

Sygn. akt I C 986/12

WYROK W IMIENIU RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ

Dnia 22 marca 2013 r.

Sąd Rejonowy w Zgorzelcu Wydział I Cywilny

w składzie następującym:

Przewodniczący SSR Agnieszka Wiercińska – Bałaga

Protokolant Renata Bleichert

po rozpoznaniu w dniu 22 marca 2013 r.

w Z.

sprawy z powództwa D. C.

przeciwko (...) Spółki Akcyjnej w W.

o zapłatę

I. zasądza od pozwanego (...) Spółki Akcyjnej w W. na rzecz powoda D. C. kwotę 6184,22 zł (sześć tysięcy sto osiemdziesiąt cztery złote dwadzieścia dwa grosze) z ustawowymi odsetkami od dnia 23.12.2011 roku do dnia zapłaty;

II. zasądza od pozwanego na rzecz powoda kwotę 2427 zł tytułem zwrotu kosztów procesu, w tym kwotę 1200 zł tytułem kosztów zastępstwa procesowego.

Sygn. akt I C 986/12

UZASADNIENIE

Powód D. C. domagał się zasądzenia od strony pozwanej (...) Spółki Akcyjnej w W. kwoty 5916,08 zł z ustawowymi odsetkami od dnia 23 grudnia 2011 r. do dnia zapłaty oraz zwrotu kosztów procesu według norm przepisanych.

W uzasadnieniu swojego żądania powód przytoczył, iż w wyniku kolizji z dnia 21 listopada 2011 r. uszkodzeniu uległ należący do H. M. samochód marki R. (...) o numerze rejestracyjnym (...). Odpowiedzialność za skutki tego zdarzenia ponosi strona pozwana, u której ubezpieczony był w zakresie OC pojazd sprawcy. Pozwana na podstawie kosztorysu z dnia 24.11.2011 r. numer (...) ustaliła wysokość odszkodowania na kwotę 5568,65 zł, którą wypłaciła na podstawie decyzji z dnia 22.11.2011 r. Zdaniem H. M. wysokość przyznanego odszkodowania uniemożliwiła mu przeprowadzenie naprawy pojazdu w jakimkolwiek warsztacie, a jednocześnie nie posiadał wiedzy fachowej koniecznej dla prowadzenia postępowania likwidacyjnego we własnym zakresie, w związku z czym na podstawie umowy cesji z 23.02.2012 r. przeniósł na D. C. prowadzącą działalność gospodarczą pod firmą Biuro (...) w S. wierzytelność przysługującą mu wobec pozwanej. Powód sporządził kalkulację naprawy nr 495 z dnia 26 marca 2012 r. na podstawie dokumentacji uszkodzonego pojazdu i jego oględzin opracowaną w obowiązującym systemie kosztorysowania szkód komunikacyjnych (...). Z zastosowaniem średniej stawki za roboczogodzinę obowiązującą na lokalnym rynku koszty naprawy pojazdu należącego do poszkodowanego wynoszą 11484,73 zł. Z kalkulacji tej wynika, że koszty naprawy zostały bezpodstawnie obniżone przez pozwaną poprzez zaniżenie stawek za roboczogodzinę prac blacharskich i lakierniczych, zaniżenie kosztów materiałów lakierniczych i zaniżenie cen części zamiennych. Wartością

przedmiotu sporu jest różnica pomiędzy sumą kosztów naprawy pojazdu ustaloną w kalkulacji szkody nr 495 a kwotą w wysokości 5568,65 zł, która została wypłacona przez pozwaną poszkodowanemu, tj. kwota 5916,08 zł.

W odpowiedzi na pozew (k 21-23) strona pozwana (...) Spółka Akcyjna w W. wniosła o oddalenie powództwa w całości oraz o zasądzenie od powoda na jej rzecz zwrotu kosztów procesu, w tym kosztów zastępstwa procesowego według norm przepisanych.

