

Sygn. akt VI GC 937/22

WYROK W IMIENIU RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ

Dnia 20 września 2023 roku

Sąd Rejonowy w Gdyni VI Wydział Gospodarczy, w składzie:

Przewodniczący: Sędzia Sądu Rejonowego Justyna Supińska

Protokolant: starszy sekretarz sądowy Marta Denc

po rozpoznaniu w dniu 20 września 2023 roku w Gdyni

na rozprawie

w postępowaniu gospodarczym

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

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

o zapłatę

zasądza od pozwanego Towarzystwo (...) spółki akcyjnej z siedzibą w W. na rzecz powoda (...) spółki z ograniczoną odpowiedzialnością z siedzibą w G. kwotę 740 złotych (siedemset czterdzieści złotych) wraz z odsetkami ustawowymi za opóźnienie liczonymi za okres od dnia 12 marca 2022 roku do dnia zapłaty;

w pozostałym zakresie oddała powództwo;

zasądza od powoda (...) spółki z ograniczoną odpowiedzialnością z siedzibą w G. na rzecz pozwanego Towarzystwo (...) spółki akcyjnej z siedzibą w W. kwotę 309,47 złotych (trzysta dziewięć złotych czterdzieści siedem groszy) wraz z odsetkami w wysokości odsetek ustawowych za opóźnienie liczonymi za okres od dnia uprawomocnienia się niniejszego orzeczenia do dnia zapłaty, tytułem zwrotu kosztów procesu.

Sygn. akt VI GC 937/22

UZASADNIENIE

W pozwie z dnia 31 maja 2022 roku powód (...) spółka z ograniczoną odpowiedzialnością z siedzibą w G. domagał się zasądzenia od pozwanego Towarzystwo (...) spółki akcyjnej z siedzibą w W. kwoty 1 332 złotych wraz z odsetkami ustawowymi za opóźnienie liczonymi za okres od dnia 12 marca 2022 roku do dnia zapłaty, a także kosztów procesu.

W uzasadnieniu powód wskazał, że pozwany jako ubezpieczyciel w zakresie odpowiedzialności cywilnej sprawcy szkody powstałej w wyniku kolizji drogowej, która miała miejsce w dniu 20 października 2021 roku w pojeździe marki P. model (...) o numerze rejestracyjnym (...), jest zobowiązany z tytułu powyższej szkody do zapłaty odszkodowania w kwocie odpowiadającej kosztom naprawy pojazdu (w wartości netto). Pozwany po przeprowadzeniu postępowania likwidacyjnego wypłacił odszkodowanie obniżając jednak stawkę za prace blacharsko – mechaniczne i lakiernicze z kwoty 260 złotych netto do kwoty 170 złotych netto.

Nakazem zapłaty w postępowaniu upominawczym wydanym w dniu 23 września 2022 roku w sprawie o sygn. akt VI GNc 3355/22 starszy referendarz sądowy Sądu Rejonowego w Gdyni uwzględnił żądanie pozwu w całości.

W sprzeciwie od powyższego orzeczenia pozwany Towarzystwo (...) spółka akcyjna z siedzibą w W. domagał się oddalenia powództwa kwestionując rynkowość stawki za prace naprawcze.

Sąd ustalił następujący stan faktyczny:

W dniu 20 października 2021 roku miała miejsce kolizja drogowa, w wyniku której uszkodzony został pojazd marki P. model (...) o numerze rejestracyjnym (...).

Właścicielem tego pojazdu był (...) spółka akcyjna z siedzibą w P., zaś jego użytkownikiem (jako leasingobiorca) – T. S..

(...) spółka akcyjna z siedzibą w P. był uprawniony do obniżenia należnego podatku VAT o 100% kwoty podatku naliczonego.

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

niesporne

W dniu 10 listopada 2011 roku (...) spółka akcyjna z siedzibą w P. reprezentowany przez (...) spółkę z ograniczoną odpowiedzialnością z siedzibą w G. zlecił (...) spółce z ograniczoną odpowiedzialnością z siedzibą w G. przeprowadzenie naprawy pojazdu marki P. model (...) o numerze rejestracyjnym (...).

zlecenie naprawy – k. 12-13 akt, pełnomocnictwo – k. 9 akt

Po przeprowadzeniu naprawy w dniu 28 stycznia 2022 roku (...) spółka z ograniczoną odpowiedzialnością z siedzibą w G. wystawił (...) spółce akcyjnej z siedzibą w P. tytułem kosztów naprawy pojazdu fakturę numer (...) na kwotę 13 152,14 złotych netto, uwzględniając stawki za prace naprawcze w kwocie 260 złotych netto (łącznie 14,8 rbg).

