

sygn. akt I C 280/22

WYROK W IMIENIU RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ

dnia 13 czerwca 2023 r.

Sąd Rejonowy w Łęczycy, I Wydział Cywilny w składzie:

Przewodniczący: Sędzia Wojciech Wysoczyński

Protokolant: st. sekr. sądowy Katarzyna Retkowska

po rozpoznaniu na rozprawie w dniu 23 maja 2023 r. w Ł.

sprawy z powództwa A. (...) Spółki z ograniczoną odpowiedzialnością z siedzibą w Ł.

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

o zapłatę

- zasądza od pozwanej na rzecz powódki kwotę 3.286,81 zł. (trzy tysiące dwieście osiemdziesiąt sześć złotych 81/100) wraz z odsetkami ustawowymi za opóźnienie liczonymi od dnia 8 października 2020 roku do dnia zapłaty oraz kwotę 1.117 zł (jeden tysiąc sto siedemnaście złotych) tytułem zwrotu kosztów procesu wraz z odsetkami ustawowymi za opóźnienie naliczanymi od dnia uprawomocnienia się wyroku do dnia zapłaty;
- oddala powództwo w pozostałej części;
- obciąża i nakazuje pobrać od pozwanej na rzecz Skarbu Państwa – Sądu Rejonowego w Łęczycy kwotę 2.266,89 złotych (dwa tysiące dwieście sześćdziesiąt sześć złotych 89/100) tytułem zwrotu nieuiszczonych kosztów sądowych;
- nakazuje zwrócić pozwanej ze Skarbu Państwa – Sądu Rejonowego w Łęczycy kwotę 800 (osiemset złotych) tytułem zwrotu niewykorzystanej z zaliczki uiszczonej w dniu 16 listopada 2022 roku, nr dokumentu: (...).
- nakazuje zwrócić powódce ze Skarbu Państwa – Sądu Rejonowego w Łęczycy kwotę 1.000 (jeden tysiąc złotych) tytułem zwrotu niewykorzystanej z zaliczki uiszczonej w dniu 2 grudnia 2022 roku, nr dokumentu: (...).

Sygnatura akt I C 280/22

UZASADNIENIE

W pozwie z dnia 16 września 2022 roku, powód A. (...) Spółka z o.o. z siedzibą w Ł., reprezentowany przez zawodowego - pełnomocnika radcę prawnego wniósł o zasądzenie od pozwanego (...) Spółki Akcyjnej z siedzibą w W. na rzecz powoda kwoty 3.532,27 złotych wraz z ustawowymi odsetkami za opóźnienie liczonymi od dnia 8 października 2020 roku do dnia zapłaty. Powyższa kwota stanowi odszkodowanie za uszkodzenie pojazdu marki A. (...) o nr rej. (...) w zdarzeniu z dnia 10.08.2020 roku. Powód wniósł również o zasądzenie od pozwanej na rzecz powoda kosztów procesu według norm przepisanych / pozew k. 3-7/.

Sąd Rejonowy w Łęczycy nakazem zapłaty wydanym w postępowaniu upominawczym z dnia 7 października 2022 roku, uwzględnił roszczenie zgłoszone w pozwie / nakaz zapłaty k.25 /.

W sprzeciwie od nakazu zapłaty z dnia 13 października 2022 roku, pozwany reprezentowany przez zawodowego pełnomocnika – radcę prawnego wniósł o oddalenie powództwa i zasądzenie od powoda na rzecz pozwanego kosztów procesu. / k. 29-34/.

Sąd Rejonowy ustalił:

W dniu 10 sierpnia 2020 roku doszło do kolizji drogowej w wyniku której uszkodzeniu uległ pojazd marki A. (...) numer rejestracyjny (...), należący do poszkodowanego T. F. / bezsporne /.

Sprawca wypadku w chwili zdarzenia był ubezpieczony w zakresie odpowiedzialności cywilnej posiadacza pojazdu mechanicznego u strony pozwanej / bezsporne/.

