

Sygn. akt VI GC 2162/16

WYROK W IMIENIU RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ

Dnia 21 marca 2018 roku

Sąd Rejonowy w Gdyni VI Wydział Gospodarczy, w składzie:

Przewodniczący:	SSR Justyna Supińska
Protokolant:	sekr. sąd. Dorota Moszyk

po rozpoznaniu w dniu 21 marca 2018 roku w Gdyni

na rozprawie

sprawy z powództwa (...) spółki z ograniczoną odpowiedzialnością spółki komandytowej z siedzibą w G.

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

o zapłatę

I. oddala powództwo;

II. zasądza od powoda (...) spółki z ograniczoną odpowiedzialnością spółki komandytowej z siedzibą w G. na rzecz pozwanego (...) Spółki Akcyjnej V. (...) z siedzibą w W. kwotę 3 279,72 złotych (trzy tysiące dwieście siedemdziesiąt dziewięć złotych siedemdziesiąt dwa grosze) tytułem zwrotu kosztów procesu;

III. nakazuje ściągnąć od powoda (...) spółki z ograniczoną odpowiedzialnością spółki komandytowej z siedzibą w G. na rzecz Skarbu Państwa – Sądu Rejonowego w Gdyni kwotę 120,76 złotych (sto dwadzieścia złotych siedemdziesiąt sześć groszy) tytułem zwrotu kosztów sądowych tymczasowo wypłaconych ze środków Skarbu Państwa;

IV. kosztami procesu w pozostałym zakresie obciąża powoda (...) spółkę z ograniczoną odpowiedzialnością spółkę komandytową z siedzibą w G. uznając je za uiszczone.

Sygn. akt VI GC 2162/16

UZASADNIENIE

Pozwem z dnia 08 września 2016 roku powód (...) spółka z ograniczoną odpowiedzialnością” spółka komandytowa z siedzibą w G. domagał się zasądzenia od pozwanego (...) Spółki Akcyjnej V. (...) z siedzibą w W. kwoty 8 987,37 złotych wraz z odsetkami ustawowymi za opóźnienie liczonymi od kwot: 8 487,37 złotych za okres od dnia 02 sierpnia 2015 roku do dnia zapłaty i 500 złotych za okres od dnia wniesienia pozwu do dnia zapłaty, a także kosztów procesu.

W uzasadnieniu powód wskazał, że w dniu 26 czerwca 2016 roku miała miejsce kolizja, w wyniku której uszkodzony został pojazd marki O. (...) o numerze rejestracyjnym (...). Sprawca kolizji w dacie zdarzenia posiadał umowę ubezpieczenia obowiązkowego odpowiedzialności cywilnej posiadaczy pojazdów mechanicznych u poprzednika

prawnego pozwanego – (...) Spółki Akcyjnej V. (...) z siedzibą w W.. Tytułem odszkodowania ubezpieczyciel wypłacił poszkodowanemu kwotę 24 575,06 złotych brutto.

Po nabyciu od poszkodowanego wierzytelności z tytułu kosztów naprawy uszkodzonego pojazdu, powód zlecił wycenę kosztów naprawy rzeczoznawcy, który ustalił, że koszt ten wynosi 33 062,43 złotych (przy uwzględnieniu cen części alternatywnych).

Nakazem zapłaty w postępowaniu upominawczym z dnia 22 września 2016 roku wydanym w sprawie o sygn. akt VI GNc 4108/16 referendarz sądowy Sądu Rejonowego w Gdyni uwzględnił żądanie pozwu w całości.

W sprzeciwie od powyższego orzeczenia pozwany (...) Spółka Akcyjna V. (...) z siedzibą w W. domagał się oddalenia powództwa i podnosił, że powód nie wykazał, ażeby poszkodowany użył do naprawy pojazdu części oryginalnych nowych, wobec czego niezasadne byłoby uwzględnianie w hipotetycznych kosztach naprawy cen takich części. Pozwany zakwestionował również stawki za robociznogodziny prac przyjęte w kalkulacji powoda oraz podniósł, że w przypadku gdyby zgodnie z kalkulacją powoda koszty naprawy pojazdu miały opiewać na kwotę 33 062,43 złotych, wówczas miałyby miejsce tzw. szkoda całkowita i w inny sposób należałoby wyliczyć odszkodowanie.

