

Sygn. akt VI GC 2765/18

WYROK

W IMIENIU RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ

Dnia 15 lipca 2020 roku

Sąd Rejonowy w Gdyni VI Wydział Gospodarczy, w składzie:

Przewodniczący: SSR Justyna Supińska

Protokolant: st. sekr. sądowy Dorota Moszyk

po rozpoznaniu w dniu 15 lipca 2020 roku w Gdyni

na rozprawie

sprawy z powództwa (...) spółki z ograniczoną odpowiedzialnością z siedzibą w B.

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 B. kwotę 1 448,48 złotych (jeden tysiąc czterysta czterdzieści osiem złotych czterdzieści osiem groszy) wraz z odsetkami ustawowymi za opóźnienie liczonymi za okres od dnia 23 kwietnia 2018 roku do dnia zapłaty;

II. w pozostałym zakresie powództwo oddala;

III. zasądza od pozwanego (...) spółki akcyjnej z siedzibą w W. na rzecz powoda (...) spółki z ograniczoną odpowiedzialnością z siedzibą w B. kwotę 1 380,10 złotych (jeden tysiąc trzysta osiemdziesiąt złotych dziesięć groszy) tytułem zwrotu kosztów procesu.

Sygn. akt VI GC 2765/18

UZASADNIENIE

Pozwem z dnia 25 września 2018 roku powód (...) spółka z ograniczoną odpowiedzialnością z siedzibą w B. domagał się zasądzenia od pozwanego (...) spółki akcyjnej z siedzibą w W. kwoty 2 482,30 złotych wraz z odsetkami ustawowymi za opóźnienie liczonymi za okres od dnia 23 kwietnia 2018 roku do dnia zapłaty, a także kosztów procesu.

W uzasadnieniu powód wskazał, że w wyniku kolizji drogowej, która miała miejsce w dniu 23 marca 2018 roku, uszkodzeniu uległ pojazd marki B. (...) o numerze rejestracyjnym (...) należący do A. K..

Pozwany (...) spółka akcyjna z siedzibą w W. wypłacił kwotę 4 629,84 złotych tytułem odszkodowania za naprawę pojazdu oraz kwotę 1 045,50 złotych tytułem odszkodowania za najem pojazdu zastępczego.

Tymczasem koszty naprawy przedmiotowego pojazdu, przy zastosowaniu części nowych i oryginalnych oraz przy uwzględnieniu stawki w kwocie 130 złotych netto za roboczogodzinę prac blacharsko – mechanicznych i lakierniczych wyniosły kwotę 5 636,14 złotych. Nadto poszkodowana poniosła również koszt sporządzenia kalkulacji naprawy w kwocie 307,50 złotych, zaś zlecenie jej wykonania było niezbędne do ustalenia rzeczywistej wartości szkody. Poszkodowana wynajęła również pojazd zastępczy marki B. na okres 12 dni, po stawce w kwocie 150 złotych netto, przy czym pozwany wypłacił odszkodowanie z tego tytułu w kwocie 1 045,50 złotych.

Na kwotę dochodzoną niniejszym pozwem składa się kwota 1 006,30 złotych tytułem różnicy między kosztami naprawy a kwotą odszkodowania wypłaconego z tego tytułu, kwota 1 168,50 złotych tytułem różnicy między kosztami najmu pojazdu zastępczego a kwotą odszkodowania wypłaconego z tego tytułu oraz kwota 307,50 złotych tytułem kosztów prywatnej kalkulacji naprawy.

Nakazem zapłaty w postępowaniu upominawczym z dnia 16 października 2018 roku wydanym w sprawie o sygn. akt VI GNC 6562/18 referendarz sądowy Sądu Rejonowego w Gdyni uwzględnił żądanie pozwu w całości.

Pozwany (...) spółka akcyjna z siedzibą w W. w sprzeciwie od powyższego orzeczenia wniósł o oddalenie powództwa podnosząc, że ceny części zamiennych zostały obniżone o 10%, co stanowi minimalny rabat, jaki pozwany może uzyskać od dostawców części oraz że przyjęto średnie stawki za prace naprawcze występujące na lokalnym rynku.

Odnośnie stawki najmu pojazdu zastępczego, pozwany wskazał, że poinformował poszkodowanego przy zgłoszeniu szkody o możliwości organizacji przez pozwanego najmu pojazdu zastępczego oraz o akceptowanych stawkach w przypadku najmu pojazdu we własnym zakresie oraz że zweryfikował okres najmu do 10 dni. Pozwany zakwestionował również żądanie pozwu w zakresie kosztów opinii technicznej.

Sąd ustalił następujący stan faktyczny:

W dniu 23 marca 2018 roku do doszło do kolizji drogowej, w wyniku której uszkodzeniu uległ pojazd marki B. (...) o numerze rejestracyjnym (...) należący do A. K..

Odpowiedzialność za tę szkodę ponosił właściciel pojazdu ubezpieczony od odpowiedzialności cywilnej w (...) spółce akcyjnej z siedzibą w W..

niesporne

A. K. nie prowadzi działalności gospodarczej i nie jest uprawniona do obniżenia należnego podatku VAT o jakąkolwiek część kwoty podatku naliczonego.

zeznania świadka A. K. – protokół rozprawy z dnia 10 lipca 2019 roku – k. 73-74 akt (zapis obrazu i dźwięku 00:01:21-00:15:42)

W dniu 23 marca 2018 roku M. C. działając z upoważnienia A. K. zgłosił szkodę w pojeździe marki B. o numerze rejestracyjnym (...) korzystając z internetowego formularza zgłoszenia szkody. Jednym z pól formularza zgłoszenia szkody obowiązkowym do zatwierdzenia było zapoznanie się z informacją o możliwości organizacji przez ubezpieczyciela najmu pojazdu zastępczego oraz o akceptowanych stawkach w przypadku najmu pojazdu we własnym zakresie (w odniesieniu do klasy A-C, w tym w przypadku klasy C – w kwocie od 75 złotych netto do 100 złotych netto). W formularzu tym wskazano również numer telefonu, pod który należy się skontaktować w celach związanych z wynajęciem pojazdu zastępczego.

W formularzu zgłoszenia jako adres poszkodowanej A. K. wskazano miejscowość M. (numer 82A).

Powyższą informację oraz szczegółowe zasady najmu pojazdu zastępczego przesłano również bezpośrednio poszkodowanej A. K. pismem z dnia 26 marca 2018 roku na adres B. (...).

M. C. nie przekazał A. K. żadnych informacji na temat możliwości organizacji przez ubezpieczyciela najmu pojazdu zastępczego oraz o akceptowanych stawkach w przypadku najmu pojazdu we własnym zakresie.

pismo – w aktach szkody, formularz zgłoszenia szkody wraz z pouczeniami – 38-39 akt, zeznania świadka A. K. – protokół rozprawy z dnia 10 lipca 2019 roku – k. 73-74 akt (zapis obrazu i dźwięku 00:01:21-00:15:42), upoważnienie – w aktach szkody – k. 38 akt

W dniu 23 marca 2018 roku uszkodzony pojazd marki B. o numerze rejestracyjnym (...) został oddany do naprawy do warsztatu naprawczego prowadzonego przez (...) spółkę z ograniczoną odpowiedzialnością z siedzibą w B..

W dniu 23 marca 2018 roku A. K. wynajęła od (...) spółki z ograniczoną odpowiedzialnością z siedzibą w B. pojazd zastępczy marki B. model 3 o numerze rejestracyjnym (...). Strony uzgodniły cenę za najem w kwocie 150 złotych za dobę.

