

Sygn. akt VIII GC 1181/19

WYROK

W IMIENIU RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ

Dnia 2 marca 2020 roku

Sąd Rejonowy w Bydgoszczy VIII Wydział Gospodarczy

w składzie następującym:

Przewodniczący Asesor sądowy Przemysław Kociński

Protokolant st. sekretarz sądowy Dorota Dąbrowska

po rozpoznaniu na rozprawie w dniu 2 marca 2020 roku w Bydgoszczy

sprawy z powództwa S. R.

przeciwko (...) Spółce Akcyjnej z siedzibą w W.

o zapłatę

I. zasądza od pozwanego na rzecz powoda kwotę 16.889,35 zł (szesnaście tysięcy osiemset osiemdziesiąt dziewięć złotych trzydzieści pięć groszy) wraz z odsetkami ustawowymi od dnia 10 grudnia 2018 r. do dnia zapłaty,

II. zasądza od pozwanego na rzecz powoda kwotę 4.657,00 zł (cztery tysiące sześćset pięćdziesiąt siedem złotych) tytułem zwrotu kosztów procesu,

III. zasądza od pozwanego na rzecz Skarbu Państwa – Sądu Rejonowego w Bydgoszczy kwotę 1.499,94 zł (jeden tysiąc czterysta dziewięćdziesiąt dziewięć złotych dziewięćdziesiąt cztery grosze) tytułem nieuiszczonych kosztów sądowych.

Asesor sądowy Przemysław Kociński

UZASADNIENIE

Powód S. R., prowadzący działalność gospodarczą pod firmą (...), wniósł pozew przeciwko pozwanemu (...) Spółce Akcyjnej z siedzibą w W. o zapłatę 10.799,32 złotych wraz z odsetkami ustawowymi od dnia 10 grudnia 2018 r. do dnia zapłaty. Żądanie obejmowało również zasądzenie kosztów procesu, w tym kosztów zastępstwa procesowego, według norm przepisanych.

W uzasadnieniu pozwu wskazał, że zawarł z O. W. umowę przelewu wierzytelności odszkodowawczej w związku z wypadkiem komunikacyjnym z dnia 5 lipca 2018 r., w wyniku którego pojazd uszkodzowany marki M. (...) o nr rej. (...) został uszkodzony z winy sprawcy, objętego ochroną ubezpieczeniową pozwanego towarzystwa w zakresie obowiązkowego ubezpieczenia OC posiadaczy pojazdów mechanicznych. Po zgłoszeniu szkody pozwany miał dokonać na rzecz uszkodzowanego wypłaty kwoty 47.262,81 złotych uznając szkodę jako częściową. W ocenie powoda wysokość uzasadnionych kosztów naprawy wynosiła 58.062,13 zł, co zostało ustalone w kalkulacji naprawy sporządzonej przez powoda. Powód pismem z dnia 19 listopada 2018 r. wezwał pozwanego do dopłaty odszkodowania. W odpowiedzi pismem z dnia 10 grudnia 2018 r. pozwany odmówił żądaniu i podtrzymał swoje stanowisko.

W dniu 25 lutego 2019 r. Referendarz sądowy w Sądzie Rejonowym w Bydgoszczy wydał nakaz zapłaty w postępowaniu upominawczym, zgodnie z żądaniem zgłoszonym w pozwie (sygn. akt VIII GNe 17/19).

Pozwany złożył sprzeciw od wyżej opisanego nakazu zapłaty, domagając się oddalenia powództwa w całości oraz zasądzenia na jego rzecz kosztów procesu.

W uzasadnieniu sprzeciwu potwierdził swoją odpowiedzialność za szkodę powstałą w dniu 5 lipca 2018 r. oraz to, że wypłacił z tego tytułu kwotę 47.262,81 złotych. W ocenie pozwanego, poza wypłaconą kwotą, dalsze roszczenia powodowi nie przysługują. Pozwany wskazał, że w jego ocenie na skutek zdarzenia komunikacyjnego z dnia 5 lipca 2018 r. w pojeździe wystąpiła szkoda całkowita. Wartość pojazdu przed szkodą wynosiła 49.000 zł, a zatem była niższa od kosztów naprawy wynoszących przynajmniej 54.635,28 zł. Wobec tego niezasadnym byłoby obciążanie ubezpieczyciela obowiązkiem zapłaty kosztów naprawy pojazdu, gdy koszty te są wyższe od wartości pojazdu. Nadto pozwany podniósł, że nie obciąża go obowiązek wypłaty odszkodowania z uwzględnieniem najwyższych cen części zamiennych i robocizny. Zdaniem pozwanego poszkodowany miał możliwość naprawienia pojazdu przy uwzględnieniu cen części i robocizny obniżonych o rabaty stosowane przez współpracujące z pozwanym warsztaty.