Sąd ustalił, co następuje:

W dniu 26 czerwca 2015 roku doszło do kolizji, w wyniku której uszkodzeniu uległ pojazd marki O. (...) o numerze rejestracyjnym (...) należący do G. R..

Sprawca szkody ubezpieczony był w zakresie odpowiedzialności cywilnej w (...) Spółce Akcyjnej V. (...) z siedzibą w W. – poprzedniku prawnym (...) Spółki Akcyjnej V. (...) z siedzibą w W.

niesporne

W związku z powyższą szkodą tytułem odszkodowania wypłacono kwotę 24 575,06 złotych.

decyzja – k. 23 akt

G. R. sprzedał pojazd marki O. (...) o numerze rejestracyjnym (...) w stanie uszkodzonym za kwotę 8 000 złotych.

zeznania świadka G. R. – protokół rozprawy z dnia 14 czerwca 2017 roku – k. 106-107 akt (zapis obrazu i dźwięku 00:01:26 – 00:13:06), umowa sprzedaży – k. 109 akt

W dniu 18 kwietnia 2016 roku poszkodowany G. R. zawarł z (...) spółką z ograniczoną odpowiedzialnością” spółką komandytową z siedzibą w G. umowę cesji wierzytelności numer 02/04/2016, której przedmiotem była wierzytelność w postaci pozostałej części odszkodowania wraz ze wszelkimi związanymi z nią prawami wynikająca ze szkody w pojeździe marki O. (...) o numerze rejestracyjnym (...), która miała miejsce w dniu 25 czerwca 2016 roku.

(...) spółka z ograniczoną odpowiedzialnością” spółka komandytowa z siedzibą w G. zawiadomił (...) Spółkę Akcyjną V. (...) z siedzibą w W. o przelewie przedmiotowej wierzytelności.

umowa cesji wierzytelności – k. 25 akt, zawiadomienie o przelewie wierzytelności – k. 26 akt

Na zlecenie (...) spółki z ograniczoną odpowiedzialnością” spółki komandytowej z siedzibą w G. sporządzono opinię dotyczącą kosztów naprawy pojazdu marki O. (...) o numerze rejestracyjnym (...).

Za wykonanie powyższej opinii w dniu 28 kwietnia 2016 roku B. Z. wystawił (...) spółce z ograniczoną odpowiedzialnością” spółce komandytowej z siedzibą w G. fakturę numer (...) na kwotę 500 złotych brutto. Należność została uiszczona gotówką.

opinia wraz z kalkulacją – k. 28-42 akt, faktura – k. 43 akt

Celowe i ekonomicznie uzasadnione koszty naprawy pojazdu marki O. (...) o numerze rejestracyjnym (...) uszkodzonego w wyniku zdarzenia z dnia 26 czerwca 2015 roku, które przywróciłyby ten pojazd do stanu sprzed szkody z dnia 26 czerwca 2015 roku nie zwiększając ani nie zmniejszając jego wartości rynkowej sprzed szkody, wynosiły kwotę 38 322,84 złotych brutto, przy uwzględnieniu stawek za prace blacharsko – mechaniczne i lakiernicze w kwocie odpowiednio 140/140 złotych netto za roboczogodzinę tych prac i ceny części oryginalnych nowych.

W 2015 roku zakłady naprawcze z terenu B. i okolic wykonywały naprawy stosując stawki w kwocie 80-180 złotych netto za roboczogodzinę prac blacharsko – mechanicznych i w kwocie 80-200 złotych netto za roboczogodzinę prac lakierniczych.

Wartość rynkową pojazdu marki O. (...) o numerze rejestracyjnym (...) w stanie sprzed zdarzenia z dnia 26 czerwca 2015 roku wynosiła kwotę 36 700 złotych.