Pozwana przyznała, iż ponosi odpowiedzialność za szkodę będącą wynikiem kolizji drogowej z 21.11.2011 r., w której został uszkodzony samochód należący do H. M. w związku z posiadaniem przez sprawcę kolizji umowy ubezpieczenia OC zawartej z pozwaną. W związku z czym po przeprowadzeniu postępowania likwidacyjnego zostało wypłacone poszkodowanemu odszkodowanie. W dalszej kolejności pozwana zarzuciła, iż powód nie wykazał aby szkoda była wyższa, albowiem przedstawiona przez niego kalkulacja jest rażąco zawyżona. Zdaniem strony pozwanej z wagi na wiek pojazdu (9 lat), przebieg i historię (kilku właścicieli, auto importowane) brak jest podstaw, aby wymieniać stare zużyte części na części nowe i oryginalne, bo prowadziłoby to do podniesienia stanu technicznego pojazdu i bezpodstawnego wzbogacenia powoda, z tych też względów przy wycenie aut starszych niż 6 lat przyjęta jest amortyzacja części zamiennych i materiałów lakierniczych. W tym wypadku uszkodzenia pojazdu nie wydają się być duże, a ich koszt jest niewspółmiernie wysoki do wartości pojazdu, a przy wycenie zaproponowanej przez powoda koszt naprawy byłby niewiele większy lub taki sam ja wartość samochodu nieuszkodzonego, co świadczyłoby o braku opłacalności naprawy. Nadto pozwana podniosła, iż jako ubezpieczyciel ma prawo zgodnie z rozporządzeniem Komisji UE nr (...) w sprawie stosowania art.101 ust.3 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej do kategorii porozumień wertykalnych i praktyk uzgodnionych w sektorze pojazdów silnikowych do uwzględnienia podczas wyceny szkody i kalkulacji naprawy nie tylko części oryginalnych, lecz także ich zamienników.

Pismem procesowym z dnia 17 stycznia 2013 r. (k 67-68) powód w oparciu o ustalenia opinii biegłego T. K. rozszerzył żądanie pozwu o dalszą kwotę 268,14 zł i ostatecznie domagał się zasądzenia od strony pozwanej na jego rzecz kwoty 6184,22 zł z ustawowymi odsetkami od dnia 23 grudnia 2011 r. do dnia zapłaty.

Sąd ustalił następujący stan faktyczny:

W dniu 21 listopada 2011 r. samochód H. M. marki R. (...) nr rej. (...) uległ uszkodzeniu w kolizji drogowej, której sprawcą był kierujący samochodem ciężarowym marki (...) o nr rej. (...) K. B., a który to sprawca w momencie kolizji posiadał ubezpieczenie odpowiedzialności cywilnej u strony pozwanej (...) Spółki Akcyjnej w W..

(bezsporne)

W dniu 22 listopada 2011 r. H. M. zgłosił pozwanemu towarzystwu ubezpieczeń szkodę, jaką poniósł w związku z kolizją drogową z dnia 21 listopada 2011 r. (...) Spółka Akcyjna w W. wszczęło postępowanie likwidacyjne i wypłaciło H. M. na podstawie decyzji z dnia 21 grudnia 2011 r. kwotę 5568,65 zł tytułem szkody w należącym do niego pojeździe w oparciu o sporządzoną w postępowaniu likwidacyjnym nr (...) kalkulację naprawy nr (...) w systemie (...), w której przyjęto stawki za prace mechaniczne, blacharskie i lakiernicze w wysokości 55 zł za roboczogodzinę, 67% amortyzacji na materiały lakiernicze, 50 % amortyzacji na części zamienne niezbędne do naprawy oraz zamienniki: lusterko zewnętrzne prawe jakości PJ od dostawcy P. (...) i dach jakości Q od dostawcy (...).

(dowód: kalkulacja naprawy nr (...) k 12-15, decyzja strony pozwanej z 21.12.2011 r. k 16; akta szkody nr 0006519011 utrwalone na nośniku CD k 28)

Na podstawie umowy przelewu wierzytelności z dnia 23 lutego 2012 r. H. M. przeniósł na cesjonariusza D. C. (...) Biuro (...) wierzytelność pieniężną w związku z likwidacją szkody nr (...) z dnia 22.11.2011 r. na pojeździe marki R. (...) nr rej (...) przysługującą mu wobec dłużnika (...) S.A. wraz ze wszystkimi prawami związanymi z tą wierzytelnością.

