

Sygnatura akt I C 1150/14

WYROK W IMIENIU RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ

W., 16 lutego 2016 roku

Sąd Rejonowy dla Wrocławia-Śródmieścia we Wrocławiu Wydział I Cywilny w składzie:

Przewodniczący: SSR Jolanta Malik

Protokolant: Łukasz Wojciechowski

po rozpoznaniu w dniu 2 lutego 2016 r. na rozprawie

sprawy z powództwa Z. G.

przeciwko (...) z siedzibą w P. Oddział w Polsce z siedzibą w W.

o zapłatę

I. zasądza od strony pozwanej (...) z siedzibą w P. Oddział w Polsce z siedzibą w W. na rzecz powoda Z. G. kwotę 4718,60 zł (cztery tysiące siedemset osiemnaście złotych sześćdziesiąt groszy) wraz z ustawowymi odsetkami liczonymi od 12 kwietnia 2014 r. do 31 grudnia 2015 r. oraz odsetkami ustawowymi za opóźnienie liczonymi od 1 stycznia 2016 r. do dnia zapłaty;

II. zasądza od strony pozwanej na rzecz powoda kwotę 1626,39 zł tytułem zwrotu kosztów procesu;

Sygnatura akt I C 1150/14

UZASADNIENIE

Powód Z. G. wniósł o zasądzenie od strony pozwanej (...) S.A. Oddział w Polsce kwoty 4718,60 zł wraz z odsetkami ustawowymi liczonymi od dnia 12 kwietnia 2014 r. oraz kosztów procesu.

W uzasadnieniu pozwu powód podał, że w wyniku kolizji drogowej z dnia 19 lutego 2014 roku uszkodzeniu uległ stanowiący jego własność samochód osobowy marki R. (...) o numerze rejestracyjnym (...). Sprawca wypadku był ujęty ubezpieczeniem z tytułu odpowiedzialności cywilnej posiadaczy pojazdów mechanicznych przez stronę pozwaną. Strona pozwana uznała swoją odpowiedzialność i wypłaciła powodowi bezsporną kwotę 3768,10 zł. Kwota ta nie rekompensowała strat majątkowych poniesionych przez powoda, bowiem nie uwzględniała rzeczywistych kosztów przywrócenia pojazdu do stanu poprzedniego. Pomimo licznych zastrzeżeń powoda do otrzymanej kalkulacji szkody zgłoszonych w wezwaniu do zapłaty, strona pozwana nie znalazła podstaw do wypłacenia odszkodowania w żądanej przez powoda wysokości. Kosztorys sporządzony przez stronę pozwaną został bezpodstawnie zaniżony, a ceny poszczególnych części zamiennych, materiału lakierniczego odbiegały od cen rzeczywistych. Szkoda została wyrządzona w częściach oryginalnych, wysokiej jakości, fabrycznie dostosowanych do danego modelu i danej marki pojazdu, więc uszkodzone elementy powinny być wymienione na części o takich samych właściwościach. Restytucja stanu poprzedniego możliwa była jedynie przez zakup nowych części zamiennych pochodzących od producenta, przeznaczonych dla pojazdów danego modelu i danej marki.

W odpowiedzi na pozew strona pozwana wniosła o oddalenie powództwa w całości oraz o zasądzenie na jej rzecz od powoda kosztów procesu.

W uzasadnieniu odpowiedzi na pozew strona pozwana przyznała, iż ponosi odpowiedzialność odszkodowawczą za skutki kolizji z 19 lutego 2014 roku oraz że przeprowadziła postępowanie likwidacyjne, w wyniku którego przyznała

powodowi kwotę 3768,10 zł tytułem odszkodowania. Strona pozwana podniosła, iż wypłaciła powodowi stosowne odszkodowanie. Strona pozwana uznała za zawyżoną przyjętą przez powoda wartość odszkodowania, wskazując, że nie została ona udowodniona. Oryginalne części zamienne to nie tylko te części, które są sygnowane przez producenta pojazdu i w obrocie gospodarczym znajdują się również części pochodzące z tej samej linii produkcyjnej, jednakże oznaczone jedynie marką wytwórcy. W obrocie funkcjonują także tzw. części zamienne o porównywalnej jakości, których producenci gwarantują, że spełniają one takie same normy i są takiej samej jakości, co części sygnowane przez producentów samochodów. Ubezpieczyciel zobowiązany jest do zwrotu wszelkich celowych oraz ekonomicznie uzasadnionych kosztów i nie ma obowiązku zwrotu kosztów najwyższych wykraczających poza rzeczywisty rozmiar szkody. Kalkulacja, na której oparła się strona pozwana bezsprzecznie doprowadzi do przywrócenia stanu sprzed powstania szkody. Strona pozwana zastrzegła, iż jeżeli szkoda okazałaby się szkodą całkowitą, to jej odpowiedzialność ogranicza się do różnicy pomiędzy wartością pojazdu przed i po szkodzie.

Sąd ustalił w sprawie następujący stan faktyczny :

W dniu 19 lutego 2014 roku około godziny 23:00 we W. na skrzyżowaniu ul. (...) i ul. (...) doszło do kolizji drogowej. Kierujący pojazdem marki V. (...) o numerze rejestracyjnym (...) P. D. doprowadził do kolizji z należącym do powoda Z. G., a kierowanego przez M. G. samochodu osobowego marki R. (...) o numerze rejestracyjnym (...).

Pojazd, którym kierował sprawca kolizji, ubezpieczony był z tytułu odpowiedzialności cywilnej posiadaczy pojazdów mechanicznych u strony pozwanej.