Wartość rynkowa pojazdu marki O. (...) o numerze rejestracyjnym (...) w stanie uszkodzonym wynosiła kwotę 18 900 złotych.

opinia biegłego sądowego – k. 127-158 akt, uzupełniająca opinia biegłego sądowego – k. 176-182 akt

Sąd zważył, co następuje:

Powyższy stan faktyczny Sąd ustalił na podstawie wyżej wymienionych dowodów z dokumentów przedłożonych przez strony w toku postępowania, których zarówno autentyczność, jak i prawdziwość w zakresie twierdzeń w nich zawartych, nie budziła wątpliwości Sądu, a zatem brak było podstaw do odmowy dania im wiary, tym bardziej, że nie były one kwestionowane w zakresie ich mocy dowodowej przez żadną ze stron. Pozostałe dokumenty dołączone do akt nie miały znaczenia dla rozstrzygnięcia, gdyż nie wnosiły do sprawy nowych i istotnych okoliczności. Sąd wziął pod uwagę również oświadczenia stron uwzględniając je jednakże w takim jedynie zakresie, w jakim nie były one kwestionowane przez stronę przeciwną.

Sąd oparł się również, uznając je za wiarygodne, na zeznaniach świadka G. R. w szczególności w zakresie, w jakim świadek wskazał, że po kolizji z dnia 26 czerwca 2015 roku nie dokonał naprawy pojazdu marki O. (...) o numerze rejestracyjnym (...) i sprzedał go w stanie uszkodzonym. Jednocześnie nie zasługiwały na uwzględnienie jego zeznania, że uszkodzony pojazd sprzedał za kwotę około 5 000 – 6 000 złotych, jak bowiem wynika z przedłożonej przez świadka umowy sprzedaży, pojazd został sprzedany za kwotę 8 000 złotych (k. 109 akt).

Dokonując rekonstrukcji stanu faktycznego w niniejszej sprawie Sąd oparł się także na opinii biegłego sądowego w zakresie naprawy i eksploatacji pojazdów silnikowych oraz ich wyceny, bezpieczeństwa ruchu drogowego i rekonstrukcji wypadków drogowych J. Z.. 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.

Jak wskazał biegły sądowy w swojej opinii w 2015 roku zakłady naprawcze z terenu B. i okolic wykonywały naprawy stosując stawki w kwocie 80-180 złotych netto za roboczogodzinę prac blacharsko – mechanicznych i w kwocie 80-200 złotych netto za roboczogodzinę prac lakierniczych. Celowe i ekonomicznie uzasadnione koszty naprawy pojazdu marki O. (...) o numerze rejestracyjnym (...) uszkodzonego w wyniku zdarzenia z dnia 26 czerwca 2015 roku, które przywróciłyby ten pojazd do stanu sprzed szkody z dnia 26 czerwca 2015 roku nie zwiększając ani nie zmniejszając jego wartości rynkowej sprzed szkody, wynosiły kwotę 38 322,84 złotych brutto, przy uwzględnieniu stawek za prace blacharsko – mechaniczne i lakiernicze w kwocie odpowiednio 140/140 złotych netto za roboczogodzinę tych prac i ceny części oryginalnych nowych (jako stawek rynkowych, w wysokości również uwzględnionej przez powoda w jego kalkulacji).

Wartość rynkową pojazdu marki O. (...) o numerze rejestracyjnym (...) w stanie sprzed zdarzenia z dnia 26 czerwca 2015 roku biegły sądowy określił na kwotę 36 700 złotych, zaś wartość rynkową pojazdu w stanie uszkodzonym – na kwotę 18 900 złotych brutto.

