

Sygn. akt XIV C 1557/20 upr

## WYROK

### W IMIENIU RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ

Dnia 9 czerwca 2021 r.

Sąd Rejonowy w Bydgoszczy XIV Wydział Cywilny

w składzie następującym:

Przewodniczący:	Sędzia SR Agata Anna Borucka
-----------------	------------------------------

po rozpoznaniu w dniu 9 czerwca 2021 r. w Bydgoszczy

na posiedzeniu niejawnym

sprawy z powództwa M. T. prowadzącego działalność gospodarczą pod nazwą Kancelaria (...) M. T. w B.

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

o zapłatę

1. zasądza od pozwanego (...) Spółki Akcyjnej z siedzibą w W. na rzecz powoda M. T. prowadzącego działalność gospodarczą pod nazwą Kancelaria (...) M. T. w B. kwotę 12.502,00 zł (dwanaście tysięcy pięćset dwa złote 00/100) z odsetkami ustawowymi za opóźnienie od dnia 14.05.2018 r. do dnia zapłaty;

1. zasądza od pozwanego (...) Spółki Akcyjnej z siedzibą w W. na rzecz powoda M. T. prowadzącego działalność gospodarczą pod nazwą Kancelaria (...) M. T. w B. kwotę 5.117,00 zł (pięć tysięcy sto siedemnaście złotych 00/100) tytułem zwrotu kosztów procesu;

1. nakazuje pobrać od pozwanego (...) Spółki Akcyjnej z siedzibą w W. na rzecz Skarbu Państwa Sądu Rejonowego w Bydgoszczy kwotę 114,97 zł (sto czternaście złotych 97/100) tytułem zwrotu kosztów sądowych.

Sędzia SR Agata Anna Borucka

Sygn. akt XIV C 1557/20

## UZASADNIENIE

Powód M. T. prowadzący działalność gospodarczą pod nazwą Kancelaria (...) domagał się zasądzenia od pozwanego (...) S.A. w W. kwoty 12.502,00 zł z ustawowymi odsetkami ustawowymi za opóźnienie od ww. kwoty liczonymi od dnia 14.05.2018 r., a także zwrotu kosztów procesu według norm przepisanych.

W uzasadnieniu pozwu powód podał, że jest nabywcą wierzytelności przysługującej T. S. z tytułu szkody komunikacyjnej z dnia 29 marca 2018 r. wyrządzonej w jej pojeździe marki C. (...) o nr rej. (...) przez kierowcę ubezpieczonego w zakresie odpowiedzialności cywilnej w pozwanym zakładzie ubezpieczeń. Pozwany uznał swoją odpowiedzialność, co do zasady i wypłacił poszkodowanemu odszkodowanie według kosztorysu w kwocie 9.525,40 zł. Poszkodowany zbył ww. wierzytelność na rzecz powoda. Następnie powód ustalił, że koszty naprawy tego pojazdu wyniosły 22.028,25 zł i wezwał pozwanego do dopłaty do odszkodowania. Pozwany nie spełnił żądania powoda. Powód

wnosił także o dowodu z opinii biegłego na okoliczność ustalenia kosztów naprawy uszkodzonego pojazdu (pozew k. 2-5).

Nakazem zapłaty z dnia 26 maja 2020 r. w sprawie I Nc 2375/20 Referendarz sądowy działający przy tut. Sądzie orzekł zgodnie z żądaniem pozwu (nakaz zapłaty w postępowaniu upominawczym k. 23)

W sprzeciwie od nakazu zapłaty pozwany wniósł o oddalenie powództwa oraz o zasądzenie kosztów procesu według norm przepisanych (sprzeciw k. 25-28)

### **Sąd ustalił, co następuje:**

W dniu 29 marca 2018 r. w wyniku zdarzenia komunikacyjnego został uszkodzony samochód marki C. (...) o nr rej. (...) należący do poszkodowanego T. S., a sprawca szkody był ubezpieczony u pozwanego od odpowiedzialności cywilnej.

(okoliczność bezsporna)

Pozwany przeprowadził postępowanie likwidacyjne w wyniku którego ustalił, że w jego ocenie koszty naprawy uszkodzonego pojazdu wyniosły 9.525,40 zł i taką też kwotę pozwany wypłacił poszkodowanemu.