faktura i faktura zaliczkowa – w aktach szkody – k. 42 akt

Po przeprowadzeniu postępowania likwidacyjnego Towarzystwo (...) spółka akcyjna z siedzibą w W. przyznał odszkodowanie w łącznej kwocie 11 820,14 złotych netto weryfikując stawki za prace naprawcze z kwoty 260 złotych netto do kwoty 170 złotych netto.

zweryfikowany faktura – w aktach szkody – k. 42 akt

W dniu 15 listopada 2021 roku T. S. jako cedent zawarł ze (...) spółką z ograniczoną odpowiedzialnością z siedzibą w G. jako cesjonariuszem umowę przelewu wierzytelności – prawa do odszkodowania z polisy OC sprawy przysługującej mu w związku ze szkodą w pojeździe marki P. model (...) o numerze rejestracyjnym (...) w celu pokrycia kosztów naprawy pojazdu wraz z kosztami parkowania, holowania, przygotowania do oględzin oraz badań technicznych.

Strony postanowiły, że w razie zaistnienia okoliczności, o jakich mowa w § 4 pkt 5 umowy zlecenia naprawy pojazdu, przedmiotowa umowa przelewu wierzytelności na warunkach w niej określonych zaczyna obowiązywać od momentu nabycia przez cedenta od osoby trzeciej (osoby fizycznej lub prawnej) wierzytelności, tj. prawa do odszkodowania z polisy OC sprawy przysługującej mu w związku ze szkodą w pojeździe marki P. model (...) o numerze rejestracyjnym (...), bez konieczności potwierdzania obowiązywania przedmiotowej umowy odrębnym dokumentem. W przypadku gdy cedent nie nabędzie powyższej wierzytelności w nieprzekraczalnym terminie 6 miesięcy od wystawienia faktury za naprawę, naprawa pojazdu staje się naprawą gotówkową, a cedent zobowiązany jest do pełnego pokrycia kosztów naprawy (§ 1 pkt 8 umowy).

umowa przelewu wierzytelności – k. 16 akt, pełnomocnictwa – k. 10, 11 akt

W dniu 25 lutego 2022 roku (...) spółka z ograniczoną odpowiedzialnością z siedzibą w G. jako cedent zawarł z (...) spółką z ograniczoną odpowiedzialnością z siedzibą w G. jako cesjonariuszem umowę zlecenia oraz w jej wykonaniu

– umowę o powierniczy przelew wierzytelności z polisy OC sprawcy z tytułu odszkodowania w związku z naprawą pojazdu marki P. model (...) o numerze rejestracyjnym (...).

W umowie przelewu wskazano, że w przypadku gdy na dzień zawarcia umowy cedent nie nabył skutecznie od swego poprzednika prawnego wierzytelności będącej przedmiotem umowy, umowa ta na warunkach w niej określonych zaczyna obowiązywać od momentu nabycia przez cedenta od poprzednika prawnego wierzytelności, bez konieczności potwierdzania obowiązywania przedmiotowej umowy odrębnym dokumentem.

umowa o powierniczy przelew wierzytelności – k. 18 akt, zlecenie do powierniczej umowy o przelew wierzytelności – k. 17 akt, pełnomocnictwa – k. 10, 11 akt

W dniu 01 marca 2022 roku T. S. (jako cesjonariusz) zawarł z (...) spółką akcyjną z siedzibą w P. (jako cedentem) umowę o przelew wierzytelności z polisy OC przysługującej cedentowi z tytułu odszkodowania w związku z naprawą pojazdu marki P. model (...) o numerze rejestracyjnym (...) po szkodzie z dnia 20 października 2021 roku.

umowa cesji wierzytelności – k. 15 akt

Autoryzowane stacje obsługi pojazdów na obszarze T. i okolic, bez uwzględniania przedstawicieli marek pojazdów należących do klasy premium (np. M., L., B., M., V., A., T.) oraz zakładów naprawczych powiązanych z zakładem dokonującym naprawy, stosowały stawki za naprawcze w kwocie 140-220 złotych netto za roboczogodzinę tychże prac.

opinia biegłego sądowego P. C. – k. 100-105 akt, uzupełniająca opinia biegłego sądowego P. C. – k. 136-139 akt

Sąd zważył, co następuje:

Stan faktyczny w niniejszej sprawie Sąd ustalił na podstawie oświadczeń stron w zakresie, w jakim nie były one kwestionowane przez stronę przeciwną.

