

Sygn. akt: I C 986/18

WYROK W IMIENIU RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ

Dnia 28 lipca 2020 r.

Sąd Rejonowy w Gdyni I Wydział Cywilny

w składzie następującym:

Przewodniczący:	SSR Małgorzata Nowicka - Midziak
-----------------	----------------------------------

po rozpoznaniu na posiedzeniu niejawnym w dniu 28 lipca 2020 r. w G.

sprawy z powództwa **J. B.**

przeciwko (...) **S.A. w W.**

o zapłatę

1. zasądza od pozwanego na rzecz powoda kwotę 28 577,15 zł. (dwadzieścia osiem tysięcy pięćset siedemdziesiąt siedem złotych piętnaście groszy) wraz z odsetkami ustawowymi za opóźnienie od następujących kwot:

- od kwoty 28 077,15 zł. od dnia 20 października 2017r do dnia zapłaty

- od kwoty 500 zł. od dnia 5 października 2018r do dnia zapłaty;

2. obciąża pozwanego kosztami procesu w całości, pozostawiając szczegółowe wyliczenie referendarzowi sądowemu.

Sygnatura akt: I C 986/18

UZASADNIENIE

Powód J. B. wniósł pozew przeciwko (...) S.A. z siedzibą w W. domagając się od pozwanego zapłaty kwoty 28.577,15 zł wraz z odsetkami ustawowymi od kwoty 28.077,15 zł od dnia 20 października 2017r. do dnia zapłaty oraz od kwoty 500 zł od dnia doręczenia pozwu do dnia zapłaty.

W uzasadnieniu pozwu powód podniósł, że w dniu 19 września 2017r. wskutek wypadku komunikacyjnego uszkodzeniu uległ należący do niego pojazd marki A (...). W momencie zdarzenia sprawcą szkody łączyła z pozwanym umowa ubezpieczenia OC. W toku postępowania likwidacyjnego dokonano oględzin pojazdu i ustalono, iż wysokość odszkodowania wynosi 39.452,32 zł. Powód jednak uznał wyliczenia dokonane przez pozwanego za nieprawidłowe, gdyż nie uwzględniają one rzeczywistych stawek za roboczogodzinę obowiązujących na terenie T., nie uwzględniają cen części oryginalnych, a także w sposób nieprawidłowy ustalono amortyzację. Powód zwrócił się do firmy (...) celem uzyskania pomocy w dochodzeniu roszczeń. Na zlecenie tej firmy wykonano kalkulację naprawy, zgodnie z którą odszkodowanie za naprawę samochodu powinno wynieść 67.529,47 zł, a zatem zostało zaniżone o kwotę 39.452,15 zł. Wezwaniem z dnia 28 grudnia 2017r. powód wystąpił do pozwanego z żądaniem zapłaty brakującej kwoty. W odpowiedzi pozwany zaproponował zawarcie ugody i ustalenie odszkodowania na kwotę 55.000 zł, odmawiając wypłaty odszkodowania w pełnej wysokości. Powód dochodzi zapłaty pozostałych, niewypłaconych kosztów naprawy, a także kosztów pomocy prawnej (sporządzenia kosztorysu) w kwocie 500 zł.

(pozew k. 3-8)

Pozwany wniósł o oddalenie powództwa w całości. Zdaniem ubezpieczyciela powód nie wykazał faktu naprawy uszkodzonego pojazdu, zaś wypłacona przez pozwanego kwota odpowiada realnemu i ekonomicznie uzasadnionemu kosztowi naprawy pojazdu, zaś sporządzony kosztorys uwzględnia wszystkie uszkodzenia pojazdu powstałe wskutek kolizji. Zdaniem pozwanego zachodzi uzasadnione przypuszczenie, że pojazd powoda został naprawiony, gdyż od powstania szkody minął ponad rok, a trudno wyobrazić sobie sytuację, że właściciel pojazdu zwleka przez tak długi okres z dokonaniem naprawy. W takiej sytuacji odszkodowanie należałoby ustalić na podstawie poniesionego kosztu napraw, co można wykazać fakturą. Pozwany zakwestionował sposób wyliczenia odszkodowania metodą kosztorysową, wskazując na możliwość wystąpienia istotnych różnic pomiędzy kosztem wyliczonym w ten sposób, a kosztem ustalonym na podstawie faktury. Pozwany zakwestionował również konieczność uwzględnienia cen części oryginalnych, wskazując na wiek pojazdu (9 lat), fakt pochodzenia pojazdu z importu indywidualnego, brak historii serwisowej, a także wcześniejsze szkody oraz fakt przeprowadzenia naprawy niezgodnie z technologią producenta oraz przy użyciu nieoryginalnych części zamiennych. Ponadto, pozwany zakwestionował potrzebę wykonania przez powoda prywatnej ekspertyzy za kwotę 500 zł, wskazując na brak związku przyczynowego ze szkodą.