Dowód :

- ***oświadczenia sprawcy kolizji, k. 14***
- ***dokumentacja zdjęciowa strony pozwanej, k. 36.***

W dniu 12 marca 2014 roku powód dokonał zgłoszenia stronie pozwanej szkody w swoim pojeździe. Jako uszkodzone w wyniku kolizji wskazano: błotnik tylny, zderzak tylny, koło tylne, prawa strona drzwi, tylne plastikowe nadkole.

Dowód :

- ***akta szkody na płycie CD k. 69.***

W dniu 26 marca 2014 roku strona pozwana sporządziła kalkulację szkody. Koszt naprawy pojazdu powoda ustalony został na kwotę 3768,10 zł. W ramach prac naprawczych do wymiany zakwalifikowano 4 pozycje (drzwi tylne, listwę ochronną drzwi tylnych, okładzinę zderzaka tylnego i błotnik tylny), do sprawdzenia 1 pozycję (tarczę tylnego koła) oraz do lakierowania 3 pozycje (drzwi tylne, błotnik tylny i zderzak tylny). Zastosowano stawki za 1 rbg w wysokości 65 zł netto za prace mechaniczne, blacharskie i lakiernicze. Cena okładziny zderzaka tylnego została wprowadzona ręcznie, zastosowano ceny części obowiązujące w marcu 2014 r., zmniejszono wartość oryginalnych części zamiennych o 70% tytułem tzw. urealnienia, zmniejszono automatycznie naliczany koszt materiału lakierniczego o 33%, potrącono 50% kosztów lakierowania okładziny zderzaka tylnego. Na łączną kwotę ustalonego odszkodowania złożyły się: koszty części zamiennych w kwocie 1218,88 zł, materiału lakierniczego w kwocie 583,61 zł, blacharza w kwocie 773,50 zł, mechanika w kwocie 13 zł, lakiernika w kwocie 422,50 zł oraz prace dodatkowe w kwocie 52 zł (ceny netto).

Dowód :

- ***kalkulacja szkody strony pozwanej, k. 22-23.***

Decyzją z 31 marca 2014 roku strona pozwana przyznała powodowi odszkodowanie w wysokości 3768,10 zł.

Dowód :

- **decyzja z 31.03.2014 r., k. 24.**

Pismem z 12 kwietnia 2014 roku powód odwołał się od decyzji ustalającej wysokość przyznanego odszkodowania. Powód zwróciła się do strony pozwanej o ustalenie należnego odszkodowania na kwotę 8486,70 zł, wskazując, że bezzasadnie pomniejszono cenę części zamiennych o 70% tytułem urealnienia wartości części oryginalnych, do wyceny przyjęto tzw. zamienniki, a nie części oryginalne, zastosowano korektę wartości materiału lakierniczego oraz znacząco zaniżono wartość stawki (...) pracy blacharsko-lakierniczej.

Decyzją z 21 maja 2014 roku strona pozwana odmówiła powodowi wypłaty wyższego odszkodowania.

Dowód :

- **pismo powoda z 12.04.2014 r., k. 25-27,**

- **decyzja z 21.05.2014 r., k. 28-30.**

Koszt naprawy uszkodzeń przedmiotowego pojazdu powstałych podczas kolizji w dniu 19 lutego 2014 roku przy zastosowaniu do naprawy oryginalnych części producenta samochodu i naprawie przeprowadzonej w warsztacie blacharsko – lakierniczym przy zastosowaniu średnich stawek za prace blacharsko – lakiernicze wynosi **10421,97 zł brutto**.

Przy zastosowaniu stawek rbg przyjętych przez stronę pozwaną w swojej kalkulacji w kwocie 65 zł koszt naprawy wyniósłby **9049,29 zł brutto**.

Naprawa uszkodzeń przedmiotowego pojazdu powstałych podczas kolizji w dniu 19 lutego 2014 roku przy zastosowaniu do naprawy oryginalnych części zamiennych producenta samochodu oraz dostępnych na rynku zamienników o jakości Q, PT i PJ nie byłaby możliwa, ponieważ w marcu 2014 r. nie występowały zamienniki oryginalnych części, których użycie było konieczne do właściwej naprawy pojazdu. Stąd do wyliczenia kosztów naprawy auta należało zastosować tylko ceny części oryginalnych.

Nie należało stosować amortyzacji części zamiennych, ponieważ przed kolizją samochód był w dobrym stanie technicznym, a uszkodzone elementy oblachowania samochodu nie były skorodowane, w związku z czym przeprowadzenie naprawy samochodu powoda przy zastosowaniu nowych oryginalnych części zamiennych producenta samochodu nie spowodowałyby wzrostu wartości rynkowej tego samochodu.

W celu przywrócenia samochodu do stanu sprzed kolizji konieczne do wymiany były: drzwi tylne prawe, 4 wkłady uszczelniające tylne prawe górne, wkład uszczelniający tylny prawy wewnętrzny, zderzak tylny, ściana prawa tylna, nadkole tylne prawe.

Naprawić należało blachę wnęki koła tylną prawą.

Konieczne było również lakierowanie: drzwi tylnych prawych, ściany tylnej prawej, zderzaka tylnego, drzwi przednich prawych oraz blacha wnęki tylnego koła.

Ponadto należało zakonserwować wymienione i naprawione oblachowanie.

Średnia stawka za roboczogodzinę prac montażowo – blacharskich i lakierniczych wynosiła w marcu 2014 r. we W. 110 zł, przy czym zastosowanie stawek stosowanych przez stronę pozwaną we jej kalkulacjach tj. 65 zł netto , również przywróci stan auta do stanu sprzed szkody.