W tym samym dniu A. K. zawarła z (...) spółką z ograniczoną odpowiedzialnością z siedzibą w B. umowę przelewu wierzytelności z tytułu ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej posiadaczy pojazdów mechanicznych w związku ze szkodą z dnia 23 marca 2018 roku w celu pokrycia m. in. kosztów naprawy pojazdu i najmu pojazdu zastępczego.

A. K. zwróciła pojazd zastępczy w dniu 03 kwietnia 2018 roku.

umowa najmu pojazdu samochodu – k. 21-23 akt, umowa przelewu wierzytelności – k. 10 akt, protokół zdawczo – odbiorczy – k. 24 akt, oświadczenie – k. 25 akt, zeznania świadka A. K. – protokół rozprawy z dnia 10 lipca 2019 roku – k. 73-74 akt (zapis obrazu i dźwięku 00:01:21-00:15:42)

W dniu 03 kwietnia 2018 roku (...) spółka z ograniczoną odpowiedzialnością z siedzibą w B. wystawił A. K. fakturę o numerze (...) na kwotę 2 214 złotych brutto tytułem najmu pojazdu zastępczego marki B. przez okres 12 dni (po stawce w kwocie 150 złotych netto).

faktura – k. 26 akt

W dniu 03 kwietnia 2018 roku (...) spółka z ograniczoną odpowiedzialnością z siedzibą w B. wystawił A. K. fakturę o numerze (...) na kwotę 3 406,70 złotych brutto tytułem ceny części zastosowanych do naprawy pojazdu marki B. (...) o numerze rejestracyjnym (...).

W dniu 03 kwietnia 2018 roku (...) spółka z ograniczoną odpowiedzialnością z siedzibą w B. wystawił A. K. fakturę o numerze (...) na kwotę 2 29,44 złotych brutto tytułem wynagrodzenia za prace naprawcze wykonywane w pojeździe marki B. (...) o numerze rejestracyjnym (...).

W dniu 03 kwietnia 2018 roku (...) spółka z ograniczoną odpowiedzialnością z siedzibą w B. wystawił A. K. fakturę o numerze (...) na kwotę 307,50 złotych brutto tytułem wynagrodzenia za sporządzenie kosztorysu naprawy pojazdu marki B. (...) o numerze rejestracyjnym (...).

faktura – k. 17-18, 19, 20 akt

(...) spółka akcyjna z siedzibą w W. wypłacił poszkodowanej i (...) spółce z ograniczoną odpowiedzialnością z siedzibą w B. odszkodowanie za naprawę pojazdu marki B. (...) o numerze rejestracyjnym (...) w kwocie 4 629,84 złotych (pomniejszając koszt części zamiennych o 10% i przyjmując stawkę za prace naprawcze w kwocie 60 złotych netto za roboczogodzinę) i odszkodowanie w kwocie 1 045,50 złotych za najem pojazdu zastępczego uwzględniając 10 dni najmu pojazdu zastępczego i stawkę w kwocie 104,55 złotych brutto.

decyzja – k. 8 akt, decyzja z dnia 22 maja 2018 roku – w aktach szkody – k. 37 akt

Zakłady (...) kategorii nadanej przez (...) Izbę Małych i Średnich (...) w G. w okresie likwidacji szkody na lokalnym dla poszkodowanej rynku (powiat (...)) stosowały stawki za prace blacharsko – mechaniczne w kwocie 80-114 złotych za roboczogodzinę tych prac oraz stawki za prace lakiernicze w kwocie 80-120 złotych netto za roboczogodzinę tych prac.

Celowe i ekonomicznie uzasadnione koszty naprawy pojazdu marki B. o numerze rejestracyjnym (...) po kolizji z dnia 23 marca 2018 roku, przy uwzględnieniu cen części nowych oryginalnych i stawek w kwocie 90/110 złotych za roboczogodzinę odpowiednio prac blacharsko – lakierniczych i mechanicznych, wyniosły kwotę 5 278,82 złotych brutto (4 291,72 złotych netto) i obejmowały:

- robocizna blacharsko – mechaniczna (3,42 rbg x 90 złotych netto) – 307,80 złotych netto,
- robocizna lakiernicza (4,6 rbg x 110 złotych netto) – 506 złotych netto,
- materiał lakierniczy – 708,24 złotych netto – zgodnie z wyliczeniami biegłego sądowego,
- części zamienne i normalia – 2 769,68 złotych netto – zgodnie z wyliczeniami biegłego sądowego.

Pojazd uszkodzony marki B. o numerze rejestracyjnym (...) jest zaliczany do pojazdów klasy C, zaś pojazd wynajęty – do pojazdów klasy D.

Uzasadniony okres najmu pojazdu zastępczego na czas naprawy pojazdu marki B. o numerze rejestracyjnym (...) po kolizji z dnia 23 marca 2018 roku wynosił 10 kolejnych dni.

Zakłady naprawcze i wypożyczalnie pojazdów w okresie likwidacji szkody na lokalnym dla poszkodowanej rynku stosowały za najem pojazdów klasy C stawki w kwocie od 80 do 186,59 złotych netto za dobę.

częściowo opinia biegłego sądowego M. T. – k. 83-120 akt, częściowo uzupełniająca opinia biegłego sądowego M. T. – k. 134-137 akt

Sąd zważył, co następuje:

Stan faktyczny w niniejszej sprawie w zakresie, w jakim pozostawał bezsporny pomiędzy stronami, Sąd ustalił na podstawie oświadczeń stron.

Sąd uwzględnił zgromadzone w sprawie dokumenty, w tym znajdujące się w aktach szkody, albowiem ich autentyczność i wiarygodność nie była przez strony kwestionowana, jak również Sąd nie znalazł podstaw do podważenia ich wiarygodności i mocy dowodowej.

Sąd oparł się także – uznając je za wiarygodne i spójne – na zeznaniach świadka A. K. w zakresie, w jakim potwierdziła, że likwidacją przedmiotowej szkody w jej imieniu zajmować się miał M. C., co znajduje potwierdzenie w dokumencie w postaci upoważnienia znajdującym się w aktach szkody, a także w zakresie, w jakim wskazała, że nie prowadzi działalności gospodarczej i nie jest uprawniona do obniżenia należnego podatku VAT o jakąkolwiek część kwoty podatku naliczonego. Sąd miał przy tym na uwadze, że wprawdzie świadek zeznała, że M. C. nie przekazał jej żadnych informacji od pozwanego o możliwości organizacji przez ubezpieczyciela najmu pojazdu zastępczego oraz o akceptowanych stawkach w przypadku najmu pojazdu we własnym zakresie, niemniej jednak okoliczność ta nie ma znaczenia dla uznania, że pozwany ubezpieczyciel poinformował, co wynika z formularza zgłoszenia szkody, o powyższym M. C. działającego przy zgłaszaniu szkody w imieniu poszkodowanej – ze skutkiem dla poszkodowanej.

Sąd zważył również, że w aktach szkody znajduje się pismo z dnia 26 marca 2018 roku zawierające m. in. informacje o możliwości organizacji przez ubezpieczyciela najmu pojazdu zastępczego oraz o akceptowanych stawkach w przypadku najmu pojazdu we własnym zakresie skierowane bezpośrednio do poszkodowanej, przy czym zostało ono wysłane na inny adres niż wskazany w zgłoszeniu szkody, a jak wynikało z zeznań świadka w spornym okresie świadek pod tym adresem (pod który pismo wysłano) już nie zamieszkiwała. W tej sytuacji nie sposób uznać, że pozwany skutecznie poprzez powyższe pismo poinformował poszkodowaną o możliwości organizacji przez ubezpieczyciela najmu pojazdu zastępczego oraz o akceptowanych stawkach w przypadku najmu pojazdu we własnym zakresie.