Pismem z datą w nagłówku „dnia 17 listopada 2017 roku” (k. 166-169 akt) powód (...) spółka z ograniczoną odpowiedzialnością” spółka komandytowa z siedzibą w G. wskazał, że do poszkodowanego należy wybór sposobu naprawy pojazdu i w konsekwencji tego w niniejszej sprawie kosztorys naprawy został sporządzony przez powoda z uwzględnieniem wszystkich dostawców części zamiennych dystrybuujących je na terenie Polski, zaś biegły sądowy nie jest uprawniony do kwestionowania decyzji poszkodowanego co do naprawy pojazdu za pomocą części alternatywnych. Jednocześnie powód wskazał, że brak jest podstaw do przyjęcia hipotetycznej wartości pozostałości pojazdu w stanie uszkodzonym ustalonej za pomocą programu (...) Ekspert, z pominięciem faktycznie uzyskanej przez poszkodowanego ceny sprzedaży.

W odpowiedzi na powyższe w opinii uzupełniającej biegły sądowy wskazał, że w przypadku wyboru przez poszkodowanego naprawienia szkody poprzez zapłatę sumy pieniężnej równoważnej wysokości poniesionej przez niego szkody, wysokość szkody stanowi koszt przywrócenia pojazdu do stanu sprzed szkody, jeżeli koszt ten nie jest większy od wartości rynkowej pojazdu bezpośrednio przed szkoda, przy czym przez przywrócenie pojazdu do stanu sprzed szkody należy rozumieć przywrócenie pod każdym względem, a nie pod niektórymi względami. Nadto biegły sądowy wskazał, że części typu Q nie różnią się od części typu O jakością wykonania lub rodzajem materiału, ale różnią się występowaniem bądź nie występowaniem na nich logotypu lub nazwy producenta pojazdu. Uwzględnienie w kalkulacji naprawy przedmiotowego pojazdu części jakości Q spowodowałoby dodatkową utratę wartości pojazdu w porównaniu z naprawą pojazdu wyłącznie przy użyciu części O np. w przypadku zbycia pojazdu po naprawie. Jednocześnie biegły sądowy odniósł się do zasad dotyczących ustalania wartości rynkowej pojazdu (w tym pojazdu uszkodzonego) wskazując, że sama faktura świadczy o cenie za jaką sprzedano samochód, nie świadczy natomiast o jego wartości rynkowej.

W ocenie Sądu powództwo nie zasługiwało na uwzględnienie.

Poza sporem w niniejszej sprawie pozostawało, że pozwany (...) Spółka Akcyjna V. (...) z siedzibą w W. ponosi odpowiedzialność za skutki uszkodzenia w wyniku kolizji z dnia 26 czerwca 2015 roku pojazdu marki O. (...) o numerze rejestracyjnym (...) należącego wówczas do G. R., z tytułu umowy obowiązkowego ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej posiadaczy pojazdów mechanicznych wiążącej go ze sprawcą szkody.

Spór dotyczył natomiast wysokości odszkodowania należnego powodowi (...) spółce z ograniczoną odpowiedzialnością” spółce komandytowej z siedzibą w G. w związku z uszkodzeniem tego pojazdu.

Mając na uwadze zakreślony wyżej zakres sporu, w pierwszej kolejności należy wskazać, iż zasada odpowiedzialności pozwanego z tytułu przedmiotowej szkody jest uregulowana w ramach treści art. 822 § 1 k.c., zgodnie z którym 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. Źródłem odpowiedzialności sprawcy jest z kolei treść art. 436 § 2 k.c., który stanowi, iż w razie zderzenia się mechanicznych środków komunikacji poruszanych za pomocą sił przyrody, wymienione w art. 435 k.c. osoby mogą wzajemnie żądać naprawienia poniesionych szkód tylko na zasadach ogólnych, czyli na statuowanej przez treść art. 415 k.c. zasadzie winy. W ramach obowiązkowego ubezpieczenia komunikacyjnego ubezpieczyciel zobowiązuje się do wypłaty odszkodowania, jakie sprawca szkody komunikacyjnej zobowiązany jest zapłacić poszkodowanemu. Poszkodowany może natomiast dochodzić roszczeń z tego tytułu bezpośrednio od ubezpieczyciela sprawcy szkody. Odpowiedzialność ubezpieczyciela wobec poszkodowanego jest więc rozpatrywana w kategoriach odpowiedzialności deliktowej, a jej zakres zależy od zakresu odpowiedzialności sprawcy szkody.

