

Sygn. akt VI GC 1286/20

WYROK

W IMIENIU RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ

Dnia 29 października 2021 roku

Sąd Rejonowy w Gdyni VI Wydział Gospodarczy, w składzie:

Przewodniczący: Sędzia Sądu Rejonowego Justyna Supińska

Protokolant: sekr. sądowy Marta Denc

po rozpoznaniu w dniu 27 października 2021 roku w Gdyni

na rozprawie

w postępowaniu gospodarczym

sprawy z powództwa **K. P. (1)**

przeciwko (...) **spółce akcyjnej z siedzibą w W.**

o zapłatę

I. zasądza od pozwanego (...) spółki akcyjnej z siedzibą w W. na rzecz powoda K. P. (1) kwotę 14 081,44 złotych (czternaście tysięcy osiemdziesiąt jeden złotych czterdzieści cztery grosze) wraz z odsetkami ustawowymi za opóźnienie liczonymi za okres od dnia 22 maja 2020 roku do dnia zapłaty;

II. w pozostałym zakresie oddala powództwo;

III. zasądza od pozwanego (...) spółki akcyjnej z siedzibą w W. na rzecz powoda K. P. (1) kwotę 5 550 złotych (pięć tysięcy pięćset pięćdziesiąt złotych) tytułem zwrotu kosztów procesu;

IV. kosztami procesu w pozostałym zakresie obciąża pozwanego (...) spółkę akcyjną z siedzibą w W. uznając je za uiszczone.

Sygn. akt VI GC 1286/20

UZASADNIENIE

Pozwem z dnia 22 maja 2020 roku powód K. P. (1) domagał się zasądzenia od pozwanego (...) spółki akcyjnej z siedzibą w W. kwoty 14 081,48 złotych wraz z odsetkami ustawowymi za opóźnienie liczonymi za okres od dnia wniesienia pozwu do dnia zapłaty, a także kosztów procesu.

W uzasadnieniu powód wskazał, że w dniu 29 lutego 2020 roku miała miejsce kolizja drogowa, w wyniku której uszkodzony został pojazd marki C. (...) o numerze rejestracyjnym (...). Sprawca kolizji w dacie zdarzenia posiadał umowę obowiązkowego ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej posiadaczy pojazdów mechanicznych u pozwanego, który wypłacił poszkodowanemu odszkodowanie z tego tytułu w kwocie 8 332,50 złotych brutto (jako różnicę między wartością pojazdu w stanie nieuszkodzonym w kwocie 19 895 złotych brutto a wartością pojazdu w stanie uszkodzonym w kwocie 11 562,50 złotych brutto). Ubezpieczyciel uznał bowiem, że w sprawie miała miejsce tzw. szkoda całkowita, albowiem koszty naprawy pojazdu w kwocie 20 712,41 złotych, których powód nie kwestionował, przekraczały wartość pojazdu w stanie nieuszkodzonym, którą pozwany oszacował na kwotę 19 895 złotych, a która w ocenie powoda została zaniżona. Tymczasem ze zleconej przez poszkodowanego wyceny wynikało, że wartość pojazdu

w stanie nieuszkodzonym wynosi 22 500 złotych, a zatem nie ma podstaw do przyjęcia, że miała miejsce tzw. szkoda całkowita, stąd też powód domagał się odszkodowania obejmującego pozostałą część kosztów naprawy (20 712,41 złotych – 8 332,50 złotych), tj. kwoty 12 379,91 złotych.

Nadto powód domagał się również odszkodowania pokrywającego szkodę w postaci utraconych korzyści, albowiem od dnia szkody do dnia 27 marca 2020 roku, tj. przez 28 dni, nie mógł prowadzić działalności gospodarczej, gdyż dowód rejestracyjny został zatrzymany z uwagi na zakres uszkodzeń. Tymczasem z tego tytułu pozwany uznał 17 dni przestoju po stawce w kwocie 126,73 złotych. Wobec powyższego powód w niniejszym procesie domaga się pozostałej części odszkodowania w kwocie 1 394,07 złotych (11 dni po stawce 126,73 złotych). Na kwotę dochodzoną pozwem składa się także kwota 307,50 złotych tytułem zwrotu kosztów prywatnej ekspertyzy.

Nakazem zapłaty w postępowaniu upominawczym z dnia 27 sierpnia 2020 roku wydanym w sprawie o sygn. akt VI GNc 2517/20 referendarz sądowy Sądu Rejonowego w Gdyni uwzględnił żądanie pozwu w całości.