Pozwany uznał swoją odpowiedzialność z tytułu ubezpieczenia OC za szkody powstałe wskutek wskazanego zdarzenia – szkoda PL (...) i dokonał wypłaty odszkodowania tytułem kosztów naprawy w kwocie 12.536,62 złote /bezsporne /.

Po dokonaniu oględzin uszkodzonego pojazdu, powód sporządził w systemie (...) kalkulację naprawy samochodu poszkodowanego / bezsporne/.

W dniu 15 sierpnia 2022 roku, powód wezwał pozwanego w formie elektronicznej do zapłaty brakującej kwoty odszkodowania / wezwanie k. 21 /.

W dniu 16 sierpnia 2020 roku, pozwany odmówił spełnienia żądanego przez powoda świadczenia / pismo k. 31 /.

W dniu 30 września 2020 r. T. F. zawarł z powodem umowę cesji wierzytelności przysługującej jej wobec pozwanego z tytułu wskazanego zdarzenia /umowy k. 13-14/.

Koszty naprawy uszkodzonego pojazdu wg faktury nr. (...),wystawionej przez powoda poszkodowanemu w dniu 23 września 2020 roku, wyniosły 15.948,89 złotych. Termin zapłaty kwoty w fakturze oznaczony został na dzień 7 października 2020 roku /faktura, k. 20/.

Jak wynika z opinii biegłego:

- na podstawie analizy akt sprawy o sygn. IC 280/22, w świetle zgromadzonych w nich materiałów i informacji własnych, uwzględniając realia warsztatowe lokalnego rynku napraw pojazdów powypadkowych w ocenie biegłego, obserwowane na rynku stawki za roboczogodzinę prac blacharsko lakierniczych zawierały się w zakresie od 140,00 do 260,00 zł netto dla serwisów posiadających autoryzację danej marki na terenie województwa (...) w okresie szkody.

Z informacji jakie posiada opiniujący wynika, że stacje ASO nie rozgraniczają wysokości stawek ze względu na rodzaj płatności gotówkowa czy też bezgotówkowa.

Większość firm - serwisów wskazanych w opinii stosowało porównywalne stawki niższe lub wyższe. Każde przedsiębiorstwo ustala własny audyt ekonomiczny co jest związane z ponoszonymi przez daną firmę kosztami, kredytami itd. Uwzględniając realia gospodarcze w Polsce i fakt stosowania reguł wolnego rynku nie jest możliwe precyzyjne ujęcie w konkretne ramy kwotowe określenie cen stosowanych na rynku napraw pojazdów.

Powód wskazał stawkę 170,00 zł netto, stawka ta zdaniem opiniującego była obserwowana na rynku lokalnym w okresie szkody.

Stawka 145,00 zł netto również występowała na rynku lokalnym w okresie szkody, przy takiej stawce też istniała możliwość przywrócenia pojazdu do stanu poprzedniego.

Na podstawie analizy akt sprawy o sygn. IC 280/22, w świetle zgromadzonych w nich materiałów i informacji własnych, uwzględniając realia warsztatowe lokalnego rynku napraw pojazdów powypadkowych w ocenie biegłego, obserwowane na rynku stawki za roboczogodzinę prac blacharsko lakierniczych w stacjach ASO zawierały się w zakresie od 140,00 do 260,00 zł netto w serwisach autoryzowanych naprawiających pojazdy o zaawansowaniu technicznym takim jak przedmiotowy oraz w zakresie od 100,00 do 160,00 zł netto w firmach nie posiadających autoryzacji producenta pojazdu.

Powód wskazał stawkę za usługi blacharsko- lakiernicze na poziomie 170,00 zł netto. Stawki wskazano w opinii na podstawie informacji uzyskanych w innych serwisach. Szczególną uwagę trzeba zwrócić na fakt, iż są to stawki niezależne (nie obciążone umową z Towarzystwami (...)) w ramach porozumień mogą być kształtowane dowolnie (umowa między usługodawcą a usługobiorcą).