Wartość samochodu osobowego powoda w dniu 19 lutego 2014 r. przed powstaniem uszkodzeń na skutek kolizji wynosiła **9300 zł**.

Dowód :

- ***opinia biegłego sądowego z zakresu rekonstrukcji wypadków samochodowych oraz szkód samochodowych S. C., k. 86-92 ,***
- ***pisemna opinia uzupełniająca biegłego sądowego S. C. z 5.10.2015 r., k. 125-126,***
- ***pisemna opinia uzupełniająca biegłego sądowego S. C. z 5.01.2016 r., k. 169.***

Sąd zważył, co następuje:

Powództwo zasługiwało na uwzględnienie w całości.

Między stronami procesu niesporna była zasada odpowiedzialności strony pozwanej. Strona pozwana jako ubezpieczyciel odpowiedzialności cywilnej posiadacza pojazdu mechanicznego sprawcy szkody jest zobowiązana do naprawienia szkody wyrządzonej w związku z ruchem tego pojazdu. Na mocy art. 436 § 1 k.c., samoistny posiadacz mechanicznego środka komunikacji poruszanego za pomocą sił przyrody ponosi odpowiedzialność za szkodę na osobie lub mieniu, wyrządzoną komukolwiek przez ruch tego pojazdu, chyba że szkoda nastąpiła na skutek siły wyższej albo wyłącznie z winy poszkodowanego lub osoby trzeciej, za którą nie ponosi odpowiedzialności. Jednocześnie zgodnie z treścią art. 822 § 1 k.c. przez umowę ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej, ubezpieczyciel zobowiązuje się do zapłacenia określonego w umowie odszkodowania za szkody wyrządzone osobom trzecim, względem których odpowiedzialność za szkodę ponosi ubezpieczający albo ubezpieczony. Powód poniósł szkodę w wyniku kolizji drogowej z 19 lutego 2014 roku, strona pozwana zobowiązana jest zatem do świadczenia na rzecz powoda zgodnie z przepisami art. 822 k.c. oraz art. 9 ust. 1, art. 19 ust. 1, art. 34 ust. 1 i art. 35 ustawy z dnia 22 maja 2003 roku o ubezpieczeniach obowiązkowych, Ubezpieczeniowym Funduszu Gwarancyjnym i Polskim Biurze Ubezpieczycieli Komunikacyjnych (Dz. U. z 2013 r. poz. 392 ze zm.).

Sam obowiązek odszkodowawczy ubezpieczyciela pojawia się już z chwilą wyrządzenia poszkodowanemu szkody i nie jest uzależniony od tego, czy poszkodowany dokonał naprawy samochodu i czy w ogóle zamierza go naprawić, o czym orzekł Sąd Najwyższy w uchwale z dnia 15 listopada 2001 roku wydanej w sprawie rozpoznawanej pod sygnaturą akt III CZP 68/01.

Dla powstania odpowiedzialności gwarancyjnej ubezpieczyciela istotne znaczenie ma fakt powstania szkody, a nie fakt jej naprawienia. Nie ma on też znaczenia dla określenia wysokości przysługującego poszkodowanemu odszkodowania ubezpieczeniowego, ponieważ wysokość ta powinna odpowiadać kosztom wyrównania uszczerbku, jaki pojawił się w majątku poszkodowanego po powstaniu wypadku komunikacyjnego, a więc kosztom przywrócenia pojazdowi jego wartości sprzed wypadku. Poszkodowanemu w związku z ruchem pojazdu mechanicznego przysługuje w ramach ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej roszczenie odszkodowawcze z chwilą powstania obowiązku naprawienia szkody, a nie dopiero po powstaniu w ten czy inny sposób stwierdzonych kosztów naprawy samochodu. Stanowisko to jest ugruntowane w orzecznictwie Sądu Najwyższego (uchwała z dnia 17 maja 2007 roku wydana w sprawie III CZP 150/06).

Zgodnie z treścią art. 363 § 1 k.c. naprawienie szkody powinno nastąpić według wyboru poszkodowanego, bądź przez przywrócenie stanu poprzedniego, bądź przez zapłatę odpowiedniej sumy pieniężnej. Przy czym naprawienie szkody przez zakład ubezpieczeń może nastąpić wyłącznie poprzez zapłatę odszkodowania w odpowiedniej wysokości. W myśl natomiast art. 363 § 2 k.c. wysokość odszkodowania powinna być ustalona według cen z daty ustalenia odszkodowania, chyba że szczególne okoliczności wymagają przyjęcia za podstawę cen istniejących w innej chwili.

W świetle jednolitego orzecznictwa, obowiązek naprawienia szkody przez wypłatę odpowiedniej sumy pieniężnej na zasadzie art. 363 § 2 k.c. powstaje z chwilą wyrządzenia szkody i nie jest uzależniony od tego, czy poszkodowany dokonał naprawy rzeczy i czy w ogóle zamierza ją naprawić. Kwestie te nie mają także wpływu na wysokość odszkodowania. Wysokość świadczeń obliczać należy bowiem na podstawie ustaleń co do zakresu uszkodzeń i

technicznie uzasadnionych sposobów naprawy, przy przyjęciu przewidzianych kosztów niezbędnych materiałów i robocizny wg cen z daty ich ustalenia (wyrok Sądu Najwyższego z dnia 7 sierpnia 2003 roku wydany w sprawie IV CKN 387/01, wyrok Sądu Najwyższego z dnia 27 czerwca 1988 roku wydany w sprawie I CR 151/88, wyrok Sądu Najwyższego z dnia 16 stycznia 2002 roku wydany w sprawie IV CKN 635/00, wyrok Sądu Apelacyjnego w Poznaniu z dnia 22 lutego 2007 roku wydany w sprawie I ACa 1179/06).