(dowód: kosztorys (...) k. 9-12 akt, wraz z pismem pozwanego akt, akta szkody na płcie CD)

W dniu 14 maja 2018 r. poszkodowany T. S. zbył na rzecz powoda swoją wierzytelność wobec pozwanego z tytułu odszkodowania za uszkodzenie samochodu marki C. (...) o nr rej. (...). Cesja nie obejmowała swym zakresem kosztów najmu pojazdu zastępczego.

(dowód: umowa sprzedaży wierzytelności – k. 13-14v akt, zawiadomienie o przelewie wierzytelności – k. 15 akt)

Powód zlecił rzeczoznawcy sporządzenie prywatnej opinii dotyczącej ustalenia kosztu naprawy pojazdu marki C. (...) o nr rej. (...). Według tejże opinii koszty naprawy pojazdu wynosiły kwotę 22.028,25 zł brutto. Rzeczoznawca ustalił także, że pozwany dokonał zaniżenia kalkulacji naprawy uszkodzonego pojazdu w zakresie kosztów części zamiennych oraz zaniżył koszty robocizny.

(dowód: ocena techniczna nr 87/MT/18 – k. 18 – 21v akt.)

Powód zgłosił szkodę ubezpieczycielowi w dniu 13.04.2018 r.

(dowód: płyta CD – akta szkody)

Ostatecznie Sąd ustalił, że rzeczywisty, uzasadniony technicznie koszt naprawy samochodu osobowego marki C. (...) o nr rej. (...) przy zastosowaniu oryginalnych części zamiennych wynosił 24.539,24 zł brutto. Średnie stawki robocizny w za prace blacharskie i lakiernicze na lokalnym rynku wynosiły 115,00 zł netto za prace blacharskie oraz 125,00 zł netto za prace lakiernicze. Naprawa pojazdu nie była możliwa przy użyciu części jakości Q.

(dowód: opinia biegłego E. D. – k. 47-57 akt,)

Z uwagi na wcześniejsze zarysowanie elementu błotnika przedniego, tylnego oraz drzwi tylnych należało zastosować potrącenie na poziomie 223 zł.

(dowód: opinia biegłego E. D. – k. 47-57 akt,)

Powyższy stan faktyczny Sąd ustalił na podstawie dowodów z dokumentów przedstawionych przez strony, które nie budziły wątpliwości, co do swej autentyczności i nie były kwestionowane przez strony, a także na podstawie opinii biegłego E. D..

Sąd zaaprobował opinię biegłego E. D. jako pełną i logiczną w której biegły odpowiedział na wszystkie postawione przez Sąd pytania, a strony nie kwestionowały opinii biegłego. Biegły w sposób wszechstronny wyjaśnił zagadnienia dotyczące kosztów naprawy uszkodzonego pojazdu w tym kosztów robocizny, które obowiązywały na lokalnym rynku.

Zaznaczyć tu należało również, że przy ocenie zebranego w sprawie materiału dowodowego Sąd miał na uwadze treść art. 233 § 1 k.p.c., zgodnie, z którym Sąd ocenia wiarygodność i moc dowodów według własnego przekonania, na podstawie wszechstronnego rozważenia zebranego materiału.

Sąd pominął przy tym pozostałe zgłoszone dowody, o czym szerzej w dalszej części uzasadnienia w rozważaniach prawnych.

### **Sąd zważył, co następuje:**

Strona powodowa domagała się w niniejszej sprawie wyłącznie dopłaty do odszkodowania za uszkodzenie pojazdu, nie zaś za najem pojazdu.

W przedmiotowej sprawie, pozwany nie kwestionował faktu wystąpienia kolizji drogowej na skutek, czego uszkodzony został uszkodzony samochód osobowy C. (...) o nr rej. (...).

Pozwany zarzucał, że dokonał właściwej kalkulacji kosztów naprawy pojazdu, a strona powodowa nie udowodniła wysokości swojego roszczenia.

Sąd zważył, że zgodnie z art. 509 k.c. powód nabył od poszkodowanego jego roszczenie wobec pozwanego na podstawie umowy przelewu tej wierzytelności, co skutkowało wstąpieniem powoda w prawa i obowiązki pierwotnego wierzyciela pozwanego.