(dowód: umowa przelewu wierzytelności z 23.02.2012 r. k 16)

Powód w celu zweryfikowania prawidłowości ustalenia przez pozwaną wysokości wypłaconego H. M. odszkodowania, które jego zdaniem było zaniżone, wykonał kalkulację rzeczywistego kosztu naprawy pojazdu nr 495 według systemu (...), ustalając koszt naprawy na kwotę 11484,73 zł.

(dowód: kalkulacja nr 495 sporządzona przez D. C. k 13-15)

Wartość rynkowa pojazdu marki R. (...) o nr rej. (...) w stanie nieuszkodzonym przed zdarzeniem z dnia 21 listopada 2011 r. przy uwzględnieniu korekty za lakier perłowy, za indywidualny zakup pojazdu za granicą, za liczbę właścicieli, za przebieg i zastosowaniu systemu (...)Ekspert stanowiła kwotę 15300 zł.

(dowód: opinia biegłego sądowego T. K. wraz z wyceną nr (...)986/12 k 44-60).

Koszt naprawy wyżej wskazanego samochodu, obejmującego naprawę uszkodzonych na skutek kolizji z dnia 21 listopada 2011 r. elementów pojazdu, przy zastosowaniu dla części zamiennych użytych do naprawy cen nowych oryginalnych części oraz średnich stawek kosztów robocizny w stacjach naprawczych dysponujących ramą pomiarową i w kabinę lakierniczą, posiadających autoryzację lub certyfikat położonych najbliżej miejsca zamieszkania powoda wynoszących 103 zł za naprawy mechaniczno- blacharskie oraz 111 zł za prace lakiernicze dla klientów indywidualnych zgodnie z kalkulacją sporządzoną w systemie A. wynosi łącznie z VAT kwotę 11752,87 zł. Zastosowanie do naprawy części oryginalnych nie spowoduje wzrostu wartości pojazdu.

(dowód: opinia biegłego sądowego T. K. wraz z wyceną nr (...)986/12 k 44-60).

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, odsyłając w zakresie zasad tej odpowiedzialności do przepisu art. 435 § 1 kc stanowiąc, iż samoistny posiadacz pojazdu mechanicznego ponosi odpowiedzialność za szkodę na osobie lub mieniu wyrządzoną komukolwiek przez ruch pojazdu mechanicznego, a więc ustala odpowiedzialność na zasadzie ryzyka.

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 k.c., a ubezpieczyciel z tytułu odpowiedzialności gwarancyjnej wypłaca poszkodowanemu świadczenie pieniężne w granicach odpowiedzialności sprawczej posiadacza lub kierowcy pojazdu mechanicznego (art. 822 § 1 k.c.). Suma pieniężna wypłacona przez zakład ubezpieczeń nie może być jednak wyższa od poniesionej szkody (art. 824¹ § 1 k.c.). Świadczenie zobowiązanego nie powinno przekraczać kosztów celowych, ekonomicznie uzasadnionych.

W niniejszej sprawie poza sporem było, iż strona pozwana ponosi odpowiedzialność za skutki zdarzenia z dnia 21 listopada 2011 r., spowodowanego przez kierującego pojazdem marki (...) o nr rej. (...), posiadającym ubezpieczenie odpowiedzialności cywilnej u strony pozwanej, na skutek którego uległ uszkodzeniu samochód osobowy H. M. marki

R. (...) nr rej. (...). W tym stanie rzeczy merytoryczne rozpoznanie sprawy przez Sąd ograniczało się do rozpoznania żądania powoda zasądzenia dalszej części odszkodowania w kwocie 6184,22 zł.