Szczególnie sporną pomiędzy osobami poszkodowanymi w wyniku kolizji drogowych a zakładami ubezpieczeń pozostaje kwestia zasadności zastosowania do naprawy eksploatowanych pojazdów części nowych i oryginalnych. Z jednej bowiem strony poszkodowani oczekują naprawienia poniesionej szkody w pełnej wysokości, z drugiej zaś istnieje ryzyko, iż w przypadku naprawy szkody zgodnie z oczekiwaniami poszkodowanego doszłoby do jego bezpodstawnego wzbogacenia. Powyższa kwestia omówiona została w sposób wyczerpujący przez Sąd Najwyższy w uchwale z dnia 12 kwietnia 2012 roku wydanej w sprawie rozpoznawanej pod sygnaturą akt III CZP 80/11 oraz w uchwale z dnia 20 czerwca 2012 roku wydanej w sprawie rozpoznawanej pod sygnaturą akt III CZP 85/11.

W treści uchwały z dnia 12 kwietnia 2012 roku Sąd Najwyższy wskazał, iż część po połączeniu jej z pojazdem nie może być oceniana jako samodzielny przedmiot obrotu, lecz staje się jednym z jego elementów. O tym, że zamontowanie części nowych w miejsce starych prowadzi do bezpodstawnego wzbogacenia poszkodowanego można mówić tylko wtedy, gdyby spowodowało to wzrost wartości pojazdu jako całości. Ponieważ nowa część jest dołączana do samochodu, istnieje duży stopień prawdopodobieństwa, że w związku z tym okres jej eksploatacji będzie krótszy, niż gdyby została zamontowana w samochodzie nowym, jest wobec tego wątpliwe przyjmowanie wartości części nowej, jaką osiąga ona na rynku. Nie jest także jasne, za pomocą jakich kryteriów ustala się w takim przypadku odrębnie wartość części starej, która została uszkodzona podczas wypadku, część ta bowiem, gdyby nie została uszkodzona, mogła służyć jeszcze przez czas, który nie w każdym przypadku musi się równać okresowi wynikającemu z porównania okresu eksploatacji części nowej i już używanej. Literalna wykładnia art. 361 § 2 i art. 363 § 2 k.c. nie daje podstaw do obniżenia należnego poszkodowanemu odszkodowania o różnicę pomiędzy wartością części nowej a wartością części, która uległa uszkodzeniu, wyliczoną odrębnie dla każdej części. Za taką wykładnią przemawiają również argumenty celowościowe. Przyjęcie, że odszkodowanie może być obniżone o różnicę pomiędzy wartością części nowej i części starej stanowiłoby wyraźny sygnał dla poszkodowanego, aby poszukiwał on nie części nowych, lecz części uzyskanych z tzw. odzysku. Zamontowanie takich części, na które nie ma z reguły gwarancji albo jest ona znacznie krótsza, mogłoby prowadzić do zmniejszenia bezpieczeństwa dla zdrowia i życia przy korzystaniu z pojazdu dla posiadacza pojazdu i innych uczestników ruchu drogowego. Takie działania, chociaż na pozór prowadzą do zmniejszenia obciążeń zakładów ubezpieczeń, mogą w konsekwencji doprowadzić do kolejnych szkód i konieczności kolejnych wymian, co w konsekwencji zwiększy obciążenie ubezpieczycieli z tytułu wypłaty odszkodowań. Znalezienie na rynku części, której okres eksploatacji odpowiada okresowi, w jakim była eksploatowana stara część, która musi być wymieniona, jest też praktycznie niewykonalne, gdyż dostępne są tylko części nowe i części zregenerowane, których okres zużycia nie jest możliwy do ustalenia. Zakład ubezpieczeń powinien ustalić wysokość odszkodowania z uwzględnieniem cen części nowych, jeżeli są one potrzebne do naprawy samochodu. W szczególności nie ma podstaw, aby odrębnie oceniać wartość części samochodu i jeżeli części stare były w chwili wypadku częściowo zużyte, obniżać należne odszkodowanie. Co więcej obowiązkiem zakładu ubezpieczeń jest ustalenie i wypłacenie odszkodowania w wysokości uwzględniającej wartość nowych części, których zamontowanie jest potrzebne, aby pojazd został przywrócony do stanu sprzed zdarzenia wyrządzającego szkodę. Nie można jednak z góry wykluczyć, że zamontowanie podczas przywracania do stanu poprzedniego nowych części spowoduje jednak wzrost wartości pojazdu jako całości. Jeżeli wymianie podlegały części już znacznie wyeksploatowane i przestarzałe technicznie, a jednocześnie stanowiące znaczną część wartości całego pojazdu, to może się okazać, że w konkretnym przypadku wartość pojazdu po naprawie wzrośnie. Ciężar dowodu w tym zakresie powinien jednak obciążać zakład ubezpieczeń, skoro bowiem z reguły wymiana części starych na nowe nie prowadzi do wzrostu wartości samochodu, to tylko wykazanie przez zobowiązanego do ustalenia i wypłaty odszkodowania, że w konkretnym wypadku jest inaczej pozwala na zmniejszenie odszkodowania. Także względy celowościowe przemawiają za tym, aby ciężarem dowodu w tym zakresie obciążyć ubezpieczyciela, a nie poszkodowanego, poszkodowany bowiem ma prawo oczekiwać, że kwota ubezpieczenia pokryje wszystkie koszty przywrócenia jego pojazdu do stanu sprzed zdarzenia wyrządzającego szkodę.