(odpowiedź na pozew k. 37-42)

Sąd ustalił następujący stan faktyczny:

W dniu 19 września 2017r. doszło do kolizji drogowej, w wyniku której uszkodzeniu uległ samochód osobowy marki A. (...) o numerze rejestracyjnym (...), który – w dacie szkody – stanowił własność powoda J. B..

(okoliczność bezsporna)

W dniu 3 stycznia 2018r. powód sprzedał przedmiotowy samochód za cenę 19.500 zł. Pojazd został zbyty w stanie uszkodzonym, po częściowej naprawie.

(dowód: umowa sprzedaży z dnia 3 stycznia 2018r. k. 104)

Przedmiotowy pojazd marki A. (...) o numerze rejestracyjnym (...) posiadał wyposażenie dodatkowe w postaci: obicia siedzeń ze skóry V., systemu auxiliary heating/ventilation with remote controle, systemu nawigacji z DVD, siedzeń sportowych z przodu, szyb antywłamaniowych z boku i z tyłu, siedzeń sportowych z pamięcią, A. exclusive part wood leather – covered steering wheel, 4 – spoke, selector lever knob in A. exclusive (...) tiptronic, szklanego dachu ustawionego elektrycznie z żaluzją, elektrycznego ustawiania siedzeń dla obu przednich siedzeń z pamięcią ustawień, ogrzewania przednich siedzeń regulowanego oddzielnie, wspomaganie zamykania pokrywy tylnej, lusterka zewnętrznego z pamięcią (automatycznie ściemnianie, składanie, ustawiane i ogrzewane), odtwarzacza CD, układu alarmowego, układu ochrony wnętrza, syreny z własnym zasilaniem i zabezpieczeniem przed odholowaniem, elektrycznej regulacji lędźwi w oparciach przednich foteli, instalacji do telefonu komórkowego z zestawem głośnomówiącym.

(dowód: dokument „parametry pojazdu” k. 148-151, wyposażenie pojazdu k. 152-153)

Pojazd sprawcy kolizji był objęty ochroną ubezpieczeniową na podstawie umowy obowiązkowego ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej posiadaczy pojazdów mechanicznych zawartej z pozwanym (...) S.A. z siedzibą w W.. Szkoda została zgłoszona w dniu 19 września 2017r. W toku postępowania likwidacyjnego pozwany przyznał i wypłacił powodowi odszkodowanie w kwocie 39.452,15 zł. Nie zgadzając się z wysokością przyznanego odszkodowania powód zwrócił się o pomoc do W. (...) Centrum Pomocy (...). Pełnomocnik powoda zlecił wykonanie kalkulacji naprawy (...) Biuru Rzeczoznawstwa Motoryzacyjnego, które oszacowało koszt naprawy na kwotę 67.529,47 zł. Za sporządzenie kosztorysu powód zapłacił kwotę 500 zł. Powód – reprezentowany przez pełnomocnika (...) Centrum Pomocy (...) – w dniu 28 grudnia 2017r. złożył reklamację, domagając się dopłaty odszkodowania w kwocie 28.077,15 zł i zwrotu kosztów poniesionych przez pełnomocnika (zgromadzenie i analiza akt szkody, wykonanie kosztorysu,

korespondencja i telefony). Do reklamacji dołączono kalkulację naprawy sporządzoną na zlecenie powoda. Decyzją z dnia 19 lutego 2018r. pozwany podtrzymał swoje wcześniejsze stanowisko, podnosząc, że nie jest zainteresowany zawarciem ugody.

(dowód: akta szkody płyta CD k. 69, faktura VAT k. 22)

Niezbędne i celowe koszty naprawy uszkodzeń samochodu powoda marki A. (...) o numerze rejestracyjnym (...), powstałe na skutek zdarzenia z dnia 19 września 2017r., z zastosowaniem nowych i oryginalnych części zamiennych stanowią kwotę 67.775,35 zł brutto. Wartość rynkowa przedmiotowego pojazdu w stanie nieuszkodzonym wynosiła 68.949 zł.

(dowód: pisemna opinia biegłego sądowego z zakresu techniki samochodowej P. T. k. 112-135 wraz z pisemnymi opiniami uzupełniającymi k. 159-166, 185-214, 249-270 oraz ustną opinią uzupełniającą płyta CD k. 244)

Sąd zważył, co następuje:

Powyższy stan faktyczny Sąd ustalił na podstawie dowodów z dokumentów, a także dowodu z opinii biegłego sądowego z zakresu techniki samochodowej P. T..

