. samochodu marki A. (...) nr rej. (...), rok produkcji 2006 r., po raz pierwszy zarejestrowanego w Polsce 3 marca 2006 r. Przed kolizją z 30 lipca 2011 r. pojazd powódki nie miał żadnych uszkodzeń i nie był naprawiany. Pojazd był polakierowany lakierem typu perła Y7J. Wartość pojazdu przed szkodą wynosiła 66000 zł.

(dowód: kopia dowodu rejestracyjnego samochodu nr rej. (...) w aktach szkodowych; zeznania świadka D. K. k 98 verte-99; opinia biegłego J. W. k 122-133, 164 verte-167; arkusz badania powłoki lakierniczej w samochodzie A. (...) w aktach szkody; opinia biegłego K. D. k 257-284)

W dniu 30 lipca 2011 r. około godziny 20<sup>10</sup> w Z. na ulicy (...) kierujący samochodem osobowym marki B. nr rej. (...) M. Z. (1) wykonując nieprawidłowo manewr cofania, nie ustępując pierwszeństwa przejazdu przy wyjeździe z drogi podporządkowanej na ulicę (...) uderzył w prawą przednią część prawidłowo poruszającego się nadjeżdżającego od strony centrum w kierunku stacji PKP kierowanego przez D. K. pojazdu marki A. (...) nr rej. (...), stanowiącego własność powódki W. K.. W chwili zdarzenia w pojeździe marki B. był zamontowany zderzak tylny ciemnego koloru. Przybyli na miejsce zdarzenia funkcjonariusze Policji ukarali sprawcę kolizji M. Z. (1) mandatem karnym. W związku ze stwierdzeniem uszkodzeń pokolizyjnych na skutek tego zdarzenia drogowego w samochodzie marki A. (...) i wyciekami z niego płynów eksploatacyjnych Policja na miejscu zdarzenia zatrzymała dowód rejestracyjny pojazdu

marki A. (...) nr rej. (...). Pojazd powódki z uwagi na niemożność poruszania się nim po zdarzeniu został odholowany przez pomoc drogową.

(dowód: notatka informacyjna o zdarzeniu drogowym z 10.11.2011 r. wydrukowana z bazy (...)(...) w aktach szkody; pokwitowanie zatrzymania dowodu rejestracyjnego w aktach szkody; zeznania świadka D. K. k 98 verte-99; zeznania świadka B. S. k 106; zeznania świadka M. Z. (1) k 106 verte-107; zeznania świadka M. K. k 113)

Sprawcą kolizji z 30 lipca 2011 r. był wykonujący nieprawidłowo manewr cofania kierujący samochodem marki B. M. Z. (1). Prawdopodobnym jest, że gdy kierujący samochodem B. włączając się do ruchu w sposób stwarzający zagrożenie dla bezpieczeństwa w ruchu drogowym, to zgodnie z prawami mechaniki ruchu i zderzeń, mogła zaistnieć sytuacja kolizyjna z nadjeżdżającym samochodem A. (...) stanowiącym własność powódki i nie można wykluczyć, że polegała ona na zderzeniu przedniej prawej części nadwozia samochodu A. (...) z tylną częścią nadwozia cofającego samochodu B., a w takich okolicznościach zderzenie tego rodzaju powoduje następstwa w postaci mechanicznych uszkodzeń samochodu A. (...) i adekwatnych deformacji elementów cofającego samochodu B..

(dowód: notatka informacyjna o zdarzeniu drogowym z 10.11.2011 r. wydrukowana z bazy (...)(...)w aktach szkody; zeznania świadka D. K. k 98 verte-99; zeznania świadka B. S. k 106; zeznania świadka M. Z. (1) k 106 verte-107; zeznania świadka M. K. k 113; opinia biegłego J. W. k 122-132, 164 verte-167; opinia biegłego K. D. k 201-237, k 257-284, 332 verte-333)

W chwili przedmiotowej kolizji posiadacz samochodu marki B. nr rej. (...) posiadał obowiązkowe ubezpieczenie OC u strony pozwanej.

(bezsporne)

Bezpośrednio po zdarzeniu, przed oględzinami wykonywanymi przez przedstawiciela strony pozwanej M. Z. (1) wymienił uszkodzony na skutek kolizji z 30 lipca 2011 r. w samochodzie marki B. tylny zderzak ciemnego koloru na zderzak w kolorze nadwozia pojazdu (srebrny). Oględziny samochodu marki B. przez rzeczoznawcę strony pozwanej zostały przeprowadzone po wymianie zderzaka z ciemnego na srebrny w samochodzie marki B..

(dowód: zeznania świadka D. K. k 98 verte-99; zeznania świadka M. Z. (1) k 106 verte-107; dokumentacja fotograficzna w aktach szkody oraz na nośniku CD k 57)

Na rynku lokalnym Z. i okolic, znajdują się warsztaty naprawcze, posiadające właściwe wyposażenie (ramę naprawczą, kabinę lakierniczą) i wystarczająco zaawansowane technologicznie, w których stosowane są stawki za roboczogodzinę prac mechaniczno- blacharskich 85-100 zł i 90-100 zł za prace lakiernicze, tj. przeciętnie 90 zł za prace mechaniczno- blacharskie i 100 zł za prace lakiernicze.

(dowód: opinia biegłego P. K. ze sprawy sygn. I C 476/12 Sądu Rejonowego w Zgorzelcu w części dotyczącej analizy stawek na rynku lokalnym Z. k 173)

W dniu 1 sierpnia 2011 r. powódka zgłosiła szkodę stronie pozwanej. W toku postępowania likwidacyjnego po przeprowadzeniu oględzin samochodu powódki marki A. (...) nr rej. (...) strona pozwana ustaliła, że na skutek tego zdarzenia uszkodzeniu w pojeździe powódki uległ prawy przód, prawy bok, pokrywa silnika, reflektor ksenonowy prawy, chłodnica, przedni zderzak, poduszki powietrzne kierowcy i pasażera (wystrzeliły), napinacze pasów bezpieczeństwa. Na podstawie ustalonego zakresu uszkodzeń rzeczoznawca M. Ł. na zlecenie strony pozwanej dla potrzeb wyliczenia odszkodowania sporządził kosztorys (...)`S nr 1530 z 6 sierpnia 2011 r., stosując dla potrzeb ustalenia kosztów naprawy przedmiotowego pojazdu oryginalne części zamienne A. z zastosowaniem urealnienia (amortyzacji) w wysokości 65% oraz stawek roboczogodziny za prace mechaniczno- blacharskie i lakiernicze w wysokości 50 zł, ponadto obniżając koszt materiału lakierniczego o 33%. Przy przyjęciu, że koszt części zamiennych wyniósłby 17660,18 zł, materiał lakierniczy 923,72 zł, a praca blacharza 20,4 roboczogodzin, mechanika 1,6 roboczogodziny, lakiernika 9,90 roboczogodziny, elektryka 0,5 roboczogodziny koszt naprawy wyniósłby 20203,90