W realiach niniejszej sprawy strona pozwana w żaden sposób nie wykazała, że zastosowanie w pojeździe powoda nowych części oryginalnych spowodowałoby wzrost wartości pojazdu. Wręcz przeciwnie, z opinii biegłego sądowego z zakresu techniki samochodowej wynika, że pojazd powoda przed kolizją był utrzymany w dobrym stanie technicznym, a części podlegające wymianie nie były skorodowane, w związku z czym ogólna wartość pojazdu po naprawie nie uległaby zmianie. W tym zakresie wnioski opinii nie były kwestionowane przez stronę pozwaną. Nadto na tle powyższych rozważań wskazać należy, iż bezprawne było obniżanie w kalkulacji strony pozwanej cen części o 70% .

Uchwała Sądu Najwyższego z dnia 20 czerwca 2012 roku odnosiła się natomiast do kwestii zasadności zastosowania oryginalnych części do naprawy uszkodzonego pojazdu.

Sąd Najwyższy w tejże uchwale wskazał, iż w orzecznictwie zgodnie przyjmuje się, że poszkodowany może żądać od ubezpieczyciela kwoty odpowiadającej wszelkim celowym i ekonomicznie uzasadnionym wydatkom służącym do przywrócenia stanu poprzedniego, przy czym koszty te muszą być odnoszone do każdego indywidualnego przypadku, inna bowiem jest sytuacja, gdy w pojeździe uległy uszkodzeniu lub zniszczeniu części oryginalne, które także w braku uszkodzenia wcześniej czy później i tak musiałyby zostać wymienione ze względu na naturalny proces zużywania, a inna, gdy uszkodzeniu lub zniszczeniu uległy części oryginalne, których okres trwałości odpowiada żywotności samego pojazdu.

Zgodnie przyjmuje się również, że przywrócenie stanu poprzedniego ma miejsce, jeżeli stan pojazdu po naprawie pod każdym istotnym względem (stan techniczny, zdolność użytkowania, części składowe, trwałość, wygląd estetyczny itd.) odpowiada stanowi pojazdu przed uszkodzeniem.

Nie budzi wątpliwości, że oryginalność części wykorzystywanych do naprawy pojazdu stanowi istotny czynnik decydujący o tym, czy naprawa jest wystarczająca do przywrócenia go do stanu poprzedniego. Jest oczywiste, że ich dobór może prowadzić do pogorszenia położenia poszkodowanego. Pogorszenie takie miałoby miejsce zarówno wtedy, gdyby użyta część była pod istotnymi względami częścią gorszą od tej, która uległa uszkodzeniu, jak i wtedy, gdyby równowartość restytucyjna części zastępczej była niepewna. Nie oznacza to jednak, że w razie uszkodzenia części pochodzącej bezpośrednio od producenta pojazdu, do naprawy albo obliczania kosztów naprawy mogą być wykorzystane tylko ceny takich części oryginalnych bezpośrednio pochodzących od producenta pojazdu. W ten sam sposób należy, co do zasady ocenić wykorzystanie przy ustalaniu odszkodowania także innych części nowych, które są tej samej jakości, co części pochodzące bezpośrednio od producenta pojazdu, oznaczone jego znakiem towarowym albo logo rozprowadzone w opakowaniach w ten sposób oznaczonych i dystrybuowane w ramach jego sieci dystrybucji.

Takimi częściami są występujące w obrocie części wyprodukowane przez tego samego producenta, który dostarcza producentowi pojazdu do montażu pojazdów lub części zamiennie. Są to części produkowane zgodnie ze specyfikacjami i standardami produkcyjnymi, ustalonymi przez producenta pojazdu, a więc części dokładnie tej samej jakości, co części pochodzące bezpośrednio od producenta pojazdu, a różniące się tylko oznakowaniem. Z tego względu ich użycie należy, co do zasady uznać za równoważne użyciu części oryginalnych. Do wykazania przez ubezpieczyciela, że podstawą kalkulacji odszkodowania były ceny takich właśnie części wystarczające byłoby wskazanie, iż części pochodzą od producenta części dostarczającego te części producentowi pojazdu, i że producent tych części zaświadczył, iż zostały wyprodukowane zgodnie ze specyfikacjami i standardami produkcyjnymi ustalonymi przez producenta pojazdów. Oczywiście, okoliczności te powinny być uprzednio przez ubezpieczyciela ustalone.

Dalej Sąd Najwyższy wskazał, że oczywiste jest, iż reguła dotycząca zasadności wykorzystania przy ustalaniu wysokości odszkodowania cen części równoważnych oryginalnym nie jest miarodajna w każdym przypadku. W niektórych przypadkach istotną cechą decydującą o zupełności restytucji jest – obok jakości części – samo pochodzenie części od producenta pojazdu, a więc w praktyce opatrzenie go znakiem towarowym lub logo producenta pojazdu. Odnosi się to w szczególności do wspomnianych pojazdów będących jeszcze na gwarancji producenta, który wymaga od autoryzowanych warsztatów, by w ramach napraw gwarancyjnych korzystały wyłącznie z części zamiennych dostarczanych przez producenta pojazdów na potrzeby tych napraw. Także szczególny interes poszkodowanego może uzasadniać dokonanie naprawy z wykorzystaniem części oryginalnych, pochodzących bezpośrednio od

producenta pojazdu. Przykładowo, gdy pojazd był dotychczas serwisowany i naprawiany wyłącznie przy użyciu części oryginalnych, tzn. pochodzących bezpośrednio od producenta pojazdu, a kontynuacja takiej „historii” pojazdu może wpłynąć na jego wartość handlową, lub też gdy uszkodzony potwierdzi swój uzasadniony interes w dokonaniu naprawy z wykorzystaniem części oryginalnych przez to, że jej faktycznie dokona.