Odnosnie możliwości naprawy pojazdu na częściach używanych. Opiniującemu biegłemu nie jest znana żadna norma techniczna polska czy europejska która dopuszczałaby zastosowanie w naprawie części „niższej jakości” lub „używanych” uwzględniając wiek pojazdu. Opiniujący jako inżynier kieruje się normami technicznymi a nie „obiegowymi opiniami”.

Na tynku części zamiennych dostępne są części tzw. używane - wymontowane z innych pojazdów. Jednak nie ma nigdzie cenników archiwalnych takich części (do uszkodzenia pojazdu doszło w roku 2020). Kolejnym problemem jest pochodzenie takich części - nie wiadomo więc (bo sprzedający nie mają obowiązku dokumentowania pochodzenia części) czy nie pochodzą np. z kradzieży pojazdu czy z pojazdu który został zniszczony w znacznym stopniu na skutek udziału w zdarzeniu drogowym (siły jakie przenoszone są w czasie uszkodzenia na inne elementy pojazdu wpływają na np. zdolność pochłaniania energii zderzenia- sztywność i odporność na deformację takich elementów). Już tylko z logicznego punktu widzenia „przywrócenie stanu poprzedniego” wiąże się z użyciem takich samych części w naprawie jakie zostały zniszczone.

Z akt sprawy nie wynikało aby części uszkodzone były częściami używanymi lub nieoryginalnymi- nie ma więc żadnego powodu aby szacowanie kosztów naprawy opierać na cenach części, które nie zostały uszkodzone.

Zgodnie z wytycznymi Ogólnopolskiej Motoryzacyjnej Rady Technicznej zasadne jest zamieszczanie w kalkulacjach zryczałtowanych kosztów związanych z obsługą około naprawcą pojazdu oraz obsługą szkody, w tym: mycia zewnętrznego pojazdu przed rozpoczęciem naprawy – 0,3 rbg; mycia pojazdu i sprzątnięcia wnętrza po naprawie - 0,5 rbg; kosztów przyjęcia pojazdu i likwidacji szkody - 2 rbg.

Powyższe wytyczne nie są aktem prawnym ani normatywnym, który wiązał by rzeczoznawców samochodowych czy też biegłych.

W aktach sprawy nie było żadnego dokumentu, który pozwoliłby biegłemu ustalić czy przy zleceniu przez klienta indywidualnego płacącego gotówką za np. lakierowanie błotnika czy też zderzaka zechciałby on zapłacić za mycie pojazdu 167,28 zł brutto- najprawdopodobniej zrezygnowałby z usługi mycia.

Większość serwisów nie obciąża klientów kosztami mycia i sprzątnięcia pojazdu przed i po naprawie jak i kosztami obsługi szkody. Jest to standard i niejako prestiż firmy naprawiającej, że po naprawie wydaje klientowi pojazd wysprzątniany, umyty. Chcąc wykonać naprawę pracownik serwisu sporządza dokumentację techniczną protokół przyjęcia pojazdu z zaznaczeniem np. innych uszkodzeń nie zleczanych do naprawy i klient nie jest za to obciążany dodatkowymi kosztami. Niekiedy serwis sporządza własną dokumentację fotograficzną pojazdu np. w celu uniknięcia zarzutów od zleceniodawcy, że inne uszkodzenia nie objęte w zleceniu naprawy powstały podczas zleconych prac naprawczych. W skład stawki za prace blacharsko- lakiernicze wchodzi czynniki takie jak środki chemiczne koszty opłat za energię czy wodę opisane w opinii.