Wysokość przysługującego odszkodowania, należnego osobie trzeciej na podstawie przepisu art. 822§1 i 2 k.c. w zw. z art. 13 ust. 2 ustawy z dnia 22 maja 200 r. o ubezpieczeniach obowiązkowych, Ubezpieczeniowym Funduszu Gwarancyjnym i Polskim Biurze Ubezpieczycieli Komunikacyjnych, jest podyktowana zasadą z przepisu art. 824¹§1 kc w zw. z art. 13 ust. 2 cyt. ustawy oraz art. 361 i art. 363§1 k.c., że poszkodowanemu wypadkiem komunikacyjnym przysługuje od zakładu ubezpieczeń pełne odszkodowanie, odpowiadające wysokości szkody, ustalonej według zasad określonych w umowie odpowiedzialności cywilnej, pozostającej w normalnym związku przyczynowym z tym wypadkiem.

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 prawnej okoliczność, czy poszkodowany dokonał naprawy oraz czy i jakim kosztem to uczynił. Zgodnie z art. 363 § 2 k.c. 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 powoda zwrotu kosztów naprawy w wybranym przez niego 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. Pogląd ten aprobowany jest w doktrynie.

W wyroku z dnia 20 listopada 1970 r. Sąd Najwyższy (sygn. akt II CR 425/72) stwierdził, że w wypadku uszkodzenia rzeczy w stopniu umożliwiającym przywrócenie jej do stanu poprzedniego, osoba odpowiedzialna za szkodę obowiązana jest zwrócić poszkodowanemu „wszelkie celowe, ekonomicznie uzasadnione wydatki, poniesione w celu przywrócenia stanu poprzedniego, do których wydatków należy zaliczyć także koszt nowych części i innych materiałów, jeżeli ich użycie było niezbędne do naprawienia uszkodzonej rzeczy”. W uzasadnieniu wyroku Sądu Najwyższego z dnia 1 września 1970 r., II CR 371/70, w związku z oceną wysokości kosztów naprawy uszkodzonego samochodu, stwierdzono m.in., że „nie wchodziła w grę kwestia za wysokich kosztów remontu” samochodu, ponieważ „remont został przeprowadzony przez przedsiębiorstwo państwowe”. 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. 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 k.c. 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 powoda kosztu naprawy pojazdu.

Z tych też względów Sąd za nieuzasadnione uznał dokonane przez pozwaną przy określeniu wartości kosztu naprawy samochodu H. M. zastosowanie 50% „urealnienia” (amortyzacji) na części zamienne i 67 % na materiały lakiernicze. Z całą pewnością dokonanie takiego odliczenia od wysokości należnego powodowi odszkodowania nie było zasadne. Nie dokonał pozwany jednak żadnych szczegółowych wyliczeń jak konkretnie kształtowałaby się wartość 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 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 R. i opatrzone jego logo nie może stanowić dostatecznej podstawy do dokonania korekty należnego powodowi odszkodowania w zakresie 50 % w odniesieniu do części zamiennych i 67 % dla materiałów lakierniczych. Zdaniem Sądu nie jest też uzasadnione w sytuacji, gdy sama strona pozwana przy ustaleniu wysokości należnego powodowi odszkodowania przyjęła oryginalne części zamienne opatrzone logo producenta R. (z wyjątkiem lusterka i dachu) do wyliczenia innych części zamiennych tj. alternatywnych części zamiennych o porównywalnej jakości co części oryginalne oznaczone symbolem Q i części porównywalnej jakości PJ, skoro obie strony zgodne (pozwana na etapie postępowania likwidacyjnego) były co do tego, iż naprawienie pojazdu winno nastąpić przy użyciu tych oryginalnych części z logo R..

