

Sygn. akt: I C 56/16

WYROK W IMIENIU RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ

Dnia 1 lutego 2018 r.

Sąd Rejonowy w Bytowie I Wydział Cywilny

w składzie następującym:

Przewodniczący:	sędzia SR Dominika Ważna
Protokolant:	st. sekretarz sądowy Anna Jungto – Stępnakowska

po rozpoznaniu na rozprawie w dniu 18 stycznia 2018 r. sprawy

z powództwa **K. B.**

przeciwko (...) **Spółce Akcyjnej V. (...) w W.**

o zapłatę z umowy ubezpieczenia

- zasądza od pozwanego (...) S.A. V. (...) w W. na rzecz powoda K. B. kwotę 5.648,49 zł (pięć tysięcy sześćset czterdzieści osiem złotych 49/100) wraz z odsetkami ustawowymi od 25 stycznia 2016r. do dnia zapłaty;
- oddala powództwo w pozostałym zakresie;
- zasądza od pozwanego (...) S.A. V. (...) w W. na rzecz powoda K. B. 3.200,00 zł (trzy tysiące dwieście złotych 00/100) tytułem kosztów procesu;
- nakazuje pobrać od pozwanego (...) S.A. V. (...) w W. na rzecz Skarbu Państwa (Sąd Rejonowy w Bytowie) 572,56 zł (pięćset siedemdziesiąt dwa złote 56/100) tytułem wydatków, tymczasowo przez Skarb Państwa poniesionych.

Sygn. akt I C 56/16

UZASADNIENIE

Powód K. B. wniósł pozew przeciwko (...) Spółce Akcyjnej z siedzibą w W. o zapłatę 5.648,49 zł wraz z ustawowymi odsetkami od dnia 21 lipca 2015r. do dnia zapłaty tytułem odszkodowania wraz z kosztami postępowania. W uzasadnieniu wskazał, że jego pojazd, ubezpieczony u pozwanego ubezpieczyciela, w wyniku kolizji uległ uszkodzeniu. Pozwany nie kwestionował co do zasady swojej odpowiedzialności, ustalając koszt przywrócenia pojazdu do stanu technicznego sprzed kolizji na kwotę 4.058,31 zł i w takiej też wysokości przelał odszkodowanie na konto powoda.

Powód zlecił rzeczoznawcy ustalenie kosztów przywrócenia pojazdu do stanu technicznego sprzed kolizji przy przyjęciu średnich stawek roboczogodziny oraz wartości oryginalnych części zamiennych. Rzeczoznawca ustalił, iż tak ustalone koszty przywrócenia pojazdu do stanu sprzed szkody wynoszą 9.706,80 zł. Powód wystąpił do pozwanego o zmianę decyzji, jednakże pozwany podtrzymał swoje dotychczasowe stanowisko (pозew k. 3-6).

W odpowiedzi na pozew, pozwany wniósł o oddalenie powództwa i zasądzenie na jego rzecz kosztów postępowania. W jego ocenie postępowanie likwidacyjne zostało przeprowadzone w sposób prawidłowy i wyczerpujący, co z kolei

uzasadnia tezę, że kwota przyznanego i wypłaconego powodowi odszkodowania odpowiada rozmiarom doznanej przez niego szkody majątkowej, a tym samym stanowi pełną i kompleksową rekompensatę z tytułu uszkodzeń pojazdu mechanicznego marki B. (odpowiedź na pozew k. 32-34).

Sąd ustalił, co następuje:

Powód K. B. jest właścicielem pojazdu B. (...) o numerze rejestracyjnym (...). W dniu 19 czerwca 2015r. doszło do kolizji, w wyniku której samochód powoda uległ uszkodzeniu. Wcześniej samochód nie był uszkodzony. Sprawca kolizji był ubezpieczony u pozwanego w zakresie odpowiedzialności cywilnej.