Oceniając zebrany w niniejszej sprawie materiał dowodowy, Sąd nie dopatrył się żadnych podstaw do kwestionowania autentyczności i wiarygodności przedłożonych przez strony dokumentów prywatnych w postaci akt szkody, korespondencji stron, a także faktur dokumentujących poniesione przez powoda koszty wykonania prywatnej ekspertyzy. Sąd miał na uwadze, że żadna ze stron nie kwestionowała autentyczności tych dokumentów, ani też nie kwestionowała treści oświadczeń zawartych w tych dokumentach. Powyższe dokumenty nie budziły także żadnych wątpliwości Sądu, albowiem nie nosiły żadnych śladów przerobienia, podrobienia czy innej ingerencji. W tym stanie rzeczy Sąd uznał, że przedmiotowe dokumenty przedstawiają rzeczywisty przebieg postępowania likwidacyjnego prowadzonego przez pozwany zakład ubezpieczeń po kolizji drogowej z dnia 19 września 2017r., a także faktyczną wysokość kosztów poniesionych przez poszkodowanego w związku ze szkodą.

Ostatecznie, po uzupełnieniu, za w pełni przydatny do rozstrzygnięcia sprawy dowód Sąd uznał opinię przedstawioną przez biegłego sądowego P. T.. Zdaniem Sądu w przedstawionej opinii biegły wskazał wszystkie niezbędne dane konieczne do ustalenia wysokości odszkodowania należnego powodowi w związku z uszkodzeniem pojazdu marki A. wskutek kolizji drogowej z dnia 19 września 2017r. Po pierwsze, biegły wskazał wysokość stawek stosowanych przez zakłady naprawcze wszystkich kategorii (w tym (...)) na terenie T. pozwalające na ustalenie średnich (przeciętnych) stawek będących podstawą do ustalenia kosztów robocizny w związku z powypadkową naprawą pojazdu. Po drugie, w oparciu o przedstawione przez powoda dokumenty prywatne biegły określił dokładne wyposażenie, w tym wyposażenie dodatkowe, co pozwoliło na ustalenie wartości rynkowej pojazdu powoda przed szkodą. Swoje ustalenia w tym zakresie biegły oparł na dokumentacji przedstawionej przez stronę powodową, a także po rozkodowaniu numeru VIN pojazdu. W opiniach uzupełniających biegły również szeroko wyjaśnił podstawy zastosowania korekt, wskazując m.in. na wyniki pomiarów grubości powłoki lakierniczej. Zdaniem Sądu opinia przedstawiona przez biegłego P. T. została sporządzona rzetelnie i fachowo, z uwzględnieniem całokształtu materiału dowodowego, a przedstawione wnioski są wystarczające do poczynienia przez Sąd ustaleń co do wysokości szkody poniesionej przez powoda, a także oceny charakteru szkody.

Natomiast, na podstawie art. 235² § 1 pkt 2 i 5 kpc Sąd pominął dowód z zeznań świadka A. P., albowiem okoliczności, jakie miały zostać ustalone za pomocą tego dowodu zostały wykazane za pomocą dowodu z opinii biegłego sądowego. W tym stanie rzeczy uwzględnienie wniosku pozwanego spowodowałoby jedynie nieuzasadnioną zwłokę w rozpoznaniu niniejszej sprawy.

Podstawę prawną powództwa stanowią przepisy art. 822 § 1 i 4 kc i art. 824¹ § 1 kc oraz art. 13 ustawy z dnia 22 maja 2003r. o ubezpieczeniach obowiązkowych, Ubezpieczeniowym Funduszu Gwarancyjnym i Polskim Biurze Ubezpieczycieli Komunikacyjnych w zw. z art. 415 kc i art. 436 § 2 kc. Zgodnie z art. 822 § 1 i 4 kc przez

umowę ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej zakład ubezpieczeń zobowiązuje się do zapłacenia określonego w umowie odszkodowania za szkody wyrządzone osobom trzecim, względem których odpowiedzialność za szkodę ponosi ubezpieczający albo osoba, na której rzecz została zawarta umowa ubezpieczenia. Uprawniony do odszkodowania w związku ze zdarzeniem objętym umową ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej może dochodzić roszczenia bezpośrednio od zakładu ubezpieczeń. Na mocy natomiast art. 824¹ § 1 kc o ile nie umówiono się inaczej, suma pieniężna wypłacona przez zakład ubezpieczeń z tytułu ubezpieczenia nie może być wyższa od poniesionej szkody. Z treści art. 13 ust. 2 ustawy z dnia 22 maja 2003r. o ubezpieczeniach obowiązkowych, Ubezpieczeniowym Funduszu Gwarancyjnym i Polskim Biurze Ubezpieczycieli Komunikacyjnych (tekst jednolity Dz.U. z 2018r. poz. 473) wynika, iż w obowiązkowych ubezpieczeniach odpowiedzialności cywilnej odszkodowanie wypłaca się w granicach odpowiedzialności cywilnej podmiotów objętych ubezpieczeniem, nie wyżej jednak niż do wysokości sumy gwarancyjnej ustalonej w umowie.

