

Sygn. akt III C 717/20

WYROK

W IMIENIU RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ

Dnia 13 września 2021 r.

Sąd Rejonowy Szczecin – Centrum w Szczecinie Wydział III Cywilny

w składzie:

Przewodniczący: Asesor sądowy Katarzyna Kubiak

Protokolant: sekretarz sądowy Katarzyna Zielińska

po rozpoznaniu w dniu 13 września 2021 r.

na rozprawie

sprawy z powództwa (...) Spółki z ograniczoną odpowiedzialnością z siedzibą w W.

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

o zapłatę

I. zasądza od pozwanego (...) Spółki Akcyjnej z siedzibą w W. na rzecz powoda (...) Spółki z ograniczoną odpowiedzialnością z siedzibą w W. kwotę 2.126,37 zł (dwóch tysięcy stu dwudziestu sześciu złotych i trzydziestu siedmiu groszy) wraz z odsetkami ustawowymi za opóźnienie liczonymi w stosunku rocznym od dnia 5 marca 2020 r. do dnia zapłaty;

II. oddala powództwo w pozostałym zakresie;

III. zasądza od powoda (...) Spółki z ograniczoną odpowiedzialnością z siedzibą w W. na rzecz pozwanego (...) Spółki Akcyjnej z siedzibą w W. kwotę 393,54 zł (trzystu dziewięćdziesięciu trzech złotych i pięćdziesięciu czterech groszy) tytułem zwrotu kosztów procesu;

IV. tytułem nieuiszczonych kosztów sądowych, nakazuje pobrać na rzecz Skarbu Państwa - Sądu Rejonowego Szczecin-Centrum w Szczecinie:

- od powoda (...) Spółki z ograniczoną odpowiedzialnością z siedzibą w W. kwotę 112,10 zł (stu dwunastu złotych i dziesięciu groszy),

- od pozwanego (...) Spółki Akcyjnej z siedzibą w W. kwotę 68,70 zł (sześćdziesięciu ośmiu złotych i siedemdziesięciu groszy).

Sygn. akt III C 717/20

UZASADNIENIE

Pozwem z dnia 1 czerwca 2020 roku powód (...) sp. z o.o. z siedzibą w W., reprezentowany przez zawodowego pełnomocnika, wniósł o zasądzenie od (...) Spółki Akcyjnej w W. kwoty 5.537,35 złotych wraz z ustawowymi odsetkami za opóźnienie od dnia 5 marca 2020 roku do dnia zapłaty, wraz z kosztami procesu według norm przepisanych.

W uzasadnieniu żądania pozwu powód podniósł, że w wyniku kolizji z dnia 5 stycznia 2020 roku doszło do uszkodzenia pojazdu marki A. (...) o nr rej. (...). Sprawca szkody był ubezpieczony w zakresie odpowiedzialności cywilnej za szkody

związane z ruchem pojazdu mechanicznego w (...) Spółce Akcyjnej w W.. W toku postępowania likwidacyjnego ubezpieczyciel przyjął odpowiedzialność za szkodę i ustalił wysokość odszkodowania na kwotę 6.557,60 złotych. 2 marca 2020 roku poszkodowany dokonał przelewu wierzytelności z tytułu odszkodowania od ubezpieczyciela na rzecz powoda (...) sp. z o.o. z siedzibą w W.. Powód nie zgodził się ze stanowiskiem pozwanej co do wysokości szkody i zlecił sporządzenie prywatnej opinii w tym zakresie rzeczoznawcy samochodowemu, który ustalił wyższą wysokość szkody niż ubezpieczyciel – na 12.094,95 zł. Jako datę początkową naliczania odsetek powód wskazał pierwszy dzień po upływie 30 dni od dnia sporządzenia kosztorysu.

Nakazem zapłaty w postępowaniu upominawczym z dnia 23 czerwca 2020 roku Sąd Rejonowy Szczecin – Centrum w Szczecinie uwzględnił żądanie pozwu w całości.

W sprzeciwie od powyższego orzeczenia, pozwany reprezentowany przez zawodowego pełnomocnika, wniósł o oddalenie powództwa w całości oraz zasądzenie od powoda na rzecz pozwanego kosztów procesu, w tym kosztów zastępstwa procesowego według norm przepisanych. W uzasadnieniu wskazał, że poszkodowany został poinformowany, iż w przypadku braku możliwości wykonania naprawy w oparciu o wypłaconą przez pozwanego kwotę, poszkodowany winien skontaktować się z pozwanym w celu wskazania mu warsztatu z sieci naprawczej pozwanego, w którym będzie mógł za taką kwotę dokonać naprawy oraz że jeżeli poszkodowany nie zdecyduje się na naprawę w proponowanym warsztacie, to niezbędne jest uzgodnienie z ubezpieczycielem wysokości kosztów naprawy - w tym celu poszkodowany musi dostarczyć kosztorys sporządzony przez warsztat naprawczy, któremu poszkodowany zamierza powierzyć naprawę pojazdu. Poszkodowany z przedstawionej propozycji nie skorzystał, zatem pozwany nie może ponosić kosztów niecelowych i ekonomicznie nieuzasadnionych.

Pozwany podniósł, że przyznane odszkodowanie umożliwiło naprawę pojazdu i to bez ponoszenia dodatkowych kosztów. Niezależnie od tego poszkodowany nie wykazał, aby w ogóle pojazd naprawił. Dochodzenie od pozwanego hipotetycznych kosztów naprawy, ustalonych w oparciu o opinie biegłego sądowego jest zatem nieuzasadnione. Z ostrożności pozwany wniósł, aby ewentualne koszty naprawy ustalić przy wykorzystaniu części zamiennych, gdyż w jego ocenie naprawa pojazdu przy użyciu nowych części oryginalnych doprowadzi do wzrostu wartości pojazdu. Pozwany zakwestionował również datę początkową naliczania odsetek, gdyż odszkodowanie zostało przyznane.