Sąd uwzględnił także dowody z dokumentów przedłożonych przez strony w toku postępowania, w tym znajdujące się w aktach szkody, których prawdziwość nie była przez strony kwestionowana i które nie budziły wątpliwości Sądu co do swej wiarygodności, a zatem brak było podstaw do odmowy dania im wiary.

Dowodu na rynkowość stawek za prace blacharsko – mechaniczne i lakiernicze stosowanych w przedmiotowej sprawie przez poprzednika prawnego powoda nie mogły stanowić przedłożone przez powoda oświadczenia podmiotów dokonujących napraw pojazdów, oświadczenia te jako dokumenty prywatne stanowiły jedynie dowód tego, że osoby, które je podpisały złożyły oświadczenia tej treści, nie korzystały zaś z domniemania prawdziwości zawartych tam twierdzeń. Wskazać przy tym należy, że z ich treści wynikało jednoznacznie, że we wskazanych zakładach naprawczych stosowane były stawki za prace naprawcze niższe niż stawka poprzednika prawnego powoda (260 złotych netto), za wyjątkiem (...) spółki z ograniczoną odpowiedzialnością z siedzibą w G., (...) spółki jawnej (...). W. i T. W. z siedzibą w (...) spółki z ograniczoną odpowiedzialnością spółki komandytowej z siedzibą w S. (pojazdu marki P.) i to jedynie w odniesieniu do prac mechanicznych (odpowiednio: 260 złotych netto, 300 złotych netto i 517 złotych netto). Powyższe więc dokumenty w żadnej mierze nie świadczyły o rynkowości stawki dochodzonej przez powoda w kwocie 260 złotych netto.

Nie stanowił także podstawy rozstrzygnięcia przywołany przez powoda wyrok Sądu Okręgowego w Białymstoku z dnia 13 kwietnia 2022 roku wydany w sprawie o sygn. akt II Ca 1441/21, albowiem Sąd rozpoznający niniejszą sprawę nie jest związany dokonanymi tam ustaleniami faktycznymi ani wyrażonymi poglądami prawnymi.

Pozostałe dokumenty nie miały znaczenia dla rozstrzygnięcia sprawy, gdyż nie wnosiły do sprawy nowych i istotnych okoliczności.

W kontekście podniesionych zarzutów istotne znaczenie dla rozstrzygnięcia kwestii spornych w sprawie miał natomiast dowód z opinii biegłego sądowego w zakresie techniki i mechaniki motoryzacyjnej oraz ruchu drogowego P.

C.. W ocenie Sądu opinia biegłego sądowego (podstawowa i uzupełniająca) 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, że poprzednik prawny powoda dokonujący naprawy, tj. (...) spółka z ograniczoną odpowiedzialnością z siedzibą w G., jest autoryzowanym dealerem pojazdów wielu marek, lecz nie pojazdów marki P. (choć jak wskazał biegły sądowy uszkodzony pojazd marki P. model (...) jest bliźniaczą konstrukcją pojazdu marki C. model B., co do której to marki ten zakład naprawczy posiada autoryzację), natomiast autoryzowane stacje obsługi pojazdów na obszarze T. i okolic, bez uwzględniania przedstawicieli marek pojazdów należących do klasy premium (np. M., L., B., M., V., A., T.) oraz zakładów naprawczych powiązanych z zakładem dokonującym naprawy, stosowały stawki za prace naprawcze w kwocie 140-220 złotych netto za roboczogodzinę tychże prac (bez powyższych wyłączeń stawki wynosiły od 140 do 300 złotych netto).

W piśmie procesowym z datą w nagłówku „dnia 06 kwietnia 2023 roku” (data prezentaty: 2023-04-12, k. 124-125 akt) powód (...) spółka z ograniczoną odpowiedzialnością z siedzibą w G. wskazał, że kwestionuje opinię biegłego sądowego w części, w jakiej biegły sądowy wskazał przedział cen stosowanych stawek z pominięciem przedstawicieli marek klasy premium i zakładów naprawczych powiązanych z grupą Z., albowiem one także tworzą rynek lokalny.