Pismem złożonym na rozprawie w dniu 29 stycznia 2020 r. powód rozszerzył powództwo wnosząc o zasądzenie od pozwanego na rzecz powoda kwoty 16.889,35 zł wraz z ustawowymi odsetkami liczonymi od dnia 10 grudnia 2018 r. do dnia zapłaty.

Sąd ustalił, co następuje:

W dniu 5 lipca 2018 r., z winy sprawcy objętego ochroną (...) Spółki Akcyjnej z siedzibą w W. w zakresie obowiązkowego ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej posiadaczy pojazdów mechanicznych, uszkodzeniu uległ pojazd marki M. (...) o nr rej. (...), którego właścicielem był O. W..

Szkoda została zgłoszona w dniu 9 lipca 2018 r.

Okoliczności bezsporne

Szkoda została zgłoszona do ubezpieczyciela w dniu 9 lipca 2018 r. Pozwany przeprowadził postępowanie likwidacyjne i ostatecznie wypłacił odszkodowanie w kwocie 47.262,81 złotych, określając szkodę jako częściową.

W kalkulacji naprawy, która została przesłana poszkodowanemu zastosowano rabat w wysokości 18% na części zamienne oraz 40% na materiał lakierniczy. Zostało nadto wskazane, iż w przypadku trudności z nabyciem części czy materiałów lakierniczych podanych w kosztorysie niezbędny jest kontakt telefoniczny lub mailowy z ubezpieczycielem. W toku prowadzonego postępowania likwidacyjnego ubezpieczyciel proponował poszkodowanemu przeprowadzenie naprawy pojazdu przy współpracy z warsztatami partnerskimi.

Okoliczności bezsporne, nadto **dowód:** kalkulacja naprawy – k. 12-21

W dniu 6 października 2018 r. powód zawarł z O. W. umowę przelewu wierzytelności, której przedmiotem było prawo do dochodzenia roszczeń wynikających ze zdarzenia z dnia 5 lipca 2018 r. o nr szkody (...).

Dowód: umowa przelewu wierzytelności – k. 6-7

Powód sporządził własną kalkulację naprawy uszkodzonego pojazdu, zgodnie z którą koszt naprawy pojazdu powinien wynieść 58.062,13 zł.

Dowód: kalkulacja naprawy nr (...) – k. 22-28

Samochód marki M. (...) o nr rej. (...), przed nabyciem przez poszkodowanego został sprowadzony do Polski z Kanady. Przed sprowadzeniem do Polski w pojeździe odnotowano wypadek lub użycie poduszki powietrznej oraz szkodę całkowitą lub zniszczenia powodziowe.

Poszkodowany nabył przedmiotowy pojazd za kwotę 20.000 zł

Dowód: wydruk ze strony (...) – k.48-50 akt, faktura k. 93 akt

Wartość samochodu marki M. (...) o nr rej. (...) w dniu powstania szkody w stanie nieuszkodzonym to 66.300 zł brutto, zaś wartość tego samochodu po szkodzie z dnia 5 lipca 2018 r. to 33.500 zł brutto.

Z uwagi na okoliczność, iż pojazd został wyprodukowany na rynek północnoamerykański, brak było w systemach eksperckich identycznej wersji rzeczonoego pojazdu, co uniemożliwiało ustalenie, która z elementów stanowiły wyposażenie standardowe, a które dodatkowe. Przy dokonywaniu wyceny wartości pojazdu przed szkodą uzasadnionym jest zastosowanie wyłącznie korekty ujemnej z tytułu wcześniejszych napraw w wysokości jedynie 10%. Pomimo stwierdzenia wystąpienia w Kanadzie szkody całkowitej, na dzień wystąpienia szkody brak było informacji, iż pojazd przeszedł niefachowe, niekompletne czy też nietechnologiczne naprawy, co uniemożliwiało zastosowanie maksymalnej korekty z tego tytułu (15%). Brak było podstaw do zastosowania korekty ujemnej z tytułu liczby dotychczasowych właścicieli, gdyż jest rzeczą normalną, że po imporcie używanego samochodu do kraju nowy użytkownik nie ma możliwości być pierwszym właścicielem, godzi się więc na liczbę dotychczasowych właścicieli większą od 1.