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 powód wykazał 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 powoda 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; uchwała SN (7 sędziów) z 12.04.2012 r., sygn. III CZP 80/11, opublik. w OSNC 2012/10/112). Natomiast, aby dokonać odliczenia na zasadzie *compesatio lucri cum damnum* ewentualnego wartości samochodu na skutek ewentualnego wzrostu wartości pojazdu w następstwie jego naprawy przy zastosowaniu nowych oryginalnych części producenta, koniecznym byłoby wykazanie przez pozwaną zgodnie z ciężarem dowodzenia określonym w art.6 kc, iż w istocie na skutek tak dokonanej naprawy wartość pojazdu wzrosła i o jaką konkretnie oznaczoną kwotę, czego bezspornie strona pozwana nie udowodniła. Zaś z niekwestionowanej wszak przez żadną ze stron opinii biegłego T. K. jednoznacznie wynika, że zastosowanie do naprawy przedmiotowego pojazdu oryginalnych części zamiennych nie spowoduje wzrostu jego wartości. 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) Zatem zauważyć należy, iż poszkodowany ma w zasadzie możliwość wyboru sprzedawcy części zamiennych, przy czym treść art. 354 kc kreuje wymogi współpracy wierzyciela z dłużnikiem przy wykonywaniu zobowiązania i odwrotnie. Należy wskazać, że to strona pozwana w toku postępowania likwidacyjnego takiej współpracy nie przejawiała, na co wskazuje jej odmienne zdanie w perspektywie uzyskania przez powoda na prywatne zlecenie wyceny w zakresie szkody w pojeździe H. M.. Przy czym powód w tym stosunku zobowiązaniowym współpracował z ubezpieczycielem, bowiem próbował przesądowo uzyskać wypłatę stosownego odszkodowania, uwzględniającego wartość za nowe oryginalne części i koszty robocizny obowiązujące w warsztatach naprawczych na lokalnym rynku, co jest w pełni zasadne na płaszczyźnie niniejszej sprawy, na co strona pozwana nie wyraziła zgody, odmawiając wypłaty tak sprecyzowanego odszkodowania. Przy czym podkreślić należy, iż 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 poprzednich napraw pojazdu.

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 powoda, a zgodnie z którą koszt naprawy pojazdu miał wynieść 11484,73 zł. Wobec zgłoszonego przez powoda wniosku Sąd zatem powyższe ustalił w oparciu o opinię biegłego T. K. w wariantcie dotyczącym zastosowania nowych oryginalnych części zamiennych z przyczyn powyżej szeroko wyłożonych. Zdaniem Sądu opinii biegłego 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 marki R. (...) stanowiącego własność H. M. były zasadne w świetle wskazań wiedzy technicznej i zasad doświadczenia życiowego.

Biegły T. K. w swojej opinii wyliczył wartość szkody w pojeździe H. M. na kwotę 11752,87 zł wraz z wartością za oryginalne nowe części zamienne i przy uwzględnieniu średnich stawek za robocizną w wysokości 103 zł za prace mechaniczno- blacharskie i 111 zł za prace lakiernicze obowiązujących na rynku lokalnym (tj. dla miejsca zamieszkania powoda). Przyjęte przez biegłego stawki 103 zł za godzinę prac blacharskich i 111 zł za godzinę prac lakierniczych nie są w żaden sposób wygórowane, bowiem wynikają one z cen za usługi w warsztatach na lokalnym rynku, które dysponują niezbędnym zapleczem technicznym i zapewniają dobrą jakość usług i gwarancję wykonanej naprawy. Jeśli nie kwestionuje się uprawnienia powoda 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 (np. w zakresie umów z towarzystwami ubezpieczeń), takich m.in. które do wyliczenia szkody w pojeździe powoda zastosowała pozwana w kalkulacji z 24.11.2011 r. na poziomie 50 zł za

