

Sygn. akt I C 731/17

WYROK

1 *W IMIENIU RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ*

Dnia 31 lipca 2020 r.

Sąd Rejonowy w Tczewie I Wydział Cywilny w składzie:

Przewodniczący Sędzia Anna Ściepuro

Protokolant starszy sekretarz sądowy Anna Kordecka

po rozpoznaniu w dniu 22 lipca 2020 r. w Tczewie

na rozprawie

sprawy z powództwa (...) Spółki Akcyjnej z siedzibą w W.

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

o zapłatę

I. zasądza od pozwanego (...) Spółki Akcyjnej z siedzibą w S. na rzecz powoda (...) Spółki Akcyjnej z siedzibą w W. kwotę 12.467,77 zł (dwanaście tysięcy czterysta sześćdziesiąt siedem złotych i siedemdziesiąt siedem groszy) wraz z odsetkami ustawowymi za opóźnienie:

- od kwoty 11.852,70 zł (jedenaście tysięcy osiemset pięćdziesiąt dwa złote i siedemdziesiąt groszy) od dnia 29 marca 2017 r. do dnia zapłaty,

- od kwoty 615 zł (sześćset piętnaście złotych) od dnia 14 czerwca 2017 r. do dnia zapłaty;

II. w pozostałej części powództwo oddala;

III. szczegółowe wyliczenie kosztów procesu pozostawia referendarzowi sądowemu, przy ustaleniu, że koszty te ponosi powód (...) Spółka Akcyjna z siedzibą w W. w 32 %, a pozwany (...) Spółka Akcyjna z siedzibą w S. w 68 %.

Sygnatura akt I C 731/17

UZASADNIENIE

Powód (...) Spółka Akcyjna z siedzibą w W. wniósł pozew przeciwko (...) Spółce Akcyjnej z siedzibą w S. o zapłatę kwoty 18.240,10 zł wraz z ustawowymi odsetkami za opóźnienie naliczanymi od kwoty 17.625,10 zł od dnia 29 marca 2017 roku do dnia zapłaty, a od kwoty 615 zł od dnia wniesienia pozwu do dnia zapłaty. Wniósł także o zasądzenie na swoją rzecz kosztów procesu.

W uzasadnieniu pozwu powód wskazał, że nabył na podstawie umowy cesji wierzytelność przysługującą od pozwanej z tytułu odszkodowania za szkodę rzeczową w pojeździe marki V. o nr rej. (...) - od poprzedniego wierzyciela (...) Sp. z o.o., który nabył tę wierzytelność w dniu 04 kwietnia 2017 r. od pierwotnego poszkodowanego, tj. A. C.. W wyniku zdarzenia drogowego z dnia 26 lutego 2017 roku uszkodzeniu uległ należący do niej pojazd marki V. o nr rej. (...). Sprawca zdarzenia kierował pojazdem, którego posiadacz zawarł umowę obowiązkowego ubezpieczenia odpowiedzialności posiadaczy pojazdów mechanicznych w towarzystwie ubezpieczeniowym pozwanego. Po przeprowadzeniu postępowania likwidacyjnego pozwany ubezpieczyciel przyznał odszkodowanie w wysokości 5.865,06 zł. Powód, domagając się dopłaty, uzasadnił wysokość żądania wyceną pojazdu

sporządzoną na jego zlecenie. Na kwotę dochodzoną pozwem składa się kwota stanowiąca różnicę między ustaloną w kalkulacji naprawy wysokością szkody, tj. 23.490,16 złotych, a świadczeniem dotychczas spełnionym, tj. 5.865,06 złotych oraz kwota w wysokości 615 złotych tytułem zwrotu kosztów sporządzenia opinii prywatnej. Powód wskazał na fakt, że naprawienie szkody miało nastąpić przez zapłatę odpowiedniej sumy pieniężnej. Po uzyskaniu wyceny szkody, powód zwrócił się do pozwanego o podwyższenie kwoty odszkodowania, jednakże ubezpieczyciel nie zmienił stanowiska.

Nakazem zapłaty w postępowaniu upominawczym wydanym w dniu 31 lipca 2017 r. Sąd Rejonowy w Tczewie w sprawie o sygn. akt I Nc 2891/17 orzekł zgodnie z żądaniem pozwu.

Od powyższego nakazu zapłaty pozwany złożył skutecznie sprzeciw, wnosząc o oddalenie powództwa oraz zasądzenie od powoda na swoją rzecz kosztów postępowania. Pozwany nie kwestionował swojej odpowiedzialności co do zasady, jednakże podniósł zarzut zawyżenia kosztów naprawy oraz brak zasadności powództwa w zakresie zwrotu powodowi kosztów sporządzonej opinii prywatnej. Potwierdził, że po przeprowadzeniu postępowania likwidacyjnego wypłacił poszkodowanemu kwotę odszkodowania w wysokości 5.865,06 zł. Wskazał, że spór sprowadza się do ustalenia jedynie hipotetycznych kosztów naprawy pojazdu, gdyż powód nie przedstawił rachunku za naprawę auta.