Stosownie do treści art. 822 § 1 k.c. w wykonaniu umowy ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej pozwany przyjął odpowiedzialność za szkody wyrządzone osobom trzecim, wobec których odpowiedzialność ponosi ubezpieczony. Świadczenie ubezpieczyciela obejmuje zapłatę sumy pieniężnej odpowiadającej wysokości poniesionej przez poszkodowanego szkody (art. 805 § 1 i 2 k.c.). Przesłankami odpowiedzialności odszkodowawczej są: zdarzenie, z którym przepis prawny łączy odpowiedzialność odszkodowawczą, powstanie szkody oraz adekwatny związek przyczynowy pomiędzy zdarzeniem i szkodą (art. 361 k.c.). W przypadku wystąpienia wymienionych przesłanek naprawienie szkody, przez podmiot do tego zobowiązany, powinno polegać na przywróceniu w majątku poszkodowanego stanu rzeczy naruszonego zdarzeniem wyrządzającym szkodę, nie może przewyższać jednak wysokości faktycznie poniesionej szkody.

Konkludując, umowa ubezpieczenia obowiązkowego odpowiedzialności cywilnej obejmuje odpowiedzialność cywilną podmiotu objętego obowiązkiem ubezpieczenia za szkody wyrządzone czynem niedozwolonym oraz wynikię z niewykonania lub nienależytego wykonania zobowiązania, o ile nie sprzeciwia się to ustawie lub właściwości (naturze) danego rodzaju stosunków (art. 9 ust. 1 ustawy z dnia 22 maja 2003 r. o ubezpieczeniach obowiązkowych, Ubezpieczeniowym Funduszu Gwarancyjnym i Polskim Biurze Ubezpieczycieli Komunikacyjnych). Świadczenie należne od ubezpieczyciela z tytułu umowy ubezpieczenia od odpowiedzialności cywilnej ma wyrównać uszczerbek majątkowy powstały już w wyniku wystąpienia zdarzenia wyrządzającego szkodę osobie trzeciej, a który istnieje już od chwili wyrządzenia jej szkody.

W wypadku uszkodzenia rzeczy w stopniu umożliwiającym przywrócenie jej do stanu poprzedniego, osoba odpowiedzialna za szkodę obowiązana jest zwrócić poszkodowanemu "wszelkie celowe, ekonomicznie uzasadnione wydatki, poniesione w celu przywrócenia stanu poprzedniego, do których wydatków należy zaliczyć także koszt nowych części i innych materiałów, jeżeli ich użycie było niezbędne do naprawienia uszkodzonej rzeczy"(wyrok SN z dnia 20 listopada 1970 r., II CR 425/72 (OSNCP 1973. nr 6, poz. 111).

W ocenie Sądu obowiązek odszkodowawczy ubezpieczyciela aktualizuje się z chwilą wyrządzenia poszkodowanemu szkody i nie jest uzależniony od tego, czy poszkodowany dokonał naprawy samochodu i czy w ogóle zamierza go naprawić (por. uchwałę SN z dnia 15 listopada 2001 r., III CZP 68/01, OSNC 2002, nr 6, poz. 74). W wypadku uszkodzenia rzeczy w stopniu umożliwiającym przywrócenie jej do stanu poprzedniego, osoba odpowiedzialna za szkodę obowiązana jest zwrócić poszkodowanemu "wszelkie celowe, ekonomicznie uzasadnione wydatki, poniesione w celu przywrócenia stanu poprzedniego, do których wydatków należy zaliczyć także koszt nowych części i innych materiałów, jeżeli ich użycie było niezbędne do naprawienia uszkodzonej rzeczy"(wyrok SN z dnia 20 listopada 1970 r., II CR 425/72 (OSNCP 1973. nr 6, poz. 111).