W piśmie procesowym z datą w nagłówku „dnia 05 kwietnia 2023 roku” (data prezentaty: 2023-04-12, k. 117-122 akt) pozwany Towarzystwo (...) spółka akcyjna z siedzibą w W. domagał się natomiast uwzględnienia także stosowanych przez zakłady naprawcze stawek wynikających z umów o współpracy zawieranych przez warsztaty z ubezpieczycielami.

Ustosunkowując się do powyższych zastrzeżeń stron biegły sądowy wskazał, że zadaniem biegłego sądowego było ustalenie cen stosowanych w zakładach naprawczych innych niż zakład dokonujący naprawy, stąd też konieczne było pominięcie tychże zakładów naprawczych, które pozostają powiązane z tym warsztatem, który dokonywał naprawy pojazdu w niniejszej sprawie (a więc zakładów naprawczych należących do grupy Z.), przy czym założenia i wnioski biegłego sądowego w tym zakresie Sąd w całości podziela. Jakkolwiek zakłady takie, tj. powiązane z tym warsztatem, który dokonywał naprawy pojazdu w niniejszej sprawie (a więc zakładów naprawczych należących do grupy Z.), tworzą, co oczywiste, rynek lokalny, niemniej jednak stosowane przez nie stawki nie mogą być uznane za reprezentatywne i miarodajne, zwłaszcza nie tylko gdy są do siebie zbliżone, ale i odbiegają od stawek stosowanych przez inne – spoza tej grupy – podmioty lub są stawkami najwyższymi.

Nadto biegły sądowy wskazał, że brak jest podstaw do uwzględniania jako rynkowych stawek, jakie ubezpieczyciele stosują w rozliczeniach z zakładami naprawczymi, które z nimi współpracują. Stawka taka nie ma bowiem charakteru rynkowego. W tym miejscu jedynie zasygnalizować należy, że w ocenie Sądu obniżone stawki za roboczogodzinę prac naprawczych wynikające z umów zawartych z pozwanym ubezpieczycielem i obowiązujące wyłącznie w rozliczeniach z tymże, nie mają charakteru rynkowego i nie powinny zostać uwzględnione, miernikiem faktycznego poziomu cen usług na rynku lokalnym są bowiem ceny wolnorynkowe, a nie przypadki odstępstw od nich w postaci np. rabatów uwarunkowanych dodatkowymi czynnikami.

W piśmie procesowym z datą w nagłówku „dnia 12 czerwca 2023 roku” (data prezentaty: 2023-06-15, k. 149-150 akt) pozwany Towarzystwo (...) spółka akcyjna z siedzibą w W. podtrzymał swoje stanowisko w sprawie.

Mając na względzie powyższe, podzielając w całości założenia i wnioski zawarte w opinii biegłego sądowego, Sąd oparł się na niej w zakresie, w jakim biegły sądowy ustalił, że autoryzowane stacje obsługi pojazdów (bo taką kategorię posiadał zakład naprawczy dokonujący naprawy) na obszarze T. i okolic (w związku z tym, że w powiecie (...) występowały jedynie dwie autoryzowane stacje obsługi pojazdów, biegły sądowy słusznie rozszerzył badany rynek mając na uwadze bliskość T. i W.), bez uwzględniania przedstawicieli marek pojazdów należących do klasy premium (np. M., L., B., M., V., A., T.), bo takim pojazdem nie był pojazd uszkodzony (marki P.) oraz bez uwzględniania

zakładów naprawczych powiązanych z zakładem dokonującym naprawy, stosowały stawki za naprawcze (blacharsko – mechaniczne i lakiernicze) w kwocie 140-220 złotych netto za roboczogodzinę tychże prac.

W ocenie Sądu powództwo zasługiwało na uwzględnienie w części.

W niniejszej sprawie powód (...) spółka z ograniczoną odpowiedzialnością z siedzibą w G. domagał się zasądzenia od pozwanego Towarzystwo (...) spółki akcyjnej z siedzibą w W. kwoty 1 332 złotych wraz z odsetkami ustawowymi za opóźnienie liczonymi za okres od dnia 12 marca 2022 roku do dnia zapłaty, a także kosztów procesu – tytułem pozostałej części odszkodowania stanowiącej różnicę między kwotą uiszczoną przez ubezpieczyciela a kwotą stanowiącą koszty naprawy pojazdu wynikającą z e zweryfikowania faktury (w wartości netto) w zakresie stawek za prace naprawcze.