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.

Sąd rozpoznający przedmiotową sprawę podziela przy tym pogląd Sądu Najwyższego wyrażony w wyroku z dnia 27 czerwca 1988 roku (sygn. akt I CR 151/1988), w którym wskazano, iż jeżeli poszkodowany z jakichkolwiek przyczyn wykona naprawę w niepełnym zakresie lub używając niższej jakości części lub materiałów niż technicznie przewidziane w rzeczywistości, nie przywróci w pełni stanu sprzed wypadku – to szkoda jego nie zostanie w całości naprawiona. Jest to zasadne tym bardziej, że jeżeli poszkodowany naprawi pojazd, ale w sposób niepełny, nieprawidłowy i niezgodny z technologią producenta, np. przywracając jedynie jego np. tzw. jezdność, ale nie odtwarzając w pełni jego stanu sprzed szkody, to pojazd, którym dysponuje nie jest przecież takim samym pojazdem, jak przed wypadkiem.

W tej sytuacji w ocenie Sądu w przypadku wyboru przez poszkodowanego naprawienia szkody poprzez zapłatę sumy pieniężnej, suma ta musi być, zgodnie z treścią art. 363 § 1 k.c., odpowiednia, tj. równoważna wysokości poniesionej przez niego szkody, a zatem to wysokość szkody stanowi koszt przywrócenia pojazdu do stanu sprzed szkody, przy czym przez przywrócenie pojazdu do stanu sprzed szkody należy rozumieć przywrócenie go do tego stanu pod każdym względem, a nie tylko pod niektórymi względami.

Zgodnie z przyjętą linią orzecznictwa poszkodowanemu przysługuje prawo zastosowania przy naprawie części nowych i oryginalnych. Użycie nowych części do naprawy uszkodzonego w wyniku kolizji samochodu 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, sygn. akt III CRN 223/80, OSNC 1981 /10/186 oraz z dnia 20 października 1972 roku, sygn. akt II CR 425/72, OSNC 1973/6/111). Także w wyroku z dnia 20 listopada 1970 roku (sygn. akt II CR 425/72, OSNCP Nr 6/1973, poz. 111) stwierdzono, że w wypadku uszkodzenia rzeczy w stopniu umożliwiającym przywrócenie jej do stanu poprzedniego, osoba odpowiedzialna za szkodę obowiązana jest zwrócić poszkodowanemu wszelkie celowe, ekonomicznie uzasadnione wydatki, poniesione w celu przywrócenia stanu poprzedniego, do których to wydatków należy zaliczyć także koszt nowych części i innych materiałów, jeżeli ich użycie było niezbędne do naprawienia uszkodzonej rzeczy.

W swojej opinii biegły sądowy wskazał, że części typu Q nie różnią się od części typu O jakością wykonania lub rodzajem materiału, ale różnią się występowaniem bądź nie występowaniem na nich logotypu lub nazwy producenta pojazdu. Uwzględnienie w kalkulacji naprawy przedmiotowego pojazdu części jakości Q spowodowałoby dodatkową utratę wartości pojazdu w porównaniu z naprawą pojazdu wyłącznie przy użyciu części O np. w przypadku zbycia pojazdu po naprawie. A zatem w ocenie Sądu przyjąć należy, że montaż części jakości Q nie pozwoliłby na przywrócenie pojazdu do stanu sprzed szkody pod każdym względem – umożliwiłoby wprawdzie uzyskanie jakości zbliżonej lub identycznej jak przy naprawie z wykorzystaniem części O, jednak brak logotypu lub nazwy producenta pojazdu doprowadziłby do obniżenia wartości pojazdu.