Powód zgłosił pozwanemu szkodę. W wyniku przeprowadzonego postępowania likwidacyjnego, przyznano powodowi odszkodowanie w wysokości 4.058,31 zł. Z kosztorysu naprawy sporządzonego przez pozwanego wynika, że przyjęto stawkę roboczogodziny na kwotę 65,00 zł, a także rozliczono uszkodzone części samochodu w oparciu o ceny tzw. zamienników. Nadto pomniejszono koszty lakierowania o 67%.

dowód: kosztorys k. 10-11; pismo pozwanego z 3 lipca 2015r. k. 36; odpis z KRS k. 37-44; akta szkody k. 52-68; przesłuchanie powoda k. 197-198

Powód zlecił rzeczoznawcy samochodowemu I. S. wykonanie wyceny przywrócenia jego pojazdu do stanu sprzed szkody. Zgodnie z wykonaną kalkulacją naprawy dokonaną przez tego rzeczoznawcę, koszty naprawy auta wynoszą 9.706,80 zł.

dowód: opinia rzeczoznawcy majątkowego z 15 lipca 2015r. k. 12-18; przesłuchanie powoda k. 197-198

Pismem z 15 stycznia 2016r., powołując się na opinię rzeczoznawcy samochodowego, powód wystąpił do pozwanego z żądaniem dopłaty odszkodowania w wysokości 5.648,49 zł.

Pozwany nie zmienił swojego stanowiska.

dowód: pismo z 15 stycznia 2016r. k. 19; pismo pozwanego z 25 stycznia 2016r. k. 20; akta szkody k. 52-68; przesłuchanie powoda k. 197-198

Koszt naprawy pojazdu B. o numerze rejestracyjnym (...) w związku ze zdarzeniem z 19 czerwca 2015r. ustalony w sposób zgodny z technologią producenta pojazdu wynosi odpowiednio 8.077,19 zł netto, tj. 9.934,94 zł brutto. Wycena na to obejmuje tylko części oryginalne, albowiem tylko naprawa na takich częściach daje gwarancję przywrócenia pojazdu do stanu technicznego sprzed szkody. Brak było w aktach postępowania likwidacyjnego dokumentów wskazujących na to, że uszkodzone w wyniku zdarzenia części były częściami alternatywnymi, bądź aby były niepełnowartościowe, bądź posiadały wcześniejsze uszkodzenia, czy ślady niezgodnych z technologią producenta napraw.

Z raportu optymalizacji wynika, że w dacie szkody do pojazdu powoda, w jakości (...) występowała jedynie lampa tylna lewa. Pozostałe części występowały jedynie w jakości P, PJ.

Koszt naprawy pojazdu przy zastosowaniu części O i Q, wyniósłby 9.475,78 zł brutto, natomiast przy zastosowaniu części najtańszych na rynku – 5.535,36 zł brutto.

Naprawa pojazdu przy wykorzystaniu części zamiennych jakości P, PJ nie przywróci stanu technicznego pojazdu do stanu sprzed szkody. Jakość części alternatywnych jakości P, PJ znacząco odbiega od jakości części oryginalnych. Często od oryginału różnią się właściwościami technicznymi, wymiarami i kształtem.

dowód: opinia biegłego rzeczoznawcy samochodowego z 6 marca 2017r. k. 82-91; opinia uzupełniająca k. 139-151; wydruk artykułu k. 174-191

Powód w dniu 23 sierpnia 2017r. sprzedał pojazd za kwotę 12.000,00 zł. Powód nie prowadzi działalności gospodarczej.

dowód: umowa sprzedaży samochodu k. 173; przesłuchanie powoda k. 197-198

Sąd zważył, co następuje:

Roszczenie powoda zasługuje na uwzględnienie w zasadzie w całości. Oddaleniu podlegało jedynie żądanie odsetkowe.

Żądanie opiera się na art. 436 §1 k.c. w zw. z art. 435 § 1 k.c., zgodnie z którymi samoistny posiadacz mechanicznego środka komunikacji poruszanego za pomocą sił przyrody ponosi odpowiedzialność za szkody związane z ruchem pojazdu. Jest niewątpliwe, że szkoda powstaje w chwili wypadku komunikacyjnego i podlega naprawieniu na podstawie art. 436 § 1 k.c. w zw. z 435 §1 k.c. oraz według zasad określonych w art. 363 k.c., a w wypadku odpowiedzialności zakładu ubezpieczeń - według zasad określonych w §2 tego przepisu oraz określonych w art. 361 k.c.

Zgodnie z treścią art. 822 k.c. przez umowę ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej ubezpieczyciel zobowiązuje się do zapłacenia określonego w umowie odszkodowania za szkody wyrządzone osobom trzecim, wobec których odpowiedzialność za szkodę ponosi ubezpieczający albo ubezpieczony.