Dokonując rozstrzygnięcia kwestii spornych w sprawie Sąd oparł się na opinii biegłego sądowego w zakresie techniki motoryzacyjnej, kosztorysowania napraw pojazdów oraz wyceny wartości pojazdów M. T.. W ocenie Sądu opinia biegłego sądowego została sporządzona wedle tezy dowodowej wysnutej przez Sąd, poza tym jest logiczna, zgodna z zasadami doświadczenia życiowego i wskazaniem 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.

Biegły sądowy na podstawie akt sprawy wyliczył celowy i ekonomicznie uzasadniony koszt naprawy pojazdu marki B. o numerze rejestracyjnym (...) przywracającej ten pojazd do stanu sprzed kolizji z dnia z dnia 23 marca 2018 roku. W ocenie Sądu opinia biegłego sądowego została sporządzona wedle tezy dowodowej wysnutej przez Sąd, poza tym jest logiczna, zgodna z zasadami doświadczenia życiowego i wskazaniem 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.

Biegły sądowy ustalił zakres prac naprawczych oraz wyliczył celowe i ekonomicznie uzasadnione koszty naprawy powyższego pojazdu przyjmując m. in. stawki za prace naprawcze w kwocie stanowiącej średnią arytmetyczną, a także w kwocie uwzględniającej stawki najniższe i stawki najwyższe. W tym miejscu zaszyfrować jedynie należy, że w ocenie Sądu zasadne było uwzględnienie stawek za prace blacharsko – mechaniczne i lakiernicze w kwocie 90/110 złotych netto jako umożliwiających dokonanie naprawy w większości zakładów naprawczych działających na lokalnym dla poszkodowanej rynku, o czym szerzej w poniższej części uzasadnienia. W tym miejscu wskazać należy również, że Sąd podziela pogląd, że naprawa pojazdu przy użyciu części nowych oryginalnych jest niezbędna do przywrócenia walorów trwałościowych, estetycznych i spełniających wymogi bezpieczeństwa pojazdu, jakie miał pojazd przed kolizją oraz umożliwiających zachowanie oryginalności modelu, zaś naprawa dokonana z wykorzystaniem takich części nie spowoduje wzrostu jego wartości, lecz pozwoli jedynie przywrócić jego stan sprzed kolizji.

Odnosząc się natomiast do ustalenia przez biegłego uzasadnionego okresu najmu pojazdu zastępczego, to jak wynikało z opinii biegłego sądowego okres ten wynosił 9 kolejnych dni, przy czym Sąd miał na uwadze, że w toku postępowania likwidacyjnego pozwany uwzględnił okres 10 dni.

Jednocześnie biegły sądowy wskazał, że analiza dokumentacji fotograficznej wykazała, że uszkodzenia pojazdu miały charakter wyłącznie wpływający na estetykę pojazdu – odkształceniu i zarysowaniu uległ zderzak tylny, zarysowaniu uległy listwa zderzaka tylnego i czujnik cofania. W związku z takim charakterem uszkodzeń przedmiotowy pojazd po kolizji mógł bezpiecznie uczestniczyć w ruchu ulicznym i zgodnie z zasadami logiki i ekonomii powinien zostać wstawiony do naprawy po wykonaniu oględzin podstawowych i uzyskaniu przez warsztat protokołu szkody lub innego dokumentu potwierdzającego zakres uznanych uszkodzeń.

Pismem procesowym z datą w nagłówku „dnia 16 grudnia 2019 roku” (data prezentaty: 2019-12-20) powód (...) spółka z ograniczoną odpowiedzialnością z siedzibą w B. zakwestionował pominięcie przez biegłego sądowego w wyliczeniu uzasadnionego okresu najmu pojazdu zastępczego 3 dni oczekiwania na oględziny uszkodzonego pojazdu. Powód podniósł również, że jakkolwiek biegły sądowy wskazywał na okoliczność uszkodzenia czujników cofania, to nie uznał tej okoliczności za uzasadniającą powstrzymanie się przez poszkodowaną z korzystania z pojazdu. Tymczasem użytkowanie samochodu przez osobę, która korzysta z czujników i jest do nich przyzwyczajona, mogło doprowadzić np. do kolejnej stłuczki i zwiększenia rozmiarów szkody. Ponadto zdaniem powoda biegły sądowy pominął, że uszkodzeniu uległo mocowanie lampy tylnej przedniej lewej, co powodowało widoczne zmienianie kąta padania światła podczas drgań silnika. To z kolei narażało poszkodowaną na mandat za niesprawne oświetlenie i miało ujemny wpływ na poziom bezpieczeństwa użytkownika pojazdu.

W uzupełniającej opinii biegły sądowy wskazał, że analiza dokumentacji fotograficznej oraz kosztorysu pozwanego po oględzinach podstawowych z dnia 27 marca 2018 roku wykazała, że uszkodzeniu uległa powłoka lakierowa czujnika cofania wewnętrznego prawego. Zarówno pozwany, jak również powód w kosztorysie i fakturze za części nie ujawnił uszkodzenia czujnika w stopniu wymagającym jego wymiany, co mogłoby wskazywać na jego niesprawność, która mogłaby przełożyć się na niesprawność całego układu czujników cofania. W związku z tym należy uznać, że przedmiotowa kolizja nie miała wpływu na sprawność układu ostrzegania o przeszkodzie. Uszkodzenie powłoki lakierowej czujnika nie może być zaś uzasadnieniem dla wyłączenia pojazdu z eksploatacji między dniem kolizji a oględzinami podstawowymi pojazdu.

Nadto biegły sądowy wskazał, że analiza dokumentacji przedstawiającej uszkodzenia lampy tylnej lewej wykazała, że element mocowany jest do nadwozia na trzech śrubach, z których jedna została wyłamana w kolizji z dnia 23

marca 2018 roku. Niewielka masa lampy tylnej oraz fakt jej prawidłowego zamocowania przez dwie pozostałe śruby zapewniał jej stabilne przymocowanie uniemożliwiające przemieszczanie się względem nadwozia. Takie zamocowanie wykluczało drgania lampy względem całego nadwozia na skutek wibracji silnika. W związku z tym fakt wyłamania jednej z trzech śrub mocujących lampę nie powodował niesprawności oświetlenia ani też nie narażał poszkodowanej na ukaranie mandatem.

Powyższe wyjaśnienia biegłego sądowego nie były kwestionowane przez żadną ze stron, a Sąd nie znalazł podstaw do podważenia mocy i wartości dowodowej przedstawionej opinii, toteż podzielając słuszność założeń i wniosków biegłego sądowego Sąd oparł się na przedmiotowej opinii dokonując rozstrzygnięcia kwestii spornych w sprawie, poza powyżej wskazanym przyjęciem stawek za prace naprawcze w odmiennej wysokości i uwzględnieniem okres najmu pojazdu zastępczego o długości uznanej w postępowaniu likwidacyjnym przez pozwanego.

W ocenie Sądu powództwo zasługiwało na uwzględnienie w części.

W niniejszej sprawie powód (...) spółka z ograniczoną odpowiedzialnością z siedzibą w B. domagał się zasądzenia od pozwanego (...) spółki akcyjnej z siedzibą w W. kwoty 2 482,30 złotych wraz z odsetkami ustawowymi za opóźnienie liczonymi za okres od dnia 23 kwietnia 2018 roku do dnia zapłaty, a także kosztów procesu – tytułem zapłaty pozostałej kwoty odszkodowania obejmującej koszty naprawy pojazdu (1 006,30 złotych), koszty najmu pojazdu zastępczego (1 168,50 złotych) i koszty prywatnej kalkulacji naprawy (307,50 złotych).