W sprzeciwie od powyższego orzeczenia pozwany (...) spółka akcyjna z siedzibą w W. domagał się oddalenia powództwa wskazując, że po przeprowadzeniu postępowania likwidacyjnego wypłacił należne powodowi odszkodowanie obejmujące m. in. kwotę 8 332,50 złotych tytułem odszkodowania za pojazd (szkoda całkowita) oraz kwotę 2 154,47 złotych tytułem utraconych dochodów, wobec czego brak jest podstaw do żądania przez powoda odszkodowania ponad te kwoty, jak też zwrotu kosztów sporządzenia prywatnej ekspertyzy.

Pismem procesowym z datą w nagłówku „dnia 27 października 2020 roku” (data prezentaty: 2020-10-29, k. 106 akt) pozwany oświadczył, że koszt naprawy pojazdu w niniejszej sprawie wynoszący 20 712,41 złotych przekroczyłby wartość pojazdu w stanie nieuszkodzonym określoną na kwotę 19 895 złotych oraz że nie kwestionuje stawki dziennej utraconych dochodów w kwocie 126,73 złotych, lecz okres niewykonywania działalności gospodarczej, który powinien wynosić 17 dni, a nie tyle, ile domaga się powód.

Sąd ustalił następujący stan faktyczny:

W dniu 29 lutego 2020 roku doszło do kolizji drogowej, w wyniku której uszkodzony został pojazd marki C. model C. P. o numerze rejestracyjnym (...) należący do K. P. (2) i K. P. (1) na prawach wspólności ustawowej majątkowej małżeńskiej.

K. P. (1) pojazdem marki C. model C. P. o numerze rejestracyjnym (...) świadczył zarobkowo usługi przewozu osób (taxi). Nie był uprawniony do odliczenia podatku VAT.

Sprawca szkody ubezpieczony był w zakresie odpowiedzialności cywilnej posiadaczy pojazdów mechanicznych w (...) spółce akcyjnej z siedzibą w W..

niesporne, a nadto: zeznania powoda K. P. (1) – protokół rozprawy z dnia 24 marca 2021 roku – k. 145-146 akt (zapis obrazu i dźwięku 00:02:39-00:18:32), oświadczenie – k. 10 akt

(...) spółka akcyjna z siedzibą w W. po przeprowadzeniu postępowania likwidacyjnego wypłacił K. P. (1) odszkodowanie za uszkodzenie pojazdu uznając, że doszło do tzw. szkody całkowitej. Ubezpieczyciel ustalił bowiem, że koszty naprawy pojazdu w kwocie 20 712,41 złotych, przekraczały wartość pojazdu w stanie nieuszkodzonym ustaloną na kwotę 19 895 złotych. W tej sytuacji mając zaś na uwadze wartość pojazdu w stanie uszkodzonym w kwocie 11 562,50 złotych brutto, wypłacono poszkodowanemu odszkodowanie w kwocie 8 332,50 złotych.

Nadto w związku z niemożnością prowadzenia działalności gospodarczej ubezpieczyciel wypłacił poszkodowanemu odszkodowanie stanowiące iloczyn 17 dni przestoju i stawki dziennej utraconego dochodu w kwocie 126,73 złotych, tj. kwotę 2 154,47 złotych.

decyzja – k. 43, 51, 52, 62-63 akt, kalkulacja naprawy – k. 12-19 akt, odwołanie – k. 11 akt, wycena – k. 40-42 akt

W związku ze zdarzeniem z dnia 29 lutego 2020 roku i uszkodzeniami pojazdu marki C. model C. P. o numerze rejestracyjnym (...), zatrzymano dowód rejestracyjny tego pojazdu, wskutek czego K. P. (1) nie mógł prowadzić działalności gospodarczej.

K. P. (1) samodzielnie naprawił pojazd marki C. model C. P. o numerze rejestracyjnym (...) w takim zakresie, by przywrócić mu właściwości jezdne.

W dniu 27 marca 2020 roku K. P. (1) otrzymał zaświadczenie dopuszczające pojazd marki C. model C. P. o numerze rejestracyjnym (...) do ruchu.

zeznania powoda K. P. (1) – protokół rozprawy z dnia 24 marca 2021 roku – k. 145-146 akt (zapis obrazu i dźwięku 00:02:39-00:18:32), opinia biegłego sądowego P. C. – k. 156-218 akt

K. P. (1) zlecił wykonanie wyceny wartości pojazdu marki C. model C. P. o numerze rejestracyjnym (...) w stanie nieuszkodzonym przed kolizją z dnia 29 lutego 2021 roku.