Sąd ustalił następujący stan faktyczny:

5 stycznia 2020 roku doszło do kolizji, w której uszkodzony został należący do P. S. pojazd marki A. (...) o nr rejestracyjnym (...).

W dniu zdarzenia sprawca kolizji legitymował się umową ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej za szkody związane z ruchem pojazdu mechanicznego w (...) spółce akcyjnej w W..

W dniu 6 stycznia 2020 roku poszkodowany zgłosił szkodę ubezpieczycielowi.

Niesporne, nadto dowód:

- zgłoszenie szkody – akta s. – płyta CD – k. 1,

- zeznania P. S. – k. 72-73.

(...) S.A. w W. przyjęła odpowiedzialność za szkodę powstałą w pojeździe A. (...) o nr rejestracyjnym (...) na skutek zdarzenia z dnia 5 stycznia 2020 roku. Decyzjami z dnia 13.01.2020 roku i 16.01.2020 roku ubezpieczyciel przyznał, a następnie wypłacił poszkodowanemu odszkodowanie w łącznej kwocie 6.557,60 złotych. Informując o wysokości odszkodowania ubezpieczyciel przedstawił również możliwość naprawy pojazdu w sieci naprawczej współpracującej z ubezpieczycielem.

P. S. przy naprawie pojazdu nie skorzystał z propozycji ubezpieczyciela.

Dowód:

- decyzja z 13.01.2020 r. – akta szkody – płaata CD – k. 30,
- decyzja z 16.01.2020 r. – akta szkody – płaata CD – k. 41,
- kosztorys – akta szkody – płaata CD – k. 31-35, 37-40,
- zeznania P. S. – k. 72-73.

2 marca 2020 roku P. S. zbył na rzecz (...) sp. z o.o. z siedzibą w W. wierzytelność z tytułu odszkodowania w związku ze zdarzeniem z dnia 5 stycznia 2020 roku za szkodę w pojeździe marki A. (...) o nr rejestracyjnym (...) od (...) spółki akcyjnej w W.. Ubezpieczyciel został zawiadomiony o dokonanej cesji.

Dowód:

- umowa z 03.03.2020 r. – k. 7,
- oświadczenie VAT – k. 7v-8,
- pełnomocnictwo k. 9,
- aneks do umowy – k. 19,
- zawiadomienie o cesji - płaata CD – k.50.

Nabywca wierzytelności nie zgodził się z ustaleniem wysokości szkody sporządzonym przez (...) S.A. w W., przy czym zakres szkody był niesporny, i zlecił wycenę szkody prywatnemu rzeczoznawcy, który wycenił koszt naprawy pojazdu na 12.094,95 złotych.

Dowód:

- kosztorys – k. 10-13.

Nabywca wierzytelności pismem z dnia 15 maja 2020 r. wezwał ubezpieczyciela o dopłatę dalszego odszkodowania w kwocie 5.537,35 złotych w terminie 5 dni.

Ubezpieczyciel odmówił przyznania dalszego odszkodowania.

Dowód:

- wezwanie do zapłaty – k. 20.

Pojazd marki A. (...) w chwili powstania szkody był samochodem prawie 15 – letnim ze znacznym przebiegiem. Nie był serwisowany w (...). W 2018 roku uczestniczył w kolizji drogowej.

Dowód:

- wydruk historii pojazdu – k. 127,
- zeznania P. S. – k. 72-73.

Hipotetyczny koszt naprawy pojazdu pojeździe marki A. (...) o nr rejestracyjnym (...) niezbędny do przywrócenia pojazdu do stanu przed kolizji z dnia 5 stycznia 2020 roku przeprowadzonej zgodnie z technologią producenta w

nieautoryzowanej stacji obsługi lub warsztacie naprawczym według średnich rynkowych stawek roboczogodzin na rynku lokalnym wynosił:

- przy zastosowaniu nowych części oryginalnych zamiennych sygnowanych logo producenta pojazdu o jakości O – 12.043,07 złotych brutto,
- przy zastosowaniu części oryginalnych z grupy O i (...) – 10.057,24 złotych brutto,
- przy zastosowaniu części oryginalnych z grupy O i (...) oraz zamienników o potwierdzonej jakości z grupy (...) we wskazanym zakresie – 8.683,97 złotych brutto.

Zakład (...) w swoim kosztorysie naprawy zastosował zaniżoną stawkę za rbg w wysokości 51 złotych oraz zastosował w procesie naprawy najtańsze zamienniki o nie potwierdzonej jakości przez zewnętrzne firmy audytujące. Ponadto zaniżył współczynnik odchylenia na materiał lakierniczy w stosunku do robocizny lakierniczej w wysokości 67% zamiast 100%.

Zgodnie z wynikami badań przeprowadzonymi w IV kwartale 2017 roku przez Stowarzyszenie (...) ustalających średni poziom stawek za roboczogodzinę pracy warsztatów nieautoryzowanych o wysokim standardzie usprzętowania technicznego na terenie województwa (...), poza rejonem S. i P., stawki te wynosiły:

- 121,50 złotych/rbg netto dla prac blacharskich i lakierniczych,
- 127,71 złotych/rbg netto dla prac lakierniczych.