Uwzględniając postanowienie Wysokiego Sądu oraz zasady ekonomiki procesowej i ponieważ na rynku dostępne są części inne niż oryginalne (z logo producenta pojazdu, który gwarantuje za ich jakość) koszt naprawy ww pojazdu z użyciem części których jakość ich dystrybutorzy określają jako:

do aryn1 (...) i: '* (Q) przy zastosowaniu technologii naprawy producenta pojazdu i stawce 170 zł netto mógł wynieść brutto: 15.046,58 zł nie można wykluczyć, że pojazd odbudowany na takich częściach przeszedłby pozytywnie badanie techniczne oraz odtworzono by jego kształty geometryczne, estetyczne i zostałby dopuszczony do ruchu ale nie będzie to pełnym przywróceniem stanu poprzedniego w rozumieniu warsztatowym.

2. Uwzględniając postanowienie Sądu oraz zasady ekonomiki procesowej i ponieważ na rynku dostępne są części inne niż oryginalne (z logo producenta pojazdu, który gwarantuje za ich jakość) koszt naprawy ww pojazdu z użyciem części których jakość ich dystrybutorzy określają jako: (Q) przy zastosowaniu technologii naprawy producenta pojazdu i stawce 145 zł netto mógł wynieść brutto: 14.582,25 zł nie można wykluczyć, że pojazd odbudowany na takich częściach przeszedłby pozytywnie badanie techniczne oraz odtworzono by jego kształty geometryczne, estetyczne i zostałyby dopuszczony do ruchu ale nie będzie to pełnym przywróceniem stanu poprzedniego w rozumieniu warsztatowym.

Biorąc pod uwagę zapisy w kosztorysie strony pozwanej, nierealną rynkowo w stacjach ASO w roku 2020 stawkę za roboczogodzinę 95 zł netto, zastosowane „potrącenia” na kosztach materiałów lakierniczych (8%) zastosowanie cen części „innych” niż wynika to z bazy danych producenta pojazdu, w ocenie opiniującego naprawa pojazdu zgodnie z zapisami w tej kalkulacji nie dałaby skutku określanego jako przywrócenie stanu poprzedniego pojazdu w rozumieniu standardów warsztatowych i rzeczoznawczych.

Zgodnie z wytycznymi Ogólnopolskiej Motoryzacyjnej Rady Technicznej zasadne jest zamieszczanie w kalkulacjach zryczałtowanych kosztów związanych z obsługą około naprawczą pojazdu oraz obsługą szkody, w tym: mycia zewnętrznego pojazdu przed rozpoczęciem naprawy - 0,3 rbg; mycia pojazdu i sprzątnięcia wnętrza po naprawie - 0,5 rbg; kosztów przyjęcia pojazdu i likwidacji szkody - 2 rbg.

Powyższe wytyczne nie są aktem prawnym ani normatywnym, który wiązał by rzeczoznawców samochodowych czy też biegłych. Rozliczanie kosztów mycia po stawce 170 zł netto może budzić wątpliwości.

W aktach sprawy nie było żadnego dokumentu, który pozwoliłby biegłemu ustalić czy przy zleceniu przez klienta indywidualnego płacącego gotówką za np. lakierowanie błotnika czy też zderzaka zechciałby on zapłacić za mycie pojazdu 167,28 zł brutto- najprawdopodobniej zrezygnowałby z usługi mycia.

Większość serwisów nie obciąża klientów kosztami mycia i sprzątnięcia pojazdu przed i po naprawie jak i kosztami obsługi szkody. Jest to standard i niejako prestiż firmy naprawiającej, że po naprawie wydaje klientowi pojazd wysprzątniany, umyty. Chcąc wykonać naprawę pracownik serwisu sporządza dokumentację techniczną protokołów przyjęcia pojazdu z zaznaczeniem np. innych uszkodzeń nie zlecanych do naprawy i klient nie jest za to obciążany dodatkowymi kosztami. Niekiedy serwis sporządza własną dokumentację fotograficzną pojazdu np. w celu uniknięcia zarzutów od zlecającego, że inne uszkodzenia nie objęte w zleceniu naprawy powstały podczas zleconych prac naprawczych. W skład stawki za prace blacharsko- lakiernicze wchodzi czynniki takie jak środki chemiczne koszty opłat za energię czy wodę opisane w opinii.