Pozwany (...) spółka akcyjna z siedzibą w W. wnosząc o oddalenie powództwa podnosił, że ceny części zamiennych zostały obniżone o 10%, co stanowi minimalny rabat, jaki pozwany może uzyskać od dostawców części oraz że przyjęto średnie stawki za prace naprawcze występujące na lokalnym rynku.

Odnosnie stawki najmu pojazdu zastępczego, pozwany wskazał, że poinformował poszkodowanego przy zgłoszeniu szkody o możliwości organizacji przez pozwanego najmu pojazdu zastępczego oraz o akceptowanych stawkach w przypadku najmu pojazdu we własnym zakresie oraz że zweryfikował okres najmu do 10 dni. Pozwany zakwestionował również żądanie pozwu w zakresie kosztów opinii technicznej.

Zgodnie z treścią art. 822 § 1 i 4 k.c. przez umowę ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej ubezpieczyciel 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 ubezpieczyciela.

Przedmiotem ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej jest odpowiedzialność ubezpieczającego za szkody wyrządzone osobom trzecim. Jest to więc ubezpieczenie jego odpowiedzialności za wyrządzenie szkody opartej na zasadzie winy lub na zasadzie ryzyka. Ubezpieczenie odpowiedzialności cywilnej sięga tak daleko, jak odpowiedzialność cywilna ubezpieczającego, a wysokość świadczeń ubezpieczyciela z umowy ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej jest determinowana wysokością zobowiązań odszkodowawczych ubezpieczającego. W związku z tym odpowiedzialność odszkodowawcza ubezpieczyciela jest taka, do jakiej zobowiązany byłby sprawca szkody, gdyby to od niego powód domagał się naprawienia szkody.

Zgodnie zaś z dyspozycją art. 361 § 1 k.c. zobowiązany do odszkodowania ponosi odpowiedzialność tylko za normalne następstwa działania lub zaniechania, z których szkoda wynikła. W myśl § 2 niniejszego przepisu, naprawienie szkody obejmuje straty, które poszkodowany poniósł, oraz korzyści, które mógłby osiągnąć, gdyby szkody nie wyrządzone.

Przepis art. 361 § 2 k.c. statuuje zatem zasadę pełnego odszkodowania. Podstawową funkcją odszkodowania jest bowiem kompensacja, co oznacza, że odszkodowanie powinno przywrócić w majątku poszkodowanego stan rzeczy naruszony zdarzeniem wyrządzającym szkodę, nie może ono jednak przewyższać wysokości faktycznie poniesionej szkody. Jednocześnie naprawieniu podlega jedynie taka szkoda, która pozostaje w adekwatnym związku przyczynowym ze zdarzeniem wyrządzającym szkodę. Oceny, czy poniesienie określonych kosztów mieści się w

ramach szkody i normalnego związku przyczynowego, należy dokonywać na podstawie indywidualnej sytuacji poszkodowanego i konkretnych okoliczności sprawy. Wskazać przy tym należy, że korzystanie z rzeczy nie stanowi samoistnej wartości majątkowej i w każdym przypadku należy badać, czy pozbawienia możliwości korzystania z rzeczy wywołało uszczerbek majątkowy poszkodowanego.

W ocenie Sądu nie ulega wątpliwości, iż w majątku poszkodowanej A. K. powstała szkoda majątkowa, której część stanowią koszty zasadnego wynajmu pojazdu zastępczego na czas dokonywanej naprawy pojazdu uszkodzonego w wyniku kolizji z dnia 23 marca 2018 roku. Nie ulega bowiem wątpliwości, iż w sytuacji gdyby do kolizji de facto nie doszło, nie powstałyby dodatkowe koszty związane z najmem pojazdu zastępczego.

Rozstrzygając kwestię zasadnego okresu najmu pojazdu zastępczego, Sąd miał na uwadze, że zgodnie z utrwalonym w orzecznictwie poglądem koszty najmu przez poszkodowanego tzw. pojazdu zastępczego obejmować mogą tylko okres konieczny i niezbędny do naprawy pojazdu (tak Sąd Najwyższy w uzasadnieniu wyroku z dnia 05 listopada 2004 roku, sygn. akt II CK 494/03). Należy przy tym mieć na uwadze, że uzasadniony okres najmu pojazdu zastępczego determinowany jest nie tylko okresem koniecznym do naprawy uszkodzonego pojazdu (tzw. technologiczny czas naprawy), ale także szeregiem innych niezbędnych czynności związanych np. z zamówieniem części, ewentualnymi oględzinami dodatkowymi, niekiedy czasem oczekiwania na akceptację kosztorysu, wydaniem pojazdu, itp.

Jak wynikało z opinii biegłego sądowego w niniejszej sprawie uzasadniony okres najmu pojazdu zastępczego na czas naprawy pojazdu marki B. o numerze rejestracyjnym (...) po kolizji z dnia 23 marca 2018 roku wynosił 9 kolejnych dni. Jednocześnie wskazać należy, że pozwany (...) spółka akcyjna z siedzibą w W. w toku postępowania likwidacyjnego uznał okres najmu w liczbie 10 dni, a zatem w tym zakresie opinia biegłego sądowego nie stanowiła podstawy rozstrzygnięcia.

Odnosząc się natomiast do zarzutu pozwanego dotyczącego naruszenia przez poszkodowaną A. K. ciężącego na niej obowiązku minimalizacji szkody poprzez wynajęcie pojazdu u podmiotu stosującego wyższe stawki aniżeli wskazane poszkodowanej przez pozwanego, w ocenie Sądu zarzut ten uznać należało ostatecznie za niezasadny.

Nie budzi przy tym wątpliwości, że poszkodowany ma na podstawie art. 362 k.c. oraz art. 16 ust. 1 punkt 2 ustawy z dnia 22 maja 2003 roku o ubezpieczeniach obowiązkowych, Ubezpieczeniowym Funduszu Gwarancyjnym i Polskim Biurze Ubezpieczycieli Komunikacyjnych (tekst jednolity: Dz. U. z 2019 roku, poz. 2214) obowiązek minimalizacji szkody rozumiany jako zapobieżenie, w miarę możliwości, zwiększeniu się szkody. Jak nadto wskazał w uchwale z dnia 17 listopada 2011 roku Sąd Najwyższy (sygn. akt III CZP 5/11) nie wszystkie koszty, a więc nie wszystkie wydatki pozostające w związku przyczynowym z wypadkiem komunikacyjnym mogą być refundowane, istnieje bowiem obowiązek wierzyciela zapobiegania szkodzie i zmniejszenia jej rozmiarów podnosząc, że wydatki na najem pojazdu zastępczego poniesione przez poszkodowanego, przekraczające koszty zaproponowanego przez ubezpieczyciela skorzystania z takiego pojazdu, objęte są odpowiedzialnością z tytułu umowy obowiązkowego ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej posiadaczy pojazdów mechanicznych, jeżeli ich poniesienie było celowe i ekonomicznie uzasadnione, tj. usprawiedliwione szczególnymi okolicznościami i potrzebami poszkodowanego.