W tej sytuacji Sąd podziela wniosek biegłego sądowego, że celowe i ekonomicznie uzasadnione koszty naprawy pojazdu marki O. (...) o numerze rejestracyjnym (...) uszkodzonego w wyniku zdarzenia z dnia 26 czerwca 2015 roku, które przywróciłyby ten pojazd do stanu sprzed szkody z dnia 26 czerwca 2015 roku – pod wszystkimi względami – nie zwiększając ani nie zmniejszając jego wartości rynkowej sprzed szkody, wynosiły kwotę **38 322,84** złotych brutto, przy uwzględnieniu stawek za prace blacharsko – mechaniczne i lakiernicze w kwocie odpowiednio 140/140 złotych netto za roboczogodzinę tych prac i ceny części oryginalnych (...).

Jak wskazał biegły sądowy w swojej opinii w 2015 roku zakłady naprawcze z terenu B. i okolic wykonywały naprawy stosując stawki w kwocie 80-180 złotych netto za roboczogodzinę prac blacharsko – mechanicznych i w kwocie 80-200 złotych netto za roboczogodzinę prac lakierniczych, co oznacza, że przyjęta przez pozwanego w kosztorysie naprawy stawka w kwocie 65/65 złotych netto nie jest stawką rynkową, taki walor natomiast można przypisać stawce zastosowanej przez powoda i uwzględnionej również w obliczeniach biegłego sądowego (140/140 złotych netto).

Wartość rynkową pojazdu marki O. (...) o numerze rejestracyjnym (...) w stanie sprzed zdarzenia z dnia 26 czerwca 2015 roku biegły sądowy określił na kwotę **36 700** złotych i w tym zakresie opinia biegłego sądowego nie była kwestionowana przez żadną ze stron.

Odnosząc się do zagadnienia tzw. „szkody całkowitej” wskazać należy, iż prawo polskie nie zawiera definicji tego pojęcia. Przywołany już w powyższej części uzasadnienia art. 363 § 1 k.c. stanowi, że jeżeli przywrócenie stanu poprzedniego było niemożliwe albo gdyby pociągało za sobą dla zobowiązanego nadmierne trudności lub koszty, roszczenie poszkodowanego ogranicza się do świadczenia w pieniądzu. Określenie progu opłacalności naprawy, a tym samym określenia szkody jako całkowitej jest różne w zależności od rodzaju ubezpieczenia (OC lub AC), z którego jest likwidowana szkoda.

W odniesieniu do ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej posiadaczy pojazdów mechanicznych kwestia ta była przedmiotem szeregu rozstrzygnięć sądowych. Jednym z pierwszych rozstrzygnięć w omawianej sprawie było orzeczenie Sądu Apelacyjnego w Katowicach, który w wyroku z dnia 12 lutego 1992 roku (sygn. akt I ACr 30/92) stwierdził, iż szkoda częściowa ma miejsce wówczas, gdy uszkodzony pojazd nadaje się do naprawy, a koszt naprawy nie przekracza wartości pojazdu w dniu ustalenia przez zakład ubezpieczeń tego odszkodowania. Szkoda całkowita zaś występuje wówczas, gdy pojazd uległ zniszczeniu w takim stopniu, że nie nadaje się do naprawy albo gdy koszty naprawy przekroczyłyby wartość pojazdu w dniu likwidacji szkody. W przypadku wystąpienia szkody częściowej zakład ubezpieczeń jest zobowiązany do pokrycia kosztów dokonanej naprawy, w przypadku zaś wystąpienia szkody całkowitej odszkodowanie ustala się przy wykorzystaniu tzw. metody dyferencyjnej. Metoda ta polega na ustaleniu wysokości odszkodowania poprzez pomniejszenie wartości pojazdu w stanie przed uszkodzeniem – o wartość pojazdu w stanie uszkodzonym po zdarzeniu (wartość wraku, pozostałości). Takie stanowisko zajął również Sąd Najwyższy w orzeczeniu z dnia 20 lutego 2002 roku (sygn. akt V CKN 903/00) uznając, że jeżeli koszt naprawy samochodu jest wyższy od jego wartości przed uszkodzeniem, roszczenie poszkodowanego ogranicza się do kwoty odpowiadającej różnicy wartości samochodu sprzed i po wypadku. Jednoznaczne stanowisko odnośnie szkody całkowitej przy ubezpieczeniu odpowiedzialności cywilnej posiadaczy pojazdów mechanicznych potwierdzając dotychczasową linię orzecznictwa Sąd Najwyższy zawarł w uzasadnieniu do postanowienia z dnia 12 stycznia 2006 roku (w składzie siedmiu sędziów Izby Cywilnej, sygn. akt III CZP 76/05). Sąd Najwyższy w orzeczeniu tym stwierdził, iż za utrwalony należy uznać pogląd, że koszt naprawy uszkodzonego w wypadku komunikacyjnym pojazdu nie przewyższający jego wartości sprzed wypadku nie jest nadmierny w rozumieniu art. 363 § 1 k.c.. Ponadto Sąd uzasadniając swoje stanowisko jednoznacznie wskazał, że nieopłacalność naprawy będąca przesłanką wystąpienia tzw. szkody całkowitej, ma miejsce wówczas, gdy jej koszt przekracza wartość pojazdu sprzed wypadku wskazując nadto, że stan majątku poszkodowanego, niezakłócony zdarzeniem ubezpieczeniowym, wyznacza rozmiar należnego odszkodowania.