Uzasadnionym było również przyjęcie korekty dodatniej z tytułu wyposażenia dodatkowego, którym była instalacja gazowa – z uwagi na charakter rynku na jaki pojazd został wyprodukowany z prawdopodobieństwem granicznym z pewnością stanowiła ona wyposażenie dodatkowe.

Całkowity koszt naprawy przedmiotowego pojazdu:

- przy zastosowaniu części zamiennych oryginalnych, z oznaczeniem „O” wynosi 66.755,63 zł brutto,
- przy zastosowaniu części zamiennych alternatywnych, z oznaczeniem „Q” pozwalających na przywrócenie pojazdu do stanu przed zdarzenia wynosi 64.152,16 zł brutto,
- przy zastosowaniu części zamiennych oryginalnych, z oznaczeniem „O” po uwzględnieniu rabatów oferowanych przez podmioty współpracujące z ubezpieczycielem wynosi 54.999,36 zł.

Dowód: opinia biegłego sądowego R. J.– k. 125-170, ustna opinia uzupełniająca złożona na rozprawie w dniu 9 października 2019 r. – k.187-188v akt, pisemna opinia uzupełniająca – k.202-218 akt, ustna opinia uzupełniająca złożona na rozprawie w dniu 29 stycznia 2020 r. – k.235-236 akt

Powyższy stan faktyczny Sąd ustalił w oparciu o dokumenty prywatne przedłożone przez strony, których autentyczność i moc dowodowa nie budziła wątpliwości oraz w oparciu o pisemną opinię biegłego sądowego R. J. wraz z opiniami uzupełniającymi: pisemną oraz ustnymi złożonymi na rozprawach.

Zdaniem Sądu rzeczona opinia biegłego, w jej ostatecznym kształcie, zasługiwała na pełne uwzględnienie. Biegły w sposób wyczerpujący, jasny i logiczny umotywiował wnioski w niej przyjęte. Strony procesu, w szczególności pozwany, wносиły liczne zastrzeżenia do opinii biegłego sądowego. W ocenie Sądu jednak brak było podstaw, aby odmówić mocy dowodowej złożonym przez biegłego opiniom, które zostały sporządzone w sposób jasny, rzetelny i pełny, a ponadto zostały one poparte szeroką i wnikliwą argumentacją, która – w ocenie Sądu – zasługiwała na uwzględnienie. Specjalista w sposób szczegółowy i rzeczowy odniósł się do każdego zastrzeżenia podniesionego w toku niniejszego postępowania, prezentując swoje stanowisko w sposób jednoznaczny oraz logiczny. Podkreślenia wymaga, że Sąd ocenia opinie biegłych pod kątem ich logiki, spójności oraz tego, czy odpowiadają na postawione tezy dowodowe (wyrok SA w Szczecinie z dnia 23 lipca 2014 r. III AUa 462/13 LEX nr 1527191).

Sąd, o czym będzie mowa w sposób pełniejszy w dalszej części niniejszego uzasadnienia, w pełni podzielił wnioski płynące powyższej z opinii biegłego i z takiego też powodu oddalił wniosek pozwanego o powołanie nowego biegłego. Warto bowiem podkreślić, iż judykatura i doktryna co do zasady jednolicie przyjmują, iż samo niezadowolenie strony z ww. dowodu nie jest jeszcze podstawą do zmiany osoby biegłego. Zgodnie z ugruntowanym w orzecznictwie

stanowiskiem, jeżeli opinia nie budzi zastrzeżeń co do jej wywodów i wniosków, jest jasna i przekonująca, a ewentualne wątpliwości jej dotyczące da się wyjaśnić w drodze uzupełniających wyjaśnień tego samego biegłego, to nie ma potrzeby powoływania innych biegłych. (zob. wyrok SN z dnia 10.02.2000 r., UU UKN 399/99, LEX nr 48120, wyrok SA w Lublinie z dnia 31.01.2019 r., III AUa 679/18, LEX nr 2622074, wyrok SA w Warszawie z dnia 28.02.2019 r., I ACa 1737/17, LEX nr 2668893, wyrok SA w Szczecinie z dnia 12.03.2019 r., I ACa 785/16, LEX nr 2668080). W niniejszej sprawie dla Sądu było rzeczą jasną, iż w ramach dodatkowych opinii biegły poszerzał oraz pogłębiał swoją argumentację, przekonując o trafności wniosków przez siebie przyjętych. Uwagi zgłaszane przez pozwanego próbował tłumaczyć na płaszczyźnie posiadanej wiedzy, stosując przy ustalaniu wartości pojazdu różne dwie metody, które prowadziły do bardzo zbliżonych wniosków. Każde swoje twierdzenie popierał stosownymi źródłami i danymi oraz wykonywał swoje czynności z należytą starannością, co powodowało, iż opinia nie budziła jakichkolwiek wątpliwości merytorycznych. Wszystko to prowadziło do konkluzji, iż w rzeczywistości wniosek o powołanie innego biegłego został złożony wyłącznie z tego faktu, iż sporządzona ekspertyza była niekorzystna dla pozwanego, co nie mogło jednak stanowić uzasadnienia dla zaakceptowania takiego wniosku dowodowego.