zł netto, a po doliczeniu podatku VAT 24850,80 zł brutto. Strona pozwana ustaliła, że wartość tego pojazdu przed szkodą 30 lipca 2011 r. wynosiła 64400 zł. Na podstawie powyższego kosztorysu (...)`S nr 1530 z 6 sierpnia 2011 r. pozwana ustaliła, że w przypadku uznania odpowiedzialności za szkodę koszt naprawy samochodu powódki wyniósłby 20203,88 zł netto, tj. po doliczeniu podatku VAT 24805,77 zł brutto. W oparciu o oględziny samochodu sprawcy szkody M. Z. (1) marki B. (wykonane po wymianie zderzaka na srebrny) na podstawie ekspertyz rzeczoznawcy M. Z. (2) z 21.09.2011 r. i 2.11.2011 r., kwestionujących możliwość powstania tych uszkodzeń pojazdu w okolicznościach podanych przez uczestników zdarzenia z 30.07.2011 r. z uwagi na brak korelacji uszkodzeń obu pojazdów strona pozwana oceniła, że nie ponosi odpowiedzialności za zgłoszoną przez powódkę szkodę i w piśmie z 3 listopada 2011 r. odmówiła wypłaty powódce odszkodowania.

(dowód: akta szkodowe; dokumentacja fotograficzna na nośniku CD k 57)

Powódka w celu ustalenia wysokości należnego jej odszkodowania, które pozwoli na pokrycie kosztów naprawy pojazdu w związku ze szkodą z 30.07.2011 r. zleciła (...) wykonanie opinii dotyczącej wysokości szkody w jej pojeździe. Rzeczoznawca w oparciu o dokumenty z postępowania likwidacyjnego i oględziny samochodu powódki ustalił rzeczywisty koszt naprawy pojazdu według systemu A. przy przyjęciu stawek roboczogodziny za prace blacharsko-mechaniczne i lakiernicze w wysokości 100 zł oraz nowych oryginalnych części zamiennych A. na kwotę 43493,40 zł netto, po doliczeniu podatku VAT 53496,88 zł brutto. Zakres ustalonych przez niego uszkodzeń pojazdu, technologia naprawy i czas jej wykonania (ilość roboczogodzin) poza ujętymi przez niego kosztami wymiany przedniej tablicy rejestracyjnej i wzmocnienia tablicy rejestracyjnej przedniej na kwotę ogółem 51 zł netto jest identyczny z tym ustalonym przez rzeczoznawcę, który na zlecenie strony pozwanej w postępowaniu likwidacyjnym w kosztorysie (...)`S nr 1530. Za kalkulację szkody nr (...) sporządzoną przez D. C. powódka zapłaciła 400 zł.

(dowód: kalkulacja szkody nr (...) z 16.12.2011 r. k 12-19; faktura nr (...) k 9; opinia biegłego J. W. k 122-132)

Koszt naprawy wyżej wskazanego samochodu w celu przywrócenia go do stanu sprzed szkody, obejmującego naprawę uszkodzonych na skutek kolizji z dnia 30 lipca 2011 r. elementów pojazdu, przy zastosowaniu dla części zamiennych użytych do naprawy cen nowych oryginalnych części A. oraz średnich stawek kosztów robocizny w stacjach naprawczych dysponujących ramą pomiarową i w kabinę lakierniczą położonych najbliższego miejsca zamieszkania powódki wynoszących 90 zł za naprawy mechaniczno- blacharskie oraz 100 zł za prace lakiernicze dla klientów indywidualnych zgodnie z kalkulacją sporządzoną w systemie A. wynosi łącznie z VAT kwotę 49255,83 zł.

(dowód: opinia biegłego K. D. k 201-237, 332 verte-333)

Naprawa pojazdu powódki z użyciem nowych oryginalnych części zamiennych nie spowoduje wzrostu wartości handlowej pojazdu, a jedynie jego przywrócenie do stanu sprzed szkody.

(dowód: opinia biegłego J. W. k 122-132, 164 verte-167, 331 verte, 332)

Sąd zważył, co następuje:

Stosownie do treści art. 822§1 kc przez umowę ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej zakład ubezpieczeń zobowiązuje się do zapłacenia określonego w umowie odszkodowania za szkody wyrządzone osobom trzecim, względem których odpowiedzialność za szkodę ponosi ubezpieczający albo osoba, na rzecz której została zawarta umowa ubezpieczenia. Zgodnie zaś z art. 34 ust. 1 ustawy z dnia 22 maja 2003 r. o ubezpieczeniach obowiązkowych, Ubezpieczeniowym Funduszu Gwarancyjnym i Polskim Biurze Ubezpieczycieli Komunikacyjnych (Dz. U. nr 124 poz. 1152 z późn. zm.) z ubezpieczenia OC przysługuje odszkodowanie, jeżeli posiadacz lub kierujący pojazdem są zobowiązani do odszkodowania za wyrządzoną w związku z ruchem tego pojazdu szkodę, której następstwem jest śmierć, uszkodzenie ciała, rozstrój zdrowia bądź też utrata, zniszczenie lub uszkodzenie mienia. Odpowiedzialność samoistnego posiadacza pojazdu mechanicznego reguluje art. 436 kc, w tym w odniesieniu do szkód powstałych w razie zderzenia się mechanicznych środków komunikacji poruszanych za pomocą sił przyrody zgodnie z §2 art. 436 kc odpowiedzialność ta następuje na zasadach ogólnych tj. na zasadzie winy sprawcy.