Kierując zarzuty przeciwko żądaniu pozwu pozwany Towarzystwo (...) spółka akcyjna z siedzibą w W. kwestionował rynkowość stawki przyjętej przez powoda za prace blacharsko – mechaniczne i lakiernicze podnosząc, że jest ona zawyżona.

Zasada odpowiedzialności pozwanego z tytułu przedmiotowej szkody jest uregulowana w ramach art. 34 ust. 1 ustawy z dnia 22 maja 2003 roku o ubezpieczeniach obowiązkowych, Ubezpieczeniowym Funduszu Gwarancyjnym i Polskim Biurze Ubezpieczycieli Komunikacyjnych (tekst jednolity: Dz. U. z 2022 roku, poz. 2277), który stanowi, że z ubezpieczenia OC posiadaczy pojazdów mechanicznych przysługuje odszkodowanie, jeżeli posiadacz lub kierujący pojazdem mechanicznym są obowiązani do odszkodowania za wyrządzoną w związku z ruchem tego pojazdu szkodę, której następstwem jest śmierć, uszkodzenie ciała, rozstrój zdrowia bądź też utrata, zniszczenie lub uszkodzenie mienia. Stosownie natomiast do treści art. 822 § 1 k.c. 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. 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. 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 występujących na lokalnym dla poszkodowanego rynku usług naprawczych.

W niniejszej sprawie pozwany ubezpieczyciel dokonał weryfikacji kosztów naprawy pojazdu dokonując obniżenia stawki za prace naprawcze z kwoty 260 złotych netto do kwoty 170 złotych netto podnosząc przy tym, że stawka przyjęta przez poprzednika prawnego powoda jest zawyżona, zwłaszcza biorąc pod uwagę klasę pojazdu uszkodzonego i zakłady naprawcze dokonujące naprawy takich pojazdów. W tej sytuacji to powoda po myśli art. 6 k.c. obciążał ciężar wykazania, że dochodzona przez niego stawka za prace naprawcze jest stawką rynkową, a więc powszechnie stosowaną na lokalnym dla poszkodowanego rynku T. i okolic przez zakłady naprawcze tożsamej kategorii co podmiot dokonujący naprawy ((...) spółka z ograniczoną odpowiedzialnością z siedzibą w G.). Podkreślić przy tym należy, że poszkodowanemu przysługuje prawo wyboru warsztatu naprawczego, któremu powierzy dokonanie naprawy uszkodzonego pojazdu i jednocześnie poszkodowany nie ma obowiązku poszukiwania najtańszej oferty. W ocenie Sądu poszkodowany w uprawnieniu do wyboru warsztatu naprawiającego uszkodzony pojazd nie może być też ograniczany w szczególności poprzez narzucanie mu np. przez ubezpieczyciela dokonywania naprawy w tych zakładach naprawczych, z którymi ubezpieczyciel ma podpisane umowy o współpracy, dzięki czemu zakład ten stosuje niższe stawki, a co przekłada się na wysokość ustalonego odszkodowania i co miałoby rodzić negatywne konsekwencje dla poszkodowanego w przypadku nieskorzystania z oferty ubezpieczyciela (w postaci zaniżonego odszkodowania). Obniżone stawki za roboczogodzinę prac naprawczych wynikające z umów zawartych z pozwanym ubezpieczycielem i obowiązujące wyłącznie w rozliczeniach z tymże, jak już zasygnalizowano w powyższej części uzasadnienia, nie mają charakteru rynkowego i nie powinny zostać uwzględnione, miernikiem faktycznego poziomu cen usług na rynku lokalnym są bowiem ceny wolnorynkowe, a nie przypadki odstępstw od nich w postaci rabatów uwarunkowanych dodatkowymi czynnikami. Każdy zakład naprawczy stosuje zaś stawki ustalone indywidualnie, które wynikają z ponoszonych kosztów i ustalenia cen na takim poziomie, by móc utrzymać firmę, przy czym koszt ten zależy od wielu elementów takich jak np. położenie firmy, podaży usług, dzierżawy pomieszczeń. Nie ma zatem żadnych podstaw do tego, by uznawać również tzw. stawki przeciętne, czy też w jakikolwiek sposób uśrednione.