Sąd zważył, co następuje:

Opisany stan faktyczny był w znacznej mierze bezsporny. Pozwany nie kwestionował bowiem przebiegu zdarzenia z dnia 5 lipca 2018 r. ani tego, że obejmował sprawcę szkody komunikacyjnej ochroną ubezpieczeniową. Niesporne między stronami było również to, że pozwany wypłacił odszkodowanie w kwocie 47.262,81 złotych przyjmując w toku postępowania likwidacyjnego częściowy charakter szkody, zaś w toku niniejszego procesu wskazywał już na odmienną jej kwalifikację (całkowitą).

Podstawę prawną dochodzonego roszczenia stanowiły przepisy o umowie ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej. Kwestię tę reguluje art. 822 k.c. Zgodnie z § 1 tego przepisu, 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. Wedle § 4 cytowanego artykułu, uprawniony do odszkodowania w związku ze zdarzeniem objętym umową ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej może dochodzić roszczenia bezpośrednio od ubezpieczyciela.

W sprawie zastosowanie znajdują ponadto przepisy ustawy z dnia 22 maja 2003 r. o ubezpieczeniach obowiązkowych, Ubezpieczeniowym Funduszu Gwarancyjnym i Polskim Biurze Ubezpieczycieli Komunikacyjnych (tekst jednolity: Dz. U. z 2018 r. poz. 473).

W przepisie art. 34 ust. 1 tej ustawy wskazano, że z ubezpieczenia OC posiadaczy pojazdów mechanicznych przysługuje odszkodowanie, jeżeli posiadacz lub kierujący pojazdem mechanicznym są obowiązani do odszkodowania za wyrządzoną w związku z ruchem tego pojazdu szkodę, będącą następstwem śmierci, uszkodzenia ciała, rozstroju zdrowia bądź też utraty, zniszczenia lub uszkodzenia mienia. Stosownie zaś do art. 36 ust. 1 zdanie pierwsze ustawy, odszkodowanie ustala się i wypłaca w granicach odpowiedzialności cywilnej posiadacza lub kierującego pojazdem mechanicznym, najwyżej jednak do ustalonej w umowie ubezpieczenia sumy gwarancyjnej.

Dla określenia zakresu odpowiedzialności ubezpieczyciela, Sąd powinien odwołać się do przepisów kodeksu cywilnego regulujących ogólne zasady odpowiedzialności odszkodowawczej. Sprawca kolizji komunikacyjnej odpowiada bowiem wobec drugiego uczestnika ruchu na zasadzie winy, o ile obaj – jak w rozpoznawanym przypadku – poruszali się za pomocą pojazdów mechanicznych (art. 415 k.c. w zw. z art. 436 § 2 k.c.).

Przepis art. 361 § 1 k.c. ustanawia przy tym regułę, zgodnie z którą zobowiązany do odszkodowania ponosi odpowiedzialność tylko za normalne następstwa działania lub zaniechania, z którego szkoda wynikła. W § 2 ustawodawca sprecyzował, że w powyższych granicach, w braku odmiennego przepisu ustawy lub postanowienia umowy, naprawienie szkody obejmuje straty, które poszkodowany poniósł, oraz korzyści, które mógłby osiągnąć, gdyby mu szkody nie wyrządzono. Przepisy te wyrażają zasadę pełnego odszkodowania oraz normalnego związku przyczynowego.

Z kolei przepis art. 363 § 1 k.c. przewiduje, że naprawienie szkody powinno nastąpić, według wyboru poszkodowanego, bądź przez przywrócenie stanu poprzedniego, bądź przez zapłatę odpowiedniej sumy pieniężnej. Jednakże, gdyby przywrócenie stanu poprzedniego było niemożliwe albo gdyby pociągało za sobą dla zobowiązanego nadmierne trudności lub koszty, roszczenie poszkodowanego ogranicza się do świadczenia w pieniądzu.