W świetle analizy udostępnionych akt sprawy IC 280/22, badania materiałów dowodowych w nich zawartych, koszty naprawy pojazdu A. (...) nr rej. (...) na częściach nowych i oryginalnych- uwzględniając stan techniczny pojazdu przed zdarzeniem szkodzącym, stosując technologię naprawy jaka pozwoli przywrócić mu wszystkie funkcje techniczne i estetyczne (oraz udzielić gwarancji na taką naprawę) przy stawce za roboczogodzinę 170 zł netto, jaką obserwowano w województwie (...) w 2020 r. (w warsztatach posiadających autoryzację i wyposażonych odpowiednio w ramy pomiarowo naprawcze oraz kabiny lakiernicze) wyniósł by brutto: 15.823,43 zł - zdaniem opiniującego byłby to uzasadniony koszt naprawy.

W świetle analizy udostępnionych akt sprawy IC 280/22, badania materiałów dowodowych w nich zawartych, koszty naprawy pojazdu A. (...) nr rej. (...) na częściach nowych i oryginalnych- uwzględniając stan techniczny pojazdu przed zdarzeniem szkodzącym, stosując technologię naprawy jaka pozwoli przywrócić mu wszystkie funkcje techniczne i estetyczne (oraz udzielić gwarancji na taką naprawę) przy stawce za roboczogodzinę 145 zł netto, jaką obserwowano w województwie (...) w 2020 r. (w warsztatach posiadających autoryzację i wyposażonych odpowiednio w ramy pomiarowo naprawcze oraz kabiny lakiernicze) wyniósł by brutto: 15.359,11 zł - zdaniem opiniującego byłby to uzasadniony koszt naprawy, mając na uwadze w/w stawkę rbg.

Ponieważ w aktach sprawy nie ma certyfikatów potwierdzających, że części inne niż oryginalne, które mogły by być użyte do naprawy przedmiotowego pojazdu spełniają normy producenta pojazdu brak jest podstaw do twierdzenia, że naprawa pojazdu z ich użyciem przywróciłaby wszystkie cechy takie jakie miał on będąc zmontowanym z części oryginalnych.

Pracownik strony pozwanej, również nie wykazał podczas oględzin że części, które zakwalifikował do wymiany nie były oryginalne.

Również brak tych certyfikatów nie pozwala wypowiadać się w jakim zakresie część oznaczana przez dystrybutorów (nie producentów tych części) w Polsce odbiega od części wyprodukowanej według specyfikacji i zgodnie z normami producenta pojazdu. Fakt że dystrybutor części stwierdza że jakoby część ta była produkowana na tej samej linii produkcyjnej co części z logo producenta pojazdu nie daje podstaw do twierdzenia że wykonane zostały one chociażby z tych samych materiałów co części oryginalne.

Nie bez znaczenia jest też możliwość wpływu części nieoryginalnych na zadziałanie systemów bezpieczeństwa. Systemy te opracowywane są dla pojazdów zmontowanych z części oryginalnych, w technologii producenta tego pojazdu. Jeżeli części z jakich zmontowany zostanie pojazd po naprawieniu nie mają wszystkich cech (w tym wytrzymałościowych) jak części oryginalne to możliwym jest, że system bezpieczeństwa po prostu nie zadziała w przypadku kolizji a konsekwencje dla osób znajdujących się w pojeździe mogą być tragiczne.

Biegły czy rzeczoznawca sporządzając opinię musi mieć świadomość konsekwencji jej sporządzenia bo pojazd może być na jej podstawie tak a nie inaczej naprawiany. W przypadku np. nie zadziałania systemu SRS (poduszek gazowych) uczestnicy postępowania podobnie jak Sąd mogą stwierdzić, że liczyli na wiedzę biegłego i uwolnią się od jakiegokolwiek winy w takim przypadku.