Za wykonanie powyższej wyceny M. K. wystawił K. P. (1) fakturę na kwotę 307,50 złotych brutto. Należność ta została zapłacona gotówką.

wycena – k. 35-39 akt, faktura – k. 60 akt, faktura – k. 61 akt

Celowe i ekonomicznie uzasadnione koszty naprawy pojazdu marki C. model C. P. o numerze rejestracyjnym (...) uszkodzonego w wyniku zdarzenia z dnia 29 lutego 2020 roku wynosiły 20 712,41 złotych brutto.

K. P. (1) z tytułu niemożności prowadzenia działalności gospodarczej utracił dochody w kwocie 126,73 złotych brutto dziennie.

niesporne

Naprawa pojazdu marki C. model C. P. o numerze rejestracyjnym (...) przeprowadzona przez K. P. (1) po zdarzeniu z dnia 29 lutego 2020 roku nie przywracała stanu tego pojazdu do stanu sprzed szkody. Nie została ona wykonana w sposób pełny i kompletny, a prowadziła wyłącznie do przywrócenia mobilności i możliwości użytkowania pojazdu.

Wartość pojazdu marki C. model C. P. o numerze rejestracyjnym (...) w stanie nieuszkodzonym przed zdarzeniem z dnia 29 lutego 2020 roku wynosiła 23 500 złotych brutto.

Wartość pojazdu marki C. model C. P. o numerze rejestracyjnym (...) w stanie uszkodzonym po zdarzeniu z dnia 29 lutego 2020 roku wynosiła 9 800 złotych brutto.

Celowy i uzasadniony okres przestoju będący następstwem szkody oraz procesu jej likwidacji wynosił 28 dni (w okresie od dnia 29 lutego 2020 roku do dnia 27 marca 2020 roku).

opinia biegłego sądowego P. C. – k. 156-218 akt

Sąd zważył, co następuje:

Powyższy stan faktyczny Sąd ustalił na podstawie wyżej wymienionych dowodów z dokumentów przedłożonych przez strony w toku postępowania, w tym znajdujących się w aktach szkody, 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 zagadnień spornych, 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 ustalił stan faktyczny sprawy opierając się także na zeznaniach powoda K. P. (1), którym dał wiarę w całości. Powód potwierdził, że dokonał jedynie częściowej naprawy pojazdu, co znalazło potwierdzenie w opinii biegłego sądowego, albowiem za wyłączeniem przez ubezpieczyciela kwotę odszkodowania żaden zakład naprawczy nie chciał się podjąć naprawy. Powód wskazał również, że dokonywał samodzielnie zarówno zakupu części, jak i ich montażu w pojeździe i że trwało to około miesiąca.

Postanowieniem wydanym na rozprawie w dniu 24 marca 2021 roku Sąd pominął dowód z zeznań pozwanego, albowiem osoby uprawnione do jego reprezentowania, mimo prawidłowego wezwania, nie stawily się i nie usprawiedliwiły swojej nieobecności.

Dokonując rozstrzygnięcia kwestii spornych w niniejszej sprawie Sąd oparł się na opinii biegłego sądowego w zakresie techniki i mechaniki motoryzacyjnej i ruchu drogowego P. C. w poniżej wskazanym zakresie. 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. Nie była także kwestionowana przez żadną ze stron.

Mając jednakże na uwadze, że celowy i ekonomicznie uzasadniony koszt naprawy pojazdu marki C. model C. P. o numerze rejestracyjnym (...) uszkodzonego w wyniku zdarzenia z dnia 29 lutego 2020 roku w kwocie ustalonej przez pozwanego, tj. w kwocie 20 712,41 złotych brutto nie był sporny między stronami, brak było podstaw do oparcia się w tym zakresie na wyliczeniach dokonanych przez biegłego sądowego w opinii, tym bardziej, że nie było to objęte treścią postanowienia dowodowego z dnia 24 marca 2021 roku (k. 148 akt). Natomiast określenie przez biegłego sądowego wartości spornego pojazdu w stanie uszkodzonym po zdarzeniu z dnia 29 lutego 2020 roku pozostawało bez znaczenia dla rozstrzygnięcia sprawy, wobec ustalenia, że w sprawie nie doszło do tzw. szkody całkowitej.

Postanowieniem wydanym na rozprawie w dniu 27 października 2021 roku Sąd pominął dowód z opinii biegłego sądowego w zakresie rachunkowości, albowiem stawka dzienna w kwocie 126,73 złotych tytułem utraconego przez powoda dochodu nie była w sprawie sporna.

W ocenie Sądu powództwo zasługiwało na uwzględnienie niemalże w całości.