Mając na względzie powyższe oraz opinię biegłego sądowego, z której jednoznacznie wynikało, że przywrócenie – pod każdym względem – pojazdu marki O. (...) o numerze rejestracyjnym (...) uszkodzonego w wyniku zdarzenia z dnia 26 czerwca 2015 roku do stanu sprzed szkody, wymagało użycia części nowych oryginalnych jakości O, nie budziło wątpliwości Sądu, iż w niniejszej sprawie doszło do tzw. szkody całkowitej, uwzględniając, że celowy i ekonomicznie uzasadniony koszt naprawy przedmiotowego pojazdu przywracający jego stan do stanu sprzed szkody nie zwiększając ani nie zmniejszając jego wartości rynkowej sprzed szkody wynosił kwotę **38 322,84** złotych brutto, zaś wartość przedmiotowego pojazdu przed szkodą – kwotę **36 700** złotych brutto.

W tej sytuacji wysokość należnego poszkodowanemu odszkodowania ustalana jest poprzez pomniejszenie wartości pojazdu w stanie przed uszkodzeniem o wartość pojazdu w stanie uszkodzonym po zdarzeniu (wartość wraku, pozostałości).

Jak wynikało z opinii biegłego sądowego wartość rynkowa pojazdu w stanie uszkodzonym została określona na kwotę 18 900 złotych brutto. W tym zakresie opinia biegłego sądowego była kwestionowana przez powoda, który podnosił, że skoro poszkodowany zbył pojazd w stanie uszkodzonym za kwotę 8 000 złotych, kwota ta stanowiła wartość rynkową pozostałości pojazdu.

W ocenie Sądu ze stanowiskiem pozwanego nie sposób się zgodzić. Nie było wątpliwości, że jak wynikało z przedłożonej przez świadka G. R. umowy sprzedaży, pojazd marki O. (...) o numerze rejestracyjnym (...) w stanie uszkodzonym został zbyty za kwotę 8 000 złotych. Wartości tej jednakże w ocenie Sądu nie sposób uznać za wartość rynkową tych pozostałości. Powód nie wykazał bowiem, że pojazd ten był oferowany jakimkolwiek innym podmiotom aniżeli nabywca, a cena została ustalona jako wypadkowa popytu i podaży, a nie podyktowana była np. chęcią jak najszybszego pozbycia się wraku przez poszkodowanego G. R., bez względu na jego rzeczywistą wartość. Obowiązek zaś wykazania, że cena, za którą poszkodowany sprzedał wrak, ma walor ceny rynkowej, obciążał powoda, jako tego, który z tej okoliczności wywodzić chciał dla siebie korzystne skutki prawne.

W tych okolicznościach wskazać należy, że jedynym wiarygodnym dowodem na okoliczność wartości pozostałości była złożona w sprawie opinia biegłego sądowego, który jako osoba posiadająca wiadomości specjalne był uprawniony do oszacowania wartości pojazdu, także w stanie uszkodzonym.