W ocenie Sądu z zebranego w sprawie materiału dowodowego w sposób jednoznaczny wynika, że do powstania zdarzenia z dnia 30 lipca 2011 r. doszło z wyłącznej winy kierującego samochodem osobowym marki B. nr rej. (...) M. Z. (1), który wykonując nieprawidłowo manewr cofania, nie ustępując pierwszeństwa przejazdu przy wyjeździe z drogi podporządkowanej na ulicę (...) w Z. uderzył w prawą przednią część prawidłowo poruszającego się nadjeżdżającego od strony centrum w kierunku stacji PKP kierowanego przez D. K. pojazdu marki A. (...) nr rej. (...), stanowiącego własność powódki W. K.. Powyższy przebieg zdarzenia zgodnie relacjonowali tak uczestniczący w zdarzeniu M. Z. (1) i D. K., jak i przypadkowi świadkowie zdarzenia obserwujący jego przebieg B. S. i M. K., którym to świadkom należy w pełni dać wiarę, a znajduje on także potwierdzenie w notatce informacyjnej Policji o zdarzeniu, z której wynika, że w tak ustalonym stanie faktycznym na kierującego samochodem marki B. został nałożony mandat karny, a której to notatce Policji przysługuje wszak walor dokumentu urzędowego ze związanymi z nim domniemaniami z art.244 kpc. W ocenie Sądu dodatkowo okoliczności, w których doszło do powstania szkody, w wyniku tego zdarzenia potwierdzają zgodne w tym zakresie opinie biegłych J. W. i K. D., którzy w oparciu o zgromadzony w aktach sprawy materiał dowodowy oraz dokumenty z postępowania likwidacyjnego strony pozwanej (zwłaszcza dokumentację fotograficzną uszkodzeń pojazdów- A. (...) oraz pojazdu B.- tę ostatnią już po dokonanej częściowej naprawie, w tym wymianie zderzaka) stwierdzili, że prawdopodobnym jest, że do uszkodzeń samochodu W. K. doszło w dniu 30 lipca 2011 r. w podanych przez nią okolicznościach. Zdaniem biegłych wskazuje na to tak ustalony zakres uszkodzeń samochodu powódki w postępowaniu szkodowym, jak też jedyny ślad uszkodzeń w samochodzie B. utrwalony w postępowaniu likwidacyjnym związany z obrazem śladów prowizorycznej naprawy górnej krawędzi tylnej ściany bagażnika, poparty przeprowadzonymi przez biegłych analizami ruchu pojazdów w świetle praw fizyki, dodatkowo uzasadniony przez biegłego K. D. analizami matematycznymi i graficznymi faz deformacji zderzeniowej pojazdów i ugięć powozi tych pojazdów. Zdaniem Sądu mając na uwadze, że wnioski biegłych są zbieżne z relacją bezpośrednich świadków zdarzenia, a także ustaleniami Policji, przyjęte przez biegłych w ich opiniach prawdopodobieństwo wystąpienia tych uszkodzeń pojazdu marki A. (...) w wyniku kolizji z 30 lipca 2011 r. daje wystarczającą podstawę do przypisania stronie pozwanej odpowiedzialności za szkodę. Podkreślić przy tym należy, że z treści opinii biegłych wynika też, że niemożliwym jest ustalenie szczegółowej korelacji uszkodzeń obu pojazdów, wynikające z braku w tym zakresie stosownego materiału dowodowego, a zwłaszcza braku ustalenia zakresu uszkodzeń pojazdu sprawcy szkody marki B. na skutek zdarzenia, z uwagi na brak oględzin tego pojazdu i udokumentowania jego uszkodzeń przed dokonaniem jego naprawy w toku likwidacji szkody przez pozwaną. Mając na uwadze, że powódka zgłosiła niezwłocznie szkodę należy stwierdzić, że nie może ona ponosić odpowiedzialności za brak przeprowadzenia i udokumentowania przez stronę pozwaną dla potrzeb ustalenia należącego jej odszkodowania tych podstawowych okoliczności, a których odtworzenie z uwagi na upływ czasu i przeprowadzoną przez M. Z. (1) naprawę samochodu marki B. na etapie sądowego było obiektywnie niemożliwe. Podkreślić należy, że pozwana zaniechała nawet tak podstawowych dla ustalenia zakresu uszkodzeń pojazdu marki B. przy jego oględzinach czynności jak zdjęcie zderzaka, by udokumentować znajdujące się pod nim ewentualne deformacje nadwozia po zderzeniu pojazdów, a co mogłoby pozwolić na bardziej jednoznaczne ustalenia w tym zakresie. Nie do przyjęcia wobec tego rodzaju uchybień pozwanej, od której przy przeprowadzanej likwidacji szkody należało oczekiwać staranności, o której stanowi art.355§2 kc jest zatem obecnie negowanie przez nią własnej odpowiedzialności za szkodę. W ocenie Sądu skoro M. Z. (1) doprowadził do powstania szkody na skutek naruszenia przez niego przepisów art.17 ust.2 i art.23 ust.1 pkt 3 ustawy z 20 czerwca 1997 r. Prawo o ruchu drogowym (t. jedn. Dz.U. z 2012 r. poz.1137 z póź. zm.), zatem strona pozwana na podstawie art.436§2 kc w zw. z art. 34 ust. 1 ustawy o ubezpieczeniach obowiązkowych, Ubezpieczeniowym Funduszu Gwarancyjnym i Polskim Biurze Ubezpieczycieli Komunikacyjnych ponosi odpowiedzialność za skutki zdarzenia z 30 lipca 2011 r.

Szkoda powstaje w chwili wypadku komunikacyjnego i podlega naprawieniu na podstawie art.436 kc oraz według zasad określonych w art.363 kc, a w wypadku odpowiedzialności zakładu ubezpieczeń – według zasad określonych w §2 tego przepisu. Obowiązek naprawienia szkody przez wypłatę odpowiedniej sumy pieniężnej powstaje w chwili wyrządzenia szkody, odszkodowanie ma wyrównać uszczerbek majątkowy powstały w wyniku zdarzenia wyrządzającego szkodę, istniejący od chwili wyrządzenia szkody do czasu, gdy zobowiązany wypłaci poszkodowanemu sumę pieniężną odpowiadającą szkodzie. Przy czym należy podkreślić, że w obowiązkowym

ubezpieczeniu komunikacyjnym OC ma zastosowanie zasada pełnego odszkodowania wyrażona w art.361§2 kc, a ubezpieczyciel z tytułu odpowiedzialności gwarancyjnej wypłaca poszkodowanemu świadczenie pieniężne w granicach odpowiedzialności sprawczej posiadacza lub kierowcy pojazdu mechanicznego (art.822§1 kc). Suma pieniężna wypłacona przez zakład ubezpieczeń nie może być jednak wyższa od poniesionej szkody (art.824<sup>1</sup>§1 kc). Świadczenie zobowiązanego nie powinno przekraczać kosztów celowych, ekonomicznie uzasadnionych.