Pozwany wskazał także, że zaoferował i zagwarantował poszkodowanej naprawę pojazdu na preferencyjnych warunkach z zastosowaniem części alternatywnych. W ocenie pozwanego brak jest podstaw dla zastosowania domniemania, że w pojeździe zamontowane były części oryginalne, co dodatkowo uzasadniało zastosowanie części alternatywnych. Pozwany uznał, iż skoro powód nie przedstawił dowodów wykazujących dokonanie naprawy uszkodzonego pojazdu, a jeśli nawet - aby koszty naprawy były wyższe niż kwota 5.865,06 zł, to wypłacona przez ubezpieczyciela kwota jest prawidłowa. Pozwany ubezpieczyciel ustalił wysokość odszkodowania z uwzględnieniem stawek za robociznę na poziomie 54,50 zł/rbh.

Ubezpieczyciel zakwestionował także żądanie powoda w zakresie odnoszącym się do naliczania odsetek ustawowych za opóźnienie od kwoty 17.625,10 zł już od dnia 29 marca 2017 r., wskazując, iż prawidłowym byłoby naliczanie odsetek od dnia wyrokowania.

Sąd ustalił następujący stan faktyczny:

W dniu 26 lutego 2017 roku doszło do kolizji drogowej, wskutek której został uszkodzony samochód osobowy marki V. (...) o nr rej. (...), rocznik 2006, należący do A. C.. Poszkodowana dokonała zgłoszenia powstałej w jej pojeździe szkody pozwanemu. Pojazd sprawcy uczestniczący w kolizji objęty był ubezpieczeniem w zakresie odpowiedzialności cywilnej u pozwanego - (...) Spółki Akcyjnej z siedzibą w S..

(niesporne, nadto dowód: protokół szkody w pojeździe - akta szkody, dokumentacja fotograficzna pojazdu- akta szkody, notatka urzędowa o wypadku- akta szkody)

Na skutek przeprowadzonego postępowania likwidacyjnego pozwany ubezpieczyciel w dniu 08 marca 2017 r. przyznał poszkodowanej A. C. odszkodowanie w wysokości 5.553,40 złotych brutto. W dniu 15 marca 2017 r. pozwany przyznał poszkodowanej A. C. dopłatę do odszkodowania w wysokości 311,66 zł brutto. Ubezpieczyciel poinformował pozwaną o możliwości naprawy pojazdu zgodnie z kosztorysem w warsztatach sieci partnerskiej za cenę przedstawioną przez (...) S.A. w kalkulacji kosztów naprawy, z uwzględnieniem ujętego w kalkulacji 15% rabatu od całości kosztów naprawy.

(okoliczności bezsporne, nadto pismo pozwanego- k. 21, 22, kalkulacja naprawy- k. 23-31, 52v-57, protokół szkody w pojeździe nr rej. (...)- k. 58-59, raport- k. 60-61)

W dniu 04 kwietnia 2017 r. poszkodowana A. C. zawarła z (...) Sp. z o.o. z siedzibą w W. umowę przelewu wierzytelności dotyczącą zbycia prawa do odszkodowania od sprawcy szkody oraz (...) S.A., wynikającego z powstałego uszkodzenia pojazdu marki V. o nr rej. (...). W dniu 04 kwietnia 2017 r. do pozwanego skierowano zawiadomienie o dokonaniu przelewu wierzytelności.

(dowód: umowa przelewu wierzytelności- k. 16, zawiadomienie o dokonaniu przelewu wierzytelności- k. 17)

Umową przelewu wierzytelności z dnia 10 kwietnia 2017 r. powód (...) S. A. z siedzibą w W. nabył od (...) Sp. z o.o. z siedzibą w W. wierzytelność nabytą w drodze umowy cesji w dniu 04 kwietnia 2017 r. od poszkodowanej A. C., dotyczącą uszkodzenia pojazdu marki V. o nr rej. (...). Pismem z dnia 10 kwietnia 2017 r. powód dokonał zawiadomienia ubezpieczyciela o dokonaniu przelewu wierzytelności.

(dowód: umowa przelewu wierzytelności- k. 13, zawiadomienie o dokonaniu przelewu wierzytelności- k. 14)

Powód w celu oceny zakresu uszkodzeń i kosztów naprawy pojazdu, zlecił wykonanie prywatnej opinii w tym zakresie podmiotowi (...) Sp. z o.o. Rzecznawca wycenił koszty naprawy uszkodzonego pojazdu na kwotę 23.490,16 zł brutto. Koszt sporządzenia powyższej wyceny wyniósł 615 złotych.