Na gruncie niniejszej sprawy wskazać należy, że zgodnie z wnioskami opinii biegłego w marcu 2014 r. na rynku nie występowały części zamienne, których użycie było konieczne do naprawy pojazdu powoda. Logiczne zatem, iż do kalkulacji szkody nie można zastosować cen tych części. Ustalenie to jest zgodne z kalkulacją strony pozwanej, która również przyjęła konieczność użycia części oryginalnych producenta pojazdu, jednak w sposób nieuzasadniony zastosowała procentowe tzw. „urealnienie” cen tych części. Jak już wyżej wskazano, w wyniku naprawy przy zastosowaniu części oryginalnych wartość pojazdu samochodu powoda nie wzrosłaby w porównaniu do jego wartości sprzed kolizji. W konsekwencji celem naprawienia samochodu powód musiałby kupić części nowe oryginalne producenta samochodu, a co za tym idzie stosowanie przez stronę pozwaną urealnienia wartości tych części nie znajduje żadnego uzasadnienia faktycznego i prawnego, bowiem powód nie miał możliwości zastosowania tańszych części zamiennych z uwagi na to, że w ogóle nie występowały one na rynku. Opinia biegłego sądowego w zakresie tych wniosków nie była kwestionowana przez stronę pozwaną.

Strona pozwana uznała roszczenie powoda co do zasady i w toku postępowania likwidacyjnego ustaliła wysokość poniesionej szkody na kwotę 3768,10 zł. Spór między stronami dotyczył zatem wysokości dalszego należnego powodowi odszkodowania i związany był poza omówionym wyżej bezzasadnym urealnieniem wartości oryginalnych części zamiennych, również z rozbieżnościami w zakresie wysokości stawki roboczogodzinowej związanej z pracami mechanicznymi, blacharskimi i lakierniczymi.

Ustalając zakres uszkodzeń pojazdu oraz wysokość należnego powodowi odszkodowania, Sąd oparł się na opinii biegłego sądowego z zakresu techniki samochodowej. Ponieważ rozmiar uszkodzeń, zakres, sposób i wartość naprawy niezbędnej do przywrócenia samochodu do stanu sprzed kolizji stanowią wiadomości specjalne, Sąd wnioskami opinii biegłego jest związany. Wnioski opinii są zgodne z zasadami logiki i wiedzy powszechnej, są jasne, kategoryczne i przekonujące dla Sądu. Poziom wiedzy biegłego jest odpowiedni do jego specjalizacji, podstawy teoretyczne opinii nie budzą wątpliwości. Sposób motywowania opinii oraz stopień stanowczości wyrażonych w niej wniosków jest właściwy.

Sporządzając opinię w sprawie biegły sądowy dokonał kalkulacji kosztów naprawy uszkodzonego pojazdu z zastosowaniem wyłącznie oryginalnych części zamiennych producenta samochodu, ponieważ w marcu 2014 r. na rynku nie występowały zamienniki innych producentów części, których użycie było konieczne do przeprowadzenia naprawy.

Zdaniem biegłego naprawa pojazdu przy zastosowaniu wskazanych przez niego części tj. oryginalnych części zamiennych umożliwiłaby skuteczne przywrócenie pojazdu do stanu sprzed kolizji z uwzględnieniem zachowania takiej samej sprawności technicznej oraz takich samych warunków bezpieczeństwa.

Wyliczając koszty prac lakierniczych nie uwzględnił biegły dokonanego przez stronę pozwaną procentowego urealnienia w zakresie materiału lakierniczego. Materiał ten ma wpływ na trwałość powłoki lakieru, zabezpieczenie polakierowanego elementu przed korozją podpowłokową i na prawidłowy wygląd pojazdu. Dokonując urealnienia ceny materiału lakierniczego, nie doprowadzono by do przywrócenia pojazdu do stanu sprzed wypadku, czemu dał wyraz biegły sądowy w sporządzonej przez siebie opinii oraz opiniach uzupełniających ustosunkowując się do podnoszonych przez stronę pozwaną zarzutów w tym zakresie.

W świetle przytoczonego wyżej orzecznictwa Sądu Najwyższego, a zwłaszcza uchwały Sądu Najwyższego z dnia 20 czerwca 2012 roku, Sąd uznał za zasadne zastosowanie do naprawy przedmiotowego pojazdu części oryginalnych, uznając jednocześnie, iż części podlegające wymianie nie zwiększyły wartości pojazdu, a tym samym nie było podstaw do dokonania amortyzacji tychże części. W tym zakresie strona pozwana nie kwestionowała opinii biegłego, ponieważ spór stron przeniósł się na grunt ustaleń dotyczących tego, czy w pojeździe wystąpiła szkoda całkowita.