Obowiązek naprawienia szkody przez wypłatę odpowiedniej sumy pieniężnej powstaje z chwilą wyrządzenia szkody i nie jest uzależniony od tego, czy poszkodowany dokonał naprawy rzeczy i czy w ogóle zamierza ją naprawiać (por. uchwała Sądu Najwyższego z dnia 15 listopada 2001 r., III CZP 68/01, orzeczenie Sądu Najwyższego z dnia 27 czerwca 1988 r., I CR 151/88, wyrok Sądu Najwyższego z dnia 16 maja 2002 r. V CKN 1273/00). Przy takim rozumieniu obowiązku odszkodowawczego nie ma w zasadzie znaczenia prawno okoliczność, czy poszkodowany dokonał naprawy oraz czy i jakim kosztem to uczynił. Zgodnie z art. 363§2 kc wysokość tak określonego odszkodowania powinna być ustalona według poziomu cen części zamiennych i usług koniecznych do wykonania naprawy z daty ustalania odszkodowania. Skoro zaś, stosownie do postanowień z art. 3 ust. 1 pkt 1 ustawy z dnia 5 lipca 2001 r. o cenach (Dz. U. Nr 97, poz. 1050 ze zm.), cena towaru lub usługi opodatkowanej podatkiem VAT obejmuje wielkość wyrażoną w jednostkach pieniężnych, którą nabywca obowiązany jest zapłacić sprzedawcy za towar lub usługę wraz z kwotą należnego podatku od towarów i usług, to miernikiem wysokości szkody ustalonej według cen kosztów naprawy jest tak właśnie określona cena naprawy pojazdów. Jest to zatem cena części zamiennych i usług obejmująca podatek VAT (por. uchwałę Sądu Najwyższego z dnia 22 kwietnia 1997 r., III CZP 14/ 97, wyrok Sądu Najwyższego z dnia 11 czerwca 2001 r., V CKN 226/00, wyrok Sądu Najwyższego z dnia 7 sierpnia 2003 r. IV CKN 387/01, uchwałę Sądu Najwyższego z dnia 17 maja 2007 r. III CZP 150/06). W świetle powyższego za oczywiste bezzasadne należy uznać te z zarzutów strony pozwanej, które warunkują możliwość domagania się przez powódkę zwrotu kosztów naprawy w wybranym przez nią warsztacie od uprzedniego dokonania naprawy samochodu.

W jednolitym orzecznictwie Sądu Najwyższego (m.in. w orzeczeniach z dnia 1 września 1970 r. II CR 371/70, z dnia 3 lutego 1971 r. II CRN 450/70, z dnia 20 kwietnia 1971 r. II CR 475/70, z dnia 20 lutego 1981 r. I CR 17/81, z dnia 13 grudnia 1988 r. I CR 280/88, z dnia 29 stycznia 2002 r. V CKN 682/0, z dnia 20 lutego 2002 r., V CKN 903/00, z dnia 12 stycznia 2006 r. III CZP 76/05 oraz z dnia 11 czerwca 2003 r. V CKN 308/01) za utrwalony należy uznać pogląd, że koszt naprawy uszkodzonego w wypadku komunikacyjnym pojazdu, nieprzewyższający jego wartości sprzed wypadku, nie jest nadmierny w rozumieniu art. 363§1 kc. W uzasadnieniu wyroku Sądu Najwyższego z dnia 29 lutego 2002 r., V CKN 903/00 (OSNC 2003, nr 1, poz. 15) wskazano, że świadczenie zobowiązanego polegające na przywróceniu stanu poprzedniego lub zapłaceniu kwoty odpowiadającej wartości takiego przywrócenia (kosztów naprawy samochodu) nie powinno przekraczać „kosztów celowych, ekonomicznie uzasadnionych” (por. wyrok Sądu Najwyższego z dnia 3 lutego 1971 r, III CRN 450/70). Przy czym 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. Niezależnie jednak od tego, czy poszkodowany sam organizuje naprawę pojazdu, czy też naprawa odbędzie się w autoryzowanym zakładzie, wysokość odszkodowania wypłacanego przez ubezpieczyciela, powinna być ustalana z uwzględnieniem wszystkich ekonomicznie uzasadnionych i celowych wydatków niezbędnych dla przywrócenia stanu poprzedniego uszkodzonego pojazdu. Przed wszystkim należy zauważyć, że chodzi o przywrócenie do stanu sprzed wyrządzenia szkody pojazdu jako całości. Trzeba jeszcze dodać, że określanie kosztów naprawy samochodu wyłącznie przy uwzględnianiu ceny przeciętnej prowadzić mogłoby do relatywizacji w zakresie ustalenia wysokości odszkodowania należnego

poszkodowanym posiadaczom pojazdów mechanicznych, gdyż różne mogą być metody obliczania cen przeciętnych w odniesieniu do poszczególnych usług naprawczych oferowanych na rynku. Otwarta pozostałaby także kwestia terytorialnego aspektu obliczania takich cen. Gdyby zastosować w tym zakresie regułę średnich cen obowiązujących na rynku krajowym, to przy zróżnicowaniach cen w poszczególnych regionach Polski, np. w związku ze wzmożonym popytem na określone usługi naprawcze w niektórych rejonach i aglomeracjach kraju, doszłoby do wypłaty poszkodowanym odszkodowań ubezpieczeniowych ewidentnie zaniżonych w stosunku do kosztów poniesionych w związku z naprawą uszkodzonego pojazdu (por. uchwała Sądu Najwyższego z dnia 13 czerwca 2003 r. III CZP 32/03). Powyższe stanowisko potwierdza także orzeczenie Sądu Okręgowego w Jeleniej Górze z dnia 11 października 2011 r. w sprawie II Ca 450/11.