Natomiast w myśl art. 34 ust. 1 ustawy z dnia 22 maja 2003 roku o ubezpieczeniach obowiązkowych, Ubezpieczeniowym Funduszu Gwarancyjnym i Polskim Biurze Ubezpieczycieli Komunikacyjnych (Dz. U. z 2003 r., nr 124, poz. 1152 ze zm.), 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, której następstwem jest śmierć, uszkodzenie ciała, rozstrój zdrowia bądź też utrata, zniszczenie lub uszkodzenie mienia. Odszkodowanie to winno zaś w pełni kompensować poniesioną szkodę – art. 363 § 1 k.c..

„Zawarcie umowy ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej nakłada na ubezpieczyciela obowiązek wyrównania szkody w razie nastąpienia określonego w umowie wypadku. Adresatem tego świadczenia odszkodowawczego jest osoba trzecia, która doznała uszczerbku majątkowego lub niemajątkowego, jakkolwiek samo zdarzenie wyrządzające szkodę obciąża ubezpieczonego a nie ubezpieczyciela. Ubezpieczyciel staje się zobowiązanym wobec poszkodowanego z racji wiążącej go umowy z ubezpieczającym”(wyrok SN z dnia 15 września 2004 roku, II CK 372/03, LEX 146326).

Zgodnie z utrwalonym orzecnictwem jak i poglądami doktryny pojęcie „szkody” odnosi się do różnicy między stanem majątkowym poszkodowanego, jaki istnieje po zdarzeniu wywołującym szkodę, a stanem jaki istniałby, gdyby nie wystąpiło to zdarzenie. W prawie cywilnym szkoda jest podstawową przesłanką odpowiedzialności odszkodowawczej. Przez szkodę rozumie się uszczerbek, pomniejszenie, oceniane w stosunku do stanu istniejącego w chwili dokonania szkody. Szkoda na gruncie prawa cywilnego ma charakter majątkowy.

Zgodnie z treścią art. 363 k.c. naprawienie szkody powinno nastąpić poprzez przywrócenie stanu poprzedniego bądź zapłatę odpowiedniej sumy pieniężnej. Pojęcie „sumy odpowiedniej” interpretowane w powiązaniu z treścią art. 361 § 2 k.c. („naprawienie szkody obejmuje straty które poszkodowany poniósł oraz korzyści które mógł osiągnąć, gdyby mu szkody nie wyrządzono”) oznacza to, iż jej wysokość ma odpowiadać kosztom usunięcia różnicy w majątku poszkodowanego, czyli kosztom przywrócenia wartości pojazdu sprzed wypadku. W przypadku wypłaty odszkodowania przez zakład ubezpieczeń przez zapłatę określonej sumy pieniężnej ustalonej według cen z daty ustalenia odszkodowania (art. 363 § 2 k.c.).

Okoliczności zdarzenia, w wyniku którego nastąpiła szkoda w samochodzie powoda, były bezsporne. Pozwany wypłacił bezsporną część odszkodowania w wysokości 4.058,31 zł.

Należy pamiętać, że samo wyznaczenie rozmiaru szkody nie przesądza jeszcze o rozmiarze odszkodowania; każdorazowo granice obowiązku naprawienia szkody wyznaczane są przez tzw. normalny związek przyczynowy

między zdarzeniem wywołującym uszczerbek a szkodą. Ponadto, muszą być też uwzględnione okoliczności ograniczające zasadę pełnego odszkodowania wynikające np. ze szczególnej regulacji prawnej.

Szkoda powstaje zwykle w chwili wypadku komunikacyjnego i podlega naprawieniu według zasad powyżej przytoczonych a kreślonych w art. 363 § 2 k.c. 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. uzasadnienie uchwały Sądu Najwyższego z dnia 15 listopada 2001 r., III CZP 68/01, OSPiKA 2002, nr 7-8, poz. 103 oraz orzeczenie Sądu Najwyższego z dnia 27 czerwca 1988 r., I CR 151/88). 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 (uzasadnienie wyroku Sądu Najwyższego z dnia 7 sierpnia 2003 roku, IV CKN 387/01).