Dla rozstrzygnięcia niniejszej sprawy istotne znaczenie miały także przepis art. 361 § 2 kc, zgodnie z którym w braku odmiennego przepisu ustawy lub postanowienia umowy, naprawienie szkody obejmuje straty, które poszkodowany poniósł, oraz art. 363 § 1 kc, który stanowi, że co do zasady naprawienie szkody winno nastąpić według wyboru poszkodowanego, bądź przez przywrócenie do stanu poprzedniego, bądź przez zapłatę odpowiedniej sumy pieniężnej, przy czym gdyby przywrócenie do stanu poprzedniego pociągało za sobą dla zobowiązanego nadmierne koszty, roszczenie poszkodowanego ogranicza się do świadczenia w pieniądzu.

W pierwszej kolejności należy wskazać, że strona pozwana zarzuciła powodowi, że nie przedstawił dokumentów, które potwierdzałyby wysokość poniesionych faktycznie kosztów związanych z naprawą pojazdu, wywodząc, że w takim przypadku nie ma podstaw do przyjmowania najwyższych hipotetycznych kosztów naprawy. Zdaniem Sądu powyższy zarzut nie zasługuje na uwzględnienie. W uzasadnieniu postanowienia z dnia 11 kwietnia 2019r., III CZP 102/18, L., Sąd Najwyższy stwierdził, że „obowiązek ubezpieczyciela odpowiedzialności cywilnej polega wprawdzie na zapłacie odszkodowania, a więc na spełnieniu świadczenia pieniężnego (art. 822 § 1 kc), jednak poszkodowany może, według swojego wyboru, żądać od ubezpieczyciela zapłaty kosztów hipotetycznej restytucji albo zapłaty odpowiedniej sumy pieniężnej ustalonej zgodnie z metodą różnicy (por. m.in. wyrok Sądu Najwyższego z dnia 20 lutego 2002r., V CKN 903/00, OSNC 2003, Nr 1, poz. 15; postanowienie Sądu Najwyższego z dnia 12 stycznia 2006r., III CZP 76/05, uchwałę Sądu Najwyższego z dnia 17 maja 2007r., III CZP 150/06, OSNC 2007, Nr 10, poz. 144). Przepis art. 822 § 1 kc modyfikuje normę wynikającą z art. 363 § 1 kc bowiem jedynie w ten sposób, że roszczenie o przywrócenie stanu poprzedniego przekształca w roszczenie o zapłatę kosztów restytucji. Utrwalony jest także pogląd, że 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 (por. uchwały składu siedmiu sędziów Sądu Najwyższego z dnia 12 kwietnia 2012r., III CZP 80/01, OSNC 2012, nr 10, poz. 112 i z dnia 17 maja 2007r., III CZP 150/06, OSNC 2007, nr 10, poz. 144, uchwały Sądu Najwyższego z dnia 30 maja 1994r., III CZP 71/94, OSNC 1994, nr 12, poz. 234, z dnia 15 listopada 2001r., III CZP 68/01, OSNC 2002, nr 6, poz. 74, z dnia 13 czerwca 2013r., III CZP 32/03, OSNC 2004, nr 4, poz. 51, z dnia 14 września 2006r., III CZP 65/06, OSNC 2007, nr 6, poz. 83, z dnia 26 lutego 2006r., III CZP 5/06, OSNC 2007, nr 1, poz. 6, z dnia 24 sierpnia 2017r., III CZP 20/17, OSNC 2018, nr 6, poz. 56 oraz wyroki Sądu Najwyższego z dnia 20 października 1972r., II CR 425/72, OSNC 1973, nr 6, poz. 111, z dnia 20 lutego 1981r., I CR 17/81, OSNC 1981, nr 10, poz. 199, z dnia 11 grudnia 1997r., I CKN 385/97, z dnia 16 stycznia 2002r., IV CKN 