W toku prowadzenia niniejszej sprawy okazało się, iż w rzeczywistości spór sprowadzał się w pierwszej kolejności do ustalenia tego, czy skutki zdarzenia z dnia 5 lipca 2018 r. spowodowały wystąpienie w pojeździe poszkodowanego szkody całkowitej, czy też jedynie szkody częściowej, a w przypadku drugiej z wskazanych opcji – ustalenie uzasadnionych kosztów naprawy pojazdu. Tak naprawdę jednak obie ze podanych wyżej kwestii pozostawały ze sobą w ścisłym i nierozzerwalnym związku.

Odnosząc się do zagadnienia szkody całkowitej należało wskazać, iż Sąd Najwyższy trafnie podał, że mamy z nią do czynienia wówczas, gdy „odszkodowanie ustalone zostało w wysokości odpowiadającej różnicy pomiędzy wartością pojazdu mechanicznego sprzed zdarzenia powodującego szkodę, a wartością pojazdu w stanie uszkodzonym, którego naprawa okazała się niemożliwa lub nieopłacalna” (uchwała SN z dnia 22 listopada 2013 r., III CZP 76/13, OSNC 2014, nr 9, poz. 85, cyt. za: P. Księżak, Kodeks cywilny. Wybór orzecznictwa. Komentarz orzecznicy [w:] Kodeks cywilny. Wybór orzecznictwa, LEX nr 10172).

Podzielając w pełni zacytowane stanowisko orzecznictwa podkreślić należało, iż co do zasady w każdym przypadku, gdy porównanie wartości pojazdu oraz kosztów naprawy wskaże na nieopłacalność naprawy, granicę odpowiedzialności ubezpieczyciela stanowi właśnie różnica wartości pojazdu nieuszkodzonego z jego wartością w stanie uszkodzonym. Ustalenie zaś powyższego wymagało wiadomości specjalnych.

W tym kontekście kwestią podstawową dla niniejszej sprawy, a zarazem budzącą najwięcej zastrzeżeń strony pozwanej, było ustalenie wartości pojazdu w dniu szkody. Warto w tym miejscu zauważyć, iż sformułowanie odpowiedzi na tak postawione pytanie było o tyle trudne, że pojazd przeznaczony był na rynek północnoamerykański i stosowane w Polsce systemy wyceny pojazdów nie posiadały w swoich zasobach danych charakteryzujących rzeczony samochód, w szczególności w zakresie określenia jego wartości bazowej, w tym wyposażenia podstawowego oraz dodatkowego. Oszacowanie wartości pojazdu wymagało zatem od biegłego całego zespołu czynności. W tym miejscu warto podkreślić, iż w tym zakresie specjalista de facto sporządził dwie odrębne wyceny, korzystając z dwóch różnych metodologii – pierwszej niejako standardowej, polegającej na szerokim mechanizmie korekt od wartości bazowej oraz drugiej – odwołującej się do analizy rynku podobnych pojazdów i nieco mniejszym naciskiem na zagadnienie korekt wartości. Wyniki obu mechanizmów okazały się bardzo zbliżone, co stanowiło też potwierdzenie prawidłowości wyliczeń. Odnosząc się do pierwszej z powyższych należało jedynie zauważyć, iż wbrew stanowisku strony pozwanej nie sposób było czynić biegłemu zarzutu co do tego, iż oparł się on na wartości bazowej wskazanej przez rzeczoznawcę ubezpieczyciela. Wyjaśnił on bowiem, iż w jego ocenie powyższa była w pełni uzasadniona i realna, zwłaszcza, że w toku postępowania likwidacyjnego pozwany przeprowadził szerokie badanie rynku w kontekście jej ustalania. Tym samym podniesiony w tym zakresie zarzut nie mógł podważyć wydanej opinii zwłaszcza, że ostatecznie specjalista dokonał samodzielnej weryfikacji tejże wartości. Biegły w swoim ostatecznym stanowisku ustalił kwotę bazową będącą podstawą do wyliczenia wartości pojazdu dokonując analizy ofert z rynku amerykańskiego, które to dotyczyły pojazdów o parametrach w dużym stopniu tożsamy z pojazdem poszkodowanego (rok produkcji, wersja, pojemność silnika, etc.). Następnie tak ustalona kwota została poddana odpowiednim korektom – dodatnim jak i ujemnym, jednakże w ograniczonym zakresie z tego względu, iż niektóre z pośród nich nie były konieczne z racji tego, iż odzwierciedlała je już kwota bazowa, co zostało wyjaśnione w toku ustnej opinii uzupełniającej. Chodziło tu głównie o korektę z tytułu importu oraz częściowo w zakresie wyposażenia dodatkowego, gdyż analizowane oferty zawierały w dużej mierze tożsamy zakres wyposażenia. Jedyne wyjątek dotyczył instalacji (...), co ostatecznie w zakresie kwalifikacji oraz wartości nie było kwestionowane przez pozwanego.