Mając na uwadze, że w przypadku szkody całkowitej wysokość należnego poszkodowanemu odszkodowania ustalana jest poprzez pomniejszenie wartości pojazdu w stanie przed uszkodzeniem o wartość pojazdu w stanie uszkodzonym po zdarzeniu (wartość wraku, pozostałości), wysokość odszkodowania w przedmiotowej sprawie wynosiła kwotę 17 800 złotych brutto (36 700 złotych – 18 900 złotych).

Skoro zaś pozwany (...) Spółka Akcyjna V. (...) z siedzibą w W. tytułem odszkodowania wypłacił poszkodowanemu kwotę 24 575,06 złotych brutto, żądanie powoda pozostawało niezadane.

Odnosząc się do żądania kwoty 500 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. W przedmiotowej sprawie pozwany ustalił wartość szkody, z którą nie zgodził się poszkodowany. W takim stanie rzeczy zdecydował się on skorzystać z wiedzy specjalisty, który sporządził prywatną kalkulację naprawy, która nie potwierdziła stanowiska pozwanego. Jednakże przeprowadzone w sprawie postępowanie dowodowe, a w szczególności opinia biegłego sądowego, nie wykazały, ażeby pozwany zaniżył należne powodowi odszkodowanie, stąd też skoro żądanie pozwu odnośnie odszkodowania nie było zasadne, nie sposób przyjąć, że uzasadnione były koszty poniesione na sporządzenie takiej prywatnej opinii. Wskazać przy tym należy, że w niniejszej sprawie kosztorys został sporządzony po nabyciu przez powoda wierzytelności z tytułu odszkodowania i na jego zlecenie, co wyraźnie wynika z treści opinii technicznej (k. 28 akt).

Uwzględniając powyższe rozważania, Sąd na podstawie art. 822 k.c. w zw. z art. 6 k.c. stosowanych a contrario powództwo oddalił.

O kosztach procesu Sąd orzekł natomiast zgodnie z zasadą odpowiedzialności za wynik procesu wyrażoną w dyspozycji art. 98 k.p.c. w zw. art. 99 k.p.c. i 108 § 1 k.p.c., zasądając od powoda jako strony przegrywającej na rzecz pozwanego – jako strony wygrywającej zwrot poniesionych przez niego kosztów postępowania w kwocie 3 279,72 złotych, na które składała się kwota: 2 400 złotych tytułem zwrotu kosztów zastępstwa procesowego ustalonych w oparciu o przepis § 2 punkt 4 rozporządzenia Ministra Sprawiedliwości z dnia 22 października 2015 roku w sprawie opłat za czynności radców prawnych (Dz. U. z 2015 roku, poz. 1804 ze zmianami – w brzmieniu obowiązującym dla spraw wszczętych przed dniem 27 października 2016 roku), 17 złotych tytułem zwrotu opłaty skarbowej od pełnomocnictwa oraz 862,72 złotych tytułem zwrotu wykorzystanej części zaliczki na poczet wynagrodzenia biegłego sądowego.

W punkcie III wyroku na podstawie art. 113 ust. 1 ustawy z dnia 28 lipca 2005 roku o kosztach sądowych w sprawach cywilnych (tekst jednolity: Dz.U.2018 roku, poz. 300) Sąd nakazał ściągnąć od powoda na rzecz Skarbu Państwa

– Sądu Rejonowego w Gdyni kwotę 120,76 złotych tytułem zwrotu kosztów sądowych wypłaconych tymczasowo ze środków Skarbu Państwa świadkowi G. R. (postanowienie z dnia 01 sierpnia 2017 roku – k. 48 akt).

W pozostałym zakresie kosztami procesu Sąd obciążył powoda uznając je za uiszczone (punkt IV wyroku).

ZARZĄDZENIE

1. (...)

2. (...)

3. (...)

SSR Justyna Supińska

Gdynia, dnia 09 kwietnia 2018 roku