Jak wynikało z przeprowadzonych w sprawie dowodów, w aktach szkody znajduje się pismo z dnia 26 marca 2018 roku zawierające m. in. informacje o możliwości organizacji przez ubezpieczyciela najmu pojazdu zastępczego oraz o akceptowanych stawkach w przypadku najmu pojazdu we własnym zakresie skierowane bezpośrednio do poszkodowanej, przy czym zostało ono wysłane na inny adres niż wskazany w zgłoszeniu szkody, a jak wynikało z zeznań świadka w spornym okresie świadek pod tym adresem (pod który pismo wysłano) już nie zamieszkiwała. W tej sytuacji nie sposób uznać, że pozwany skutecznie poprzez powyższe pismo poinformował poszkodowaną o możliwości organizacji przez ubezpieczyciela najmu pojazdu zastępczego oraz o akceptowanych stawkach w przypadku najmu pojazdu we własnym zakresie. Pismo to nie mogło dla poszkodowanej stanowić więc z całą pewnością źródła wiedzy o zasadach wynajmu pojazdu zastępczego i akceptowanych stawkach za najem pojazdu zastępczego, tym bardziej, że poszkodowana już w dniu 23 marca 2018 roku, a zatem nawet przed sporządzeniem tego pisma, wynajęła pojazd zastępczy.

Jednocześnie jak wynika z formularza zgłoszenia szkody, w dniu 23 marca 2018 roku o godzinie 21:53 M. C. działając z upoważnienia poszkodowanej A. K. zgłosił szkodę w pojeździe marki B. o numerze rejestracyjnym (...) korzystając z internetowego formularza zgłoszenia szkody. Jednym z pól formularza zgłoszenia szkody obowiązkowym do zatwierdzenia było zapoznanie się z informacją o możliwości organizacji przez ubezpieczyciela najmu pojazdu zastępczego oraz o akceptowanych stawkach w przypadku najmu pojazdu we własnym zakresie (w odniesieniu do klasy A-C, w tym w przypadku klasy C – w kwocie od 75 złotych netto do 100 złotych netto). W formularzu tym wskazano również numer telefonu, pod którym należy się kontaktować w celach związanych z wynajęciem pojazdu zastępczego. Wprawdzie M. C. nie przekazał poszkodowanej żadnych informacji na temat możliwości organizacji przez ubezpieczyciela najmu pojazdu zastępczego oraz o akceptowanych stawkach w przypadku najmu pojazdu we własnym zakresie, niemniej jednak okoliczność ta nie ma znaczenia dla uznania, że pozwany ubezpieczyciel poinformował, co wynika z formularza zgłoszenia szkody, o powyższym M. C. działającego przy zgłaszaniu szkody w imieniu poszkodowanej – ze skutkiem dla poszkodowanej. Jednocześnie jednakże zważyć należy, że powyższa informacja została przekazana nie wcześniej aniżeli dokonano zgłoszenia szkody (w dniu 23 marca 2018 roku, godzina 21:53), tymczasem poszkodowana także w dniu 23 marca 2018 roku wynajęła pojazd zastępczy, przy czym pozwany nie zdołał wykazać, że nastąpiło to już po przekazaniu powyższej informacji na temat pojazdu zastępczego zgłaszającemu szkodę M. C..

W niniejszej sprawie pozwany nie zdołał więc, po myśli art. 6 k.c. wykazać, że zawiadomił pełnomocnika poszkodowanej, a więc w istocie poszkodowaną, o możliwości wynajęcia pojazdu za jego pośrednictwem i to jeszcze przed wynajęciem pojazdu przez poszkodowaną od powoda. Tylko bowiem w sytuacji, gdyby poszkodowany taką informację otrzymał nie mając jeszcze zawartej umowy najmu pojazdu zastępczego, to zachowanie poszkodowanego polegające na zaniechaniu współdziałania z pozwanym w likwidacji szkody w postaci co najmniej podjęcia próby ustalenia szczegółów i dokładnych warunków najmu samochodu zastępczego za pośrednictwem ubezpieczyciela, uznać należy za nieprawidłowe i przyczyniające się do powstania szkody. Dopiero ewentualnie po uzyskaniu informacji o warunkach najmu oferowanego przez pozwanego, gdyby warunki te poszkodowanemu nie odpowiadały, mógłby on w ocenie Sądu, bez narażenia się na zarzut naruszenia obowiązku minimalizacji szkody, rozpocząć poszukiwania podmiotu oferującego najem na zasadach w pełni go satysfakcjonujących. Podkreślić przy tym należy, że Sąd rozpoznający sprawę podziela pogląd wyrażony przez Sąd Okręgowy w Warszawie w wyroku z dnia 08 grudnia 2016 roku (sygn. akt XXIII Ga 2060/17), w którym wskazano, że nie jest wymagane, aby ubezpieczyciel złożył poszkodowanemu ofertę najmu w rozumieniu art. 66 k.c., to jest zawierającą wszystkie opisane w tym przepisie warunki. Wystarczające jest bowiem przedstawienie tylko podstawowych zasad najmu przez ubezpieczyciela, a nawet sama propozycja takiego najmu, po której poszkodowany powinien podjąć inicjatywę zmierzającą do ustalenia interesujących go warunków najmu i w oparciu o nie podjąć decyzję, czy korzysta z propozycji ubezpieczyciela, czy poszukuje samochodu zastępczego na rynku będąc jednocześnie świadomym, że będzie zobowiązany do pokrycia kosztów wykraczających ponad te wynikające z propozycji ubezpieczyciela. Również wskazać należy, że dane przekazane w czasie rozmowy telefonicznej także nie muszą wyczerpywać przesłanek, które pozwalałyby uznać je za ofertę w rozumieniu art. 66 k.c., wystarczające jest, że stanowią one informacje pozwalające poszkodowanemu powziąć wiedzę co do tego, że istnieje możliwość wypożyczenia pojazdu u ubezpieczyciela, a także co do tego, jaka jest orientacyjna stawka najmu. Na podstawie bowiem tych informacji poszkodowany może uzyskać przekonanie, że w istocie stawka ta jest znacznie niższa od tej, którą ustalono w umowie najmu zawartej z powodem (tak Sąd Okręgowy w Szczecinie w wyroku z dnia 08 grudnia 2017 roku, sygn. akt VIII Ga 422/17).

W niniejszej sprawie powód domagał się odszkodowania obejmującego koszty najmu pojazdu zastępczego ustalone według stawki w kwocie 184,50 złotych brutto (150 złotych netto). Jak zaś wynikało z opinii biegłego sądowego pojazd uszkodzony marki B. o numerze rejestracyjnym (...) jest zaliczany do pojazdów klasy C, zaś pojazd wynajęty – do pojazdów klasy D, wobec czego wysokość odszkodowania z tytułu najmu pojazdu zastępczego ustalić należało w oparciu o stawki stosowane przy wynajmie pojazdów klasą odpowiadających pojazdowi uszkodzonemu.

Jak zaś wskazał biegły sądowy zakłady naprawcze i wypożyczalnie pojazdów w okresie likwidacji szkody na lokalnym dla poszkodowanej rynku powiatu (...) stosowały za najem pojazdów klasy C stawki w kwocie od 80 do 186,59 złotych netto za dobę, co oznacza, że stawka zastosowana przez powoda miała charakter stawki rynkowej.

W tej sytuacji Sąd uznał za zasadne uwzględnienie w wysokości należnego odszkodowania pokrywającego koszty najmu pojazdu zastępczego kwotę 1 845 złotych stanowiącą iloczyn stawki w kwocie 184,50 złotych brutto za dobę najmu pojazdu zastępczego i uznanego przez pozwanego okresu najmu w liczbie 10 dni. Pozwany z tego tytułu wypłacił powodowi odszkodowanie w kwocie 1 045,50 złotych, wobec czego w tym zakresie żądanie powoda było zasadne co do kwoty 799,50 złotych.