Biegły w niniejszej sprawie ustalił koszty naprawy pojazdu powoda w dwóch wariantach: przy zastosowaniu średnich stawek we W. za roboczogodzinę prac mechanicznych, blacharskich i lakierniczych w wysokości 110 zł oraz przy zastosowaniu stawek wykorzystanych przez stronę pozwaną w etapie postępowania likwidacyjnego w wysokości 65 zł. W pierwszym z wymienionych wariantów koszt przywrócenia pojazdu do stanu sprzed kolizji przekroczyłby wartość samego pojazdu przed uszkodzeniem w dniu 19 lutego 2014 r., wobec czego w takiej sytuacji zachodziła by tzw. szkoda całkowita, której konsekwencją byłoby ustalenie wartości należnego odszkodowania poprzez odjęcie od wartości pojazdu sprzed kolizji jego wartości z uszkodzeniami powstałymi na skutek zdarzenia z 19 lutego 2014 r. W drugim wariantcie natomiast koszty naprawy pojazdu byłyby niższe od jego wartości przed uszkodzeniem, w związku z czym wysokość kosztów naprawy odpowiadałaby kwocie należnego odszkodowania.

Rozstrzygając, który wariant należało zastosować w niniejszej sprawie, przywołać należy treść uchwały nr 414/2014 Komisji Nadzoru Finansowego z 16 grudnia 2014 r. w sprawie wydania Wytycznych dotyczących likwidacji szkód z ubezpieczeń komunikacyjnych (Dz. Urz. KNF z 2015 r., poz. 11). Zgodnie z wytyczną nr 19 zakład ubezpieczeń nie powinien ustalać wysokości świadczenia skutkującej ograniczeniem uprawnionego do świadczenia z umowy ubezpieczenia OC posiadaczy pojazdów co do możliwości naprawy pojazdu, gdy nie wystąpiła szkoda całkowita. Zakład ubezpieczeń powinien stosować identyczne kryteria ustalania kosztu naprawy pojazdu oraz jego wartości bezpośrednio przed powstaniem szkody jak i po jej powstaniu niezależnie od tego, czy ustala wysokość świadczenia w razie szkody częściowej, czy też bada ewentualną zasadność uznania szkody za całkowitą. W przypadku wystąpienia szkody całkowitej, zakład ubezpieczeń powinien udzielić uprawnionemu pomocy w zagospodarowaniu pozostałości pojazdu. Zakład ubezpieczeń nie powinien ograniczać w jakikolwiek sposób uprawnionemu swobody decyzji co do możliwości i zakresu naprawy pojazdu, gdy nie zachodzą przesłanki do rozliczenia szkody jako całkowitej, w szczególności:

- nakładać na uprawnionego, przed podjęciem naprawy pojazdu, obowiązku uzgodnienia z zakładem ubezpieczeń kosztów dokonania tej naprawy,

- nakładać na uprawnionego, przed podjęciem naprawy pojazdu, obowiązku udokumentowania przez uprawnionego dokonanej naprawy pojazdu rachunkami/fakturami obejmującymi całkowity koszt naprawy,

- stosować na potrzeby ustalenia, czy zachodzi ewentualność likwidacji szkody jako całkowitej, kosztu naprawy pojazdu według najwyższych stawek za roboczogodzinę stosowanych na rynku lokalnym (np. przez (...)) i przy użyciu części O, jeżeli w odniesieniu do tego samego pojazdu i tej samej szkody nie zastosowałby takich samych zasad w przypadku likwidacji szkody jako częściowej.

Zakład ubezpieczeń powinien w identyczny sposób szacować wartość pojazdu bezpośrednio przed powstaniem szkody jak i przewidywane koszty naprawy pojazdu, zarówno podczas weryfikacji, czy nie zachodzą przesłanki do rozliczenia szkody jako całkowitej, jak i w razie zakwalifikowania szkody jako częściowej, w szczególności w zakresie uwzględniania wartości części O, Q i P, kosztów robocizny, a także podatku VAT.

Mając na uwadze powyższe, Sąd uznał za zasadne przyjęcie przy określaniu należnego powodowi odszkodowania stawek za roboczogodzinę prac mechanicznych, blacharskich i lakierniczych zastosowanych przez stronę pozwaną na etapie postępowania likwidacyjnego, a więc na poziomie 65 zł, co prowadzi do uznania szkody jako częściowej, a nie całkowitej, a tym samym do uwzględnienia powództwa w całości.

Ustalenie ostateczne biegłego sądowego, iż szkoda ma charakter częściowy jest identyczne jak ustalenie samej strony pozwanej w postępowaniu likwidacyjnym. Nadto w odpowiedzi na pozew strona pozwana wprost wskazała, iż wyliczone przez nią koszty naprawy auta (a więc przy zastosowaniu stawki 65 zł za roboczogodzinę) prowadzą do przywrócenia auta do stanu sprzed szkody. Strona pozwana w toku procesu nie wskazała, iż stanowisko jej uległo zmianie, jak też nie wyjaśniła dlaczego jej zdaniem już kwota 65 zł za roboczogodzinę nie doprowadzi auta do stanu sprzed szkody. Tym samym nie uzasadniła w sposób dostateczny swoich zarzutów do opinii biegłego, który

zastosowała stawki roboczogodziny identyczne jakie stosowała strona pozwana. Zarzuty te strona pozwana zgłosiła tylko ze względu na to, iż przy wyliczeniu biegłego sądowego przy zastosowaniu stawki 65 zł, powództwo podlega uwzględnieniu w całości.