W niniejszej sprawie powód K. P. (1) domagał się zasądzenia od pozwanego (...) spółki akcyjnej z siedzibą w W. kwoty 14 081,48 złotych wraz z odsetkami ustawowymi za opóźnienie liczonymi za okres od dnia wniesienia pozwu do dnia zapłaty, a także kosztów procesu tytułem pozostałej części odszkodowania obejmującego:

- koszty naprawy pojazdu marki C. model C. P. o numerze rejestracyjnym (...) uszkodzonego w wyniku zdarzenia z dnia 29 lutego 2020 roku (w zakresie kwoty 12 379,91 złotych),
- utracony dochód w związku z niemożnością prowadzenia przy pomocy tego pojazdu działalności gospodarczej (w zakresie kwoty 1 394,07 złotych, 11 dni po stawce w kwocie 126,73 złotych),
- koszty wyceny wartości pojazdu marki C. model C. P. o numerze rejestracyjnym (...) w stanie nieuszkodzonym przed zdarzeniem z dnia 29 lutego 2020 roku (w zakresie kwoty 307,50 złotych).

Poza sporem w niniejszej sprawie pozostawało, że pozwany (...) spółka akcyjna z siedzibą w W. ponosił odpowiedzialność gwarancyjną za zdarzenie z dnia 29 lutego 2020 roku, w wyniku którego doszło do uszkodzenia pojazdu marki C. model C. P. o numerze rejestracyjnym (...) należącego do powoda. Nie była również kwestionowana legitymacja procesowa powoda, przy czym w tym miejscu wskazać należy, że sporny pojazd objęty był wspólnością

ustawową majątkową małżeńską. Sąd miał jednak na uwadze, że zgodnie z art. 209 k.c. każdy ze współwłaścicieli może wykonywać wszelkie czynności i dochodzić wszelkich roszczeń, które zmierzają do zachowania wspólnego prawa. Zgodnie z tym przepisem każdy ze współwłaścicieli może bez zgody pozostałych współwłaścicieli dokonywać tzw. czynności zachowawczych. Czynność zachowawczą charakteryzują dwie podstawowe cechy: po pierwsze – jej celem jest ochrona prawa przed możliwym niebezpieczeństwem, po drugie – ochrona ta dotyczy wspólnego prawa i jest podejmowana w interesie wszystkich współwłaścicieli (tak J. Ignatowicz, Komentarz, t. 1, 1972 r., str. 536). W orzecznictwie przyjmuje się, że istotą czynności zachowawczych, o których mowa w art. 209 k.c. jest ochrona wspólnego prawa. Cel ten jest realizowany przez wykonywanie „wszelkich czynności” i dochodzenie „wszelkich roszczeń”. Czynność zachowawcza może mieć charakter czynności faktycznej, czynności prawnej, a przede wszystkim czynności procesowej (np. wystąpienie z powództwem windykacyjnym, negatoryjnym, czy wnioskiem o stwierdzenie zasiedzenia). Czynności zachowawcze może wykonywać każdy ze współwłaścicieli indywidualnie, niezależnie od innych albo w porozumieniu z innymi współwłaścicielami. Samodzielne wykonywanie czynności zachowawczych przez współwłaściciela jest dopuszczalne w takim zakresie, jaki daje się pogodzić z korzyścią i interesem wszystkich współwłaścicieli. Przenosząc powyższe rozważania na grunt niniejszej sprawy należy uznać, że wystąpienie z powództwem o zapłatę odszkodowania stanowiło właśnie czynność zachowawczą, o której mowa w art. 209 k.c. Czynność ta zmierzała do uzyskania odszkodowania, które miało zostać przeznaczone na naprawę pojazdu stanowiącego przedmiot współwłasności po to, by nie stwarzał on niebezpieczeństwa dla poruszających się nim osób, jak również dla innych uczestników ruchu drogowego oraz by możliwe było świadczenie za jego pomocą usług przewozu i uzyskiwanie w ten sposób wynagrodzenia. Roszczenie objęte żądaniem pozwu zmierzało zatem do zachowania wspólnego prawa własności, a powód wystąpił z tym roszczeniem wprawdzie w imieniu własnym, jednakże w interesie wszystkich współwłaścicieli pojazdu (tak również Sąd Okręgowy w Elblągu w uzasadnieniu wyroku z dnia 02 marca 2016 roku, sygn. akt I Ca 12/16). Wreszcie wskazać należy, że w czasie istnienia wspólności majątkowej małżeńskiej między powodem i jego małżonką czynną legitymację powoda w tej sprawie można oprzeć także na przepisach kodeksu rodzinnego i opiekuńczego regulującego zarząd majątkiem wspólnym. Przysługujące powodowi roszczenie o naprawienie szkody wchodziło bowiem w skład majątku wspólnego, a dochodzenie tego roszczenia stanowiło czynność zachowawczą zmierzającą do zachowania majątku wspólnego, a więc mieści się w ramach zwykłego zarządu, który może być wykonywany samodzielnie (art. 36 § 2 k.r.o., tamże oraz tak też Sąd Rejonowy w Zgorzelcu w uzasadnieniu wyroku z dnia 18 grudnia 2014 roku, sygn. akt I C 888/12).