W zakresie zastosowania korekt szczególny nacisk należało zwrócić na zagadnienie poprzedniej szkodowości. W ocenie Sądu biegły przekonująco wyjaśnił, dlaczego nie zastosował maksymalnej stawki korekty ujemnej za wcześniejsze uszkodzenia pojazdu. Wskazał, iż przesłanką do zastosowania maksymalnego zakresu byłaby wyłącznie

nietechnologiczna naprawa uszkodzonego samochodu, zaś zebrany materiał dowodowy nie dawał podstaw do stwierdzenia, że taka okoliczność miała miejsce. Jasno i logicznie wyjaśnił, iż sama tylko informacja o wystąpieniu uprzedniej szkody całkowitej, bez poparcia tej okoliczności szczegółowymi danymi jak też wskazaniem zasad jej ustalania w warunkach kanadyjskich, była niewystarczająca do niejako automatycznego zadania maksymalnej korekty. Pozwany natomiast, kwestionując rzeczony stanowisko, ograniczył się tylko do głoślowanego twierdzenia, iż należy przyjąć stawkę maksymalną z tego tylko względu, iż miała miejsce szkoda całkowita. W tym kontekście stanowisko biegłego należało uznać za wnikliwie uargumentowane i godne podzielenia.

Zauważyć należało również, iż w sprawie bezspornym było, że pojazd miał przynajmniej dwóch właścicieli – w tym kontekście w ocenie biegłego brak było jednak podstaw do zastosowania korekty ujemnej, co zostało przez niego przekonująco uzasadnione zarówno w opinii pisemnej jak też ustnie na rozprawie. Wskazał w szczególności, iż powyższy fakt, z racji importu pojazdu używanego z zagranicy, nie ma w rzeczywistości znaczenia dla kupca, który decydując się na rozpoczęcie całej procedury, godzi się na nią. Podkreślił również, że przesłanką jej stosowania jest sytuacja, w której pojazd zmienia często właścicieli w dość krótkim czasie, do czego jednak w niniejszej sprawie nie doszło. Wynika z tego, że sam fakt, iż pojazd nie miał tylko jednego właściciela jest warunkiem koniecznym, ale niewystarczającym do skorygowania wartości pojazdu.

W tym miejscu należało podkreślić, iż obie powyższe korekty oraz ich wysokości, nie miały charakteru automatycznego, lecz uznaniowy. Nie istniał żaden zerojedynkowy mechanizm, który nakazywałby stosowanie w danych okolicznościach określonych stopni korekty czy też w ogóle ich stosowania. Skoro więc rzeczony miały charakter uznaniowy to najistotniejszą była argumentacja, a ta, mając na uwadze omawianą opinię, była w pełni przekonująca.

Ostatecznie, wartość pojazdu w stanie nieuszkodzonym biegły określił na kwotę 66.300 złotych, . Ocena tego, czy charakter szkody jako całkowitej był w niniejszej sprawie uzasadniony uzależniona była od ustalenia wysokości kosztów naprawy rzeczony pojazd.

Przechodząc do oceny powyższego, należało wskazać, iż Sąd orzekający aprobuje pogląd wyrażony w uchwale Sądu Najwyższego z dnia 13 czerwca 2003 r. (III CZP 32/03, LEX nr 78592), 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. Jedynym ograniczeniem, jakie zostało przewidziane przez ustawodawcę przewiduje art. 824[1] § 1 k.c., który stanowi, że o ile nie umówiono się inaczej suma pieniężna wypłacona przez ubezpieczyciela z tytułu ubezpieczenia nie może być wyższa od poniesionej szkody. Ponadto, z treści uchwały składu Siedmiu Sędziów Sądu Najwyższego z dnia 12 kwietnia 2012 r. (III CZP 80/11, OSNC 2012 nr 10, poz. 112, str. 1, Legalis) wynika, że to na ubezpieczycielu spoczywa ciężar wykazania ewentualnego wzrostu wartości pojazdu na skutek zastosowania do naprawy nowych, oryginalnych części i materiałów. Co więcej, z przywołanych judykatów płynie wniosek, iż to co do zasady pozwany zobowiązany jest wykazać, iż niezasadnym w przypadku naprawy danego samochodu jest zastosowanie oryginalnych części „O”, poprzez chociażby udowodnienie, że pojazd przed szkodą takowe, inne części, posiadał.