Przywrócenie stanu poprzedniego uszkodzonego pojazdu wiąże się z reguły z koniecznością wymiany niektórych jego elementów, które uległy zniszczeniu. Niejednokrotnie części samochodu, uszkodzone w czasie zdarzenia wyrządzającego szkodę, były eksploatowane już przez określony czas. Niezależnie jednak od tego, czy poszkodowany sam organizuje naprawę pojazdu, czy też naprawa odbędzie się w autoryzowanym zakładzie, wysokość odszkodowania wypłacanego przez ubezpieczyciela, powinna być ustalana z uwzględnieniem wszystkich ekonomicznie uzasadnionych i celowych wydatków niezbędnych dla przywrócenia stanu poprzedniego uszkodzonego pojazdu. Przed wszystkim należy zauważyć, że chodzi o przywrócenie do stanu sprzed wyrządzenia szkody pojazdu jako całości. Przywrócenie do stanu poprzedniego oznacza wobec tego, że pojazd ma być sprawny technicznie i zapewnić poszkodowanemu komfort jazdy w takim stopniu jak przed zdarzeniem. Jeżeli w tym celu należy wymienić uszkodzoną część to niewątpliwie jest to normalne następstwo działania lub zaniechania, z którego szkoda wynika, w rozumieniu art. 361§1 kc. Zakładając, że nie da się jej naprawić w taki sposób, aby przywrócić ją do stanu sprzed zdarzenia wyrządzającego szkodę, część ta musi zostać zastąpiona inną. Pozostaje do wyjaśnienia, na czym polega strata poszkodowanego, którą zobowiązany jest naprawić odpowiedzialny za szkodę, a w szczególności, czy jest uzasadnione także ekonomicznie, że ma to być część nowa. Na pierwszy rzut oka wydaje się, że zastąpienie części już eksploatowanej, nieraz przez znaczny okres, nową częścią powoduje, że poszkodowany zyskuje, gdyż w jego pojeździe pojawiła się część mająca większą wartość niż ta, która uległa zniszczeniu. Nie jest to jednak wniosek trafny, gdyż część po połączeniu jej z pojazdem nie może być oceniana jako samodzielny przedmiot obrotu, lecz staje się jednym z elementów, które należy brać pod uwagę, przy ocenie straty poniesionej przez poszkodowanego. Stratę poszkodowanego określamy zaś 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 by mówić, tylko wtedy gdyby spowodowało to wzrost wartości pojazdu jako całości. Z faktów powszechnie znanych wynika, że jeżeli pojazd był naprawiany w związku z wypadkiem, to jego cena ulega obniżeniu. Nie ma więc znaczenia, że zamontowano w nim elementy nowe w miejsce już zużytych. Poszkodowany, który żąda przywrócenia stanu poprzedniego pojazdu, nawet jeżeli otrzymuje odszkodowanie wypłacone przez ubezpieczyciela, które pokrywa koszty naprawy i nowych części z reguły nie tylko, nie zyskuje, ale biorąc pod uwagę wartość pojazdu jako całości, może, gdyby chciał go sprzedać, ponieść stratę. Zgodnie z art. 363§2 kc może on żądać naprawienia szkody poprzez przywrócenie do stanu poprzedniego. W takiej sytuacji zakład ubezpieczeń powinien ustalić wysokość odszkodowania z uwzględnieniem cen nowych części zamiennych jeśli są one potrzebne do naprawy samochodu. Skoro bowiem chodzi o przywrócenie do stanu poprzedniego pojazdu jako całości, to nie ma, co do zasady znaczenia, że w miejsce części starych wmontowano części nowe. W szczególności nie ma żadnych podstaw prawnych, aby zawsze odrębnie oceniać wartość części i jeżeli części stare były już w chwili wypadku częściowo zużyte, z tego powodu obniżać należne odszkodowanie za przywrócenie do stanu poprzedniego całego pojazdu. A w istocie do tego sprowadzają się zarzuty pozwanej w zakresie zawyżenia przez powódkę kosztu naprawy pojazdu. W tym stanie rzeczy za bezzasadne Sąd uznał argumenty biegłego K. D., że przywrócenie do stanu sprzed szkody wymaga uwzględnienia stopnia zużycia na skutek eksploatacji uszkodzonego pojazdu (tzw. amortyzacji) części zamiennych. W ocenie Sądu także zastosowana przez tego biegłego metodologia wyliczenia wzrostu wartości pojazdu na skutek zamontowania w nim nowych części w miejsce już eksploatowanych części o 36% stopniu zużycia (abstrahując od kwestii, że biegły nie uzasadnił w oparciu o co taki stopień zużycia ustalił, zwłaszcza, że nie dokonywał oględzin pojazdu) w świetle powyższego obowiązku naprawienia szkody w rozumieniu art. 363§2 kc jest błędna, albowiem oparta jest, jak wynika z wyjaśnień tego biegłego (k 332) o kryterium tzw. amortyzacji. Zastosowanie takiej metody ustalenia

wzrostu wartości pojazdu na skutek jego naprawy, polegającej na doliczeniu do wartości rynkowej pojazdu sprzed szkody wartości zamontowanych części w czasie jego naprawy poza sprzecznością z cytowanymi wyżej przepisami, prowadzi także do wyników, które zdaniem Sądu są sprzeczne, tak z zasadami doświadczenia życiowego, jak i logicznego myślenia, bo prowadzą do wyniku, w którym pojazd pokolizyjny z dokonaną naprawą ma wyższą wartość niż pojazd nowszy i który nie był nigdy naprawiany, ani nie uległ uszkodzeniu na skutek kolizji. Tylko bowiem wzrost wartości pojazdu jako całości przez porównanie wartości pojazdu jako całości sprzed szkody i po naprawieniu szkody może skutkować obniżeniem odszkodowania na zasadzie *compensatio lucri cum damnum*, bo brak jest podstaw prawnych, aby odrębnie oceniać wartość części zamontowanych w pojeździe na skutek jego naprawy (zob. uchwała SN (7 sędziów) z 12.04.2012 r., sygn. III CZP 80/11, opublik. w OSNC 2012/10/112; wyrok SN z 5.11.1980 r., sygn. III CRN 223/80, opublik. w OSNC z 1981 r. nr 10 poz.186). Niezależnie od tego koniecznym byłoby ustalenie, że taka naprawa przy użyciu nowych oryginalnych części zamiennych z zachowaniem technologii producenta i właściwej jakości wykonania została przeprowadzona i w jej następstwie taki przyrost wartości nastąpił, a w zebranych w sprawie materiale dowodowym brak na powyższe dowodu. Co więcej pozwana zarzuca, że powódka takiej naprawy nie przeprowadziła, a byłby to wszak warunek konieczny do dokonania odliczenia od należnego powódce odszkodowania ewentualnego wzrostu wartości pojazdu jako bezpodstawnego wzbogacenia. Podkreślić należy, że w pewnych wypadkach może dojść do kolizji zasady wykluczającej wzbogacenie poszkodowanego wskutek naprawienia szkody z zasadą pełnego odszkodowania, a ta druga byłaby naruszona, gdyby kompensowanie korzyści i strat pogarszało sytuację poszkodowanego m.in. w razie uwzględnienia amortyzacji części uszkodzonych, gdyby pojazd po naprawie mimo zastosowania części nowych nie zwiększył wartości handlowej ani użytkowej. (zob. wyrok Sądu Okręgowego w Jeleniej Górze z dnia 11 października 2011 r. w sprawie II Ca 450/11) Z tych też względów Sąd w pełni podzielił wnioski biegłego J. W., że taka naprawa nie spowodowałaby wzrostu wartości samochodu powódki, a jedynie przywróciłaby go do stanu sprzed powstania szkody. Przy czym podkreślić należy, że z akt szkody nie wynika, że przedmiotowy pojazd był wcześniej naprawiany za pomocą części alternatywnych lub porównywalnej jakości, wobec takich ustaleń ubezpieczyciela z postępowania likwidacyjnego zdaniem Sądu bezprzedmiotowym było przeprowadzenie oględzin pojazdu w celu dokonania weryfikacji ustaleń samej strony pozwanej co do braku poprzednich napraw pojazdu, skoro powyższe chociażby w świetle przeprowadzonych przez pozwaną badań powłoki lakierniczej pojazdu, jak i nie kwestionowanych w tym zakresie wyników postępowania dowodowego nie budzi wątpliwości żadnej ze stron. Dodatkowo po raz kolejny wskazać należy, iż sama strona pozwana do ustaleń czynionych na potrzeby prowadzonego przez nią postępowania likwidacyjnego przyjęła wartość oryginalnych części zamiennych A., dokonując jedynie ich urealnienia (65 % amortyzacji dla 5- letniego samochodu).