Jak wynikało z opinii biegłego sądowego autoryzowane stacji obsługi pojazdów, bo taką kategorię, co niesporne, posiadał zakład naprawczy dokonujący naprawy, na obszarze T. i okolic, bez uwzględniania przedstawicieli marek pojazdów należących do klasy premium (np. M., L., B., M., V., A., T.), bo takim pojazdem, co także niesporne, nie był pojazd uszkodzony (marki P.), stosowały stawki za prace naprawcze (blacharsko – mechaniczne i lakiernicze) w kwocie 140-220 złotych netto za roboczogodzinę tychże prac. W ocenie Sądu zasadne było także pominięcie zakładów naprawczych powiązanych z zakładem dokonującym naprawy, bo jakkolwiek tworzą one rynek lokalny, niemniej jednak stosowane przez nie stawki nie mogą być uznane za reprezentatywne, zwłaszcza nie tylko gdy są do siebie zbliżone, ale i odbiegają od stawek stosowanych przez inne – spoza tej grupy – podmioty lub są stawkami najwyższymi. Sąd miał bowiem na uwadze, że znajdujące się pod pozycją numer 26 w zestawieniu biegłego sądowego (k. 104 akt) podmioty powiązane z zakładem naprawczym dokonującym naprawy ((...) spółka z ograniczoną odpowiedzialnością z siedzibą w G.), tj. (...) spółka z ograniczoną odpowiedzialnością z siedzibą w G. i Z. P. spółka z graniczną odpowiedzialnością z siedzibą w G. posiadający autoryzację marki R., B. i M. stosowały za prace naprawcze odpowiednio stawki w kwocie 260 złotych netto (odnośnie pojazdów marki R.) i w kwocie 300 złotych netto (odnośnie pojazdów marek B., M.). Za wyjątkiem stawki stosowanej przez podmiot B. (...) dla pojazdów marki B. (a więc pojazdu należącego do segmentu marek luksusowych, 260 złotych netto) i podmiot (...) stosowanej dla pojazdów marki T. (a więc pojazdu należącego do segmentu marek luksusowych i innowacyjnych, 280 złotych netto)

były to stawki najwyższe w zestawieniu obejmującym 26 podmiotów, nawet więc przy wzięciu ich pod uwagę, nie sposób dojść do wniosku, że stawka w kwocie 260 złotych netto przyjęta przez poprzednika prawnego powoda była stawką rynkową. Jak już wskazano stawkę w tej wysokości stosowały bowiem wyłącznie powyżej wskazane zakłady naprawcze powiązane ze (...) spółką z ograniczoną odpowiedzialnością z siedzibą w G., czyli Z. P. spółka z ograniczoną odpowiedzialnością z siedzibą w (...) spółka z ograniczoną odpowiedzialnością z siedzibą w G. oraz dwa inne zakłady naprawcze dokonujące naprawy pojazdów marki B. i marki T. (a więc pojazdów należących do segmentu marek luksusowych oraz nadto elektrycznych, innowacyjnych).

W tej sytuacji mimo, że w określonym przez biegłego sądowego przedziale również mieściły się stawki przyjęte przez pozwanego (w kwocie 170 złotych netto), zasadne – w ocenie Sądu – było uwzględnienie w kosztach naprawy przedmiotowego pojazdu stawek w kwocie 220 złotych netto.

Sąd miał bowiem na uwadze okoliczność, że poszkodowany ma prawo wyboru warsztatu naprawiającego uszkodzony pojazd i w tym uprawnieniu nie może być ograniczany, nie ma też obowiązku poszukiwania warsztatu, który dokona naprawy jego pojazdu najtaniej (stosując najniższe na ryku stawki), wobec czego skoro autoryzowane serwisy naprawy pojazdów marki P., a pojazd tej marki uległ uszkodzeniu, stosowały stawki niższe niż stawki uwzględnione przez poprzednika prawnego powoda, a jednocześnie wyższe od stawek przyjętych przez pozwanego, nie było podstaw do przyjęcia przy określaniu wysokości należnego odszkodowania stawek ani powoda ani pozwanego. Uwzględnione zaś przez Sąd stawki były jednocześnie stawkami pozwalającymi na dokonanie naprawy uszkodzonego pojazdu w większości zakładów naprawczych, w tym w autoryzowanym serwisie pojazdu marki P.. Jednocześnie Sąd zważył, że powód nie wykazał w żaden sposób, że w sprawie zaistniały jakieś szczególne względy po stronie poszkodowanego uzasadniające powierzenie naprawy pojazdu właśnie poprzednikowi prawnemu powoda, tym bardziej, że nie posiadał on autoryzacji marki pojazdu, który uległ uszkodzeniu, nie przemawiała za tym również bliskość położenia jego zakładu naprawczego.