Nadto w sprawie niesporny był również celowy i ekonomicznie uzasadniony koszt naprawy pojazdu marki C. model C. P. o numerze rejestracyjnym (...) uszkodzonego w wyniku zdarzenia z dnia 29 lutego 2020 roku w kwocie ustalonej przez pozwanego, tj. w kwocie 20 712,41 złotych brutto oraz wartość utraconego dochodu w kwocie 126,73 złotych dziennie.

Sporna w sprawie, a przez to wymagająca rozstrzygnięcia przez Sąd, była zaś okoliczność uzasadnionego czasu przestoju pojazdu, a także ustalenie, czy w sprawie doszło do szkody częściowej, czy też szkody całkowitej.

Jak wskazał Sąd Apelacyjny w Katowicach w uzasadnieniu wyroku z dnia 12 lutego 1992 roku (sygn. akt I ACr 30/92) szkoda częściowa ma miejsce wówczas, gdy uszkodzony pojazd nadaje się do naprawy, a koszt naprawy nie przekracza wartości 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 tj. po wypadku (wrak, pozostałości). Takie stanowisko zajął także Sąd Najwyższy w orzeczeniu z dnia 20 lutego 2002 roku (sygn. akt V CKN 903/00) uznając, iż jeżeli koszt naprawy samochodu jest wyższy od jego wartości przed uszkodzeniem roszczenie poszkodowanego ogranicza się do kwoty odpowiadającej różnicy wartości pojazdu sprzed i po wypadku. Jednoznaczne stanowisko odnośnie szkody całkowitej przy ubezpieczeniu odpowiedzialności cywilnej posiadaczy pojazdów mechanicznych potwierdzające dotychczasową linię orzecznictwa

Sąd Najwyższy zawarł w uzasadnieniu do postanowienia z dnia 12 stycznia 2006 roku (składu siedmiu sędziów Izby Cywilnej, sygn. akt III CZP 76/05), w którym 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 stwierdzając nadto, że stan majątku poszkodowanego, niezakłócony zdarzeniem ubezpieczeniowym, wyznacza rozmiar należnego odszkodowania. W orzecznictwie ugruntowany jest więc pogląd, który Sąd w pełni podziela, że jeśli naprawa miałaby kosztować więcej niż wartość uszkodzonej rzeczy, to nieracjonalne jest z ekonomicznego punktu widzenia naprawianie tej uszkodzonej rzeczy. Oczywiście poszkodowany ma prawo prowadzić działania zmierzające do odtworzenia uszkodzonego pojazdu z uwagi np. na przywiązanie do pojazdu albo inne przesłanki uzasadniające jego decyzję, ale w takiej sytuacji nie może on żądać, aby ubezpieczyciel związany był jego odczuciami.