Sąd, uwzględniając powyższą argumentację w pełni podziela i akceptuje dokonaną przez biegłego kalkulację, w myśl której uzasadniony koszt naprawy uszkodzeń pojazdu marki M. (...) powstałych wskutek zdarzenia drogowego z dnia 5 lipca 2018 r. zgodnie z technologią producenta, w nieautoryzowanej stacji obsługi lub warsztacie naprawczym według średnich rynkowych stawek roboczogodzin na rynku lokalnym wynosił 64.152,16 zł brutto. Do wykonania przedmiotowej kalkulacji biegły wykorzystał części oznaczone symbolem „O” i „Q”, gdyż tylko one (prócz oczywiście samych części nowych i oryginalnych) mogły przywrócić pojazd do stanu sprzed szkody. Zgodnie z opinią biegłego w pojeździe nie było części nieoryginalnych, zatem nie można było zastosować w naprawie części o jakości gorszej niż „Q”. Naprawienie pojazdu z zastosowaniem części o powyższych symbolach nie prowadziłoby też do zwiększenia wartości pojazdu.

W konsekwencji, przyjmując, iż wysokość uzasadnionych kosztów naprawy wynosi 64.152,16 zł Sąd ustalił, że szkoda, której doznał poszkodowany O. W. nie miała charakteru szkody całkowitej. Naprawa pojazdu była możliwa, celowa i ekonomicznie uzasadniona, zaś jej koszty były niższe wyliczenia wartości pojazdu przed szkodą.

Odnosząc się natomiast do kolejnego zarzutu podniesionego przez pozwanego w toku niniejszego postępowania, a związanego z kwestią nieskorzystania przez poszkodowanego z możliwości nabycia części zamiennych z rabatem, oferowanym przez partnerów ubezpieczyciela, należało wskazać, że przedmiotowa kwestia nie miała w ocenie Sądu wpływu na wysokość należnego odszkodowania. Co prawda nie budził wątpliwości fakt, iż pozwany posiadał umowy zawarte z warsztatami bądź innymi podmiotami, na podstawie których osoba poszkodowana, decydując się na dokonanie naprawy przy współpracy z ubezpieczycielem, mogłaby nabyć oryginalne części zamienne oraz materiały lakiernicze z rabatami. O ile można przyjąć, iż poprzez przedłożenie powyższych dokumentów ubezpieczyciel udowodnił przedstawioną przez siebie tezę, o tyle jednak przedmiotowa okoliczność nie mogła wpływać na wysokość należnego poszkodowanej odszkodowania. Podkreślenia bowiem wymagało to, iż uwzględnienie omawianego zarzutu de facto prowadziłyby do ograniczenia uprawnień poszkodowanego co do wyboru sposobu naprawienia szkody. Wymaganie od niego by skorzystał z oferty ubezpieczyciela w zakresie nabycia części zamiennych, w rzeczywistości stanowiłoby bowiem narzucenie likwidacji zaistniałej szkody poprzez dokonanie naprawy uszkodzonego pojazdu. Decyzja zaś w tym przedmiocie stanowi autonomię uprawnienia poszkodowanego. Jak podkreślił Rzecznik Finansowy w swoim Raporcie z października 2017 r. – Wytyczne nadzorcze w sprawie likwidacji szkód komunikacyjnych a praktyki zakładów ubezpieczeń – „poszkodowany ma prawo do tego, aby za ustaloną kwotę odszkodowania móc naprawić pojazd w wybranym warsztacie naprawczym, zaś rabaty nie są elementami powszechnie obowiązujących cen na rynku części zamiennych. Jeżeli w procesie wyceny wysokości szkody przyjmuje się czynniki niewystępujące na rynku lub też występujące sporadycznie, to należy uznać, że nie jest to obiektywna wycena kosztów naprawy pojazdu”. Poza tym należało w tym miejscu wskazać, iż Sąd Najwyższy w uchwale z dnia 24 sierpnia 2017 r. (sygn. akt III CZP 20/17, OSNC 2018, nr 6, poz. 56) w sposób bardzo wyraźny wskazał na różnice pomiędzy kwestią odszkodowania związanego z naprawą pojazdu a szkodą wynikającą z tego samego zdarzenia, przybierającą charakter żądania zwrotu kosztów wynajmu pojazdu zastępczego. Te pierwsze służą bezpośrednio wyeliminowaniu już istniejącej szkody majątkowej, a więc interes poszkodowanego podlega intensywniejszej ochronie niż w przypadku wydatków na najem pojazdu zastępczego, które nie służą wyrównaniu szkody (...) lecz jedynie wyeliminowaniu negatywnych następstw majątkowych doznanych przez poszkodowanego w wyniku uszkodzenia (zniszczenia) pojazdu. Dlatego też swoboda w podejmowaniu przez poszkodowanego decyzji w zakresie sposobu likwidacji szkody związanej z uszkodzeniem pojazdu jest zdecydowanie większa niż w przypadku najmu pojazdu zastępczego. Brak jest więc podstaw do odpowiedniego przenoszenia przez ubezpieczycieli zasad i reguł związanych ze zwrotem wydatków poniesionych na najem pojazdu zastępczego (w szczególności co do składanych w związku z tym propozycji) na postępowania co do kosztów naprawy auta, poprzez wyciąganie negatywnych konsekwencji wobec poszkodowanego w sytuacji, gdy ten nie skorzysta z przedstawionych mu propozycji rabatów czy naprawy w określonym warsztacie.