Jak już wskazano w powyższej części uzasadnienia podstawowe znaczenie dla ustalenia wysokości szkody, a tym samym zakresu odpowiedzialności odszkodowawczej pozwanego będzie miała zatem treść art. 361 § 2 k.c. ustanawiającego zasadę pełnej kompensacji szkody oraz treść art. 363 § 1 k.c., zgodnie z którym naprawienie szkody powinno nastąpić, według wyboru dokonanego przez poszkodowanego poprzez zapłatę odpowiedniej sumy pieniężnej bądź przywrócenie stanu poprzedniego. Jednakże gdyby przywrócenie stanu poprzedniego było niemożliwe albo gdyby pociągało za sobą dla zobowiązanego nadmierne trudności lub koszty, roszczenie poszkodowanego ogranicza się do świadczenia w pieniądzu. Jeżeli naprawienie szkody ma nastąpić w pieniądzu, wysokość odszkodowania powinna być ustalona według cen z daty ustalenia odszkodowania, chyba że szczególne okoliczności wymagają przyjęcia za podstawę cen istniejących w innej chwili (§ 2).

Jak wskazał Sąd Najwyższy w uchwale z dnia 13 czerwca 2003 roku (sygn. akt III CZP 32/03) odszkodowanie przysługujące od ubezpieczyciela odpowiedzialności cywilnej za uszkodzenie pojazdu mechanicznego obejmuje niezbędne i ekonomicznie uzasadnione koszty naprawy pojazdu, ustalone według cen występujących na lokalnym rynku.

W uzasadnieniu powyższej uchwały Sąd Najwyższy podkreślił, iż poszkodowanemu przysługuje wybór odpowiedniego warsztatu naprawczego, któremu powierzy on dokonanie naprawy uszkodzonego pojazdu. Warsztaty te mogą posługiwać się różnymi cenami w zakresie tych samych lub podobnych prac naprawczych. Co więcej, ceny te mogą odbiegać w odpowiedniej skali od cen stosowanych przez warsztaty naprawcze działające na odpowiednim rynku lokalnym (np. na terenie określonego miasta lub gminy). Sąd Najwyższy wskazał także, iż zgodnie z zasadą pełnej kompensaty poniesionej szkody (art. 361 § 2 k.c.) poszkodowany będzie mógł domagać się od podmiotu odpowiedzialnego (ubezpieczyciela) odszkodowania obejmującego poniesione koszty wspomnianych prac naprawczych. Za kategorię „niezbędnych” kosztów naprawy należałoby uznać takie koszty, które zostały poniesione w wyniku przywrócenia uszkodzonego pojazdu do stanu jego technicznej używalności istniejącej przed wyrządzeniem szkody przy zastosowaniu technologicznej metody odpowiadającej rodzajowi uszkodzeń pojazdu mechanicznego. Kosztami „ekonomicznie uzasadnionymi” będą koszty ustalone według cen, którymi posługuje się wybrany przez poszkodowanego warsztat naprawczy dokonujący naprawy samochodu. Nie ma przy tym znaczenia fakt, że ceny te odbiegają (są wyższe) od cen przeciętnych dla określonej kategorii usług naprawczych na rynku napraw pojazdów. Jeżeli nie kwestionuje się bowiem uprawnienia do wyboru przez poszkodowanego warsztatu samochodowego mającego dokonać naprawy, miarodajne w tym zakresie powinny być ceny stosowane właśnie przez ten warsztat naprawczy w związku z naprawą indywidualnie oznaczonego pojazdu mechanicznego.

Konkludując Sąd Najwyższy podkreślił, że jeżeli poniesione przez poszkodowanego koszty naprawy samochodu odpowiadają cenom stosowanym przez usługodawców na lokalnym rynku i jednocześnie można te koszty zaliczyć do kategorii niezbędnych i ekonomicznie uzasadnionych, ubezpieczyciel nie ma uzasadnionych podstaw do odmowy wypłaty odszkodowania odpowiadającego wspomnianym kosztom. W rezultacie należy przyjąć, że odszkodowanie przysługujące od ubezpieczyciela odpowiedzialności cywilnej za uszkodzenie pojazdu mechanicznego obejmuje niezbędne i ekonomicznie uzasadnione koszty naprawy pojazdu, ustalone według cen części i usług występujących na lokalnym rynku.

Nie ma wątpliwości, że poszkodowanemu przysługuje prawo wyboru warsztatu naprawczego, któremu powierzy dokonanie naprawy uszkodzonego pojazdu, a 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 żadnych podstaw do tego, by uznawać tzw. stawki przeciętne, czy w jakikolwiek inny sposób uśrednione.

W niniejszej sprawie powód domaga się odszkodowania obejmującego koszty naprawy pojazdu marki B. o numerze rejestracyjnym (...) po kolizji z dnia 23 marca 2018 roku ustalonego według stawek w kwocie 130 złotych netto za roboczogodzinę prac blacharsko – mechanicznych i lakierniczych.

Tymczasem z opinii biegłego sądowego wynikało, że zakłady (...) kategorii nadanej przez (...) Izbę Małych i Średnich (...) w G. w okresie likwidacji szkody na lokalnym dla poszkodowanej rynku (powiat (...)) stosowały stawki za prace blacharsko – mechaniczne w kwocie 80-114 złotych za roboczogodzinę tych prac oraz stawki za prace lakiernicze w kwocie 80-120 złotych netto za roboczogodzinę tych prac. Powyższe zaś oznacza, że stawka uwzględniona przez pozwanego w kalkulacji naprawy w kwocie 60 złotych netto nie miała charakteru rynkowego. Takiego waloru nie posiadała również stawka w kwocie 130 złotych netto za roboczogodzinę prac blacharsko – mechanicznych i lakierniczych przyjęta w kalkulacji naprawy przez powoda. Jednocześnie w ocenie Sądu brak było podstaw do przyjmowania stawek w wysokości najniższej, najwyższej, czy w jakiegokolwiek sposób uśrednionej, toteż Sąd przyjął stawki za prace blacharsko – mechaniczne w kwocie 90 złotych za roboczogodzinę tych prac oraz stawki za prace lakiernicze w kwocie 110 złotych netto za roboczogodzinę tych prac jako stawki dające możliwość dokonania naprawy w większości zakładach naprawczych na lokalnym dla poszkodowanej rynku.

Zgodnie z utrwalonym orzecznictwem Sądu Najwyższego (np. wyrok z dnia 08 marca 2018 roku w sprawie o sygn. akt II CNP 32/17, postanowienia z dnia 07 grudnia 2018 roku w sprawach o sygn. akt: III CZP 51/18, III CZP 64/18, III CZP 73/18 i III CZP 74/18 oraz wyrok z dnia 27 czerwca 1988 roku w sprawie o sygn. akt I CR 151/88, wyrok z dnia 16 maja 2002 roku w sprawie o sygn. akt V CKN 1273/00, czy postanowienie z dnia 12 stycznia 2006 roku, w sprawie o sygn. akt III CZP 76/05, a także najnowsze postanowienia z dnia 11 kwietnia 2019 roku w sprawie o sygn. akt III CZP 102/18 oraz z dnia 16 maja 2019 roku w sprawie o sygn. akt III CZP 86/18) roszczenie odszkodowawcze w ramach ustawowego obowiązku ubezpieczenia komunikacyjnego odpowiedzialności cywilnej, a więc roszczenie z tytułu kosztów przywrócenia uszkodzonego pojazdu do stanu pierwotnego (a tym samym w istocie zakres odszkodowania) powstaje już z chwilą wyrządzenia szkody, tj. właśnie w chwili nastąpienia zdarzenia komunikacyjnego. Obowiązek naprawienia szkody nie jest uzależniony od tego, czy poszkodowany dokonał naprawy pojazdu i czy w ogóle zamierzał dokonać takiej naprawy w przyszłości. Należy zatem wyraźnie odróżnić sam moment powstania szkody i roszczenia o jej naprawienie od daty ewentualnego naprawienia rzeczy (pojazdu), bowiem dla powstania odpowiedzialności ubezpieczyciela istotne znaczenie ma jedynie sam fakt powstania szkody, a nie fakt naprawienia pojazdu, czy też późniejsze inne zdarzenia w postaci np. jego sprzedaży (w stanie uszkodzonym, czy też naprawionym).