W niniejszej sprawie jak wynikało z opinii biegłego sądowego wartość pojazdu marki C. model C. P. o numerze rejestracyjnym (...) w stanie nieuszkodzonym przed zdarzeniem z dnia 29 lutego 2020 roku wynosiła 23 500 złotych brutto. Skoro zaś celowy i ekonomicznie uzasadniony koszt naprawy pojazdu marki C. model C. P. o numerze rejestracyjnym (...) uszkodzonego w wyniku zdarzenia z dnia 29 lutego 2020 roku w kwocie ustalonej przez pozwanego, tj. w kwocie 20 712,41 złotych brutto, nie był kwestionowany, powyższe oznacza, że w sprawie nie doszło do tzw. szkody całkowitej, albowiem akceptowany przez obie strony koszt naprawy pojazdu (20 712,41 złotych) nie przekraczał jego wartości w chwili szkody (23 500 złotych). W tej sytuacji pozwany zobowiązany był do pokrycia kosztów naprawy przez siebie ustalonej, tym bardziej, że jak wynikało z opinii biegłego sądowego – naprawa pojazdu, jaka została przeprowadzona przez powoda nie przywracała stanu tego pojazdu do stanu sprzed szkody, nie została ona bowiem wykonana w sposób pełny i kompletny, a prowadziła wyłącznie do przywrócenia mobilności i możliwości użytkowania pojazdu. 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. Zgodnie z utrwalonym orzecznictwem Sądu Najwyższego (np. wyrok z 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) 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 wskazał, że sposób określania rozmiaru odszkodowania wypłacanego poszkodowanemu przez ubezpieczyciela w ramach ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej sprawcy jest wynikiem długotrwałego procesu wykładni. Ze względu na masowość szkód komunikacyjnych zagadnienia związane z zasadami szacowania odszkodowań w tego rodzaju szkodach szczególnie często były przedmiotem wątpliwości z uwagi na trudności wynikające z zachowania spójności pomiędzy jedynie pieniężnym charakterem odpowiedzialności ubezpieczyciela a uprawnieniem poszkodowanego do wyboru między restytucją stanu poprzedniego a odszkodowaniem w pieniądzu, jakie przyznaje poszkodowanemu art. 363 § 1 k.c. Konieczność uwzględnienia różnorodnych konfiguracji okoliczności faktycznych, jakie współwystępowały w okresie pomiędzy powstaniem szkody a rozstrzygnięciem sporu z ubezpieczycielem o wysokość odszkodowania, doprowadziła z czasem do wypracowania pewnych rozwiązań zapewniających możliwie jednolite traktowanie poszkodowanych, opartych na założeniu, że poszkodowany nie może być pozbawiony prawa wyboru sposobu naprawienia poniesionej

przez niego szkody oraz że zdarzenia późniejsze, które wystąpią już po powstaniu szkody i mieszczą się w granicach właścicielskich decyzji poszkodowanego, nie powinny wpływać negatywnie na jego prawo do odszkodowania, ani rzutować zasadniczo na jego wysokość, czy sposób ustalenia. Roszczenie odszkodowawcze bez wątplenia powstaje więc z chwilą powstania obowiązku naprawienia szkody, a nie po powstaniu kosztów naprawy pojazdu, z czym wiąże się brak obowiązku po stronie poszkodowanego udowodnienia konkretnych wydatków poniesionych na naprawę pojazdu. Jak 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 – jak wykazało postępowanie dowodowe w niniejszej sprawie nie miało miejsca.

Mając na względzie powyższe – niezależnie od okoliczności dokonanej przez poszkodowanego naprawy pojazdu marki C. model C. P. o numerze rejestracyjnym (...), jak i ewentualnych kosztów tej naprawy poniesionych przez poszkodowanego lub w ogóle jej nieprzeprowadzenia, czy też sprzedaży pojazdu, za koszty restytucji przedmiotowego pojazdu do stanu sprzed zdarzenia z dnia 29 lutego 2020 roku należało uznać wydatki, jakie poszkodowany musiałby ponieść w celu przywrócenia jego stanu sprzed tego zdarzenia i to na ich podstawie należało określić należne odszkodowanie. Wydatki te zaś zostały określone przez samego pozwanego na kwotę 20 712,41 złotych i nie były przez powoda kwestionowane. W tej sytuacji pozwany zobowiązany był do zapłaty odszkodowania obejmującego koszty naprawy pojazdu w kwocie 20 712,41 złotych. Pozwany wypłacił poszkodowanemu dotychczas z tego tytułu (błędnie przyjmując zaistnienie w sprawie tzw. szkody całkowitej) kwotę 8 332,50 złotych, a zatem żądanie powoda w tej części, tj. co do kwoty 12 379,91 złotych, zasługiwało na uwzględnienie.

W niniejszej sprawie powód domagał się także odszkodowania pokrywającego utracone przez niego korzyści (dochody). Nie ma wątpliwości, że szkoda majątkowa w rozumieniu prawa cywilnego występuje w dwóch postaciach: straty, którą poniósł poszkodowany w wyniku zdarzenia szkodzącego (*damnum emergens*) oraz nie uzyskania przez niego korzyści (*lucrum cessans*). Utrata korzyści polega przy tym na niepowiększeniu się czynnych pozycji majątku poszkodowanego, które pojawiłyby się w tym majątku, gdyby nie zdarzenie wyrządzające szkodę. Szkoda związana z utraconymi korzyściami, w tym utraconym zarobkiem, ma zawsze charakter hipotetyczny, a więc musi być wykazana przez poszkodowanego z tak dużym prawdopodobieństwem, że w świetle doświadczenia życiowego uzasadnia przyjęcie, iż utrata spodziewanych korzyści rzeczywiście nastąpiła (tak Sąd Najwyższy w uzasadnieniu wyroku z dnia 03 października 1979 roku, sygn. akt II CR 304/79). Utracone korzyści należne są zatem tylko wówczas, jeżeli strona wykaże, z prawdopodobieństwem graniczącym z pewnością, że korzyści te uzyskałaby, gdyby nie zachowanie pozwanego. Szkodą w przypadku utraconych korzyści jest szkoda, którą określa to, co nie weszło do majątku poszkodowanego na skutek zdarzenia wyrządzającego tę szkodę, czyli to, co weszłoby do majątku poszkodowanego, gdyby zdarzenie wyrządzające szkodę nie nastąpiło (tak Sąd Najwyższy w uzasadnieniu wyroku z dnia 18 stycznia 2002 roku, sygn. akt I CKN 132/01).