635/00, z dnia 20 lutego 2002r., V CKN 903/00, OSNC 2003, nr 1, poz. 15, z dnia 11 czerwca 2001r., V CKN 266/00, z dnia 20 lutego 2002r., V CKN 908/00, z dnia 12 lutego 2004r., V CK 187/03, Wokanda 2004) 7-8) 15, z dnia 21 sierpnia 2012r., II CSK 707/12, OSNC 2014, nr 4, poz. 48, i z dnia 8 września 2017r., II CSK 857/16). W wyroku z dnia 7 sierpnia 2003r. w sprawie IV CKN 387/01, LEX nr 141410 Sąd Najwyższy stwierdził, że „szkoda powstaje zwykle w chwili wypadku komunikacyjnego i podlega naprawieniu według zasad określonych w art. 363 § 2 kc. 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”. Jak wskazano w uzasadnieniu tego orzeczenia szkodą poniesioną przez poszkodowanego jest sam fakt pogorszenia stanu należącego do niego pojazdu, a wysokość szkody uzależniona jest jedynie od ekonomicznie uzasadnionych kosztów jego naprawy bez względu na to, czy naprawa ta w ogóle nastąpiła lub ma nastąpić. Szkodą nie jest poniesiony przez poszkodowanego wydatek na naprawę pojazdu, lecz szacunkowa wysokość tych wydatków, bowiem żadne przepisy prawa nie nakładają na poszkodowanego obowiązku naprawienia uszkodzonego pojazdu. Dalej, w judykaturze podkreśla się, że treścią świadczenia ubezpieczyciela, wynikającą z umowy ubezpieczenia OC, nie jest przywrócenie pojazdu do stanu sprzed wypadku (restytucja techniczna samochodu), ale naprawienie szkody powstałej w ogóle w majątku poszkodowanego, wywołanej uszkodzeniem lub zniszczeniem pojazdu. Tym samym od woli poszkodowanego zależy to, czy i w jakim zakresie wypłacone mu przez ubezpieczyciela odszkodowanie przeznaczy na naprawę samochodu. Dla powstania odpowiedzialności gwarancyjnej ubezpieczyciela istotne znaczenie ma fakt powstania szkody, a nie fakt naprawiania uszkodzonej rzeczy. Powstający po stronie ubezpieczyciela obowiązek naprawienia szkody nie jest więc uzależniony od tego, czy poszkodowany dokonał naprawy rzeczy i czy w ogóle zamierzał ją naprawić. Uzyskiwane odszkodowanie ma wyrównać poszkodowanemu uszczerbek majątkowy powstały w wyniku zdarzenia wyrządzającego szkodę. Taki uszczerbek istnieje już od chwili wyrządzenia szkody do czasu wypłacenia przez zobowiązanego sumy pieniężnej odpowiadającej wysokości szkody ustalonej w sposób przewidziany prawem (por. wyrok Sądu Apelacyjnego w Łodzi z dnia 27 marca 2017r., I ACa 1189/16, L.). W świetle utrwalonej linii orzeczniczej Sądu Najwyższego i sądów powszechnych, wszelka argumentacja pozwanego zakładu ubezpieczeń dotycząca niewykazania kosztów faktycznej naprawy, nie miała znaczenia dla rozstrzygnięcia niniejszej sprawy. Niezależnie od powyższego, na podstawie przedłożonego przez powoda dokumentu w postaci umowy sprzedaży, należy stwierdzić, że powód nie dokonał kompleksowej naprawy uszkodzonego pojazdu, lecz zbył pojazd w stanie częściowo uszkodzonym. Tym samym nie doszło do przywrócenia pojazdu do stanu sprzed szkody.