Części najniższej jakości oznaczone przez dystrybutorów jako P,PJ, PT, PC nie posiadają certyfikatów producenta marki a dodatkowo nie wiadomo kto faktycznie jest ich wytwórcą i z jakich materiałów są produkowane. W praktyce za niższą ceną idzie niższa jakość wykonania (np. związana z niedokładnie odtworzonymi cechami geometrycznymi, niepełnym zabezpieczeniem antykorozyjnym), stosowanie innych materiałów lub o niższej jakości niż używane do produkcji części firmowanych logiem producenta pojazdu.

W praktyce warsztatowej za zasadne uznaje się koszty odbudowy pojazdu na częściach takich jakie uległy uszkodzeniu. Z akt sprawy nie wynikało aby były to części nieoryginalne.

Szacunkowa wartość rynkowa samochodu A. (...) nr rej. (...) ustalona według informacji zawartych w udostępnionych do badań dokumentach w aktach sprawy na dzień 10.08.2020 r. mogła wynosić brutto: 19.600 zł.

Szacunkowa wartość rynkowa ww pojazdu w stanie uszkodzonym / wartość pozostałości / ustalona metodami matematycznymi, uwzględniająca rozmiar uszkodzeń oraz koszty naprawienia pojazdu mogła wynosić 12.300 złotych.

Różnica wartości pojazdu przed i po szkodzie to kwota brutto 7.300 złotych. / opinia biegłego k. 68-76/.

Powyższy stan faktyczny Sąd ustalił w oparciu o powołane dowody z dokumentów niebudzących wątpliwości co do zgodności z rzeczywistym stanem rzeczy.

Istotna dla ustaleń faktycznych w niniejszej sprawie okazała się sporządzona w niniejszej sprawie opinia biegłego. Opinia jest jasna, spójna, nie zawierała wewnętrznych sprzeczności, odpowiadała w sposób jednoznaczny i logiczny na postawione w tezie dowodowej pytania, a nadto została sporządzona przez osobę o niezbędnych do tego kwalifikacjach. Co istotne, po złożeniu przez biegłego pisemnej opinii, pełnomocnicy stron nie wnosili ani o dopuszczenie dowodu z opinii innego biegłego ani też o zobowiązanie biegłego do złożenia opinii uzupełniającej akceptując tym samym zaprezentowane w opinii wnioski.

Sąd zważył, co następuje:

Powództwo w przeważającej części jest zasadne.

Pozwany w niniejszej sprawie odpowiadał wobec poprzednika prawnego powoda jako ubezpieczyciel odpowiedzialności cywilnej osoby, która jako posiadacz samoistny mechanicznego środka komunikacji wyrządziła poszkodowanemu szkodę w mieniu w związku z ruchem tego środka komunikacji (art. 822 § 1 k.c. i art. 19 ust. 1 ustawy z 22 maja 2003 r. o ubezpieczeniach obowiązkowych w zw. z art. 436 § 2 k.c. zw. z art. 415 k.c.).

W dniu 30.09.2020 r. poszkodowany zawarł z powodem umowę cesji wierzytelności przysługujących cedentowi wobec sprawcy oraz strony pozwanej, a wynikających ze szkody komunikacyjnej z dnia 10 sierpnia 2020 roku.

Legitymacja czynna i bierna stron była niesporna, tak samo jak zakres uszkodzeń pojazdu, do których doszło w związku w związku ze zdarzeniem szkodzącym.

Przedmiotem sporu była zaś wysokość poniesionej szkody.

Naprawienie szkody następuje według wyboru poszkodowanego, jak to stanowi art. 363 § 1 i § 2 k.c.

Zakład ubezpieczeń zobowiązany jest 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.

Obowiązujące przepisy prawa nie ograniczają praw poszkodowanego do żądania ustalenia odszkodowania z uwzględnieniem cen części oryginalnych. Należy zwrócić uwagę, iż odszkodowanie pieniężne ma pełnić taką samą funkcję jak przywrócenie do stanu poprzedniego. Tym samym, jego wysokość powinna pokryć wszystkie celowe i ekonomicznie uzasadnione wydatki niezbędne dla przywrócenia stanu poprzedniego uszkodzonego pojazdu (uzasadnienie postanowienia SN z dnia 20 czerwca 2012 roku, sygn. akt III CZP 85/11, LEX nr 1289199).