W niniejszej sprawie wskazać należy, że owe utracone korzyści, których powód się domagał, to spodziewany zarobek, który został utracony w związku z niemożnością prowadzenia przy pomocy uszkodzonego pojazdu działalności gospodarczej polegającej na zarobkowym przewozie osób (usługi taxi). Niesporna przy tym była kwota dzienna utraconego dochodu – 126,73 złotych brutto. Sporną kwestią pozostawał natomiast okres przestoju, powód wskazywał bowiem na niemożność korzystania z pojazdu w okresie od zdarzenia, tj. od dnia 29 lutego 2020 roku do dnia 27 marca 2020 roku, kiedy to po przeprowadzonej naprawie uzyskał dopuszczenie pojazdu do ruchu (28 dni). Pozwany natomiast uznał okres 17 dni.

Jak wynikało z opinii biegłego sądowego celowy i uzasadniony okres przestoju będący następstwem szkody oraz procesu jej likwidacji wynosił 28 dni (w okresie od dnia 29 lutego 2020 roku do dnia 27 marca 2020 roku). Jednocześnie biegły sądowy wskazał, że okres ten nie jest ściśle związany z przeprowadzeniem naprawy,

bowiem nie została ona przeprowadzona w sposób pełny i prawidłowy ze względu na ograniczenie przez pozwanego odpowiedzialności finansowej wyłącznie do kwoty wynikającej z rozliczenia szkody całkowitej. Okres przestoju jest zatem pochodną oczekiwania na decyzję pozwanego i jej następstw, albowiem to ona (z uwagi na wysokość odszkodowania) ograniczała poszkodowanego w realizacji naprawy w sposób taki, jaki mógłby zostać przeprowadzony, gdyby stanowisko pozwanego było prawidłowe, co jest zasadne tym bardziej, że powód zeznał, że nie był w stanie wygospodarować własnych środków na konieczną naprawę. Jednocześnie Sąd miał na uwadze, że zakres uszkodzeń pojazdu marki C. model C. P. o numerze rejestracyjnym (...) po zdarzeniu z dnia 29 lutego 2020 roku skutkowało niespełnianiem przez ten pojazd podstawowych wymogów technicznych umożliwiających dopuszczenie go do ruchu drogowego, wskutek czego zatrzymano pozwolenie na użytkowanie pojazdu. Nadto, powód po otrzymaniu decyzji pozwanego, podjął decyzję, by uniknąć partycypowania w kosztach naprawy dokonywanej przez zakład naprawczy, o samodzielnej naprawie, która została przeprowadzona nieprofesjonalnie i w konsekwencji skutkowało znacznym uszczerbkiem ze względu na obniżenie wartości pojazdu. Gdyby zaś pozwany podjął decyzję prawidłową co do sposobu rozliczenia szkody, naprawa zostałaby zrealizowana zgodnie z przedłożonym kosztorysem serwisowym. W takim przypadku od dnia otrzymania decyzji (o rozliczeniu szkody jako częściowej), czynności naprawcze trwałyby 7 dni i uwzględniając potrzebę zweryfikowania poprawności wykonania naprawy oraz przeglądu technicznego, okres ten wyniósłby łącznie z technologicznym czasem naprawy co najmniej 10 dni roboczych. Tymczasem jak wynika z materiału dowodowego, po otrzymaniu decyzji pozwanego, powód zrealizował te czynności, tj. czynności naprawcze (w niepełnym zakresie) oraz przegląd techniczny w ciągu 7 dni kalendarzowych (5 dni roboczych), co uzasadnia uznanie, że cały okres wyłączenia pojazdu z użytkowania w okresie pomiędzy dniem 29 lutego 2020 roku a dniem 27 marca 2020 roku, a więc przez 28 dni, jest uzasadniony. W tej zaś sytuacji zasadne było żądanie powoda w zakresie kwoty stanowiącej iloczyn 11 dni (dotychczas nieuznanych przez pozwanego) oraz stawki w kwocie 126,73 złotych, a więc kwoty 1 394,03 złotych i w tym zakresie żądanie powoda zasługiwało na uwzględnienie. Niezasadne zaś pozostało jego żądanie z tego tytułu co do kwoty 0,04 złotych (powód domagał się bowiem kwoty 1 394,07 złotych) i w tym zakresie podlegało ono oddaleniu.