Zoptymalizowany, ekonomicznie uzasadniony i gwarantujący przywrócenie pojazdu do stanu sprzed szkody koszt naprawy uszkodzeń w pojeździe marki A. (...) przy zastosowaniu stawek za prace blacharskie i mechaniczne w wysokości 121,50 zł/rbg i prace lakiernicze w wysokości 127,71 zł/rbg oraz przy uwzględnieniu cen części oryginalnych z grupy O i (...) oraz dostępnych części zamiennych o potwierdzonej jakości z grupy PC w zakresie wykładziny zderzaka i kraty kierunkowej wynosił 8.683,97 zł brutto.

Z technicznego punktu widzenia do prawidłowej naprawy pojazdu mogły zostać użyte części klasy O, Q oraz PC tj. części o porównywalnej jakości, potwierdzonej przez niezależną jednostkę badawczą wyłącznie w zakresie wykładziny zderzaka przedniego i kraty kierunkowej nawiewu powietrza, albowiem wykładzina zderzaka i krata kierunkowa jako elementy wykonane z tworzywa sztucznego, ulegają procesowi starzenia. Tworzywo twardnieje, traci swoje właściwości sprężyste, staje się bardziej kruche i mniej podatne na odkształcenia sprężyste. Nowy zamiennik o potwierdzonej jakości z grupy PC, posiadający zbliżone właściwości do nowego oryginału, ma te właściwości tożsame, ze wskazaniem na lepsze, jak używany przez wiele lat oryginalny zderzak czy krata nawiewu, co oznacza, że zastosowanie takiego zamiennika na ten element przywróci walory techniczno-użytkowe pojazdu do stanu sprzed szkody. Zastosowanie takich części jest uzasadnione wiekiem pojazdu (ok. 15 lat na dzień szkody), stopniem jego wyeksploatowania (duży przebieg – 239 873 km), a także wcześniejszymi naprawami. Użycie do naprawy części innych niż oryginalne nie spowoduje obniżenia wartości rynkowej pojazdu w stosunku do jego wartości sprzed szkody.

Części z klasy P i PJ, których jakość nie jest potwierdzana, nie zapewniałyby odpowiedniej jakości naprawy, a ich użycie wiązać się może z dodatkowym, czasochłonnym ich dopasowywaniem.

Dowód:

- opinia biegłego sądowego W. S. z dnia 8.02.2021 r. - k. 78-99,
- opinia uzupełniająca biegłego sądowego W. S. z dnia 8.02.2021 r. - k. 117-119.

Sąd zważył, co następuje:

Powództwo okazało się uzasadnione.

Materialnoprawną podstawę żądania powoda stanowiły przepisy art. 822 k.c. w zw. z art. 435 k.c. Legitymację czynną powód wywodził natomiast z umowy przelewu wierzytelności, opartej o przepis art. 509 k.c.

Przesłanką każdego rodzaju odpowiedzialności za szkodę wyrządzoną innej osobie jest zaistnienie zdarzenia, z którym prawo cywilne wiąże obowiązek odszkodowawczy. Podstawą domagania się wypłaty z tytułu ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej prowadzącego przedsiębiorstwo, który odpowiada za szkody wyrządzone w związku z ruchem tego przedsiębiorstwa, jest spowodowanie szkody majątkowej związanej z jego ruchem. Odpowiedzialność przejmuje w takiej sytuacji, na mocy umowy ubezpieczenia zawartej ze sprawcą szkody - zakład ubezpieczeń. Przesłankami odpowiedzialności z art. 435 k.c. są: ruch przedsiębiorstwa, szkoda oraz związek przyczynowy pomiędzy ruchem przedsiębiorstwa, a szkodą. Jest to odpowiedzialność na zasadzie ryzyka, wina lub bezprawność działania nie mają znaczenia dla odpowiedzialności sprawcy.

Zgodnie z treścią przepisu art. 435 § 1 k.c.:

Prowadzący na własny rachunek przedsiębiorstwo lub zakład wprawiany w ruch za pomocą sił przyrody (pary, gazu, elektryczności, paliw płynnych itp.) ponosi odpowiedzialność za szkodę na osobie lub mieniu, wyrządzoną komukolwiek przez ruch przedsiębiorstwa lub zakładu, chyba że szkoda nastąpiła wskutek siły wyższej albo wyłącznie z winy poszkodowanego lub osoby trzeciej, za którą nie ponosi odpowiedzialności.

Zgodnie zaś z treścią art. 822 § 1- § 4 k.c.:

§ 1. 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.

§ 2. Jeżeli strony nie umówiły się inaczej, umowa ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej obejmuje szkody, o jakich mowa w § 1, będące następstwem przewidzianego w umowie zdarzenia, które miało miejsce w okresie ubezpieczenia.

§ 3. Strony mogą postanowić, że umowa będzie obejmować szkody powstałe, ujawnione lub zgłoszone w okresie ubezpieczenia.

§ 4. Uprawniony do odszkodowania w związku ze zdarzeniem objętym umową ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej może dochodzić roszczenia bezpośrednio od ubezpieczyciela.

Zgodnie zaś z treścią przepisu art. 509 k.c.:

§1. Wierzyciel może bez zgody dłużnika przenieść wierzytelność na osobę trzecią (przelew), chyba że sprzeciwiałoby się to ustawie, zastrzeżeniu umownemu albo właściwości zobowiązania.

§2. Wraz z wierzytelnością przechodzą na nabywcę wszelkie związane z nią prawa, w szczególności roszczenie o zaległe odsetki.