Odnosząc się w tym miejscu do podniesionego przez pozwanego zarzutu naruszenia przez poszkodowanego obowiązku minimalizacji szkody poprzez nieskorzystanie z propozycji ubezpieczyciela odnośnie naprawy pojazdu w warsztacie współpracującym z pozwanym, wskazać należy, że z obowiązku zapobiegania powiększaniu szkody nie można wywodzić obowiązku jej naprawienia najtańszym możliwym kosztem bez względu zwłaszcza na jakość pracy i jakość zastosowanych części / por. Sąd Apelacyjny we Wrocławiu w wyroku z dnia 27 czerwca 2012 r. sygn. akt I A Ca 623/12/.

Poszkodowanemu w zakresie naprawienia szkody przysługuje możliwość wyboru dowolnej oferty spośród takich, w których stawki usług czy też kosztów zakupu koniecznych do naprawy części nie przekraczają rażąco cen rynkowych (oferowanych na rynku lokalnym). Poszkodowany nie ma więc obowiązku poszukiwania sprzedawcy oferującego usługi najtańsze (zob. uchwałę Sądu Najwyższego z 13 czerwca 2003 r., III CZP 32/03, OSNC 2004, nr 4, poz. 51, a także wyrok Sądu Najwyższego z 25 kwietnia 2002 r., I CKN 1466/99, OSNC 2003, nr 5 poz. 64).

Zarzut uchybienia obowiązkowi z art. 354 § 2 k.c. mógłby zatem wchodzić w grę tylko w razie wykazania świadomości i niedbalstwa poszkodowanego przy skorzystaniu z podmiotu stosującego stawki wygórowane (i to rażąco). Obowiązek współdziałania poszkodowanego w żadnym razie nie może oznaczać ograniczenia jego uprawnień - w szczególności prawa wyboru sposobu naprawienia szkody, swobody decyzji co do napraw oraz wyboru dostawcy części.

Nadto nie sposób uznać, że jakiegokolwiek informacje przesłane przez zakład ubezpieczeń stanowiły propozycję zorganizowania naprawy samochodu poszkodowanego w warsztacie z sieci naprawczej pozwanego. Pozwany zakład ubezpieczeń nie wskazał ani warsztatu samochodowego, który miałby zająć się naprawą samochodu, ani terminu realizacji i ewentualnego sposobu skorzystania z tej oferty.

Informacja skierowana do poszkodowanego nie zawierała również kalkulacji naprawy samochodu poszkodowanego w wybranym przez pozwanego ubezpieczyciela warsztacie, co uniemożliwia skonfrontowanie różnic cenowych w cenie

naprawy samochodu, a jedynie abstrakcyjną - nie związaną z żadnym zakładem naprawczym kalkulacją likwidatora szkody, będącego jednocześnie pracownikiem pozwanej. Mając na uwadze, że uszkodzony w tym czasie był już związany zleceniem naprawy pojazdu z wybranym przez siebie warsztatem naprawczym, należy uznać, że w tej sytuacji wskazana informacja stanowiła wyłącznie decyzję pozwanego w przedmiocie wysokości kwoty przyznanego odszkodowania.