Podstawową okolicznością sporną pomiędzy stronami była wysokość szkody, albowiem pozwany zakwestionował zarówno konieczność użycia do naprawy części oryginalnych, jak również zakwestionował wysokość stawek za naprawę pojazdu. Jeśli chodzi o zarzut dotyczący części zamiennych to Sąd nie znalazł żadnych podstaw do jego uwzględnienia. Zgodnie z obowiązującą w postępowaniu cywilnym zasadą rozkładu ciężaru dowodowego wyrażoną w art. 6 kc ciężar udowodnienia faktu spoczywa na osobie, która z faktu tego wywodzi skutki prawne. Jeśli zatem pozwany domagał się uwzględnienia przy wycenie szkody cen części innych aniżeli części nowe i oryginalne, to winien był udowodnić, że stan techniczny pojazdu przed szkodą uzasadniał użycie tzw. zamienników o cenach niższych niż ceny części nowych i oryginalnych. W rozpatrywanym przypadku Sąd nie doszukał się jednak takich okoliczności. Jak bowiem wynika z opinii biegłego P. T. wskutek kolizji z dnia 19 września 2017r. uszkodzeniu uległy wyłącznie części oryginalne. W przypadku pokrywy silnika oraz błotnika przedniego prawego, które wcześniej zostały poddane naprawie niezgodnie z technologią producenta (uszkodzone części oryginalne zostały poddane naprawie blacharskiej z użyciem znacznych ilości mas szpachlowych, a nie wymienione), biegły zastosował odpowiednie potrącenia wartości. Taki zabieg w sposób wystarczający uwzględnia wcześniejsze naprawy, co szeroko biegły uzasadnił w opinii uzupełniającej z dnia 14 września 2019r. (k. 161-163). Odnosząc się do argumentacji ubezpieczyciela podniesionej w stanowisku końcowym dotyczącej konieczności uwzględnienia przy szacowaniu szkody także części o jakości Q, należy zauważyć, że po dokonaniu naprawy pojazd odzyskuje sprawność techniczną, jednak nie odzyskuje już zasadniczo wartości rynkowej sprzed wypadku. Sprzedaż pojazdu, który wcześniej uczestniczył w zdarzeniu drogowym zwykle wymaga obniżenia ceny w stosunku do pojazdów bezwypadkowych. Nadto, w przypadku pojazdów powypadkowych występuje obawa wystąpienia wad powypadkowych lub naprawczych, co także wpływa na cenę, niezależnie od tego, czy pojazd był naprawiany zgodnie z technologią producenta. Nie bez znaczenia jest również fakt, że wartość pojazdu zależy nie tylko od jego marki, wyposażenia i okresu eksploatacji, ale i sposobu utrzymania, a dokonywanie napraw przy użyciu nowych, oryginalnych części zamiennych w powszechnej opinii postrzegane jest jako lepsze dbanie o stan auta, niż jego naprawa przy użyciu części używanych bądź nie mających autoryzacji producenta. W orzecznictwie dominuje stanowisko, że wydatki poniesione w celu przywrócenia stanu poprzedniego obejmują także koszt nowych części i innych materiałów, jeśli ich użycie było niezbędne do naprawienia uszkodzonej rzeczy, albowiem przywrócenie rzeczy uszkodzonej do stanu poprzedniego polega na doprowadzeniu jej do stanu używalności w takim zakresie, jaki istniał przed wyrządzeniem szkody (por. wyrok SN z 20.10.1972 r., II CR 425/72; wyrok SN z 5.11.1980 r., sygn. III CRN 223/80, opublik. w OSNC z 1981 r. nr 10 poz.186; uchwała SN z 12.04.2012 r., sygn. III CZP 80/11). Skoro

zatem przed szkodą zamontowane były części oryginalne, to nie ma podstaw do zastosowania części alternatywnych. Dodatkowo, wykładnia przepisów art. 361 § 2 kc i art. 363 § 2 kc prowadzi do wniosku, że ubezpieczyciel, w ramach umowy o odpowiedzialności cywilnej posiadacza pojazdu, powinien ustalić odszkodowanie w kwocie, która zapewnia przywrócenie pojazdu do stanu sprzed zdarzenia wyrządzającego szkodę jako całości. Wynika to z przyjętej w polskim systemie prawnym zasady pełnej kompensacji szkody.

Wreszcie należy zauważyć, że zgodnie z utrwalonym poglądem prawnym Sądu Najwyższego 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. Jeżeli ubezpieczyciel wykaże, że prowadzi to do wzrostu wartości pojazdu, odszkodowanie może ulec obniżeniu o kwotę odpowiadającą temu wzrostowi (por. uchwała składu siedmiu sędziów SN z dnia 12 kwietnia 2012r. III CZP 80/11, L.). W niniejszej sprawie pozwany nie zdołał wykazać, że wskutek zastosowania w procesie naprawy części nowych i oryginalnych nastąpi wzrost wartości pojazdu w stosunku do jego wartości sprzed szkody.