W ocenie Sądu, wysokość odszkodowania winna być ustalona jedynie w oparciu o ceny części oryginalnych i w tym zakresie Sąd w pełni podziela stanowisko biegłego, który wyraźnie wskazał, że tylko taki sposób naprawienia pojazdu stanowi przywrócenie jego stanu sprzed szkody. Istotą naprawy rzeczy jest bowiem dążenie do takiego stanu rzeczy. W samochodzie B. (...) powoda zamontowane były dotychczas oryginalne części (pozwany nie wykazał, aby było inaczej) stąd też oczekiwanie, iż w procesie naprawy samochodu zamontowane zostaną inne części jest kompletnie nieuzasadnione. Stanowisko takie zajął również Sąd Najwyższy w wyroku z dnia 25 kwietnia 2002 roku, I CKN 1466/99, OSNC 2003/5/64, gdzie stwierdzone zostało, iż jeżeli z treści umowy ubezpieczenia autocasco nie wynika nic innego, ubezpieczony, który nabywa autoryzowane części samochodowe potrzebne do naprawy uszkodzonego w wypadku pojazdu, nie ma obowiązku poszukiwania sprzedawcy oferującego je najtaniej. Możliwe jest przypisanie ubezpieczonemu naruszenia, wynikającego z art. 354 § 2 k.c., obowiązku współpracy z dłużnikiem, jeżeli świadomie lub przez niedbalstwo kupił części droższe. Orzeczenie to odnosiło się do umowy ubezpieczenia autocasco, jednakże w ocenie Sądu rozpoznającego niniejszą sprawę, zachowuje w pełni swoją aktualność również w odniesieniu do sytuacji ustalania odszkodowania z ubezpieczenia OC sprawcy wypadku.

Kwestia zasadności zastosowania do naprawy eksploatowanych pojazdów części nowych i oryginalnych jest najczęściej kwestią sporną pomiędzy ubezpieczonymi a ubezpieczycielami. Z jednej bowiem strony poszkodowani oczekują naprawienia poniesionej szkody w pełnej wysokości, z drugiej zaś istnieje ryzyko, iż w przypadku naprawy szkody zgodnie z oczekiwaniami poszkodowanego doszłoby do jego bezpodstawnego wzbogacenia. Powyższa kwestia omówiona została w sposób wyczerpujący przez Sąd Najwyższy w uchwale z dnia 12 kwietnia 2012 roku wydanej w sprawie rozpoznawanej pod sygnaturą akt III CZP 80/11 oraz w uchwale z dnia 20 czerwca 2012 roku wydanej w sprawie rozpoznawanej pod sygnaturą akt III CZP 85/11.

W treści uchwały z dnia 12 kwietnia 2012 r. Sąd Najwyższy wskazał, iż część po połączeniu jej z pojazdem nie może być oceniana jako samodzielny przedmiot obrotu, lecz staje się jednym z jego elementów. O tym, że zamontowanie części nowych w miejsce starych prowadzi do bezpodstawnego wzbogacenia poszkodowanego można mówić tylko wtedy, gdyby spowodowało to wzrost wartości pojazdu jako całości. Ponieważ nowa część jest dołączana do samochodu, istnieje duży stopień prawdopodobieństwa, że w związku z tym okres jej eksploatacji będzie krótszy, niż gdyby została zamontowana w samochodzie nowym, jest wobec tego wątpliwe przyjmowanie wartości części nowej, jaką osiąga ona na rynku. Nie jest także jasne, za pomocą jakich kryteriów ustala się w takim przypadku odrębnie wartość części starej, która została uszkodzona podczas wypadku, część ta bowiem, gdyby nie została uszkodzona, mogła służyć jeszcze przez czas, który nie w każdym przypadku musi się równać okresowi wynikającemu z porównania okresu eksploatacji części nowej i już używanej. Literalna wykładnia art. 361 § 2 i art. 363 § 2 k.c. nie daje podstaw do obniżenia należnego poszkodowanemu odszkodowania o różnicę pomiędzy wartością części nowej a wartością części, która uległa uszkodzeniu, wyliczoną odrębnie dla każdej części. Za taką wykładnią przemawiają również argumenty celowościowe. Przyjęcie, że odszkodowanie może być obniżone o różnicę pomiędzy wartością części nowej i części starej stanowiłoby wyraźny sygnał dla poszkodowanego, aby poszukiwał on nie części nowych, lecz części uzyskanych z tzw. odzysku. Zamontowanie takich części, na które nie ma z reguły gwarancji albo jest ona