Mając wszystko powyższe na uwadze Sąd, na podstawie opinii biegłego ustalił więc, że koszty naprawy pojazdu uszkodzonego na skutek zdarzenia z 10 kwietnia 2017 r. wynoszą 64.152,16 zł brutto. Różnica pomiędzy tą kwotą a wypłaconym odszkodowaniem (47.262,81 zł) wynosiła 16.889,35 zł. Powyższa zaś w całości odpowiadała wysokością żądanej w pozwie oraz w piśmie rozszerzającym powództwo kwoty tytułem odszkodowania co znalazło swój wyraz w punkcie I wyroku.

Podstawę orzeczenia o odsetkach stanowił zaś przepis art. 481 § 1 i 2 k.c. w zw. z art. 14 ust. 1 ustawy o ubezpieczeniach obowiązkowych, Ubezpieczeniowym Funduszu Gwarancyjnym i Polskim Biurze Ubezpieczycieli Komunikacyjnych. Nie ulegało wątpliwości, iż szkoda została zgłoszona do pozwanego w dniu 9 lipca 2018 r. Tym samym pozostawał on w opóźnieniu od dnia 9 sierpnia 2018 r., a więc po upływie ustawowego, 30-dniowego terminu. Tym samym w pełni uzasadnionym było zasądzenie odsetek ustawowych zgodnie z żądaniem pozwu od dnia 10 grudnia 2018 r.

Mając powyższe na uwadze, Sąd zasądził na rzecz powoda kwotę 16.889,35 złotych tytułem dopłaty do odszkodowania wraz z ustawowymi odsetkami za opóźnienie od dnia 10 grudnia 2018 r. do dnia zapłaty.

O kosztach procesu orzeczono na podstawie art. 98 § 1 k.p.c., stosując zasadę odpowiedzialności za wynik procesu. Zgodnie z art. 98 § 1 k.p.c. strona przegrywająca sprawę obowiązana jest zwrócić przeciwnikowi na jego żądanie koszty niezbędne do celowego dochodzenia praw i celowej obrony (koszty procesu).

Koszty procesu w niniejszej sprawie jakie powód poniósł kształtowały się na poziomie 4.657 zł. Obejmowały one koszty zastępstwa procesowego w wysokości 3.600 zł (§ 2 pkt 5 Rozporządzenia Ministra Sprawiedliwości z dnia 22 października 2015 r. w sprawie opłat za czynności radców prawych /Dz.U. z 2015 r. poz. 1804 ze zm./), opłatę skarbową od udzielonego pełnomocnictwa w kwocie 17 zł, kwotę 540 zł tytułem uiszczonych opłat od pozwu oraz 500 zł tytułem wykorzystanej zaliczki na poczet wynagrodzenia biegłego.

Sąd miał na uwadze to, że wynagrodzenie biegłego sądowego wyniosło w sumie 2.039,94 złotych, zaś uiszczone przez strony zaliczki – 1.000 zł. Nadto w sprawie pozostała nieuiszczona opłata od rozszerzonego powództwa w kwocie 460 zł. Łącznie więc powyższe, nieuiszczone koszty sądowe, wyniosły 1.499,94 zł. Na podstawie art. 83 ust. 2 w zw. z art. 113 ust. 1 ustawy z dnia 28 lipca 2005 r. o kosztach sądowych w sprawach cywilnych (tekst jednolity: Dz. U. z 2018 r. poz. 300) oraz art. 130³ § 2 k.p.c. w zw. z art. 98 § 1 i 3 k.p.c. Sąd zasądził wskazaną kwotę od pozwanego jako przegrywającego sprawę w całości.

Asesor sądowy Przemysław Kociński