Odszkodowanie przysługujące od ubezpieczyciela odpowiedzialności cywilnej sprawcy szkody za uszkodzenie pojazdu mechanicznego obejmuje niezbędne i ekonomicznie uzasadnione koszty naprawy pojazdu, ustalone według cen występujących na lokalnym rynku. Efekt w postaci naprawienia szkody osiągnięty zostaje wtedy, gdy w wyniku prac naprawczych uszkodzony samochód doprowadzony zostaje do stanu technicznej używalności odpowiadającej stanowi przed uszkodzeniem. Za „niezbędne” kosztów naprawy należy uznać takie koszty, które obejmują przywrócenie uszkodzonego pojazdu do stanu jego technicznej używalności istniejącej przed wyrządzeniem szkody przy zastosowaniu technologicznej metody odpowiadającej rodzajowi uszkodzeń pojazdu mechanicznego (por. wyrok Sądu Najwyższego z dnia 13 czerwca 2003 r., III CZP 32/2003, Lex Polonica nr 361525, Biuletyn Sądu Najwyższego 2003/6 str. 4, Gazeta Prawna (...) str. 26, Jurysta 2003/9-10 str. 54, OSNC 2004/4 poz. 51).

Z racji tego, że ustawa o ubezpieczeniach obowiązkowych nie definiuje pojęcia szkody, a jedynie odsyła do unormowań kodeksu cywilnego (art. 22 ust. 1 ustawy z dnia z dnia 22 maja 2003 r. o ubezpieczeniach obowiązkowych, Ubezpieczeniowym Funduszu Gwarancyjnym i Polskim Biurze Ubezpieczycieli Komunikacyjnych, tekst jedn.: obecnie: Dz. U. z 2018 r. poz. 473, dalej jako ustawa o ubezpieczeniach obowiązkowych), to dla rozstrzygnięcia wysokości poniesionej, w niniejszej sprawie, szkody konieczne jest skorzystanie z art. 361 k.c. W myśl powołanego przepisu podmiot zobowiązany do zapłaty odszkodowania ponosi odpowiedzialność tylko za normalne następstwa działania lub zaniechania, które wyrządziło szkodę. W tych samych granicach, w braku odmiennej regulacji lub postanowienia umownego, naprawienie szkody obejmuje także straty, które poszkodowany poniósł oraz korzyści, które mógłby osiągnąć, gdyby szkody mu nie wyrządono.

W niniejszej sprawie bezsporne było, że szkoda jaką poniósł poszkodowany, którą następnie w wyniku cesji nabył powód, odpowiadać będzie kosztom naprawy uszkodzonego pojazdu. Podkreślenia wymaga fakt, że poszkodowany zgodnie z zasadą pełnego odszkodowania jest uprawniony do uzyskania takiej sumy pieniężnej, która pozwoli mu przywrócić jego majątek do staniu sprzed zdarzenia wyrządzającego szkodę, o ile - do czego jest uprawniony zgodnie z treścią art. 363 k.c. - nie żąda od podmiotu zobowiązanego do naprawienia szkody przywrócenia stanu poprzedniego (restitutio in integrum). Jednakże w ramach odpowiedzialności z tytułu ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej posiadaczy pojazdów mechanicznych jedynym sposobem naprawienia szkody jest wypłata odszkodowania, które pełni taką samą funkcję jak resitutio in integrum (por. postanowienie składu 7 sędziów SN z dnia 20 czerwca 2012 r., III CZP 85/11, OSNC z 2013 r. nr 3 poz. 37). Wskazać należy również drugi, ograniczający, aspekt wspomnianej zasady, który polega na tym, że poszkodowanemu nie należy się suma przewyższająca poniesioną przez niego szkodę.

Przenosząc to na grunt szkód komunikacyjnych, należy wskazać, że poszkodowanemu należy się odszkodowanie pokrywające wszystkie celowe i ekonomicznie uzasadnione wydatki niezbędne do przywrócenia uszkodzonego pojazdu do stanu pierwotnego. W postanowieniu z dnia 20 czerwca 2012 r. (III CZP 85/11, OSNC 2013 Nr 3, poz. 37) Sąd Najwyższy wskazał, że przywrócenie stanu poprzedniego ma miejsce, jeżeli stan pojazdu po naprawie pod każdym istotnym względem (stanu technicznego, zdolności użytkowania, części składowych, trwałości, wyglądu estetycznego itd.) odpowiada stanowi pojazdu przed uszkodzeniem.