roboczogodzinę mechaniczno-blacharską i 50 zł za roboczogodzinę lakierniczą (k 12-15). Zdaniem Sądu dokonany przez biegłego wybór warsztatów do ustalenia stawki za robociznę jest w pełni uzasadniony, albowiem biegły wskazał, że są to warsztaty wykwalifikowane, posiadające odpowiedni sprzęt i zaplecze techniczne w postaci ram kontrolno- pomiarowych i kabin lakierniczych. Niemożliwym jest natomiast dokonanie weryfikacji kryteriów jakości i profesjonalizmu prac naprawczych przyjętych przez pozwaną w wykonanej w postępowaniu likwidacyjnym analizie kosztów naprawy. 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 bezspornie w niniejszym wypadku było (por. wyrok SN z 20.10.1972 r., II CR 425/72; uchwała SN z 12.04.2012 r., sygn. III CZP 80/11). Na marginesie jedynie należy w tym miejscu tylko wskazać, że kwota przyjęta w opinii biegłego, a stanowiąca pełny koszt naprawy przy użyciu fabrycznie nowych oryginalnych części i średnich stawek stosowanych w warsztatach w kwocie 11752,87 zł przewyższa nawet tę wynikającą z kalkulacji sporządzonej przez powoda, co zdaniem Sądu w sposób oczywisty świadczy o zaniżeniu przez pozwaną należnego powodowi odszkodowania. Nie bez znaczenia jest przy tym zdaniem Sądu, iż tylko części oryginalne dają gwarancję należytej jakości i prawidłowego współdziałania z pozostałymi podzespołami samochodu H. M.. Zważyć również należy, że nie można na poszkodowanego przenosić ryzyka zastosowania części pochodzących od innych producentów (tzw. zamienników), zwłaszcza w kontekście cytowanych przez biegłego wyników testów skutków stosowania w pojeździe zamienników dla bezpieczeństwa tak osób znajdujących się w pojeździe, jak i innych osób np. pieszych. 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. Zatem mając na uwadze poczynione powyżej rozważania dokonane na podstawie zgromadzonego w sprawie materiału dowodowego Sąd uznał, że szkoda poniesiona przez powoda stanowi kwotę 11752,87 zł, bowiem taką kwotę winien H. M. wyłożyć, aby doprowadzić swój pojazd do stanu sprzed wypadku. Zauważyć przy tym należy, iż z istoty celu dowodu z opinii biegłego wynika, że jeśli rozstrzygnięcie sprawy, jak w tym przypadku, wymaga wiadomości specjalnych, dowód z opinii biegłego jest konieczny. W takim przypadku Sąd nie może poczynić ustaleń sprzecznych z opinią biegłego jeśli jest ona prawidłowa i jeśli odmienne ustalenia nie mają oparcia w pozostałym materiale dowodowym. Marginalnie jedynie należy zauważyć, iż pozwana w postępowaniu likwidacyjnym wylczenia szkody dokonał przy użyciu systemu A., zaś sama opinia w załączniku nr 2 stanowiącym kalkulację tych kosztów przy użyciu części o jakości Q i PJ nie pozwala na ustalenie producenta zamienników, gdyż system podawał wyłącznie ich dystrybutora, 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, iż dystrybutor części, tj. firma (...) faktycznie takimi zaświadczeniami i certyfikatami dla tych części dysponuje.

Wobec powyższego Sąd zasądził od pozwanej (...) Towarzystwa Spółki Akcyjnej w W. na rzecz powoda D. C. kwotę 6184,22 zł, a stanowiącą wyrównanie odszkodowania z tytułu szkody, mając przy tym na uwadze wcześniej wypłacone H. M. częściowe odszkodowanie i biorąc pod uwagę fakt istnienia po stronie pozwanej obowiązku naprawienia w pełni szkody powstałej po stronie powodowej, a nie kwestionowanej co do zasady w zakresie obowiązku jej naprawienia przez stronę pozwaną, w związku z posiadaniem przez sprawcę kolizji polisy ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej u pozwanego.

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 23 grudnia 2011 r. jest uchybieniem terminowi, co skutkowało uznaniem,

iż zgodnie z żądaniem dnia 23 grudnia 2011 r. roszczenia powoda były już jak najbardziej wymagalne, ponadto także żądania powoda w powyższym zakresie nie było przez stronę pozwaną kwestionowane.

O kosztach procesu Sąd orzekł na podstawie art. 98§1 i 3 kpc zasądzając je w kwocie 2427 zł na rzecz powoda, uwzględniając przy tym opłatę od pozwu w kwocie 296 zł, opłatę od rozszerzonego powództwa w kwocie 14 zł, koszty opinii biegłego w kwocie 900 zł, uiszczoną opłatę pełnomocnictwa w kwocie 17 zł oraz wynagrodzenie adwokata w kwocie 1200 zł ustalone na podstawie §6 pkt. 4 rozporządzenia Ministra Sprawiedliwości z dnia 28 września 2002 r. w sprawie opłat za czynności adwokackie oraz ponoszenia przez Skarb Państwa kosztów nieopłaconej pomocy prawnej udzielonej z urzędu (Dz. U. z 2002 r Nr 163, poz. 1348 ze zm.).