W uzasadnieniu postanowienia z dnia 20 lutego 2019 roku wydanego w sprawie o sygn. akt III CZP 91/18 Sąd Najwyższy podkreślił, że 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. Jak z kolei podkreślił Sąd Najwyższy w uzasadnieniu postanowienia z dnia 07 grudnia 2018 roku w sprawie o sygn. akt III CZP 51/18 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. Poszkodowany nie może żądać zapłaty kosztów hipotetycznej restytucji jedynie w sytuacji, w której przywrócenie stanu poprzedniego byłoby niemożliwe albo pociągało za sobą nadmierne trudności lub koszty. Na gruncie spraw dotyczących naprawy pojazdów mechanicznych ugruntowała się praktyka zakładająca, że koszt naprawy nie jest nadmierny dopóty, dopóki nie przewyższa wartości pojazdu sprzed wypadku, co w niniejszej sprawie nie było kwestią sporną.

Zgodnie z przyjętą linią orzecznictwa poszkodowanemu przysługuje nadto prawo zastosowania przy naprawie części nowych i oryginalnych. Użycie nowych części do naprawy uszkodzonego w wyniku kolizji pojazdu nie prowadzi do zwiększenia jego wartości, chyba że chodzi o wymianę takich uszkodzeń, które istniały przed wypadkiem albo ulepszeń w stosunku do stanu przed kolizją (tak Sąd Najwyższy m. in. w wyroku z dnia 05 listopada 1980 roku w sprawie o sygn. akt III CRN 223/80 oraz z dnia 20 października 1972 roku w sprawie o sygn. akt II CR 425/72) – jak zaś wynikało z opinii biegłego sądowego sporządzonej w niniejszej sprawie występowania w przedmiotowym pojeździe takich części nie stwierdzono. Pozwany nie wykazał również, że części, które w przedmiotowej kolizji zostały uszkodzone były uprzednio naprawiane niezgodnie z technologią producenta bądź też z uwagi na wiek pojazdu, czy jego przebieg były nadmiernie wyeksploatowane. Także w uzasadnieniu wyroku z dnia 20 listopada 1970 roku (sygn. akt II CR 425/72) stwierdzono, że w wypadku uszkodzenia rzeczy w stopniu umożliwiającym przywrócenie jej do stanu poprzedniego, osoba odpowiedzialna za szkodę obowiązana jest zwrócić poszkodowanemu wszelkie celowe i ekonomicznie uzasadnione wydatki poniesione w celu przywrócenia stanu poprzedniego, do których to wydatków należy zaliczyć koszt nowych części i innych materiałów, jeżeli ich użycie było niezbędne do naprawienia uszkodzonej rzeczy.

Sąd podziela przy tym pogląd, że naprawa pojazdu przy użyciu części nowych oryginalnych jest niezbędna do przywrócenia walorów trwałościowych, estetycznych i spełniających wymogi bezpieczeństwa pojazdu, jakie miał pojazd przed kolizją oraz umożliwiających zachowanie oryginalności modelu, zaś naprawa dokonana z wykorzystaniem takich części nie spowoduje wzrostu jego wartości, lecz pozwoli jedynie przywrócić jego stan sprzed kolizji.

Odnosząc się natomiast do zarzutu naruszenia zasady minimalizacji szkody poprzez nieuwzględnienie w kosztach naprawy cen części w wysokości uwzględniających rabat, jaki poszkodowany mógłby uzyskać dokonując zakupu tych części u podmiotów współpracujących z pozwanym, to nie ma oczywiście wątpliwości, że poszkodowany ma na podstawie art. 362 k.c. oraz art. 16 ust. 1 punkt 2 ustawy z dnia 22 maja 2003 roku o ubezpieczeniach obowiązkowych, Ubezpieczeniowym Funduszu Gwarancyjnym i Polskim Biurze Ubezpieczycieli Komunikacyjnych (tekst jednolity: Dz. U. z 2019 roku, poz. 2214) obowiązek minimalizacji szkody rozumiany jako zapobieżenie, w miarę możliwości, zwiększeniu się szkody.

Oceniając jednakże powyższą okoliczność wskazać należy, że tak jak poszkodowany nie ma obowiązku wykazywania się ponadprzeciętną aktywnością w poszukiwaniu najtańszego warsztatu, najtańszej wypożyczalni pojazdów, 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 u tych wskazanych podmiotów współpracujących z pozwanym były w ogóle dostępne dla poszkodowanego, co więcej nie jest wiadomym, czy np. cena uwzględniająca rabat nie byłaby wyższa mimo to od cen wskazanych przez biegłego sądowego w kalkulacji. W ocenie Sądu oczywistym jest, że poszkodowany nie ma obowiązku kupowania części w punkcie wskazanym przez ubezpieczyciela – i to nawet, jeśli oferuje on ich sprzedaż wysyłkową. Nadto, w ocenie Sądu wymaganie od poszkodowanego, aby samodzielnie dokonywał zakupu części zamiennych uznać należy za zbyt daleko idące, poszkodowany zleca bowiem naprawę pojazdu w wybranym przez siebie zakładzie naprawczym i co do zasady części niezbędne do jej dokonania są dostarczane przez przyjmującego zlecenie, przy czym taki warsztat nie może zostać obciążony obowiązkiem zakupu części w punkcie wskazanym przez ubezpieczyciela. Jednocześnie wskazać należy, że pozwany nie przedłożył żadnego dowodu na wysokość przyjętych przez niego rabatów – na części zamienne w wysokości 10%.

Nadto mając na uwadze, że jedynie naprawa pojazdu przy użyciu części nowych oryginalnych pozwoli na przywrócenie walorów trwałościowych, estetycznych i spełniających wymogi bezpieczeństwa pojazdu, jakie miał pojazd przed kolizją oraz umożliwi zachowanie oryginalności modelu, z uwagi na rozbieżności w zakresie naprawy w kalkulacji pozwanego i opinii biegłego sądowego nie sposób przyjąć, że zaproponowany wówczas przez ubezpieczyciela w kalkulacji zakres naprawy pozwalał na naprawienie szkody w przedmiotowym pojeździe. Gdyby bowiem poszkodowany naprawił

pojazd zgodnie z kalkulacją ubezpieczyciela nie doprowadziłby jego stanu do stanu sprzed zdarzenia z dnia 25 sierpnia 2017 roku, a zatem szkoda pozostałaby nienaprawiona. Podzielić należy przy tym pogląd wyrażony przez Sąd Apelacyjny we Wrocławiu w uzasadnieniu wyroku z dnia 27 czerwca 2012 roku (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 powiększaniu 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 powiększaniu szkody, którego z pewnością nie można rozumieć jako wyłączenia zasady pełnej odpowiedzialności, czy obowiązku przywrócenia stanu poprzedniego – tj. stanu sprzed szkody (tamże). W niniejszej sprawie żadne doprowadzenie do powiększenia szkody ze strony poszkodowanego w ocenie Sądu nie miało miejsca, trudno za takie uznać bowiem żądanie naprawienia wszystkich uszkodzeń pojazdu częściami tej samej jakości, a występowania przed zdarzeniem w pojeździe części innych niż oryginalne pozwany nie wykazał.