(dowody: kalkulacja naprawy nr (...)PW- k. 32-38, faktura k. 39)

Naprawa pojazdu zgodnie z kosztorysem przedstawionym przez pozwanego nie umożliwia przywrócenia pojazdu do stanu sprzed szkody z dnia 26.02.2017 r. Zastosowane w kosztorysie obniżenie przez pozwanego współczynnika na materiały lakiernicze o 67% nie znajduje uzasadnienia. Zastosowana przez pozwanego stawka za prace blacharskie i lakiernicze w wysokości 54,50 zł za rb/występuje na rynku lokalnym, lecz reprezentuje stawki najniższe, stosowane przez warsztaty „garażowe”.

Przy zastosowaniu do naprawy uszkodzonego pojazdu wyłącznie części nowych i oryginalnych, pochodzących z oficjalnej sieci dystrybucji V., koszt naprawy pojazdu wynosi 22.032,78 zł. Do wyliczenia kosztu naprawy zastosowano zaakceptowany przez Ogólnopolską Radę Techniczną współczynnik na materiały lakiernicze w wysokości 1,5, co w systemie A. i E. odpowiada 100%. Ponadto doliczono normalia (części drobne nie ujęte w formularzu typu) w wysokości 2% wartości części oraz konserwację wymienianych elementów nadwozia. Po weryfikacji kwalifikacji tarczy koła przedniego prawego do naprawy (pozwany zakwalifikował felgę do naprawy), biegły rzeczoznawca sądowy stwierdził, że nie nadaje się ona do naprawy. Z uwagi na fakt, że nie dopuszcza się jakichkolwiek napraw felg ze stopów lekkich (które zamontowane były w uszkodzonym pojeździe), a bicie koła było odczuwalne, felga powinna być zakwalifikowana do wymiany. Z uwagi na fakt, że uszkodzona w zdarzeniu drogowym felga już przed szkodą posiadała uszkodzenia i widoczną korozję, zasadnym jest potrącenie z wartości tej części o 40%. Stawki za robociznę prac blacharskich i lakierniczych przyjęto na poziomie 100 zł netto, jako że mieszczą się w przedziale stawek stosowanych przez warsztaty naprawcze zapewniające odpowiednią jakość naprawy na rynku lokalnym w roku 2017.

Pojazd marki V. (...) o nr rej. (...) w dniu 01 marca 2012 r. doznał szkody objętej ubezpieczeniem AC.

Jeżeli chodzi o wskazanie różnic pomiędzy częściami jakości P i PJ (zakwalifikowanymi w kosztorysie w większości do naprawy szkody przez pozwanego) a częściami o jakości O i Q, to części zamiennie o jakości P i PJ nie muszą być produkowane zgodnie ze specyfikacją producenta pojazdu, co oznacza, że można je wytwarzać z innych, mniej trwałych materiałów. Przez to często są niespasowane, nie można ich dobrze zamontować i w konsekwencji wpływa to na obniżenie wartości pojazdu. Biorąc pod uwagę okres eksploatacji przedmiotowego pojazdu w dacie szkody (11 lat), jego przywrócenie do stanu sprzed szkody możliwe było natomiast przy użyciu części oryginalnych - części O (tzn. części produkowanych przez producentów części zamiennych, lecz oznaczonych logo producenta pojazdu i rozprowadzanych przez sieć producenta pojazdu) oraz dostępnych w dacie szkody części jakości Q (są to tożsame części co oryginalne, produkowane przez producenta części na tej samej linii produkcyjnej i tej samej jakości, rozprowadzane przez producenta części, nie posiadają logo producenta pojazdu). Z technicznego punktu widzenia są tożsame z częściami oryginalnymi z oficjalnej sieci dystrybucji V.. Ponadto nie każda część nawet jakości O, posiada logo producenta pojazdu, niekiedy bez demontażu danej części niemożliwe jest zauważenie logo producenta.

Zasadnym także jest przyjęcie metody lakierowania na pojeździe z lakierowaniem wstępnym.

Kalkulacja naprawy uszkodzonego pojazdu oparta została o zastosowane do naprawy pojazdu dostępne w dacie szkody części o jakości O oraz 3 dostępne części jakości Q (reflektor PP, drążek kierowniczy, chłodnica powietrza doładowanego), których numery katalogowe odpowiadają numerom części o jakości O. Ustalony w ten sposób koszt naprawy uszkodzonego pojazdu wynosi 17.717,76 zł brutto.