Odnosząc się do kosztów ewentualnej naprawy dokonanej przez poszkodowanego, to należy podnieść, iż zostało już przesądzone w orzecznictwie Sądu Najwyższego (i jest to pogląd ugruntowany), że datą powstania roszczenia o świadczenie odszkodowawcze w ramach ustawowego ubezpieczenia komunikacyjnego odpowiedzialności cywilnej i odpowiadającego mu obowiązku ubezpieczyciela naprawienia szkody jest chwila wyrządzenia szkody, tj. chwila

nastąpienia wypadku komunikacyjnego w razie pojawienia się przesłanek przewidzianych w art. 436 k.c. Obowiązek naprawienia szkody nie jest więc uzależniony od tego, czy **poszkodowany dokonał naprawy rzeczy i czy w ogóle zamierzał ją naprawić**, odszkodowanie ma bowiem wyrównać mu uszczerbek majątkowy powstały w wyniku zdarzenia wyrządzającego szkodę, a uszczerbek taki istnieje już od chwili wyrządzenia szkody do czasu wypłacenia przez zobowiązanego sumy pieniężnej odpowiadającej wysokości szkody ustalonej w sposób przewidziany prawem (tak SN w uchwale składu 7 sędziów z dnia 17 maja 2007 r., III CZP 150/06, OSNC 2007 Nr 10, poz. 144). Należy przy tym uwypuklić, że Sąd Najwyższy jest w przedstawionym wyżej stanowisku konsekwentny - w wyroku z dnia 12 kwietnia 2018 r. w sprawie o sygn. akt II CNP 43/17 (niepubl.) wskazał, że dla ustalenia szkody w razie uszkodzenia pojazdu **nieistotny jest koszt jego rzeczywistej naprawy** zaś poszkodowany może żądać zapłaty kosztów (hipotetycznej) restytucji dopóty, dopóki przywrócenie stanu poprzedniego jest możliwe i nie pociąga za sobą nadmiernych trudności lub kosztów.

Mimo dość jednoznacznie wyrażonej w przywołanym wyroku SN w wyroku z dnia 12 kwietnia 2018 r. konstatacji odnośnie do irrelewantności kosztów przeprowadzonej naprawy dla ustalenia wysokości szkody wyrządzonej poprzez uszkodzenie pojazdu należy zaznaczyć, że Sąd Najwyższy całkowicie jednak nie odrzucił takiej możliwości. Warto w tym miejscu sięgnąć do uzasadnienia przywołanej uchwały składu 7 sędziów SN z dnia 17 maja 2007 r., w którym Sąd Najwyższy wskazał, iż: "Metoda kosztorysowa ustalania odszkodowania komunikacyjnego zakłada z natury rzeczy posługiwanie się parametrami najbardziej zobiektywizowanymi z punktu widzenia obrotu gospodarczego (wykorzystanie części zamiennych i dokonanie usług niezbędnych do naprawy samochodu, tj. odtworzenia jego stanu technicznego przed powstaniem szkody; posługiwanie się cenami tych części i usług, które poszkodowany mógłby zapłacić w celu zapewniającym takiego odtworzenia). Chodzi tu zatem o odpowiednio zobiektywizowaną i dającą się zweryfikować symulację kosztów przyszłej, ewentualnej naprawy samochodu. Rzecz jasna, że ustalone odszkodowanie nie musiałyby zawsze pokrywać się z odszkodowaniem ustalonym w oparciu o indywidualnie sporządzone faktury. Różnice te mogą wynikać z wielu przyczyn, w tym m.in. z tego, czy przy naprawie wykorzystano części nowe czy części używane oraz w jakim zakładzie dokonano naprawy samochodu. Jeżeli jednak dopuszcza się możliwość stosowania w praktyce ubezpieczeniowej omawianej metody kosztorysowej w zakresie ustalania wysokości odszkodowania ubezpieczeniowego, a jednocześnie akcentuje, że poszkodowany nie musi dokonywać naprawy samochodu, to należy liczyć się ze wspomnianymi, możliwymi rozbieżnościami w zakresie rozmiaru odszkodowania przy zastosowaniu obu metod jego ustalenia. Metoda rachunkowa daje zatem wyniki bardziej zindywidualizowane, a metoda kosztorysowa opiera się zawsze na symulacji; ostateczna weryfikacja wysokości odszkodowania, ustalonego na podstawie metody kosztorysowej, zawsze będzie należała do sądu.