znacznie krótsza, mogłoby prowadzić do zmniejszenia bezpieczeństwa dla zdrowia i życia przy korzystaniu z pojazdu dla posiadacza pojazdu i innych uczestników ruchu drogowego. Takie działania, chociaż na pozór prowadzą do zmniejszenia obciążeń zakładów ubezpieczeń, mogą w konsekwencji doprowadzić do kolejnych szkód i konieczności kolejnych wymian, co w konsekwencji zwiększy obciążenie ubezpieczycieli z tytułu wypłaty odszkodowań. Znalezienie na rynku części, której okres eksploatacji odpowiada okresowi, w jakim była eksploatowana stara część, która musi być wymieniona, jest też praktycznie niewykonalne, gdyż dostępne są tylko części nowe i części zregenerowane, których okres zużycia nie jest możliwy do ustalenia. Zakład ubezpieczeń powinien ustalić wysokość odszkodowania z uwzględnieniem cen części nowych, jeżeli są one potrzebne do naprawy samochodu. W szczególności nie ma podstaw, aby odrębnie oceniać wartość części samochodu i jeżeli części stare były w chwili wypadku częściowo zużyte, obniżyć należne odszkodowanie. Co więcej obowiązkiem zakładu ubezpieczeń jest ustalenie i wypłacenie odszkodowania w wysokości uwzględniającej wartość nowych części, których zamontowanie jest potrzebne, aby pojazd został przywrócony do stanu sprzed zdarzenia wyrządzającego szkodę. Nie można jednak z góry wykluczyć, że zamontowanie podczas przywracania do stanu poprzedniego nowych części spowoduje jednak wzrost wartości pojazdu jako całości. Jeżeli wymianie podlegały części już znacznie wyeksploatowane i przestarzałe technicznie, a jednocześnie stanowiące znaczną część wartości całego pojazdu, to może się okazać, że w konkretnym przypadku wartość pojazdu po naprawie wzrośnie. Ciężar dowodu w tym zakresie powinien jednak obciążać zakład ubezpieczeń, skoro bowiem z reguły wymiana części starych na nowe nie prowadzi do wzrostu wartości samochodu, to tylko wykazanie przez zobowiązanego do ustalenia i wypłaty odszkodowania, że w konkretnym wypadku jest inaczej pozwala na zmniejszenie odszkodowania. Także względy celowościowe przemawiają za tym, aby ciężarem dowodu w tym zakresie obciążyć ubezpieczyciela, a nie poszkodowanego, poszkodowany bowiem ma prawo oczekiwać, że kwota ubezpieczenia pokryje wszystkie koszty przywrócenia jego pojazdu do stanu sprzed zdarzenia wyrządzającego szkodę.

Uchwała z dnia 20 czerwca 2012 III CZP 85/11 roku odnosiła się natomiast do kwestii zasadności zastosowania oryginalnych części do naprawy uszkodzonego pojazdu.

SN w tej uchwale wskazał, że w orzecznictwie zgodnie przyjmuje się, że poszkodowany może żądać od ubezpieczyciela kwoty odpowiadającej wszelkim celowym i ekonomicznie uzasadnionym wydatkom służącym do przywrócenia stanu poprzedniego, przy czym koszty te muszą być odnoszone do każdego indywidualnego przypadku, inna bowiem jest sytuacja, gdy w pojeździe uległy uszkodzeniu lub zniszczeniu części oryginalne, które także w braku uszkodzenia wcześniej czy później i tak musiałyby zostać wymienione ze względu na naturalny proces zużywania, a inna, gdy uszkodzeniu lub zniszczeniu uległy części oryginalne, których okres trwałości odpowiada żywotności samego pojazdu.

Zgodnie przyjmuje się również, że przywrócenie stanu poprzedniego ma miejsce, jeżeli stan pojazdu po naprawie pod każdym istotnym względem (stanu technicznego, zdolności użytkowania, części składowych, trwałości, wyglądu estetycznego itd.) odpowiada stanowi pojazdu przed uszkodzeniem.