Z tych też względów Sąd za nieuzasadnione uznał dokonane przez pozwaną przy określeniu wartości kosztu naprawy samochodu powódki, jak wynika z kosztorysu z akt szkodowych zastosowanie 65% „urealnienia” na części zamienne i 33% potrącenia na materiały lakiernicze, bo strona pozwana uznała, że części wymienione i naprawione można polakierować w 67%. Z całą pewnością dokonanie takiego odliczenia od wysokości należnego powódce odszkodowania nie byłoby zasadne. Nie dokonał pozwany jednak żadnych szczegółowych wyliczeń, jak konkretnie kształtowałyby się wartości użytych do naprawy części w zależności od przyjętego przez niego wariantu tj. tzw. części zamienników, części oryginalnych zakupionych za granicą czy też części używanych, ale też w zależności od tego, czy te używane części byłyby zakupione w kraju czy za granicą, co uniemożliwia Sądowi jakąkolwiek weryfikację podanej przez pozwanego wartości, o którą obniżył w sporządzonym w postępowaniu likwidacyjnym kosztorysie ceny części niezbędnych do naprawy. Natomiast okoliczność, że na rynku dostępne są części pełnowartościowe, ale nie oryginalne producenta tańsze jak podnosiła pozwana niż te produkowane przez A. i opatrzone jego logo nie może stanowić dostatecznej podstawy do dokonania korekty należnego powódce odszkodowania w zakresie 65 % co do części zamiennych i 33% w odniesieniu do materiałów lakierniczych. Zdaniem Sądu nie jest też uzasadnione w sytuacji, gdy sama strona pozwana przy ustalaniu wysokości ewentualnie należnego powódce odszkodowania, a na wyliczenia te powołuje się obecnie w postępowaniu przed Sądem, przyjęła wyłącznie oryginalne części zamienne opatrzone logo producenta A. do wyliczenia innych części zamiennych tj. alternatywnych części zamiennych o porównywalnej jakości co części oryginalne oznaczone symbolem Q czy nawet PJ, skoro obie strony zgodne (pozwana na etapie postępowania likwidacyjnego, a powódka w niniejszym postępowaniu) były co do tego, iż naprawienie pojazdu winno nastąpić wyłącznie przy użyciu tych oryginalnych części z logo A.. Podkreślić należy, że nieopłacalność naprawy, a więc



brak jej uzasadnienia ekonomicznego ma miejsce jedynie wówczas, gdy jej koszt przekracza wartość pojazdu sprzed wypadku. Brak uzgodnienia przez powoda z pozwaną, gdzie i za jaką cenę może kupować potrzebne do naprawy części stanowiłoby w istocie nakładanie zbyt daleko idących obowiązków, obowiązek jego współdziałania z art.354§2 kc obejmuje bowiem jedynie ustalenie tylko spraw podstawowych tj. przesądzenie sposobu przywrócenia stanu sprzed wypadku oraz stwierdzenie, czy zasadnicze podzespoły samochodu będą podlegały wymianie czy tylko naprawie. Można by jedynie wówczas przyjąć istnienie naruszenia przez niego obowiązku współpracy z zakładem ubezpieczeń, gdyby strona pozwana zgodnie z regułą wyrażoną w art.6 kc wykazała, że powódka wykazała niefrasobliwość w dokonywaniu zakupów, czego niewątpliwie nie uczynił, a obowiązek wskazania miejsca, gdzie mógłby on dokonać zakupu oryginalnych części po niższej cenie ciążył na pozwanej. Jeśli nie kwestionuje się uprawnienia powódki do wyboru warsztatu samochodowego, który dokona naprawy, a więc np. autoryzowanej stacji obsługi, to miarodajne powinny być w tym zakresie ceny stosowane przez ten warsztat naprawczy i nie ma przy tym żadnego znaczenia, że ceny te odbiegają (są wyższe) od cen przeciętnych dla określonej kategorii usług naprawczych na rynku. Wydatki poniesione w celu przywrócenia stanu poprzedniego obejmują przy tym także wbrew zarzutom pozwanej koszt nowych części i innych materiałów, jeśli ich użycie było niezbędne do naprawienia uszkodzonej rzeczy, albowiem przywrócenie rzeczy uszkodzonej do stanu poprzedniego polega na doprowadzeniu jej do stanu używalności w takim zakresie, jaki istniał przed wyrządzeniem szkody, a tak bezspornie w niniejszym wypadku było. Zakład ubezpieczeń zobowiązany jest bowiem 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. ( por. wyrok SN z 20.10.1972 r., II CR 425/72; wyrok SN z 5.11.1980 r., sygn. III CRN 223/80, opublik. w OSNC z 1981 r. nr 10 poz.186; uchwała SN (7 sędziów) z 12.04.2012 r., sygn. III CZP 80/11, opublik. w OSNC 2012/10/112).

Sąd orzekający w niniejszej sprawie podziela zapatrywanie Sądu Najwyższego, że poszkodowanemu przysługuje wybór odpowiedniego warsztatu naprawczego, któremu powierzy on dokonanie naprawy uszkodzonego pojazdu. W praktyce będą to zazwyczaj autoryzowane warsztaty naprawcze związane z określoną marką samochodu i prowadzące obsługę serwisową pojazdu. Wybierając takie warsztaty, poszkodowany może się kierować m.in. ich fachowością, rzetelnością technicznej obsługi i poziomem prac naprawczych oraz określonymi niekiedy profitami połączonymi ze stałą obsługą serwisową. Co więcej, wybranemu warsztatowi naprawczemu poszkodowany mógłby powierzyć naprawę kompleksową, jeżeli obejmowałaby ona kilka różnych fragmentów uszkodzonego pojazdu (np. naprawy kilku układów pojazdu, prac blacharskich i lakierniczych). Podkreślić należy, iż powód jako konsument na wolnym rynku był uprawniony do skorzystania z usług któregośkolwiek z przedsiębiorców specjalizujących się w naprawach samochodów, przy czym mógł kierować się przy dokonywaniu wyboru sposobu naprawy szkody kryteriami i zakresem usług proponowanych przez przedsiębiorców według własnego uznania, jemu odpowiadających. Ograniczenia wyboru poszkodowanego warsztatu, w którym wykona naprawę pojazdu przy naprawie szkody przez ubezpieczyciela, u którego sprawca szkody miał ubezpieczenie odpowiedzialności cywilnej, wobec obowiązującej w takim wypadku zasady pełnego odszkodowania tym bardziej nie powinny mieć miejsca.