Z tych względów Sąd pragnie zaznaczyć, że metoda kosztorysowa jest zasadniczą i preferowaną metodą ustalenia wysokości kosztów naprawy, a przez to ustalenie rzeczywistej wysokości kosztów naprawy w zdecydowanej większości wypadków jest zbędne. Za przyjęciem takiego poglądu przemawia przede wszystkim konieczność zapewnienia szybkości wypłaty odszkodowania przez ubezpieczycieli, do czego są oni obowiązani na mocy art. 14 ust. 1 ustawy o ubezpieczeniach obowiązkowych. Tym samym to ubezpieczyciel powinien od razu poczynić ustalenia dotyczące kosztów naprawy przywracającej pojazd do stanu sprzed dnia wyrządzenia szkody i na ich podstawie ustalić rzeczywistą wysokość szkody oraz wypłacić stosowne odszkodowanie. Wyklucza to, zgodnie z orzecznictwem SN, uwzględnianie w sporządzonym kosztorysie cen części niepozwalających na restytucję pojazdu oraz stawek za robociznę nieadekwatnych do tych, które są stosowane w warsztatach przeprowadzających naprawy zgodnie z technologią producenta pojazdu, co jest niestety powszechną praktyką ubezpieczycieli - w tym i skarżącej, co nawet potwierdzają ustalenia dokonane przez Sąd Rejonowy w niniejszej sprawie. Takie działania ubezpieczycieli wymuszają również, co jest Sądowi wiadome z wielu rozpoznanych spraw tego rodzaju, wykonywanie przez poszkodowanych napraw mieszczących się w kwotach wypłaconych odszkodowań, ale nie dlatego, że naprawa taka przywraca pojazd do stanu sprzed dnia szkody, lecz ze względów finansowych: brak środków na pokrycie kosztów koniecznej i uzasadnionej naprawy. Wobec powyższego, ustalanie po czasie kosztów wykonanej rzeczywiście naprawy byłoby nieprawidłowe z punktu widzenia celowości - premiowałoby ubezpieczycieli zaniżających wysokość szkody i niewypłacających pełnej kwoty odszkodowania. Stąd też prymat należy dać metodzie kosztorysowej, bowiem w oparciu o jej wynik ubezpieczyciel powinien zlikwidować szkodę dobrowolnie w ustawowo określonym

terminie, zaś ewentualne rozbieżności między wynikiem kosztorysowej i rachunkowej metody ustalenia wysokości szkody są akceptowalnym skutkiem ubocznym działania zasady szybkości ustalenia i wypłaty odszkodowania przez ubezpieczyciela odpowiedzialności cywilnej posiadacza pojazdu mechanicznego. W świetle powyższego wyводу zastosowanie metody kosztorysowej dla ustalenia wysokości szkody, nawet w razie ustalenia wysokości kosztów rzeczywiście przeprowadzonej naprawy, nie stanowi o naruszeniu przez sąd przepisów prawa materialnego. Nie oznacza to jednak, że ustalenie wysokości kosztów naprawy w oparciu o metodę rachunkową będzie zawsze wykluczone. Zdarza się przecież, że poszkodowany, często działając w porozumieniu z ubezpieczycielem, zleca wykonanie naprawy w warsztacie stosującym technologię producenta pojazdu (najczęściej w serwisie autoryzowanym przez producenta lub generalnego importera pojazdów danej marki), a przez to dysponuje indywidualnymi rachunkami dokumentującymi rodzaj i koszt zakupionych części oraz koszt robocizny obejmującej niezbędne czynności naprawcze. Jeśli poszkodowany przedkłada takie rachunki ubezpieczycielowi domagając się wypłaty odszkodowania podług nich, i koszty z nich wynikające z jednej strony dotyczą prac i części potrzebnych do restytucji pojazdu, z drugiej zaś są celowe i ekonomiczne, przez co należy rozumieć, że nie przekraczają wartości pojazdu przed szkodą, to nie ma podstaw do wypłaty odszkodowania w oparciu o metodę kosztorysową - odszkodowanie powinno być ustalone metodą rachunkową. Wobec powyższego Sąd zaakceptował pogląd biegłego, który przyjął niezbędność zastosowania oryginalnych części zamiennych (por. uchwałę SN z dnia 12 kwietnia 2012 r. III CZP 80/11, LEX nr 1129783, (...) Biul. SN 2012/4/5).