Nie budzi wątpliwości, że oryginalność części wykorzystywanych do naprawy pojazdu stanowi istotny czynnik decydujący o tym, czy naprawa jest wystarczająca do przywrócenia jego do stanu poprzedniego. Jest oczywiste, że ich dobór może prowadzić do pogorszenia położenia poszkodowanego. Pogorszenie takie miałyby miejsce zarówno wtedy, gdyby użyta część była pod istotnymi względami częścią gorszą od tej, która uległa uszkodzeniu, jak i wtedy, gdyby równowartość "restytucyjna" części zastępczej była niepewna. Nie oznacza to jednak, że w razie uszkodzenia części pochodzącej bezpośrednio od producenta pojazdu, do naprawy albo obliczania kosztów naprawy mogą być wykorzystane tylko ceny takich "części oryginalnych bezpośrednio pochodzących od producenta pojazdu". W ten sam sposób należy co do zasady ocenić wykorzystanie przy ustalaniu odszkodowania także innych części nowych, które są tej samej jakości co części pochodzące bezpośrednio od producenta pojazdu, oznaczone jego znakiem towarowym albo logo rozprowadzone w opakowaniach w ten sposób oznaczonych i dystrybuowane w ramach jego sieci dystrybucji.

Takimi częściami są występujące w obrocie części wyprodukowane przez tego samego producenta, który dostarcza producentowi pojazdu do montażu pojazdów lub części zamiennie. Są to części produkowane zgodnie ze specyfikacjami i standardami produkcyjnymi, ustalonymi przez producenta pojazdu, a więc części dokładnie tej samej jakości co części pochodzące bezpośrednio od producenta pojazdu, a różniące się tylko oznakowaniem. Z tego względu ich

użycie należy co do zasady uznać za równoważne użyciu części oryginalnych. Do wykazania przez ubezpieczyciela, że podstawą kalkulacji odszkodowania były ceny takich właśnie części wystarczające byłoby wskazanie, iż części pochodzą od producenta części dostarczającego te części producentowi pojazdu, i że producent tych części zaświadczył, iż zostały wyprodukowane zgodnie ze specyfikacjami i standardami produkcyjnymi ustalonymi przez producenta pojazdów. Oczywiście, okoliczności te powinny być uprzednio przez ubezpieczyciela ustalone.

Dalej SN wskazał, że oczywiste jest, że reguła dotycząca zasadności wykorzystania przy ustalaniu wysokości odszkodowania cen części równoważnych oryginalnym nie jest miarodajna w każdym przypadku. W niektórych przypadkach istotną cechą decydującą o zupełności restytucji jest - obok jakości części - samo pochodzenie części od producenta pojazdu, a więc w praktyce opatrzenie go znakiem towarowym lub logo producenta pojazdu. Odnosi się to w szczególności do wspomnianych pojazdów będących jeszcze na gwarancji producenta, który wymaga od autoryzowanych warsztatów, by w ramach napraw gwarancyjnych korzystały wyłącznie z części zamiennych dostarczanych przez producenta pojazdów na potrzeby tych napraw. Także szczególny interes poszkodowanego może uzasadniać dokonanie naprawy z wykorzystaniem części oryginalnych, pochodzących bezpośrednio od producenta pojazdu. Przykładowo, gdy pojazd był dotychczas serwisowany i naprawiany wyłącznie przy użyciu części oryginalnych, tzn. pochodzących bezpośrednio od producenta pojazdu, a kontynuacja takiej "historii" pojazdu może wpłynąć na jego wartość handlową, lub też gdy poszkodowany potwierdzi swój uzasadniony interes w dokonaniu naprawy z wykorzystaniem części oryginalnych przez to, że jej faktycznie dokona.

Zakres uszkodzeń pojazdu nie był między stronami sporny. Natomiast ustalając wysokość należnego stronie powodowej odszkodowania Sąd oparł się w pierwszej kolejności na opinii biegłego sądowego z zakresu techniki samochodowej. Ponieważ sposób i wartość naprawy niezbędnej do przywrócenia samochodu do stanu sprzed kolizji stanowią wiadomości specjalne, Sąd wnioskami opinii biegłego jest związany. Wnioski opinii są jasne, kategoryczne i przekonujące dla Sądu, są zgodne z zasadami logiki, wiedzy powszechnej. Poziom wiedzy biegłego jest odpowiedni do jego specjalizacji, podstawy teoretyczne opinii nie budzą wątpliwości. Sposób motywowania opinii oraz stopień stanowczości wyrażonych w niej wniosków jest właściwy.