Spór pomiędzy stronami dotyczył także wysokości stawek za naprawę pojazdu. Zauważyć należy, iż na etapie postępowania likwidacyjnego pozwany ubezpieczyciel uwzględnił stawki na poziomie 54 zł/rbg, natomiast w niniejszym postępowaniu pozwany wskazywał, że winny zostać przyjęte stawki stosowane przez (...) w wysokości co najmniej 150 zł/rbg (vide: pismo procesowe z dnia 19 marca 2020r. k. 282). Tak diametralna zmiana stanowiska pozwanego odnośnie wysokości stawek za roboczogodzinę była spowodowana wyłącznie zamiarem wykazania, że koszt naprawy pojazdu przekracza jego wartość sprzed kolizji, a tym samym zachodzi szkoda całkowita. Jak wskazuje się w doktrynie, w przypadku wyliczenia wysokości szkody metodą kosztorysową, a więc, gdy poszkodowany nie podjął się odtworzenia wcześniej istniejącego stanu rzeczy, powinno się wziąć pod uwagę hipotetyczne nakłady, jakie przy uwzględnieniu przeciętnych cen okażą się niezbędne do naprawienia szkody (in abstracto) (por. M. Załucki (red.), Kodeks cywilny. Komentarz. Wyd. 2, Warszawa 2019). W celu ustalenia średnich stawek prac mechanicznych, blacharskich i lakierniczych należało zatem uwzględnić także stawki stosowane przez (...), które początkowo zostały pominięte przez biegłego. Brak jest jednak podstaw, aby koszt naprawy ustalić wyłącznie na podstawie stawek stosowanych przez (...), jak wskazywał ubezpieczyciel. Zważyć bowiem należy, iż pojazd powoda nie był objęty gwarancją producenta (w dacie szkody miał już 9 lat) i mógł być naprawiony w dowolnym warsztacie poza siecią (...), a nie w wyznaczonym serwisie naprawczym dedykowanym danej marce. Zresztą, jak wskazano powyżej, na etapie postępowania likwidacyjnego pozwany prezentował zupełnie inne stanowisko i pominął stawki stosowane przez (...), przyjmując stawki rażąco zaniżone, zasadniczo niestosowane na rynku lokalnym. Mając na względzie powyższe, w celu ustalenia wysokości szkody Sąd zobowiązał biegłego do ustalenia kosztów naprawy przy uwzględnieniu średnich stawek stosowanych przez zakłady naprawcze na terenie T., w tym również przez (...). W opinii uzupełniającej biegły P. T. wskazał, że w dacie szkody stawki za prace mechaniczne wynosiły 120 zł/rbg, zaś za prace lakiernicze 130 zł/rbg, stwierdzając, że ww. stawki stanowią medianę stawek stosowanych przez warsztaty naprawcze na rynku lokalnym określonych w załączniku nr 1 do opinii oraz tabeli uwzględniającej stawki stosowane przez (...) (k. 250). W wariantcie wskazanym przez biegłego koszt naprawy wyniósłby 67.775,35 zł i nie przekraczałby wartości pojazdu w stanie nieuszkodzonym (68.949 zł).

W związku z powyższym, niewątpliwie, w niniejszej sprawie nie doszło do szkody całkowitej. Jak bowiem wskazał natomiast Sąd Najwyższy w wyroku z dnia 12 stycznia 2006r., III CZP 76/05, LEX nr 175463, w obowiązkowym ubezpieczeniu komunikacyjnym OC ma zastosowanie zasada pełnego odszkodowania wyrażona w art. 361 § 2 kc, a ubezpieczyciel z tytułu odpowiedzialności gwarancyjnej wypłaca poszkodowanemu świadczenie pieniężne w granicach odpowiedzialności sprawczej posiadacza lub kierowcy pojazdu mechanicznego (art. 822 § 1 kc). Suma pieniężna wypłacona przez zakład ubezpieczeń nie może być jednak wyższa od poniesionej szkody (art. 8241 § 1 kc) i przede wszystkim na tym tle zachodzi potrzeba oceny, czy koszt restytucji jest dla zobowiązanego nadmierny (art. 363 § 1 zdanie drugie kc). Przyjmuje się, że nieopłacalność naprawy, będąca przesłanką wystąpienia tzw. szkody całkowitej, ma miejsce wówczas, gdy jej koszt przekracza wartość pojazdu sprzed wypadku. Stan majątku poszkodowanego, niezakłócony zdarzeniem ubezpieczeniowym, wyznacza bowiem rozmiar należnego odszkodowania. Zważyć należy,

że w sytuacjach, w których zniszczeniu uległa rzecz, a pozostałości po niej prezentują jednak pewną wartość, wartość ta podlega odliczeniu od należnego poszkodowanemu odszkodowania. W tym wyraża się działanie zasady *compensatio lucri cum damno*. Nie występują żadne okoliczności uzasadniające wyłączenie działania powyższej zasady w odniesieniu do sytuacji, w której, w miejsce podmiotu wyrządzającego szkodę, zobowiązanym do naprawienia szkody jest ubezpieczyciel (por. wyrok SN z dnia 6 kwietnia 2004 r., I CK 557/03, LEX 585672). W rozpatrywanym przypadku koszt naprawy nie przekracza wartości pojazdu sprzed szkody (68.900 zł).