Z tych też względów Sąd pominął dowód z przesłuchania w charakterze świadka – poszkodowanego, uznając go za zbędny i zmierzający li tylko do przedłużenia postępowania i pozostający bez istotnego znaczenia dla rozstrzygnięcia sprawy podobnie, jak dowód zgłoszony w pkt 5 sprzeciwu który Sąd z tych samych względów pominął.

W ocenie Sądu, jedyne kryterium obniżenia odszkodowania zawiera ograniczenie określone w art. 8241 § 1 k.c., zgodnie z którym zasadą jest, że suma pieniężna wypłacona przez ubezpieczyciela z tytułu ubezpieczenia nie może być wyższa od poniesionej szkody.

W niniejszej sprawie ustalona została – na podstawie opinii biegłego – wartość wydatku koniecznego dla naprawy przedmiotowego pojazdu zgodnie z technologią producenta i z uwzględnieniem części oryginalnych oraz średnich stawek roboczogodzin na rynku lokalnym stosowanych w nieautoryzowanych warsztatach naprawczych wynosząca kwotę 24.539,24 zł i taką też kwotę odszkodowania prawidłowo uznał Sąd za należną w rozpoznawanym wypadku. Skoro zaś z tego tytułu bezspornie wypłacona już została kwota 9.525,40 zł, to dochodzone roszczenie podlegało uwzględnieniu w całości. Z uwagi na to, że sprawa toczyła się w postępowaniu uproszczonym możliwość rozszerzenia powództwa była wyłączona.

Nie zasługuje również na uwzględnienie zarzut strony pozwanej, że poszkodowany miał możliwość naprawy pojazdu w warsztatach współpracujących z ubezpieczycielem oraz skorzystania z upustów na zakup części zamiennych.

Jak wskazał Sąd Okręgowy w Bydgoszczy w wyroku z dnia 17 maja 2018 r. (VIII Ga 13/18), „pozwany, jeśli twierdził w toku postępowania sądowego, że poszkodowany mógł nabyć części za ceny wskazywane w kosztorysie likwidacyjnym, winien okoliczność tę udowodnić”.

W rozpatrywanej sprawie, analogicznie, jak w sprawie będącej przedmiotem rozważań Sądu Okręgowego, pozwany nie udowodnił, że poszkodowany faktycznie mógł nabyć części lub materiał lakierniczy z upustami, jaka byłaby wysokość cen tych części, jak również w żadnej mierze nie wykazał, w jakich warsztatach, gdzie zlokalizowanych, poszkodowany mógł dokonać naprawy w sposób bezgotówkowy. Treść kalkulacji naprawy, poza odesłaniem do numeru telefonu ubezpieczyciela i adresu mailowego, nie wskazywała poszkodowanemu, ani gdzie ma się udać w celu zamówienia części z rzekomym rabatem, ani jaka będzie procedura ich nabycia. Nie można również utracić z pola widzenia, że poszkodowany ma prawo nabyć części w miejscu swego zamieszkania i nie ma obowiązku ich nabycia od podmiotu funkcjonującego w innej miejscowości, co każdorazowo wiąże się z kosztami i czasem transportu oraz problemami w razie ewentualnej reklamacji. Ponadto, zgodnie z dominującym orzecznictwem poszkodowany – w zakresie wyboru warsztatu – nie ma obowiązku poszukiwania warsztatu najtańszego, ani nie ma obowiązku poszukiwania najtańszych