Sporządzając opinię w sprawie biegły sądowy dokonał kalkulacji kosztów naprawy uszkodzonego pojazdu z zastosowaniem wyłącznie oryginalnych części zamiennych producenta samochodu. Na skutek zarzutów strony pozwanej, dokonał dodatkowo kalkulacji tych kosztów z zastosowaniem oryginalnych części zamiennych producenta samochodu i dostępnych na rynku zamienników o różnej jakości.

Symbolem Q oznacza się części wyprodukowane przez producenta dostarczającego dany element na pierwszy montaż samochodu. Są to zatem takie same części, jak używane przez producenta samochodu, lecz pozbawione jedynie logo tegoż producenta.

Natomiast symbolem PJ oznacza się części o porównywalnej jakości.

Biegły wskazał, że kosztorys naprawy wykonał systemem A.. Zastosował stawki roboczogodziny 90/100 zł. Jest to stawka średnia zakładów (...) kategorii. W tych zakładach przeprowadza się najwięcej napraw. Uznał ją zatem za stawkę średnią. Lakierowanie policzył systemem (...). Uwzględnił przy tym elementy kwalifikowane przez ubezpieczyciela bez lakierowania słupka A lewego. Uznał lakierowanie błotnika lewego oraz naprawę i lakierowanie górnej części pasa tylnego. Uwzględnił koszt zabezpieczenia antykorozyjnego oraz niezbędne demontaże. Ceny części przyjął z 1 czerwca 2015r. Uwzględnił również części oryginalne pochodzące od producenta pojazdu, ponieważ nie udokumentowano, aby pojazd w przeszłości był naprawiany z wykorzystaniem innych części.

Wycena na to obejmuje tylko części oryginalne, albowiem tylko naprawa na takich częściach daje gwarancję przywrócenia pojazdu do stanu technicznego sprzed szkody. Brak było w aktach postępowania likwidacyjnego dokumentów wskazujących na to, że uszkodzone w wyniku zdarzenia części były częściami alternatywnymi, bądź aby były niepełnowartościowe, bądź posiadały wcześniejsze uszkodzenia, czy ślady niezgodnych z technologią producenta napraw. Biegły nie mógł dokonać oględzin pojazdu z uwagi na okoliczność, że został on sprzedany.

W ten sposób wyliczył, że koszt naprawy pojazdu B. o numerze rejestracyjnym (...) w związku ze zdarzeniem z 19 czerwca 2015r. ustalony w sposób zgodny z technologią producenta pojazdu wynosi odpowiednio 8.077,19 zł netto, tj. 9.934,94 zł brutto.

Przy uwzględnieniu sugestii strony pozwanej, biegły ustalił, że z raportu optymalizacji wynika, że w dacie szkody do pojazdu powoda, w jakości (...) występowała jedynie lampa tylna lewa. Pozostałe części występowały jedynie w jakości P, PJ. Koszt naprawy pojazdu przy zastosowaniu części O i Q, wyniósłby 9.475,78 zł brutto, natomiast przy zastosowaniu części najtańszych na rynku – 5.535,36 zł brutto.

Niemniej dodał również, że naprawa pojazdu przy wykorzystaniu części zamiennych jakości P, PJ nie przywróci stanu technicznego pojazdu do stanu sprzed szkody. Jakość części alternatywnych jakości P, PJ znacząco odbiega od jakości części oryginalnych. Często od oryginału różnią się właściwościami technicznymi, wymiarami i kształtem.

W świetle przytoczonego wyżej orzecznictwa Sądu Najwyższego (zwłaszcza uchwały SN z 20.06.2012), Sąd uznał za zasadne zastosowanie do naprawy przedmiotowego pojazdu części oryginalnych, uznając jednocześnie, iż części podlegające wymianie nie zwiększyły wartości pojazdu, a przynajmniej pozwany tego nie wykazał. Brak jest również danych, aby części, które uległy uszkodzeniom nie były oryginalne, bądź aby były naprawiane, czy nadto wyeksploatowane. Wskazane przez biegłego stawki roboczo-godzin za prace naprawcze oraz lakiernicze wynoszące odpowiednio 90/100 zł netto odpowiadały średnim stawkom stosowanym w warsztatach naprawczych na terenie B., a więc w rejonie zamieszkania powoda, co nie było kwestionowane przez strony.