Stan faktyczny w niniejszej sprawie Sąd ustalił na podstawie dokumentów złożonych przez strony postępowania, dokumentów z dołączonych akt szkody (płyta CD) oraz pisemnych opinii biegłego sądowego z zakresu techniki samochodowej W. S.. U. także z zeznań P. S..

Dokumentom złożonym przez strony Sąd dał wiarę w całości albowiem nie istniały wątpliwości, co do ich prawdziwości i nie były kwestionowane przez strony. W ocenie Sądu opinia biegłego sądowego została sporządzona wedle tezy dowodowej wysnutej przez Sąd, poza tym jest logiczna, zgodna z zasadami doświadczenia życiowego i wskazaniami wiedzy. Komunikatywność jej sformułowań pozwala na zrozumienie wyrażonych w niej ocen i poglądów, a także

sposobu dochodzenia do wniosków końcowych. Nie zawiera ona również wewnętrznych sprzeczności i wykluczających się wzajemnie wniosków.

Przechodząc do szczegółowych rozważań wskazać należy, iż pomiędzy stronami nie było sporu ani co do okoliczności kolizji drogowej z dnia 5 stycznia 2020 roku, winy kierowcy posiadającego obowiązkowe ubezpieczenie odpowiedzialności cywilnej w pozwanym towarzystwie ubezpieczeń ani tego, że odpowiedzialność za szkodę ponosi pozwany w związku z zawartą ze sprawcą umową ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej. Niespornym była również legitymacja powoda – pozwany nie kwestionował umowy cesji. Nadto, należało mieć na uwadze, iż w toku postępowania likwidacyjnego pozwany zakład ubezpieczeń przyjął co do zasady odpowiedzialność za poniesioną szkodę i przyznał odszkodowanie w wysokości 6.557,60 złotych.

Pozwana spółka zakwestionowała jednak żądanie pozwu co do wysokości podnosząc szereg zarzutów przeciwko sposobowi, w jaki powód wyliczył szkodę. Pozwany zarzucił bowiem, że: użycie do naprawy oryginalnych części pochodzących od producenta jest nieuzasadnione, a wypłacone odszkodowanie jest wystarczające do przywrócenia pojazdu do stanu sprzed szkody. W ocenie jednak Sądu kluczowe w sporze stron nie były powyższe zarzuty, które są raczej typowe w sprawach o odszkodowanie za szkodę w pojeździe. Pozwany zarzucił również, że w sytuacji, gdy do naprawy pojazdu doszło, to nie jest możliwe ustalenie odszkodowania w oparciu o przyjęcie kalkulacji hipotetycznej naprawy. W sytuacji, gdyby uszkodzony naprawił uszkodzony pojazd, to nie możemy mówić o hipotetycznych kosztach, bowiem uszkodzony podniósł już realne koszty naprawy. Gdy uszkodzony przeprowadził naprawę uszkodzonego pojazdu, to warunkuje to inny niż wskazuje to strona powodowa sposób ustalenia wysokości szkody. Górną granicę obowiązku naprawienia szkody wyznacza tylko faktyczny, rzeczywisty koszt naprawienia rzeczy, a nie hipotetyczny koszt naprawy pojazdu ustalony przez powoda. Jeżeli samochód został naprawiony przy użyciu części nieoryginalnych w nieautoryzowanym warsztacie, to przyznanie powodowi odszkodowania wyliczonego w oparciu o ceny części oryginalnych i stawki stosowane przez autoryzowane warsztaty naprawcze nie stanowiłoby naprawienia szkody, a nieuzasadnione wzbogacenie powoda. Z uwagi na powyższe powód winien w pierwszej kolejności wykazać naprawę pojazdu przez uszkodzonego lub jej brak.

Sąd orzekający stanowiska pozwanego nie podziela i stoi na stanowisku znajdującym wyraz w uzasadnieniach postanowienia Sądu Najwyższego z dnia 7 grudnia 2018 r., (sygn. akt III CZP 51/18, Legalis 1855985) oraz postanowienia z dnia 20 lutego 2019 r. (sygn. akt III CZP 91/18, Legalis 1875507) i przywołanego tam licznie orzecznictwa Sądu Najwyższego. Powyższe postanowienia zapadły na skutek pytań prawnych Sądu Okręgowego w Szczecinie. Jakkolwiek Sąd Najwyższy odmówił podjęcia uchwał, o tyle rozważania, które poczynił, stanowiły istotną wskazówkę dla kierunku rozstrzygnięcia sądu. Sąd Najwyższy wskazał bowiem, że przywrócenie stanu poprzedniego ma miejsce, jeżeli stan pojazdu po naprawie pod każdym istotnym względem (stan techniczny, zdolność użytkowania, części składowe, trwałość, wygląd estetyczny itd.) odpowiada stanowi pojazdu przed uszkodzeniem. Przywrócenie pojazdowi sprawności technicznej nie może być identyfikowane z przywróceniem pojazdu w pełni do stanu poprzedniego. Ponadto naprawa pojazdu z reguły nie powoduje, że odzyskuje on swoją pełną wartość handlową w stosunku do stanu sprzed wyrządzenia szkody. Nawet w przypadku kompleksowej naprawy w autoryzowanym zakładzie mechanicznym, zgodnie z technologią producenta, przy użyciu nowych, oryginalnych części pojazd naprawiany w realiach rynkowych, jest z reguły wart mniej niż pojazd, który nie uczestniczył w kolizji i nie podlegał procesowi naprawczemu (por. m.in. uchwała Sądu Najwyższego z dnia 12 października 2001 r., III CZP 57/01, OSNC 2002, nr 5, poz. 57).