Odnosząc się natomiast do żądania kwoty 307,50 złotych tytułem zwrotu wyceny wartości pojazdu w stanie nieuszkodzonym, 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 ubezpieczyciel ustalił wartość szkody, jednakże nie zgodził się z nią poszkodowany, którzy po otrzymaniu decyzji o wysokości przyznanego mu odszkodowania kwestionował jego wysokość, w tym ustalenie wartości pojazdu w stanie nieuszkodzonym. Jednocześnie przeprowadzone w sprawie dowody potwierdziły słuszność stanowiska powoda, nadto nie budzi wątpliwości, że nie posiadał on osobiście wiadomości specjalnych oraz stosownych narzędzi, by samodzielnie ustalić wartość spornego pojazdu w stanie nieuszkodzonym, co było kluczowe dla oceny sposobu ustalenia wysokości odszkodowania i samej jego wysokości. Zdaniem Sądu koszt sporządzenia prywatnej wyceny stanowi zatem składnik poniesionej przez poszkodowanego szkody, która powinna zostać naprawiona przez pozwanego w oparciu o treść art. 822 k.c.

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 K. P. (1) kwotę 14 081,44 złotych (12 379,91 złotych + 1 394,04 złotych + 307,50 złotych) wraz z odsetkami ustawowymi za opóźnienie liczonymi za okres od dnia 22 maja 2020 roku do dnia zapłaty.

Uznając zaś dalej idące żądanie pozwu (co do kwoty 0,04 złotych) za niezasadne z przyczyn wskazanych wyżej, Sąd orzekł jak w punkcie drugim wyroku na podstawie powyższych przepisów w zw. z art. 6 k.c. stosowanych a contrario.

Odnosnie kosztów procesu, to Sąd zważył, iż przepis art. 98 § 1 k.p.c. statuuje zasadę odpowiedzialności za wynik procesu, w myśl której strona przegrywająca sprawę obowiązana jest zwrócić przeciwnikowi poniesione przez niego koszty procesu. Przepis art. 100 k.p.c. wskazuje natomiast, że w razie częściowego tylko uwzględnienia żądań koszty będą wzajemnie zniesione lub stosunkowo rozdzielone. Sąd może jednak włożyć na jedną ze stron obowiązek zwrotu wszystkich kosztów, jeżeli jej przeciwnik uległ tylko co do nieznacznej części swego żądania albo gdy określenie należnej mu sumy zależało od wzajemnego obrachunku lub oceny sądu. Niewątpliwie w niniejszej sprawie wskazać należy, że powód przegrał sprawę jedynie w nieznacznej części żądania (co do kwoty 0,04 złotych). W tej sytuacji w ocenie Sądu całością kosztów procesu należało obciążyć pozwanego, o czym Sąd orzekł na podstawie art. 100 k.p.c. w zw. z § 2 pkt 5 rozporządzenia Ministra Sprawiedliwości z dnia 22 października 2015 roku w sprawie opłat za adwokackie (Dz. U. z 2015 roku, poz. 1800 ze zmianami) zasądając od niego na rzecz powoda kwotę 5 550 złotych obejmującą zwrot opłaty sądowej od pozwu (750 złotych), zwrot kosztów zastępstwa procesowego (3 600 złotych, nie znajdując jednak podstaw do powiększenia tego wynagrodzenia o podatek VAT) oraz zwrot wykorzystanej zaliczki powoda na poczet wynagrodzenia biegłego sądowego (1 200 złotych).

Kosztami procesu w pozostałym zakresie, w tym w szczególności co wykorzystanej zaliczki pozwanego na poczet wynagrodzenia biegłego sądowego (w kwocie 869,77 złotych), na powyższej podstawie, Sąd obciążył pozwanego uznając je za uiszczone (punkt czwarty wyroku).

ZARZĄDZENIE

1. (...)

2. (...)

3. (...)

SSR Justyna Supińska

Gdynia, dnia 10 listopada 2021 roku