Sąd uznał zatem, iż tylko pierwotna kwota 9.934,94 zł odpowiada uzasadnionym kosztom naprawy, biorąc pod uwagę wskazówki zawarte w orzecznictwie Sądu Najwyższego i treści art. 361 i 363 k.c. Pozwany nie podał i nie wykazał żadnych szczególnych okoliczności, które uzasadniałyby odmienne rozstrzygnięcie w świetle wskazówek zawartych w uzasadnieniu uchwały SN z 20.06.2014., a sam fakt, że koszty naprawy pojazdu przy uwzględnieniu części O i Q, a ustalone przez biegłego na poziomie 9.475,78 zł są nieco niższe niż zasądzona kwota, nie oznacza, że taki sposób naprawy pojazdu jest uzasadniony. Skoro pozwany nie wykazał, aby istniały przesłanki do zastosowania innych części aniżeli oryginalne, brak jest podstaw do tego, aby obniżyć należne powodowi odszkodowanie.

Warto tylko wspomnieć, że odszkodowanie za szkodę poniesioną w wyniku uszkodzenia pojazdu mechanicznego, należącego do poszkodowanego nie będącego podatnikiem podatku VAT, ustalone według cen części zamiennych i usług koniecznych do wykonania naprawy pojazdu, obejmuje mieszczący się w tych cenach podatek VAT – tak Sąd Najwyższy w uchwale z dnia 15 listopada 2001 roku, III CZP 68/01, OSNC 2002/6/74 oraz w wyroku z dnia 20 lutego 2002 roku, V CKN 908/00.

Stąd orzekł jak w pkt. 1 wyroku, uznając jednocześnie, że odsetki należą się powodowi od daty odmowy przez pozwanego dopłaty odszkodowania.

O odsetkach od kwoty zasądzonej orzeczono na podstawie art. 481 k.c., który stanowi, że jeżeli dłużnik opóźnia się ze spełnieniem świadczenia pieniężnego, wierzyciel może żądać odsetek za czas opóźnienia, chociażby nie poniósł żadnej szkody i chociażby opóźnienie było następstwem okoliczności, za które dłużnik odpowiedzialności nie ponosi.

Zauważyć bowiem należy, że po ustaleniu odszkodowania przez pozwanego, zostało ono przekazane na konto powoda. Powód natomiast dopiero na skutek zlecenia rzeczoznawcy samochodowemu wykonanie kalkulacji naprawy auta, potrafił określić wartość dopłaty, jakiej się domaga. Od tego też momentu pozwany powziął wiedzę o wysokości roszczenia powoda. Stąd wydaje się najbardziej racjonalnym rozwiązaniem, aby odsetki od zasądzonej należności zasądzić od daty 25 stycznia 2016r., tj. od daty sporządzenia pisma przez pozwanego, w którym odmawia on uzupełniającego odszkodowania.

Z tych też względów, w pkt. 2 wyroku Sąd oddalił powództwo w pozostałym zakresie, tj. co do naliczania odsetek od dnia 21 lipca 2015r.

O kosztach postępowania Sąd orzekł na mocy art. 98 par. 1 k.p.c., zgodnie z zasadą odpowiedzialności za wynik procesu. Z uwagi na fakt, że powód wygrał proces w całości, należało obciążyć kosztami postępowania, które powód poniósł, pozwanego. Na koszty te składają się 2.400,00 zł - wynagrodzenie pełnomocnika, opłata skarbową od pełnomocnictwa (17 zł) oraz opłata sądowa od pozwu (282,00 zł) oraz 500,00 zł zaliczki na biegłego. Łącznie koszty te wyniosły 3.200,00 zł. Pozwany winien zatem zwrócić powodowi tę sumę (pkt. 3 wyroku).

Z uwagi na wynik procesu, pozwany winien również zwrócić wydatki tymczasowo uiszczone przez Skarb Państwa, w parciu o art. 113 ust. 1 ustawy z 28 lipca 2005r. o kosztach sądowych w sprawach cywilnych. Wydatki te dotyczą częściowego wynagrodzenia biegłego, które Skarb Państwa poniósł w wysokości 572,56 zł (pkt. 4 wyroku).