Dalej Sąd Najwyższy wskazał, że w świetle utrwalonego stanowiska Sądu Najwyższego nie ma bowiem żadnych wątpliwości, że odszkodowanie przysługujące od ubezpieczyciela odpowiedzialności cywilnej za uszkodzenie pojazdu mechanicznego nie ogranicza się, do równowartości wydatków poniesionych na naprawę pojazdu, lecz każdorazowo obejmuje niezbędne i ekonomicznie uzasadnione koszty naprawy. W sytuacji gdy przed ustaleniem wysokości odszkodowania dojdzie do naprawy pojazdu odszkodowanie należne uszkodzowanemu może być ustalone, także jako równowartość hipotetycznie określonych kosztów przywrócenia pojazdu do stanu poprzedniego. Jeżeli

ubezpiaczyciel wykaże, że taki sposób rozliczenia szkody przewyższa wielkość uszczerbku w majątku poszkodowanego, odszkodowanie – stosownie do okoliczności sprawy – może być obniżone.

Powstanie roszczenia z tytułu kosztów przywrócenia uszkodzonego pojazdu do stanu pierwotnego, a tym samym zakres odszkodowania, nie zależą od tego czy poszkodowany dokonał restytucji i czy w ogóle ma taki zamiar. Odpowiada ono niezbędnym i ekonomicznie uzasadnionym kosztom naprawy, a naprawa dokonana przed uzyskaniem świadczenia od ubezpieczyciela, jej koszt i faktyczny zakres nie ma zasadniczego wpływu na sposób ustalania wysokości odszkodowania. Nie ma zatem znaczenia czy naprawienie szkody następuje na podstawie faktur za naprawę pojazdu czy wyceny kosztów naprawy – zasady naprawienia szkody muszą być identyczne. W konsekwencji spotykane niekiedy w praktyce uzależnienie wypłaty należności od faktycznego dokonania naprawy i udokumentowania jej kosztów nie jest uzasadnione. Szkodą jest bowiem różnica między stanem majątku poszkodowanego jaki zaistniał po zdarzeniu wywołującym szkodę, a stanem tego majątku, jaki istniałby, gdyby nie nastąpiło to zdarzenie. Roszczenie odszkodowawcze powstaje z chwilą powstania obowiązku naprawienia szkody, a nie po powstaniu kosztów naprawy pojazdu, z czym wiąże się brak obowiązku po stronie poszkodowanego udowadniania konkretnych wydatków poniesionych na naprawę pojazdu. Dopuszczenie przyznawania odszkodowania z tytułu kosztów naprawy przed jej dokonaniem i bez potrzeby rozliczenia się z nich po dokonaniu naprawy, powoduje, że byłoby w sposób nieuzasadniony krzywdzące poszkodowanego stosowanie innych kryteriów rozliczeń tylko dlatego, że wykazując staranność i dysponując środkami finansowymi dokonał usunięcia uszkodzeń przed uzyskaniem odszkodowania. Skoro prawo do odszkodowania ma poszkodowany, który w ogóle nie naprawił pojazdu, to nie sposób przyjąć, że nie może go uzyskać poszkodowany, który poczynił nakłady na swój majątek naprawiając uszkodzony pojazd w całości lub w części, tylko z tej przyczyny, że nie wykazał rzeczywistych kosztów naprawy, skoro nie one decydują o zakresie należnego odszkodowania. Stanowisko to uznawane jest za tak utrwalone, że w orzecznictwie Sądu Najwyższego przyjęto, iż oddalenie przez sąd powszechny powództwa tylko z tej przyczyny, że poszkodowany, który naprawił pojazd nie wykazał wysokości wydatków poniesionych tytułem kosztów naprawy uszczuplających jego majątek, a domagał się ustalenia wysokości szkody na podstawie opinii biegłego, jest tak oczywistym i rażącym naruszeniem prawa, że uzasadnia uwzględnienie skargi o stwierdzenie niezgodności z prawem wyroków opartych na takiej motywacji.

Mając na uwadze powyższe stanowisko Sądu Najwyższego, które należy w całości podzielić, Sąd uznał główny zarzut pozwanego, dotyczący braku wykazania faktu i kosztów naprawy pojazdu, jako pozbawiony podstawy prawnej.

W stanach faktycznych spraw poddanych analizie Sądu Najwyższego – jak sprawy III CZP 51/18, III CZP 91/18 – Sąd Najwyższy wyraźnie wskazał, że nawet ocena przez samego poszkodowanego, że kwota wypłaconego odszkodowania wystarczyła na naprawę pojazdu – bez innych dowodów w tym zakresie – jest niewystarczająca dla zatamowania odszkodowania obejmującego dalsze, w tym hipotetyczne koszty naprawy pojazdu, albowiem do ustaleń w tym zakresie potrzebna jest wiedza specjalistyczna, którą dysponuje nie poszkodowany, a biegły sądowy. Sama subiektywna ocena poszkodowanego co do adekwatności wypłaconego dotychczas odszkodowania jest niewystarczająca do przyjęcia konkluzji, że kwota wypłacona przez ubezpieczyciela w pełni rekompensuje szkodę w danym przypadku.

Podstawową kwestią sporną pomiędzy stronami była kwestia rodzaju części zamiennych, jakie powinny zostać zastosowane do naprawy przedmiotowego pojazdu.