W pojeździe uszkodzonym zamontowane były części o jakości O. W szczególności z protokołu oględzin uszkodzonego pojazdu – sporządzonego przez rzeczoznawcę pozwanego – nie wynika, ażeby uszkodzony pojazd posiadał inne części niż części O. Z uwagi na fakt, że pojazd jest w użyciu od 11 lat, należy przyjąć, że oryginalne części samochodu są wyeksploatowane, lecz nie jest możliwe zmierzenie stopnia zużycia, dlatego naprawa pojazdu częściami nie opatrzonymi logo producenta, ale o jakości Q, także doprowadzi samochód do stanu sprzed szkody. Nie ma znaczenia, czy zostaną użyte części z logo producenta, czy części z oznaczeniem Q. W praktyce stosowanej podczas napraw kilkunastoletnich pojazdów, z uwagi na fakt, że części jakości Q są 20-30% tańsze aniżeli części jakości O, stosuje się je przy naprawie takich pojazdów. Części te schodzą z tej samej linii produkcyjnej co części O, a zatem uzyskiwany jest ten sam efekt, przy jednocześnie niższym poniesionym koszcie. Zasady doświadczenia życiowego wskazują także, że nabywca 11-letniego pojazdu nie kieruje się kryteriami oryginalności poszczególnych części pojazdu, a sprawnością samochodu i brakiem widocznych i odczuwalnych jego uszkodzeń bądź nieprawidłowości pracy samochodu.

Co do zasady, przyjmuje się też, że ubytek wartości pojazdu z powodu wcześniejszej szkody ma znaczenie w przypadku pojazdów do 6. roku eksploatacji, a w przypadku samochodów starszych znaczenie mają cechy wskazane wyżej. Występujący w niniejszej sprawie pojazd przed datą szkody uległ innemu uszkodzeniu, jednakże obecnie niemożliwe jest określenie rozmiaru poprzedniej szkody. Wartość wypłaconego wówczas odszkodowania – około 4.000 zł, wskazuje na to, iż wcześniejsze uszkodzenia nie były duże.

Części o jakości P lub PJ są częściami gorszej jakości, często są niesprawne, nie można ich dobrze zamontować, nie spełniają walorów estetycznych, w związku z czym ma to wpływ na obniżenie wartości pojazdu. Zastosowanie części drążka kierowniczego, chłodnicy powietrza i reflektorze o jakości P lub PJ nie przywróciłoby pojazdu do stanu sprzed szkody.

(dowód: opinia biegłego sądowego R. D.- k. 94-106, opinia uzupełniająca do opinii nr (...)- k. 130-142, uzupełniająca ustna opinia biegłego R. D. z dnia 22 lipca 2020 r.- k. 168-172- przedział czasowy 00:02:37- 01:01:57)

Sąd zważył, co następuje:

Stan faktyczny sprawy był w znacznym zakresie bezsporny i został ustalony na podstawie załączonych do akt sprawy dokumentów oraz dokumentacji zawartej w aktach szkody. Autentyczność przedstawionych w tym zakresie dokumentów – co do formy i treści – nie była kwestionowana w toku procesu przez strony, a i nie budziła również wątpliwości Sądu (art. 245 k.p.c. w zw. z art. 253 k.p.c.), dlatego uznano je w całości za wiarygodne i stanowiły one podstawę ustaleń faktycznych w sprawie. Pozwany nie kwestionował zasady swojej odpowiedzialności. Powód natomiast kwestionował co do zasady wysokość szkody przyjętą przez pozwanego, natomiast nie dokumenty, na podstawie których pozwany wyliczył tę wysokość.

Opinia techniczna złożona przez powoda, sporządzona poza procesem na jego zlecenie, ma walor dowodu z dokumentu prywatnego, a zatem stanowi dowód tego, że osoby, które ją podpisały złożyły oświadczenie objęte ich treścią (art. 245 k.p.c.), nie może natomiast stanowić dla Sądu źródła wiadomości specjalnych z zakresu techniki motoryzacyjnej, taki bowiem charakter zastrzeżony jest wyłącznie dla dowodu z opinii biegłego sądowego (art. 278 § 1 k.p.c.). Natomiast nie można nie rozpatrywać tego dowodu w oderwaniu od ustaleń stanu faktycznego i przesądzać o jego nieprzydatności bądź nie dawać mu wiary tylko dlatego, że stanowi dokument prywatny. Należy bowiem mieć na uwadze, że wartość szkody wskazana przez rzeczoznawców w opinii prywatnej była zbliżona do wartości szkody wyliczonej przez biegłego, którą Sąd uznał za rzetelną i wiarygodną. Trzeba też zauważyć, że powód nie posiada ani wiedzy ani kompetencji, by określić wartość szkody. Stąd posiłkowanie się przez niego tym dowodem było

uzasadnione. W oparciu o sporządzoną na potrzeby powoda opinię i fakturę za wystawioną usługę, Sąd ustalił fakt zlecenia przez powoda wykonania na jego rzecz opisanego w opinii prywatnej i poniesienie jej kosztu.