W toku postępowania likwidacyjnego ubezpieczyciel wypłacił powodowi kwotę 39.452,15 zł, a uwzględniając wskazaną powyżej wysokość szkody należało uznać, że powództwo w zakresie kosztów naprawy zasługuje na uwzględnienie.

W ocenie Sądu, na uwzględnienie zasługiwało także żądanie zwrotu kosztów prywatnej ekspertyzy w kwocie 500 zł. W wyroku z dnia 30 lutego 2002r., V CKN 908/00 (niepublikowany) Sąd Najwyższy zajął stanowisko, że ocena, czy koszty ekspertyzy powypadkowej poniesione przez poszkodowanego w postępowaniu likwidacyjnym mieszczą się w ramach szkody i normalnego związku przyczynowego winna być dokonywana na podstawie konkretnych okoliczności sprawy, a w szczególności po dokonaniu oceny, czy poniesienie tego wydatku było obiektywnie uzasadnione i konieczne. W uchwale z dnia 18 maja 2004 r., III CZP 24/04 SN stwierdził, że odszkodowanie, przysługujące z umowy ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej posiadaczy pojazdów mechanicznych za szkody powstałe w związku z ruchem tych pojazdów, może - stosownie do okoliczności sprawy - obejmować także koszty ekspertyzy wykonanej na zlecenie poszkodowanego. Powyższa linia orzecznictwa jest wciąż aktualna (por. postanowienie SN z dnia 7 września 2018r., III CZP 33/18). W świetle przedstawionego stanowiska judykatury ocena czy poniesione koszty ekspertyzy sporządzonej na zlecenie poszkodowanego w postępowaniu przedsądowym są objęte odszkodowaniem przysługującym od ubezpieczyciela z umowy odpowiedzialności cywilnej, musi być dokonana przy uwzględnieniu całokształtu okoliczności sprawy, a w szczególności uzależniona jest od ustalenia, czy zachodzi normalny związek przyczynowy pomiędzy poniesieniem tego wydatku a kolizją drogową, oraz czy poniesienie tego kosztu było obiektywnie uzasadnione i konieczne także w kontekście ułatwienia prawidłowego określenia rozmiarów szkody przez zakład ubezpieczeń. W ocenie Sądu, w okolicznościach niniejszej sprawy powód nie miał innej możliwości weryfikacji prawidłowości czynności podjętych w toku postępowania likwidacyjnego niż poprzez zwrócenie się do osoby mającej fachową wiedzę w zakresie likwidacji szkód komunikacyjnych i zlecenie wykonania kalkulacji niezależnemu rzeczoznawcy. Jednocześnie, powód wykazał wysokość wydatków poniesionych na ten cel, przekładając fakturę VAT. Dlatego też, na podstawie powołanych powyżej przepisów, Sąd zasądził od pozwanego na rzecz powoda kwotę 500 zł.

Zatem, na podstawie art. 822 § 1 i 4 kc i art. 824¹ § 1 kc oraz art. 13 ustawy z dnia 22 maja 2003r. o ubezpieczeniach obowiązkowych, Ubezpieczeniowym Funduszu Gwarancyjnym i Polskim Biurze Ubezpieczycieli Komunikacyjnych, Sąd zasądził od pozwanego na rzecz powoda kwotę 28.577,15 zł. Na mocy art. 481 kc Sąd zasądził odsetki ustawowe za opóźnienie od kwoty 28.077,15 zł od dnia 20 października 2017r. do dnia zapłaty, zaś od kwoty 500 zł od dnia doręczenia pozwu tj. od dnia 5 października 2018r. do dnia zapłaty. Z akt szkody wynika, iż szkoda została pozwanemu zgłoszona w dniu 19 września 2017r., a zatem roszczenie o zapłatę kosztów naprawy stało się wymagalne z upływem 30 – dniowego terminu określonego w art. 14 ustawy o ubezpieczeniach obowiązkowych, Ubezpieczeniowym Funduszu Gwarancyjnym i Polskim Biurze Ubezpieczycieli Komunikacyjnych. Z kolei, roszczenie o zapłatę kosztów pomocy prawnej zostało po raz pierwszy zgłoszone w wezwaniu z dnia 28 grudnia 2017r.

O kosztach procesu Sąd orzekł na mocy art. 98 kpc i zgodnie z zasadą odpowiedzialności za wynik sprawy obciążył nimi w całości pozwanego jako stronę przegrywającą niniejszy spór. Natomiast szczegółowe rozliczenie kosztów procesu – na mocy art. 108 § 1 kpc – Sąd powierzył referendarzowi sądowemu po uprawomocnieniu się niniejszego wyroku.