Uwzględniając, że pozwany nie wykazał, że przed kolizją w przedmiotowym pojeździe zamontowane były części alternatywne lub niepełnowartościowe albo że pojazd z uwagi na wiek i przebieg był w sposób nadmierny wyeksploatowany, Sąd podzielił wniosek biegłego sądowego, że naprawa pojazdu przy użyciu wyłącznie części nowych oryginalnych jakości O jest niezbędna do przywrócenia walorów trwałościowych, estetycznych i spełniających wymogi bezpieczeństwa, jakie miał pojazd przed kolizją oraz umożliwiających zachowanie oryginalności modelu.

Mając to na uwadze oraz rozważania dotyczące stawki za prace naprawcze – uwzględniając stawkę w kwocie 90 złotych netto za prace blacharsko – mechaniczne i w kwocie 110 złotych netto za prace lakiernicze, Sąd ustalił, że celowe i ekonomicznie uzasadnione koszty naprawy pojazdu marki B. o numerze rejestracyjnym (...) uszkodzonego w wyniku zdarzenia z dnia 23 marca 2018 roku wynosiły kwotę 5 278,82 złotych brutto i obejmowały: robocizna blacharsko – mechaniczna (3,42 rbg x 90 złotych netto) – 307,80 złotych netto, robocizna lakiernicza (4,6 rbg x 110 złotych netto) – 506 złotych netto, materiał lakierniczy – 708,24 złotych netto – zgodnie z wyliczeniami biegłego sądowego oraz części zamienne i normalia – 2 769,68 złotych netto – zgodnie z wyliczeniami biegłego sądowego.

Pozwany (...) spółka akcyjna z siedzibą w W. przyznał powodowi odszkodowanie za uszkodzenie przedmiotowego pojazdu w kwocie 4 629,84 złotych, a zatem do wypłaty pozostała kwota 648,98 złotych, co oznacza, że żądanie powoda z tego tytułu było zasadne w tej jedynie części.

Sąd miał przy tym na uwadze, że powód domagał się wypłaty odszkodowania w kwocie brutto, co było zasadne w świetle zeznań świadka A. K., która wskazała, że nie prowadzi działalności gospodarczej i nie jest uprawniona do obniżenia należnego podatku VAT o jakąkolwiek część kwoty podatku naliczonego.

Odnosząc się natomiast do żądania kwoty 307,50 złotych tytułem zwrotu kalkulacji kosztów naprawy pojazdu, to w judykaturze akcentuje się, że konkretne okoliczności sprawy winny decydować w każdym przypadku, czy poniesienie kosztów ekspertyzy prywatnej na etapie przedprocesowym było obiektywnie uzasadnione i konieczne, stanowiąc element dochodzonej sądownie szkody (uchwała Sądu Najwyższego z dnia 18 maja 2004 roku, sygn. akt III CZP 24/2004). Koszty poniesione przez poszkodowanego tytułem sporządzenia prywatnej opinii są zasadne w sytuacji, gdy pozwane towarzystwo odmawia zaspokojenia roszczenia poszkodowanego, który decyduje się w celu obrony swoich uzasadnionych interesów na wykonanie prywatnej opinii, o ile znajduje to później potwierdzenie w przeprowadzonych dowodach w sprawie. Wskazać przy tym należy, że jak wskazano w uzasadnieniu uchwały składu siedmiu sędziów Sądu Najwyższego z dnia 29 maja 2018 roku (sygn. akt III CZP 68/18) możliwość domagania się przez nabywcę wierzytelności od ubezpieczyciela w ramach dochodzonego odszkodowania równowartości kosztów ekspertyzy zleconej przez nabywcę osobie trzeciej, tak jak to miało miejsce w niniejszej sprawie, nie budzi wątpliwości i jest konsekwencją samego nabycia od poszkodowanego roszczenia odszkodowawczego wobec ubezpieczyciela i jego funkcjonalnego rozwoju pod wpływem zachodzących zdarzeń mogących oddziaływać na to roszczenie zgodnie z treścią przedmiotowego stosunku. O przysługiwaniu nabywcy wierzytelności odszkodowawczej zwrotu równowartości kosztów zleconej osobie trzeciej ekspertyzy na potrzeby dochodzenia od ubezpieczyciela nabytej wierzytelności rozstrzyga jednakże, jak wskazano w powyższej uchwale, pozostawianie wydatków poniesionych na tę ekspertyzę w

adekwatnym związku przyczynowym z wypadkiem komunikacyjnym. Jako kryterium oceny istnienia tego związku należy mieć na względzie zasadność w okolicznościach sprawy zlecenia ekspertyzy osobie trzeciej, tj. celowość, niezbędność, konieczność, racjonalność, czy ekonomiczne uzasadnienie z punktu widzenia efektywnej realizacji roszczenia odszkodowawczego (tamże).

Sąd wziął zatem pod uwagę, że powód jest podmiotem gospodarczym zajmującym się w sposób profesjonalny dochodzeniem należności z tytułu odszkodowań od ubezpieczycieli, wobec czego nie sposób przyjąć, że nie posiadał fachowej wiedzy, aby zweryfikować poprawność przedstawionej przez ubezpieczyciela kalkulacji i wyliczonego odszkodowania, zwłaszcza że działalność powoda obejmuje działalność związaną z oceną ryzyka i szacowaniem poniesionych strat. Nie sposób więc uznać, że koszt sporządzenia kalkulacji przez powoda stanowi składnik poniesionej przez poszkodowanego szkody, która powinna zostać naprawiona przez pozwanego w oparciu o treść art. 822 k.c.

W tym zakresie zatem powództwo jako niezasadne i nieudowodnione podlegało oddaleniu.

Mając na względzie powyższe Sąd w punkcie pierwszym wyroku na podstawie art. 822 § 1 i 4 k.c. w zw. z art. 361 k.c. i art. 363 k.c. w zw. z art. 481 k.c. zasądził od pozwanego (...) spółki akcyjnej z siedzibą w W. na rzecz powoda (...) spółki z ograniczoną odpowiedzialnością z siedzibą w B. kwotę 1 448,48 złotych (648,98 złotych + 799,50 złotych) wraz z odsetkami ustawowymi za opóźnienie liczonymi za okres od dnia 23 kwietnia 2018 roku do dnia zapłaty.

Uznając zaś dalej idące żądanie pozwu za niezasadne z przyczyn wskazanych wyżej Sąd orzekł jak w punkcie drugim wyroku oddając powództwo na podstawie powyższych przepisów w zw. z art. 6 k.c. stosowanych a contrario.

O kosztach procesu Sąd orzekł zgodnie z zasadą stosunkowego rozdzielenia kosztów określoną w art. 100 k.p.c. w zw. z art. 108 k.p.c.

W niniejszej sprawie powód wygrał sprawę w 58,35%, a pozwany w 41,65%. Koszty poniesione przez powoda wyniosły 3 007,62 złotych (opłata sądowa od pozwu – 125 złotych, koszty zastępstwa procesowego – 900 złotych, opłata skarbową od pełnomocnictwa – 17 złotych oraz zaliczka wykorzystana na poczet wynagrodzenia biegłego sądowego – 1 965,62 złotych).

Koszty poniesione przez pozwanego wyniosły 900 złotych (koszty zastępstwa procesowego – 900 złotych).

Powodowi zatem należy się zwrot kosztów procesu w kwocie 1 754,95 złotych (58,35% z kwoty 3 007,62 złotych), zaś pozwanemu – w kwocie 374,85 złotych (41,65% z kwoty 900 złotych). Po skompensowaniu obu powyższych kwot pozwany powinien zwrócić powodowi kwotę 1 380,10 złotych, którą Sąd zasądził na jego rzecz w punkcie trzecim wyroku.

ZARZĄDZENIE

1. (...)

2. (...)

3. (...)

4. (...)

SSR Justyna Supińska

Gdynia, dnia 22 lipca 2020 roku