Opinie biegłego sądowego R. D. - pisemne i ustna - Sąd uznał za w pełni wiarygodne. Wskazać należy, że sporządzone zostały rzetelnie, w oparciu o wiedzę fachową i umiejętności biegłego, jego doświadczenie, były zrozumiałe, jasne, spójne i logicznie skonstruowane, a nadto w pełni odpowiadały na zadane przez strony pytania. Podnoszone przez strony zarzuty, zdaniem Sądu, zostały szczegółowo opisane i wyczerpująco przez biegłego wyjaśnione (w zasadzie po opiniach biegłego spornym pozostało już tylko przyjęcie przez biegłego 40% stopnia zużycia uszkodzonej felgi, innych zarzutów do opinii biegłego strony już nie podtrzymały). Opinie sporządzone zostały przez osobę posiadającą niezbędne wiadomości specjalne, wobec której nie zachodziły uzasadnione wątpliwości co do jej bezstronności. Zawierała jasne, stanowczo i precyzyjnie sformułowane wnioski, poprzedzone zapoznaniem się z całością materiału zgromadzonego w aktach sprawy i aktach szkodowych oraz poparte zostały szczegółowym uzasadnieniem. Biegły wskazał, jakimi kryteriami kierował się odpowiadając na pytania postawione mu przez Sąd i strony, przedstawił w tej mierze stosowne dane i sposób obliczeń. Biegły wyjaśnił przyjęte stawki roboczogodziny jako kwotę 100 złotych za prace blacharskie i lakiernicze, obowiązujące w warsztatach regionu w lutym 2017 r. Biegły uzasadnił zastosowanie do naprawy elementów zalecanych przez producenta dających gwarancję przywrócenia pojazdu do stanu sprzed kolizji oraz wymaganego technologią i wskazaniem producenta danej marki pojazdu. Wskazał również, że z przedstawionego materiału dowodowego nie wynika, by uszkodzone elementy kwalifikowane do wymiany były nieoryginalne, stąd i Sąd nie przyjął tego założenia za prawdziwe (rzeczoznawca pozwanego w trakcie oględzin pojazdu po zaistnieniu szkody nie stwierdził, ażeby zamontowane w nim zostały części nieoryginalne). Nadto biegły uwzględnił i uzasadnił konieczność dokonania potrącenia w odniesieniu do zniszczeń widocznych na feldze powstałych przed dniem zdarzenia, co również logicznie uzasadnił.

Podsumowując – twierdzenia biegłego zawarte w opiniach zostały uznane przez Sąd za w pełni rzetelne i miarodajne źródło ustaleń w niniejszej sprawie.

Przechodząc do analizy prawnej przedmiotu sprawy stwierdzić trzeba, że pomiędzy stronami nie była sporna okoliczność, że właścicielka pojazdu poniosła szkodę, za której naprawę odpowiedzialny był pozwany ubezpieczyciel. Natomiast rozstrzygnięcia wymagało, jaka jest wysokość szkody, a tym samym, czy wypłacone dotychczas przez pozwanego odszkodowanie jest wystarczające i odpowiada powstałej szkodzie. Pozwany zakwestionował także zasadność poniesienia kosztu wykonania ekspertyzy zleconej przez powoda.

Podstawą prawną takiej odpowiedzialności jest art. 35 i art. 36 ustawy z dnia 22 maja 2003 roku o ubezpieczeniach obowiązkowych, Ubezpieczeniowym Funduszu Gwarancyjnym i Polskim Biurze Ubezpieczycieli Komunikacyjnych (Dz. U nr 124, poz. 1152 z późn. zm.). Zgodnie z pierwszym z przytoczonych przepisów „ubezpieczeniem OC posiadaczy pojazdów mechanicznych jest objęta odpowiedzialność cywilna każdej osoby, która kierując pojazdem mechanicznym w okresie trwania odpowiedzialności ubezpieczeniowej, wyrządziła szkodę w związku z ruchem tego pojazdu”. Odszkodowanie ustala się i wypłaca w granicach odpowiedzialności cywilnej posiadacza lub kierującego pojazdem mechanicznym, najwyżej jednak do ustalonej w umowie ubezpieczenia sumy gwarancyjnej (art. 36 ust. 1 cytowanej ustawy).

Z kolei podstawą odpowiedzialności posiadacza, kierującego samochodem sprawcy wypadku, jest art. 436 k.c. w zw. z art. 435 k.c., stanowiący, że samoistny posiadacz mechanicznego środka komunikacji poruszającego za pomocą sił przyrody a także posiadacz zależny, któremu posiadacz samoistny oddał środek komunikacji w posiadanie zależne, ponosi odpowiedzialność za szkodę na osobie lub mieniu, wyrządzoną komukolwiek przez ruch tego środka komunikacji, chyba że szkoda nastąpiła wskutek siły wyższej albo wyłącznie z winy poszkodowanego lub osoby trzeciej, za którą nie ponosi odpowiedzialności.

Jeżeli natomiast chodzi o przelew wierzytelności, także takiej, która dotyczy szkody w pojeździe mechanicznym, to zgodnie z art. 509 § 1 K.c. wierzyciel może bez zgody dłużnika przenieść wierzytelność na osobę trzecią (przelew), chyba że sprzeciwiałoby się to ustawie, zastrzeżeniu umownemu albo właściwości zobowiązania.