Jeśli chodzi o wyliczenie kosztu naprawy pojazdu strona pozwana kwestionowała wycenę sporządzoną na prywatne zlecenie powódki, a zgodnie z którą koszt naprawy pojazdu miał wynieść 53496,88 zł. Wobec zgłoszonego przez powoda wniosku Sąd zatem powyższe ustalił w oparciu o opinię biegłego J. W. i K. D. jeśli chodzi o zakres koniecznej naprawy pojazdu, który bezspornie zgodny był z ustaleniami samej pozwanej z postępowania szkodowego. Co do konieczności wyliczenia wysokości szkody w wariantcie dotyczącym zastosowania nowych oryginalnych części zamiennych z przyczyn powyżej szeroko wyłożonych Sąd podzielił w tym zakresie w pełni ocenę biegłego J. W. wyrażoną w ustnej opinii uzupełniającej (k 166) co do przyczyn, dla których z uwagi na odmienną technologię produkcji, zwiększony czas robocizny, zużycie materiałów lakierniczych, jak i wytrzymałość alternatywnych części zamiennych, ale też walory estetyczne pozwalające na sprawdzenie „gołym okiem” z uwagi na zastosowanie części oznaczonej Q zamiast O przy naprawie, że pojazd był naprawiany, nie mogą one doprowadzić pojazdu do stanu sprzed powstania szkody. Zdaniem Sądu opinii biegłego J. W. w tym zakresie należy przyznać pełen walor wiarygodności, bowiem była jasna, logiczna i wyprowadzone przez biegłego wnioski co do ogólnych zasad wyliczenia kosztu naprawy samochodu powoda były zasadne w świetle wskazań wiedzy technicznej i zasad doświadczenia życiowego. Natomiast

z uwagi na to, że biegły J. W. samodzielnie nie sporządził kalkulacji kosztu takiej naprawy, a jedynie ograniczył się do „przeliczenia” kalkulacji sporządzonej na zlecenie W. K., stosując stawki roboczogodziny 124 zł dla naprawy mechaniczno- blacharskiej i 137 zł dla naprawy lakierniczej z terenu J., a które to stawki bezspornie przewyższają stawki obowiązujące na rynku lokalnym Z. i okolic tj. 90 zł dla robót mechaniczno- blacharskich i 100 zł dla prac lakierniczych, wobec czego za zasadne należy w tej części uznać zarzuty strony pozwanej co do wyliczenia przez niego kosztu naprawy pojazdu, co uniemożliwiło Sądowi przy braku kalkulacji biegłego jej skorygowanie o właściwe stawki, Sąd koszt takiej naprawy ustalił na podstawie opinii biegłego K. D. (kalkulacja naprawy k 224-230). Co do sposobu wyliczenia tego kosztu naprawy przy użyciu nowych oryginalnych części zamiennych A., przy przyjęciu stawek 90 zł za roboczogodzinę prac mechaniczno- blacharskich i 100 zł dla prac lakierniczych, w wysokości 49255,83 zł strony wszak nie zgłosiły żadnych zastrzeżeń. Zatem zdaniem Sądu koszt naprawy pojazdu W. K. w celu przywróceniu go do stanu sprzed szkody z 30 lipca 2011 r. wynosi zatem 49255,83 zł.

Ponownie podkreślić należy, że wydatki poniesione w celu przywrócenia stanu poprzedniego obejmują przy tym także, wbrew zarzutom pozwanej, koszt nowych części i innych materiałów, jeśli ich użycie było niezbędne do naprawienia uszkodzonej rzeczy, albowiem przywrócenie rzeczy uszkodzonej do stanu poprzedniego polega na doprowadzeniu jej do stanu używalności w takim zakresie, jaki istniał przed wyrządzeniem szkody, a tak niewątpliwie w niniejszym wypadku było (por. wyrok SN z 20.10.1972 r., II CR 425/72; wyrok SN z 5.11.1980 r., sygn. III CRN 223/80, opublik. w OSNC z 1981 r. nr 10 poz.186; uchwała SN z 12.04.2012 r., sygn. III CZP 80/11).

Nie bez znaczenia jest przy tym zdaniem Sądu, że tylko części oryginalne dają gwarancję należytej jakości i prawidłowego współdziałania z pozostałymi podzespołami samochodu powódki. Zważyć również należy, że nie można na poszkodowanego przenosić ryzyka zastosowania części pochodzących od innych producentów (tzw. zamienników). Natomiast zdaniem Sądu w sytuacji, gdy sam zakład ubezpieczeń do kalkulacji szkody przyjmuje wartość cen oryginalnych części zamiennych, dokonując jedynie korekty ich ceny jako tzw. „urealnienia” nie ma uzasadnienia przyjmowanie do ustalenia kosztu naprawy innych niż oryginalne części zamienne. Z tych też względów Sąd, nie negując co do zasady argumentacji biegłego K. D. o możliwości zastosowania części zamiennych oznaczonych Q, czy nawet PJ uznał, że w tym wypadku winny mieć zastosowanie wyłącznie oryginalne części zamienne. Marginalnie jedynie należy zauważyć, że sama opinia K. D. w załączniku nr 4 (k 231-237) stanowiącym kalkulację tych kosztów przy użyciu części o jakości Q i PJ nie pozwala na ustalenie, które z części były oryginalne, a które były zamiennikami, nadto zauważyć należy, że nie było możliwe ustalenie producenta zamienników, gdyż system podawał wyłącznie ich dystrybutora (vide raport optymalizacji alternatywnych części zamiennych k 269-272), a ustalenie producenta tych części byłoby konieczne do ustalenia, czy rzeczywiście części te spełniają wymogi określone w §2.20 rozporządzenia Rady Ministrów w sprawie wyłączenia określonych porozumień wertykalnych w sektorze pojazdów samochodowych spod zakazu porozumień ograniczających konkurencję (Dz.U. nr 38 poz. 329), a aby przyjąć, że dana część zalicza się do kategorii Q muszą być spełnione łącznie dwa kryteria: zaświadczenie od producenta zgodne z dyrektywą Komisji Europejskiej nr 1400/2002, że dana część jest tej samej jakości co komponenty, które są lub były stosowane do montażu danych pojazdów samochodowych oraz certyfikat wystawiony przez jedną z firm zajmujących się certyfikowaniem części zamiennych, brak jest natomiast dowodu, że dystrybutor części, którego wskazał biegły w tym raporcie tj. firmy (...), P., (...) E., (...), AD, FOTA faktycznie takimi zaświadczeniami i certyfikatami dla tych części dysponują. Zatem mając na uwadze poczynione powyżej rozważania dokonane na podstawie zgromadzonego w sprawie materiału dowodowego Sąd uznał, że szkoda poniesiona przez powódkę stanowi kwotę 49255,83 zł, bowiem taką kwotę winna powódka wyłożyć, aby doprowadzić swój pojazd do stanu sprzed wypadku.