Na podstawie opinii biegłego sądowego z zakresu techniki samochodowej W. S., Sąd uznał, że w przypadku pojazdu marki A. (...) przywrócenie stanu sprzed szkody jest możliwe przy zastosowaniu części oryginalnych z grupy O i przy użyciu części oznaczonych symbolem Q (części nowych, tej samej jakości i wyprodukowanych przez tego samego producenta, co części oryginalne) oraz części oznaczonych symbolami PC (tzn. części nowych o porównywalnej jakości, objętych gwarancją producenta i posiadających certyfikaty jakości nadane przez uznane europejskie instytuty badawcze). Przy czym naprawa pojazdu przy użyciu części oznaczonych symbolem PC dotyczyłaby jedynie wykładziny zderzaka i kraty kierunkowej jako elementu wykonanego z tworzywa sztucznego, które ulega procesowi starzenia. Biegły sądowy wyjaśnił, że tworzywo twardnieje i traci swoje właściwości sprężyste – staje się bardziej kruche, mniej

podatne na odkształcenia sprężyste. Jak wskazał biegły sądowy W. S., nowy zamiennik o potwierdzonej jakości z grupy PC, posiadający zbliżone właściwości do nowego oryginału, ma te same właściwości, ze wskazaniem na lepsze, jak używany przez wiele lat oryginalny zderzak czy krata nawiewu. Biegły sądowy podkreślił, że części z grupy O i (...) produkują ci sami producenci, którzy dostarczają te elementy na pierwszy montaż do fabryki, na tych samych liniach produkcyjnych, jedyna różnica polega na tym, że reflektory oryginalne z grupy Q nie mają oznaczenia producenta, co nie ma żadnego wpływu na proces użytkowania takiej części. Wobec powyższego zastosowanie do naprawy powyższych części O, Q i PC zapewni przywrócenie sprawności technicznej i zdatności eksploatacyjnej, nie wpłynie w żaden sposób na zmianę parametrów technicznych naprawionego pojazdu ani też nie spowoduje obniżenia wartości rynkowej tego pojazdu w stosunku do stanu sprzed szkody. Ponadto biegły wskazał, że optymalizacji dokonuje on-line na miesiąc i rok szkody i nie odpowiada za dostępność wskazanych części, dotyczy to również części oryginalnych po wskazanych cenach, a nie tylko wskazanych zamienników.

Jednocześnie należy zauważyć, że zgodnie z poglądem prawnym Sądu Najwyższego wyrażonym w postanowieniu składu siedmiu sędziów z dnia 20 czerwca 2012r., III CZP 85/11, „szczególny interes poszkodowanego może uzasadniać dokonanie naprawy z wykorzystaniem części oryginalnych, pochodzących bezpośrednio od producenta pojazdu. Biorąc rzecz 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, czy też gdy poszkodowany potwierdzi swój uzasadniony interes w dokonaniu naprawy z wykorzystaniem części oryginalnych przez to, że jej faktycznie dokona (przedstawi rachunki)”. Sąd Najwyższy jednocześnie wyjaśnił, że „gdy użytkowane w Polsce pojazdy są w znacznym odsetku modelami przestarzałymi, nie można wykluczyć sytuacji, w których uzasadniona będzie rezygnacja z ograniczenia możliwości przyjmowania do podstawy ustalania odszkodowania cen części równoważnych oryginalnym i dopuszczenie wykorzystania cen części zamiennych „o porównywalnej jakości” w rozumieniu § 2 pkt 21 rozporządzenia z 2010 r. - a więc części zamiennych, „których producent zaświadczy, że są one tej samej jakości co komponenty, które są lub były stosowane do montażu danych pojazdów samochodowych”. W szczególności, gdy przyjęcie za punkt odniesienia cen części „o porównywalnej jakości” (objętych gwarancją producenta części) będzie bliższe zasadzie pełnej restytucji niż uwzględnienie cen części równoważnych oryginalnym (tzn. koszty tych ostatnich nie byłyby celowe i ekonomicznie uzasadnione). Będzie to dotyczyć sytuacji, w której część nowa „o porównywalnej jakości”, objęta gwarancją producenta części, jest pewniejsza i bardziej użyteczna niż część oryginalna, która już przed uszkodzeniem była wyeksploatowana do tego stopnia, że nie może konkurować (pod względem użyteczności i ryzyk) nawet z częściami nowymi „o porównywalnej jakości”. W takich przypadkach generalnie uzasadnione jest uwzględnienie możliwości wykorzystania do naprawy części nowych „o porównywalnej jakości”. Podobnie w wypadku części o prostej konstrukcji, których „zdatność” do pełnej restytucji jest możliwa do oceny bez skomplikowanych badań. Także te części mogą być zastąpione częściami „o porównywalnej jakości”. Jednakże nawet w omawianych przypadkach należy oceniać - stosownie do poczynionych uprzednio wskazań - czy poszkodowany nie ma szczególnego interesu w wykorzystaniu części oryginalnych, pochodzących od producenta pojazdu”.

W niniejszej sprawie strona powodowa nie wykazała, aby miała szczególny interes w zastosowaniu części oryginalnych. Strona powodowa nie wykazała, że pojazd ten był serwisowany wyłącznie w autoryzowanych serwisach obsługi i wyłącznie tam naprawiany, a także nie udowodniła, że wcześniejsze naprawy odbywały się zgodnie z technologią producenta i wyłącznie przy zastosowaniu części nowych i oryginalnych. Brak na tę okoliczność jakichkolwiek dowodów. Mało tego, z treści opinii biegłego wynikają wnioski wręcz odmienne. Biegły zauważył, że błotnik przedni lewy ma wady lakiernicze z tytułu wcześniejszych napraw. Powyższa okoliczność jednoznacznie wskazuje, że poszkodowany nie dbał o pojazd w sposób szczególny. Niezależnie od powyższego należy zwrócić uwagę, że pojazd w chwili powstania szkody był samochodem prawie 15 – letnim i stopień jego eksploatacji był znaczny. Z wymienionych powyżej względów Sąd uznał, że do przywrócenia pojazdu do stanu sprzed szkody wystarczające jest zastosowanie części oznaczonych symbolami O i Q oraz we wskazanym zakresie PC. W wyniku naprawy dokonanej za pomocą takich części pojazd marki A. (...) odzyska wszystkie właściwości jakie posiadał przed kolizją, w szczególności właściwości techniczne, użytkowe, estetyczne. Zastosowanie takich części w żaden sposób nie wpłynie też na wartość pojazdu.