Przelew wierzytelności jest umową, na podstawie której dotychczasowy wierzyciel przenosi wierzytelność ze swojego majątku do majątku osoby trzeciej. Przedmiotem cesji mogą być przede wszystkim wierzytelności, rozumiane jako prawa podmiotowe przysługujące wierzycielowi do żądania od dłużnika spełnienia świadczenia (w tym zarówno całe wierzytelności, jak i ich części) – zob. szerzej J. M., komentarz do art. 509 [w:] K. P. (red.), Kodeks cywilny. Komentarz, T. 2, W. 2013.

Powód w niniejszej sprawie przedłożył dokumenty, z których wynika, że nabył prawo do dochodzonej w niniejszej sprawie wierzytelności, skutecznie też wykazał ciągłość prawną do przedmiotowej wierzytelności.

Spór w niniejszej sprawie sprowadzał się do ustalenia wysokości należnego odszkodowania, gdyż pozwany podnosił, że koszt naprawy pojazdu wynikający z przedłożonej przez powoda kalkulacji został zawyżony. Podkreślić należy, że świadczenie zakładu ubezpieczeń zawsze polega na zapłacie określonej sumy pieniężnej jako odszkodowania za szkodę powstałą wskutek przewidzianego w umowie wypadku (art. 805 § 2 pkt 1 k.c.), przy czym suma pieniężna wypłacona przez zakład ubezpieczeń nie może być jednak wyższa od poniesionej przez poszkodowanego szkody (art. 824 § 1 k.c.).

Zgodnie z treścią przepisu art. 363 § 1 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. Jeżeli naprawienie szkody ma nastąpić w pieniądzu, wysokość odszkodowania powinna być ustalona według cen z daty ustalenia odszkodowania, chyba że szczególne okoliczności wymagają przyjęcia za podstawę cen istniejących w innej chwili (art. 363 § 2 k.c.). Wobec powyższego podnoszona przez pozwanego kwestia dotycząca nieskorzystania przez poszkodowaną z zaproponowanej jej opcji naprawy pojazdu przez warsztat współpracujący z ubezpieczycielem, nie zasługuje na uwzględnienie, bowiem właściciel uszkodzonego pojazdu nie jest zobowiązany do skorzystania z przedstawionej mu tego rodzaju oferty. Poszkodowana posiadała prawo wyboru sposobu naprawienia powstałej u niej szkody, zaś pozwany nie jest władny do narzucenia jej powyższego.

Za powszechnie przyjęte w orzecznictwie należy uznać stanowisko, zgodnie z którym „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” (por. uchwała Sądu Najwyższego z dnia 13 czerwca 2003 roku, sygn. akt. III CZP 32/03, publ. OSNC 2004/4/51). Stanowisko to Sąd w niniejszym składzie podziela.

Na gruncie niniejszej sprawy koszt naprawy wyniósł (zgodnie z opinią biegłego), przy zastosowaniu części jakości Q i O - 17.717,76 złotych i zdaniem Sądu należy go uznać za ekonomicznie uzasadniony.

Sąd podziela tym samym zapatrywania doktryny i orzecznictwa sądowego, że wysokość odszkodowania za uszkodzony pojazd nie może być ustalona w oparciu o ceny tzw. zamienników części, które są tańsze niż oryginalne podzespoły, zaś ubezpieczyciel nie może swobodnie zaniżać odszkodowania o koszty amortyzacji pojazdu i zasłaniać się tym, że uszkodzone części nie były nowe (por. uchwała składu siedmiu sędziów Sądu Najwyższego z dnia 12 kwietnia 2012 roku, sygn. akt III CZP 80/11, OSNC 2012/10/112, Prok.i Pr.-wkł. 2013/4/38, LEX nr 1129783, (...) Biul.SN 2012/4/5, M.Prawn. 2012/24/1319-1323). Tym samym, mając na uwadze fakt, iż części jakości P i PJ nie gwarantują przywrócenia pojazdu do stanu sprzed wypadku, często niemożliwe jest ich zamontowanie i dopasowanie do danego modelu pojazdu, Sąd uznał za niezasadne wyliczenie kosztu naprawy w oparciu o zastosowanie tego rodzaju części zamiennych.

Ponadto wskazać trzeba, że obowiązek zapłaty odszkodowania powstaje już z chwilą wyrządzenia szkody i nie jest uzależniony od tego, czy poszkodowany dokonał naprawy rzeczy i czy w ogóle zamierza ją naprawić. Odszkodowanie ma bowiem 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 takim rozumieniu szkody i obowiązku odszkodowawczego nie ma znaczenia, jakim kosztem