Zastosowanie przepisu art.363§1 kc w sferze odpowiedzialności gwarancyjnej ubezpieczyciela prowadzi do wniosku, że treścią świadczenia tego ubezpieczyciela, wynikającą z umowy ubezpieczenia OC, nie jest bowiem przywrócenie pojazdu do stanu sprzed wypadku (restytucja techniczna samochodu), ale naprawienie szkody powstałej w ogóle w majątku poszkodowanego, wywołanej uszkodzeniem lub zniszczeniem pojazdu. Od woli poszkodowanego zależy bowiem to, czy i w jakim zakresie wypłacone mu przez ubezpieczyciela odszkodowanie przeznaczy na naprawę samochodu. Innymi słowy, nie sposób de lege lata konstruować w ramach ubezpieczenia OC po stronie poszkodowanego „roszczenia o koszty naprawy” w miejsce ogólnego obowiązku naprawienia szkody (art.363§1 kc)

i wywodzić jak pozwana w odpowiedzi na pozew, że nie przysługuje ono poszkodowanemu przed powstaniem tych kosztów. Ostateczna weryfikacja wysokości odszkodowania, ustalonego na podstawie metody kosztorysowej, zawsze będzie wszak należała do Sądu. (vide uchwała SN (7 sędziów) z 17.05.2007 r., sygn. III CZP 150/06, opublik. w OSNC z 2007 r., nr 10 poz.144)

Powódka na swoje zlecenie wykonała wycenę kosztorysową szkody powstałej w jej pojeździe, której koszt stanowiła kwota 400 zł. Zdaniem Sądu powódka zmuszona była, przy oczywistym uwzględnieniu stanowiska ubezpieczyciela co do odmowy powódce wypłaty odszkodowania, skorzystać w tym zakresie z pomocy osoby wyspecjalizowanej w tej dziedzinie w celu wyceny szkody, bowiem powódka nie jest fachowcem w tym przedmiocie i aby udowodnić swoje racje w postępowaniu sądowym zmuszona była wykonać tę ekspertyzę, a teraz strona pozwana jest zobligowana zwrócić jej te koszty, jakie poniosła, a co wszak wynika ze złożonej przez nią za wykonaną na jej zlecenie usługę faktury w tym zakresie w ramach swojej odpowiedzialności ubezpieczeniowej za szkodę, jaką poniosła powódka wskutek kolizji z dnia 30 lipca 2011 r. Wobec tego mając na uwadze, iż pozwana zobligowana jest zgodnie z art.361 kc naprawić szkodę w całości, zdaniem Sądu winna zwrócić powódce pozostające w normalnym związku przyczynowym ze szkodą koszty sporządzenia jej kalkulacji, albowiem gdyby szkoda nie zaistniała powódka niewątpliwie tego wydatku by nie poniosła. (zob. uchwała SN z 18.05.2004 r., sygn. III CZP 24/04, opublik. w OSNC z 2005 r. nr 7-8 poz.117)

Natomiast Sąd oddalił zgłoszony w piśmie z 16 maja 2014 r. przez pozwaną wniosek o dopuszczenie dowodu z opinii kolejnego biegłego jako zmierzający ku przewlekaniu postępowania, ponadto wobec braku obiektywnego materiału dowodowego określającego rzeczywisty zakres uszkodzeń samochodu marki B. nie byłoby możliwe, na co zgodnie wskazywali obaj biegli, kategoryczne wypowiedzenie się co do korelacji uszkodzeń pojazdów, co czyniło ten wniosek także bezprzedmiotowym, a wobec oceny Sądu o celowości dokonania naprawy przy użyciu wyłącznie oryginalnych części zamiennych, w kontekście sporządzonej przez pozwaną kalkulacji w postępowaniu szkodowym wyłącznie na podstawie takich oryginalnych części A. (tyle, że zamortyzowanych) bezcelowym było także prowadzenie dalszego postępowania dowodowego w zakresie możliwości naprawy przy użyciu alternatywnych części zamiennych (art.227 kpc).

Wobec powyższego Sąd zasądził od pozwanej Towarzystwa (...) Spółki Akcyjnej w W. na rzecz powódki W. K. kwotę ogółem 49655,83 zł, a obejmującą kwotę 400 zł, jaką powódka poniosła na koszty prywatnej, zleconej przez nią kalkulacji naprawy oraz kwota 49255,83 zł z tytułu kosztów naprawy uszkodzonego samochodu, oddalając dalej idące powództwo jako niezasadne.

O odsetkach ustawowych Sąd orzekł na podstawie art. 481§1 i 2 kc, mając na względzie fakt wymagalności roszczenia, bowiem roszczenie poszkodowanego zgodnie z art. 14 ustawy o ubezpieczeniach obowiązkowych, Ubezpieczeniowym Funduszu Gwarancyjnym i Polskim Biurze Ubezpieczycieli Komunikacyjnych miało charakter terminowy, a w odniesieniu do dnia zgłoszenia szkody dzień 7 września 2011 r. jest uchybieniem terminowi, co skutkowało uznaniem, że zgodnie z żądaniem w zakresie kwoty 49255,83 zł dnia 7 września 2011 r. oraz w zakresie kwoty 400 zł w chwili wniesienia pozwu tj. 12 stycznia 2012 r.. roszczenia powódki były już jak najbardziej wymagalne.

O kosztach procesu Sąd orzekł na podstawie art.100 kpc, dokonując ich stosunkowego rozdzielenia przy uwzględnieniu, że żądanie W. K. zostało uwzględnione w 90%. Poniesione przez nią koszty procesu wyniosły ogółem 8378 zł, zaś koszty pozwanej 7658,13 zł, wobec czego na rzecz powódki zasądzono różnicę w kwocie 6774,39 zł.

O brakujących kosztach sądowych obejmujących wydatki na ustne opinie uzupełniające biegłych w łącznej wysokości 608,28 zł, a tymczasowo wydatkowanych przez Skarb Państwa orzeczono na podstawie art.113 ust.1 ustawy z 28.07.2005 r. o kosztach sądowych w sprawach cywilnych (t. jedn. Dz. U. z 2010 r. nr 90 poz. 594 z póź. zm.) w zw. z (...)§2 kpc w zw. z art.100 kpc, obciążając nimi stosownie do wyniku procesu stroną pozwaną.