Wysokość stawek na prace blacharskie i lakiernicze wskazana przez biegłego nie była kwestionowana przez żadną ze stron.

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, zgodnie z kalkulacją ubezpieczyciela, to wskazać należy, że jak wynikało z kalkulacji ubezpieczyciela, uwzględniono w niej cenę najtańszych zamienników o nie potwierdzonej jakości przez zewnętrzne firmy audytujące, jak również zastosowano zaniżoną stawkę za rbg w wysokości 51 złotych netto i zdaniem biegłego sądowego koszt naprawy ustalono w oparciu o bazę danych systemu A. aktualną na grudzień 2019 roku, gdzie szkoda miała miejsce w styczniu 2020 roku, co stanowi nieprawidłowość.

Należy zaznaczyć, że gdyby poszkodowany naprawił pojazd zgodnie z kalkulacją ubezpieczyciela, nie doprowadziłby jego stanu do stanu sprzed zdarzenia z dnia 5 stycznia 2020 roku, a zatem szkoda pozostałaby nienaprawiona. Podzielić należy przy tym pogląd wyrażony przez Sąd Apelacyjny we Wrocławiu w wyroku z dnia 27 czerwca 2012 r. (sygn. akt I A Ca 623/12), że nie sposób przyjąć, ażeby ustalenie rozmiaru szkody w oparciu o części innego rodzaju i niższej wartości wynikało z ciężącego na poszkodowanym obowiązku minimalizowania szkody. Z obowiązku zapobiegania powiększeniu szkody nie można wywodzić obowiązku jej naprawienia najtańszym możliwym kosztem bez względu zwłaszcza na jakość pracy i jakość zastosowanych części. Podkreślenia wymaga przy tym, iż na poszkodowanym ciąży jedynie obowiązek zapobieżenia powiększeniu szkody, którego z pewnością nie można rozumieć jako wyłączenia zasady pełnej odpowiedzialności, czy obowiązku przywrócenia stanu poprzedniego - tj. stanu sprzed szkody (tamże).

Nadto wskazać należy, że tak jak poszkodowany nie ma obowiązku wykazywania się ponadprzeciętną aktywnością w poszukiwaniu najtańszego warsztatu, tak obowiązek minimalizacji szkody nie może być rozumiany jako obowiązek poszukiwania podmiotu, który oferuje części zamienne i materiał lakierniczy niezbędne do naprawy uszkodzonego pojazdu, jak najtaniej. Sąd miał również na uwadze, że pozwany w żaden sposób nie wykazał, że konieczne do naprawy przedmiotowego pojazdu części i materiał lakierniczy u wskazanych podmiotów współpracujących z pozwanym były w ogóle dostępne dla poszkodowanego, w sytuacji gdy poszkodowany nie zdecydował się na naprawę w takim warsztacie.

Podkreślić raz jeszcze należy, że poszkodowanemu przysługuje prawo wyboru warsztatu naprawczego, któremu powierzy dokonanie naprawy uszkodzonego pojazdu i jednocześnie poszkodowany nie ma obowiązku poszukiwania najtańszej oferty. W ocenie Sądu poszkodowany w uprawnieniu do wyboru warsztatu naprawiającego uszkodzony pojazd nie może być też ograniczany w szczególności poprzez narzucanie mu przez ubezpieczyciela dokonywania naprawy w tych zakładach naprawczych, z którymi ubezpieczyciel ma podpisane umowy o współpracy, dzięki czemu zakład ten stosuje niższe stawki, a co przekłada się na wysokość ustalonego odszkodowania i co miałoby rodzić negatywne konsekwencje dla poszkodowanego w przypadku nieskorzystania z oferty ubezpieczyciela (w postaci zaniżonego odszkodowania) - zwłaszcza, że tak jak w niniejszej sprawie naprawa we wskazanym warsztacie dokonywana byłaby zgodnie z kalkulacją ubezpieczyciela, co nie pozwoliłoby na przywrócenie pojazdu do stanu sprzed szkody (z uwagi na rodzaj zastosowanych części). Obniżone stawki za roboczogodzinę prac naprawczych wynikające z umów zawartych z pozwanym ubezpieczycielem i obowiązujące wyłącznie w rozliczeniach z tymże, nie mają charakteru rynkowego i nie powinny zostać uwzględnione, miernikiem faktycznego poziomu cen usług na rynku lokalnym są bowiem ceny wolnorynkowe, a nie przypadki odstępstw od nich w postaci rabatów uwarunkowane dodatkowymi czynnikami. Wskazać przy tym należy, że każdy zakład naprawczy stosuje stawki ustalone indywidualnie, które wynikają z ponoszonych kosztów i ustalenia cen na takim poziomie, by móc utrzymać firmę, przy czym koszt ten zależy od wielu elementów takich jak np. położenie firmy, podaży usług, dzierżawy pomieszczeń. Nie ma zatem żadnych podstaw do tego, by uznawać również tzw. stawki przeciętne, czy w jakikolwiek sposób uśrednione. Jednocześnie w niniejszej sprawie powód nie wykazał w żaden sposób, w jakich zakładach naprawczych wykonywane były wcześniejsze naprawy, wobec czego zasadne jest w ocenie Sądu przyjęcie stawek stosowanych przez zakłady naprawcze funkcjonujące na lokalnym dla poszkodowanego rynku, w których stosowano stawki w kwocie 121,50

złotych netto za godzinę prac blacharsko - mechanicznych i w kwocie 121,71 złotych netto za godzinę prac lakierniczych. Powyższe zaś oznacza, że stawka przyjęta przez pozwanego (w kwocie 51 złotych) nie miała waloru stawki rynkowej.