Mając na względzie powyższe uznać należało, że skoro niesporna była liczba roboczogodzin poświęconych na naprawę pojazdu – 14,8 roboczogodzin (w tym 5,3 roboczogodziny prac blacharsko – mechanicznych i 9,5 roboczogodzin prac lakierniczych), to z tego tytułu pozwany zobowiązany był do uiszczenia na rzecz powoda kwoty 3 256 złotych netto (14,8 x 220 złotych netto), pozwany zapłacił zaś dotychczas kwotę 2 516 złotych netto (14,8 x 170 złotych netto). Powyższe zaś prowadziło do wniosku, że pozwany zobowiązany jest do zapłaty powodowi jeszcze kwoty 740 złotych netto (3 256 złotych netto – 2 516 złotych netto) tytułem pozostałej części należnego mu odszkodowania za szkodę w pojeździe marki P. model (...) o numerze rejestracyjnym (...) i w tym zakresie żądanie pozwu Sąd uznał za uzasadnione.

Uwzględniając całokształt powyższych rozważań, Sąd na podstawie art. 34 ust. 1 ustawy z dnia 22 maja 2003 roku o ubezpieczeniach obowiązkowych, Ubezpieczeniowym Funduszu Gwarancyjnym i Polskim Biurze Ubezpieczycieli Komunikacyjnych (tekst jednolity: Dz. U. z 2022 roku, poz. 2277) w zw. z art. 822 k.c. w zw. z art. 481 k.c. zasądził od pozwanego Towarzystwo (...) spółki akcyjnej z siedzibą w W. na rzecz powoda (...) spółki z ograniczoną odpowiedzialnością z siedzibą w G. kwotę 740 złotych wraz z odsetkami ustawowymi za opóźnienie liczonymi za okres od dnia 12 marca 2022 roku do dnia zapłaty.

Uznając zaś dalej idące żądanie pozwu (w zakresie kwoty 592 złotych) za niezasadne z przyczyn wskazanych powyżej, Sąd oddalił je w punkcie drugim wyroku na podstawie wymienionych wyżej regulacji w zw. z art. 6 k.c. stosowanych a contrario.

O kosztach procesu Sąd orzekł jak w punkcie trzecim wyroku zgodnie z zasadą stosunkowego rozdzielenia kosztów określoną w art. 100 k.p.c. w zw. z art. 108 k.p.c. w zw. z art. 98 § 1¹ k.p.c.

W niniejszej sprawie powód wygrał sprawę w 55,56% (powód żądał bowiem kwoty 1 332 złotych jako różnicy między kwotą 3 848 złotych (14,8 x 260 złotych) a kwotą wypłaconą już przez ubezpieczyciela – 2 516 złotych (14,8 x 170 złotych), za zasadne uznano zaś z jego żądania kwotę 740 złotych, co stanowiło 55,56% wartości jego żądania), a pozwany w 44,44% (w tej części powództwo oddalono).

Koszty poniesione przez powoda wyniosły kwotę 387 złotych (opłata sądowa od pozwu – 100 złotych, koszty zastępstwa procesowego – 270 złotych, opłata skarbową od pełnomocnictwa – 17 złotych).

Koszty poniesione przez pozwanego wyniosły kwotę 1 180,21 złotych (koszty zastępstwa procesowego – 270 złotych, opłata skarbową od pełnomocnictwa – 17 złotych oraz wykorzystana zaliczka na poczet kosztów związanych z opiniami biegłego sądowego – 893,21 złotych).

Powodowi zatem należy się zwrot kosztów procesu w kwocie 215,02 złotych (55,56% z kwoty 387 złotych), zaś pozwanemu – w kwocie 524,49 złotych (44,44% z kwoty 1 180,21 złotych).

Po skompensowaniu obu powyższych kwot powód winien zwrócić pozwanemu kwotę 309,47 złotych tytułem zwrotu kosztów procesu, którą Sąd zasądził na jego rzecz w punkcie trzecim wyroku wraz z odsetkami w wysokości odsetek ustawowych za opóźnienie liczonymi za okres od dnia uprawomocnienia się orzeczenia do dnia zapłaty.

ZARZĄDZENIE

(...)

(...)

(...)

(...)

SSR Justyna Supińska

Gdynia, dnia 05 października 2023 roku