Jak wynika z opinii biegłego stawka za rbg stosowana w zakładzie powódki, w dacie wykonania usługi objętej powództwem, zawierała się w kosztach napraw na terenie województwa (...);

- stawka za rbg w wysokości 170,00 zł netto zastosowana przez powódkę nie była zawyżona

w stosunku do stawek stosowanych na rynku lokalnym, i mieściła się w zakresie stawek występujących na terenie województwa (...) w III kwartale 2020 roku;

Koszty naprawy pojazdu A. (...) nr rej. (...) na częściach nowych i oryginalnych- uwzględniając stan techniczny pojazdu przed zdarzeniem szkodzącym, stosując technologię naprawy jaka pozwoli przywrócić mu wszystkie funkcje techniczne i estetyczne (oraz udzielić gwarancji na taką naprawę) przy stawce za robocizogodzinę 170 zł netto, jaką obserwowano w województwie (...) w 2020 r. (w warsztatach posiadających autoryzację i wyposażonych odpowiednio w ramy pomiarowo naprawcze oraz kabiny lakiernicze) wyniósł by brutto: 15.823,43 zł - zdaniem opiniującego biegłego byłby to uzasadniony koszt naprawy.

Pozwana wypłaciła w toku postępowania likwidacyjnego kwotę 12.536,62 złote tytułem zwrotu kosztów naprawy, a zatem żądanie powoda z tego tytułu było zasadne do kwoty 3.286,81 zł. / bo 15.823,43 zł - zdaniem opiniującego biegłego uzasadniony koszt naprawy minus wypłacona przez pozwanego kwota 12.536,62 złote tytułem zwrotu kosztów naprawy/.

W pozostałym zakresie żądanie pozwu jako nieudowodnione podlegało oddaleniu.

O należnych odsetkach ustawowych, Sąd orzekł zgodnie z brzmieniem przepisów art. 359 § 1 k.c., 481§1 k.c., art. 455 k.c. i 817 § 1 k.c. oraz art. 14 ust. 1 ustawy z dnia 22 maja 2003r. o ubezpieczeniach obowiązkowych, Ubezpieczeniowym Funduszu Gwarancyjnym i Polskim Biurze Ubezpieczycieli Komunikacyjnych.

Jak ustalono, na mocy decyzji 28 września 2020 r., pozwany wypłacił na rzecz powoda odszkodowanie z tytułu szkody częściowej w pojeździe. Decyzja pozwanego zakończyła postępowanie likwidacyjne. Odsetki ustawowe od dochodzonej przez powoda kwoty, winny być liczone od dnia następnego od dnia wydania decyzji. Mając na uwadze powyższe oraz uwzględniając treść art. 321 k.p.c. o początkowym terminie odsetek ustawowych orzeczono zgodnie z żądaniem pozwu tj. od dnia 8 października 2020 roku.

O kosztach procesu orzeczono stosownie do art. 100 kpc, zgodnie z którym w razie częściowego tylko uwzględnienia żądań koszty będą wzajemnie zniesione lub stosunkowo rozdzielone. Sąd może jednak włożyć na jedną ze stron obowiązek zwrotu wszystkich kosztów, jeżeli jej przeciwnik uległ tylko co do nieznaczonej części swego żądania albo gdy określenie należnej mu sumy zależało od wzajemnego obrachunku lub oceny sądu.

Mając na uwadze, iż powód uległ jedynie co do nieznaczonej części żądania (przegrał sprawę w 5%) kosztami tymi w całości obciążono pozwanego.

Na koszty te złożyły się: opłata w kwocie 200 zł, koszty ustanowienia pełnomocnika w kwocie 900 zł, opłata skarbową w kwocie 17 – łącznie 1117 zł. O odsetkach od kosztów orzeczono na zasadzie art. 98 § 1¹ k.p.c.

O kosztach sądowych pokrytych tymczasowo ze środków Skarbu Państwa – Sądu Rejonowego w Łęczycy orzeczono stosownie do art. 113 ust. 1 i 2 UKSC w zw. z art. 83 ust. 1 i 2 UKSC w zw. z art. 100 kpc, obciążając nimi w całości pozwanego. Na koszty te złożyło się wynagrodzenie biegłego za sporządzoną opinię.

O zwrocie kwot z tytułu niewykorzystanych zaliczek wpłaconych przez strony na poczet dopuszczonego dowodu z opinii biegłego orzeczono na podstawie art. 84 UKSC.