poszkodowany faktycznie dokonał naprawy rzeczy i czy w ogóle to uczynił albo zamierza uczynić. Dlatego też dla określenia wysokości należnego poszkodowanemu od zakładu ubezpieczeń odszkodowania za szkodę wynikającą z uszkodzenia pojazdu nie ma znaczenia fakt, czy powód dokonał naprawy pojazdu, czy też tego jeszcze nie uczynił (por. uzasadnienie uchwały Sądu Najwyższego z dnia 15 listopada 2001 roku, sygn. akt III CZP 68/01, publ. OSNC 2002/6/74, uzasadnienie uchwały Sądu Najwyższego z dnia 13 czerwca 2003 roku, sygn. akt III CZP 32/03, publ. M. Prawn. 2004/2/81). Przenosząc powyższe zapatrywania na grunt niniejszej sprawy, właścicielka pojazdu nie musiała naprawiać pojazdu, aby dochodzić skutecznie od ubezpieczyciela odszkodowania. W obliczu powyższych twierdzeń okoliczność, że powód nie wykazał zakupu części zamiennych i przeprowadzenia naprawy u autoryzowanego dystrybutora, nie upoważnia pozwanego do przyjęcia założenia, że należne są jedynie koszty alternatywnych części zamiennych z jednoczesnym przyjęciem najniższej stawki rbg.

Zgodnie z treścią przepisu art. 361 § 2 k.c. naprawienie szkody obejmuje straty, które poszkodowany poniósł oraz korzyści, które mógłby osiągnąć, gdyby mu szkody nie wyrządzono. Ze względu na kompensacyjny charakter odszkodowania naprawa samochodu przez poszkodowanego nie może być źródłem jego wzbogacenia. Jeżeli więc poszkodowany wybrał restytucję, a skutkiem naprawy nastąpił wzrost wartości samochodu, to świadczenie ubezpieczyciela obejmuje pełny koszt naprawy pomniejszony o wzrost wartości samochodu. Podobnie wypowiedział się Sąd Najwyższy w wyroku z dnia 5 listopada 1980 r., sygn. akt IIICRN 223/80 (publ. OSNCP 1981, nr 10, poz. 186), uściślając, że zwiększenie wartości samochodu po naprawie można uwzględnić tylko wówczas, gdy chodzi o wykonanie napraw takich uszkodzeń, które istniały przed wypadkiem albo ulepszeń w stosunku do stanu przed wypadkiem. W tym kontekście biegły wskazał na konieczność potrącenia 40% kosztu zakupu nowej felgi pojazdu, na której przed zdarzeniem widoczne były zarysowania i korozja. Jednakże powstałe wgniecenie koła, powodujące bicie, a tym samym zagrażające nawet bezpieczeństwu pasażerów i powodujące zagrożenie bezpieczeństwa w ruchu drogowym, wymuszają jego wymianę. Wyliczenie samego kosztu wymiany powyższego elementu, bez uwzględnienia potrącenia powodowałoby zwiększenie wartości pojazdu, bowiem zużycie tego elementu było widoczne i niezaprzeczalne, zatem potrącenie wskazane przez biegłego należało uznać za w pełni uzasadnione.

Kierując się zasadami wiedzy, logiki i doświadczenia życiowego, w ocenie Sądu wskazać trzeba, że ustalenie odszkodowania z uwzględnieniem cen części nowych, którymi zastąpiono zniszczone części stare, nie prowadzi co do zasady do bezpodstawnego wzbogacenia poszkodowanego, gdyż pojawienie się w naprawionym samochodzie części nowych z reguły nie powoduje radykalnego wzrostu jego wartości. Co więcej, samochody „powypadkowe” już tylko z tego tytułu tracą na wartości. Sądy powszechne - podobnie jak Sąd Najwyższy - dopuszczają obniżenie odszkodowania należnego poszkodowanemu wtedy, gdy dokonane w czasie przywracania stanu poprzedniego ulepszenia doprowadziły do poprawy standardu technicznego pojazdu oraz gdy naprawa dotyczyła uszkodzeń, które istniały przed wypadkiem, albo gdy po naprawie istotnie wzrosła wartość samochodu (por. uchwała Sądu Najwyższego z dnia 12 kwietnia 2012 r., sygn. akt III CZP 80/11, publ. OSNC 2012/10/112, Prok. i Pr.-wkł. (...), LEX nr 1129783, Biul.SN 2012/4/5, M.Prawn. 2012/24/1319-1323).

Sąd podzielił stanowisko biegłego, który wskazał, że ekonomicznie uzasadnione wydatki obejmują w przypadku przedmiotowego samochodu, koszty elementów zalecanych przez producenta, co daje gwarancję przywrócenia pojazdu do stanu wymaganego technologią i wskazaniem producenta danej marki pojazdu. Pozwany nie wykazał, by uszkodzone elementy pojazdu powódki posiadały przed dniem zdarzenia innego rodzaju uszkodzenia, poza tymi dotyczącymi felgi, lub były nieoryginalne, co mogłoby wówczas stanowić podstawę wprowadzenia korekty uwzględniającej potrącenie amortyzacyjne danego elementu. Biegły sądowy także w sposób jasny i wyczerpujący wyjaśnił zasadność zastosowania do naprawy pojazdu, a tym samym wyliczenia kosztu przywrócenia pojazdu do stanu sprzed zdarzenia, części jakości Q, które w swej budowie i technologii wyprodukowania nie odbiegają od części oryginalnych. Zarówno części jakości O, jak i części jakości Q, pochodzą z tej samej taśmy produkcyjnej, różnica polega jedynie na zamieszczeniu logo producenta. Za zasadnością zastosowania części jakości Q przemawia także ich niższa cena, co w połączeniu z faktem, iż naprawie podlega auto kilkunastoletnie, powoduje, iż nieopłacalnym i zbytecznym wydatkiem byłoby usilne stosowanie jedynie części jakości O.