Mając na uwadze wszystkie podniesione powyżej okoliczności, Sąd ustalił, że celowy i ekonomicznie uzasadniony koszt przywrócenia samochodu marki A. (...) o nr rej. (...) do stanu sprzed kolizji wynosi 8.683,97 złotych brutto. Zważywszy, że w toku postępowania likwidacyjnego została już wypłacona kwota 6.557,60 złotych brutto, to nadal do naprawienia pozostaje szkoda w wysokości 2.126,37 zł. W tym stanie rzeczy - na podstawie art. 822 § 1 i 4 k.c. oraz art. 13 ustawy z dnia 22 maja 2003 r. o ubezpieczeniach obowiązkowych, Ubezpieczeniowym Funduszu Gwarancyjnym i Polskim Biurze Ubezpieczycieli Komunikacyjnych - Sąd zasądził od pozwanego na rzecz powoda kwotę 2.126,37 złotych jako różnicę pomiędzy uzasadnionymi kosztami naprawy a wypłaconym już odszkodowaniem. Ponadto – na podstawie art. 481 § 1 i 2 k.c. i art. 14 ust. 1 ustawy z dnia 22 maja 2003 roku o ubezpieczeniach obowiązkowych, Ubezpieczeniowym Funduszu Gwarancyjnym i Polskim Biurze Ubezpieczycieli Komunikacyjnych – Sąd zasądził od powyższej kwoty odsetki ustawowe za opóźnienie od dnia 5 marca 2020 roku do dnia zapłaty. Powód wniósł o zasądzenie odsetek od dnia następnego po upływie 30 dni od dnia sporządzenia kosztorysu, albowiem nie znał daty zgłoszenia szkody. Niewątpliwie sporządzenie kosztorysu miało miejsce po zgłoszeniu szkody, dlatego też żądanie zasądzenia odsetek od ww. daty było uzasadnione. Natomiast, na podstawie wymienionych powyżej przepisów stosowanych a contrario, Sąd oddalił powództwo w pozostałym zakresie.

O kosztach procesu Sąd orzekł w punkcie III wyroku na podstawie przepisu art. 100 k.p.c., zgodnie z zasadą stosunkowego rozdzielenia kosztów, który stanowi, że 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 nieznaczącej części swego żądania albo gdy określenie należnej mu sumy zależało od wzajemnego obrachunku lub oceny sądu.

Powód poniósł następujące koszty procesu: 400 złotych tytułem opłaty od pozwu, 1800 złotych tytułem wynagrodzenia pełnomocnika w osobie adwokata, 17 złotych tytułem opłaty skarbowej od pełnomocnictwa oraz 500 złotych tytułem zaliczki na biegłego, czyli łącznie 2.717 złotych.

Pozwana poniosła koszty w wysokości 2.300 złotych, tj. 1800 złotych tytułem wynagrodzenia pełnomocnika procesowego w osobie radcy prawnego oraz kwotę 500 złotych tytułem zaliczki na biegłego.

Żądanie pozwu zostało uwzględnione w 38 % i takim procentem wyraża się wygrana powoda. Pozwana przegrała zatem w w/w zakresie.

38 % z kwoty 2.717 złotych stanowi sumę 1.032,46 złotych i koszty procesu w takiej wysokości winna ponieść strona pozwana.

Wyliczenie powyższe korelowało z obowiązkiem strony powodowej do partycypowania w kosztach niniejszego procesu. Skoro bowiem powód przegrał w 62 %, to winien ponieść koszty stanowiące 62% z sumy 2300 złotych, a więc 1.426 złotych. Stąd zwrot na rzecz pozwanej kwoty 393,54 złotych (1.426 zł - 1.032,46 zł).

Wysokość kosztów zastępstwa procesowego ustalono na podstawie § 2 pkt 4 Rozporządzenia Ministra Sprawiedliwości z dnia 22 października 2015 r. w sprawie opłat za czynności radców prawnych.

O nieuiszczonych kosztach sądowych Sąd orzekł w punkcie IV wyroku na podstawie art. 113 ust. 1 ustawy z dnia 28 lipca 2005 roku o kosztach sądowych w sprawach cywilnych (Dz. U. z dnia 1 września 2005 r. z późn. zm.), mając na względzie fakt stosunkowe rozdzielenie tychże kosztów, obciążając każdą ze stron w proporcji w jakiej ta przegrała niniejsze postępowanie. Na powyższe koszty składała się kwota 180,80 złotych tytułem wynagrodzenia dla biegłego za sporządzoną opinią (koszt opinii 1180,80 złotych, pobrana zaliczka 1000 złotych), którą to kwotę Sąd tymczasowo wydatkował z sum budżetowych. Skoro zatem powód przegrał niniejszą sprawę w 62 %, to należało pobrać od niego kwotę 112,10 złotych, zaś od pozwanej jako że przegrała w 38 % kwotę 68,70 złotych.

Mając na uwadze powyższe orzeczono jak w sentencji.