Zachowanie strony pozwanej, która manipuluje wyliczonymi kosztami naprawy, tak żeby za każdym razem wypłacić powodowi jak najniższe odszkodowanie nie może podlegać ochronie, uznać je należy za nieuczciwe wobec ubezpieczonych, naruszające zasady współżycia społecznego. Skoro strona pozwana ustaliła w toku postępowania likwidacyjnego, iż szkoda ma charakter częściowy, zgodził się z tym poszkodowany, a nadto odpowiada to ostatecznym wnioskom opinii biegłego sądowego, to Sąd uznał, iż szkodę należy rozliczyć wg przewidywanych kosztów naprawy auta wyliczonych ostatecznie przez biegłego, a nie wg metody szkody całkowitej.

W tym miejscu wskazać należy, że Sąd nie znalazł podstaw do dopuszczenia na wniosek strony pozwanej dowodu z kolejnej już (byłaby to trzecia) opinii uzupełniającej biegłego z zakresu techniki samochodowej. Biegły w opinii głównej oraz dwóch opiniach uzupełniających przedstawił dwa warianty obliczeń, które były wystarczające do rozstrzygnięcia niniejszej sprawy. Przy tym ustosunkował się w sposób wyczerpujący do zarzutów strony pozwanej, która żądała wskazania warsztatów, które stosują we W. stawki za roboczogodzinę na poziomie 65 zł. W tej kwestii wystarczy powiedzieć, że skoro strona pozwana sama stosuje stawki na takim poziomie przy swoich kalkulacjach i uważa, że są to stawki średnie we W., dalej w toku procesu w odpowiedzi na pozew podaje, że koszty naprawy wyliczone w jej kalkulacji doprowadzą pojazd o stanu sprzed szkody, to z pewnością są jej znane warsztaty samochodowe, które takie stawki stosują. Natomiast zgłaszanie przez nią ciągle takich samych zarzutów w kolejnych pismach na zasadzie kopiowania, bez wyjaśnienia dlaczego sama zastosowała takie stawki w swojej kalkulacji, zmierza jedynie do przewlekłości procesu.

Koszt naprawy przedmiotowego pojazdu wyliczony w wariantcie przyjętym przez Sąd wynosi 9049,29 zł brutto i taką kwotę Sąd brał za podstawę dalszych obliczeń. Strona pozwana zobowiązana jest zatem do zapłaty na rzecz powoda kwoty stanowiącej różnicę pomiędzy wypłaconym w toku przeprowadzonego postępowania likwidacyjnego odszkodowaniem a kosztami naprawy wskazanymi przez biegłego sądowego tj. 5281,19 zł (9049,29 zł – 3768,10 zł). Żądanie pozwu obejmowało kwotę 4718,60 zł, wobec czego taką kwotę należało na rzecz powoda zasądzić od strony pozwanej. W myśl bowiem art. 321 § 1 k.p.c. sąd nie może wyrokować co do przedmiotu, który nie był objęty żądaniem, ani zasądzać ponad żądanie.

O odsetkach od kwoty zasądzonej orzeczono na podstawie art. 481 k.c., który stanowi, że jeżeli dłużnik opóźnia się ze spełnieniem świadczenia pieniężnego, wierzyciel może żądać odsetek za czas opóźnienia, chociażby nie poniósł żadnej szkody i chociażby opóźnienie było następstwem okoliczności, za które dłużnik odpowiedzialności nie ponosi. Po myśli bowiem art. 817 § 1 k.c. w zw. z art. 14 ustawy o ubezpieczeniach obowiązkowych, Ubezpieczeniowym Funduszu Gwarancyjnym i Polskim Biurze Ubezpieczycieli Komunikacyjnych ubezpieczyciel obowiązany jest spełnić świadczenie w terminie trzydziestu dni, licząc od daty otrzymania zawiadomienia o szkodzie. Jako że zgłoszenie szkody miało miejsce w dniu 12 marca 2014 roku, zaś strona pozwana na etapie niniejszego postępowania nie podniosła żadnych okoliczności, które dawałyby podstawy do wypłaty odszkodowania w terminie późniejszym, odsetki od kwoty należnego odszkodowania za koszty naprawy pojazdu mogą być liczone od dnia następnego po upływie 30 dni, tj. od dnia 12 kwietnia 2014 roku, a więc zgodnie z żądaniem pozwu.

Z uwagi na zmianę art. 481 kc od dnia 1.01.2016 Sąd z urzędu w sentencji wyroku dokonał zastrzeżenia, iż ustawowe odsetki liczone są do dnia 31.12.2015, zaś z uwagi na wprowadzenie do treści art. 481 kc sformułowanie „ustawowe odsetki za opóźnienie” to takiego sformułowania użyto wobec odsetek, które biegą od 1.01.2016r.

Powództwo zostało uwzględnione w całości, wobec czego strona pozwana w całości przegrała niniejszy proces. O kosztach procesu Sąd orzekł zatem zgodnie z art. 98 § 1 k.p.c.

Koszty poniesione przez powoda, to: opłata sądowa od pozwu w kwocie 236 zł, koszty zastępstwa procesowego w wysokości 600 zł, opłata skarbową od pełnomocnictwa w kwocie 17 zł oraz wykorzystana zaliczka na wynagrodzenie biegłego sądowego w kwocie 773,39 zł. Łącznie: 1626,39 zł.

Wynagrodzenie biegłego wyniosło 1135,59 zł + 287,73 zł + 127,88 zł, łącznie 1551,20 zł. Kwota ta została w całości pokryta z zaliczek stron. Zaliczki nie zostały wykorzystane w wysokości 226,61 zł zaliczka powoda oraz 222,19 zł zaliczka strony pozwanej. Kwoty te zostaną zwrócone przez sąd z urzędu.

Mając powyższe okoliczności na uwadze, Sąd podjął rozstrzygnięcia zawarte w sentencji wyroku.