Sąd wyraża nadto podgląd, że wysokość należnego powodowi odszkodowania winna wyrażać się nie tylko w kwocie należności za naprawę uszkodzonego pojazdu, ale również obejmować koszty sporządzenia kalkulacji kosztów naprawy wykonanej na zlecenie poszkodowanego (por. uchwała Sądu Najwyższego z dnia 18 maja 2004 roku, sygn. akt III CZP 24/04, publ. OSNC z 2005 roku, nr 7-8, poz. 117). Każdy ma bowiem prawo dbać o swoje interesy i zabezpieczać je w sposób najbardziej według siebie właściwy. Koszty poniesione przez powoda tytułem sporządzenia prywatnej opinii są zasadne w sytuacji, gdy pozwane towarzystwo odmawia zaspokojenia roszczenia poszkodowanego, który decyduje się następnie w celu obrony swoich uzasadnionych interesów na wykonanie prywatnej opinii. Taka też sytuacja miała miejsce w przedmiotowej sprawie. Pozwany przyjął wartość szkody, z którą nie zgodził się powód. W takim stanie rzeczy zdecydował się on posiłkować prywatną opinią, z której wynikało, że rzeczywiście wartość ta została znacznie obniżona. Opinia biegłego sądowego potwierdziła w znacznej części stanowisko powoda. Taka sytuacja procesowa pozwala uznać, że koszty poniesione na poczet prywatnej opinii sporządzonej na zlecenie powoda były obiektywnie uzasadnione i konieczne. Powód nie posiadał fachowej wiedzy, niezbędnej, aby zweryfikować poprawność przedstawionej kalkulacji i wyliczonego odszkodowania przez ubezpieczyciela. Okoliczność, iż zasięgnięcie opinii jest odpłatne, nie może w takiej sytuacji przemawiać za niedopuszczalnością zaliczenia kosztów jej sporządzenia do wysokości należnego powodce odszkodowania, skoro uzyskana przez niego opinia rozstrzygała o zasadności kierowanego przez niego roszczenia. Ponadto, podkreślenia wymaga fakt, iż powód, działając w celu zabezpieczenia swoich interesów, nie zmierzał do powiększenia szkody.

Reasumując należy stwierdzić, iż strona powodowa poniosła wydatki na prywatną ekspertyzę w postępowaniu przesądowym, która pozostawała ona w normalnym związku przyczynowym ze szkodą spowodowaną kolizją z dnia 26 lutego 2017 r.

Mając na uwadze wszystkie przywołane powyżej okoliczności, uzasadnione jest zasądzenie na rzecz powoda nie tylko kosztów naprawy pojazdu, ale również kosztów, które powód poniósł w związku z uzyskaniem kalkulacji kosztów naprawy.

Wysokość kosztów naprawy pojazdu wynosi 17.717,76 złotych. Wysokość odszkodowania wypłaconego przez pozwanego wyniosła 5.865,06 złotych. Koszt uzyskania przez powoda kalkulacji kosztów naprawy wyniósł 615 złotych. W związku z powyższym ustalono, że żądanie pozwu wykracza poza wysokość kosztów naprawy ustalonych przez biegłego, pomniejszonych o wypłacone dotychczas odszkodowanie (17.717,76 zł minus 5.865,06 plus 615 zł daje kwotę 12.467,77 zł). Kwotę tę ostatecznie Sąd na rzecz powoda zasądził, a w części przewyższającej tę kwotę powództwo oddalił, o czym stanowią punkt I. II. sentencji wyroku.

O odsetkach Sąd orzekł na podstawie art. 817 § 1 k.c., zgodnie z którym ubezpieczyciel obowiązany jest spełnić świadczenie w terminie trzydziestu dni, licząc od daty otrzymania zawiadomienia o wypadku oraz na podstawie art. 14 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.), w myśl którego zakład ubezpieczeń wypłaca odszkodowanie w terminie 30 dni licząc od dnia złożenia przez poszkodowanego lub uprawnionego zawiadomienia o szkodzie.

O kosztach procesu Sąd orzekł zgodnie z wyrażoną w art. 100 k.p.c. zasadą stosunkowego rozdziału kosztów, mając na uwadze fakt, że powódka przegrała proces w 32 %, zaś pozwany w 68 %. W oparciu o art. 108 §1 kpc, szczegółowe ich wyliczenie pozostawiono referendarzowi sądowemu.