części zamiennych, szczególnie, że w nabywaniu tego rodzaju elementów istotny jest także aspekt zaufania do zbywcy. W kosztorysie naprawy ubezpieczyciela wskazano, że możliwość nabycia części istnieje w wybranych warsztatach, ale nie podano w jakich. R. miały być udzielane od ceny detalicznej, ale nie wiadomo, czy obowiązującej w danym punkcie sprzedaży czy gdzieś indziej. Nie wiadomo zatem czy cena detaliczna nie byłaby wyższa niż cena z programu (...) i to nawet przy uwzględnieniu rabatów, na której powołuje się pozwana. Pozwany, oprócz obniżenia w kosztorysie naprawy cen części zamiennych, zastosował także stawki robocizny niższe niż wynikały z opinii biegłego sądowego, w ogóle nie wskazując poszkodowanemu w jakich warsztatach (w szczególności zlokalizowanych w miejscu jego zamieszkania) mógł przywrócić stan poprzedni pojazdu wedle uwzględnionej w kosztorysie wartości robocizny. Obowiązek współdziałania poszkodowanego nie może oznaczać ograniczenia jego uprawnień – w szczególności prawa wyboru sposobu naprawienia szkody, swobody decyzji co do napraw oraz wyboru dostawcy części. Narzucanie poszkodowanemu wyboru dostawcy części lub wykonawcy naprawy niweczyłoby prawo poszkodowanego do wyboru sposobu naprawienia szkody poprzez aprioryczne przyjęcie, że naprawienie szkody winno nastąpić przez naprawienie pojazdu.

Podkreślenia wymaga, czego stara się pozwany nie zauważać, że to w toku postępowania likwidacyjnego ubezpieczyciel winien poczynić ustalenia, że elementy uszkodzone w pojeździe w wyniku zdarzenia nie były elementami nowymi lub że pojazd był wcześniej uszkodzony. Podnoszenie powyższych twierdzeń na etapie postępowania przed Sądem jest zdecydowanie spóźnione i niezrozumiałe.

Należy podnieść, że zgodnie z aprobowanym powszechnie stanowiskiem wyrażonym w uchwale Sądu Najwyższego z dnia 13 czerwca 2003 r. (III CZP 32/03, OSNC 2004/4/51), 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. Ustalone zgodnie z przytoczonymi zasadami odszkodowanie może ulec obniżeniu jedynie w przypadku wykazania przez ubezpieczyciela, że powoduje to wzrost wartości pojazdu (por. uchwałę składu 7 sędziów Sądu Najwyższego z dnia 12 kwietnia 2012 r., III CZP 80/11, OSNC 2012/10/112). Takie koszty naprawy ustalił w przedmiotowej sprawie biegły, a opinii tej pozwany w sposób przekonujący nie zakwestionował.

W podsumowaniu powyższych rozważań jeszcze raz należy wyraźnie zaznaczyć, że wykładnia art. 361 § 2 k.c. i art. 363 § 2 k.c. prowadzi do wniosku, że ubezpieczyciel, w ramach umowy o odpowiedzialności cywilnej posiadacza pojazdu, powinien ustalić odszkodowanie w kwocie, która zapewnia przywrócenie pojazdu do stanu sprzed zdarzenia wyrządzającego szkodę. Jeżeli uszkodzenie rzeczy jest tego rodzaju, że pozwala na przywrócenie jej do stanu poprzedniego, odpowiedzialny za szkodę ma obowiązek zwrócić poszkodowanemu wszystkie celowe, ekonomicznie uzasadnione wydatki, poniesione w celu doprowadzeniu jej do stanu używalności w takim zakresie, jaki istniał przed wyrządzeniem szkody (tak Sąd Najwyższy w wyroku z dnia 20 października 1972 r., II CR 425/72, OSNCP 1973/6/111, a także w uchwale 7 sędziów z dnia 12 kwietnia 2012 r., III CZP 80/11, OSNC 2012/10/112). Tak więc należne powodowi odszkodowanie obejmować powinno tak określone koszty naprawy pojazdu, ustalone według cen występujących na lokalnym rynku (zob. uzasadnienie postanowienia 7 sędziów Sądu Najwyższego z dnia 24 lutego 2006 r., III CZP 91/05, Lex nr 180669).

Znaczące, że obowiązek naprawienia szkody przez wypłatę odpowiedniej sumy pieniężnej powstaje z chwilą wyrządzenia szkody i nie jest uzależniony od tego, czy poszkodowany dokonał naprawy rzeczy i czy w ogóle zamierza ją naprawić. Odszkodowanie bowiem ma wyrównać uszczerbek majątkowy powstały w wyniku zdarzenia wyrządzającego szkodę, istniejący od chwili wyrządzenia szkody do czasu, gdy zobowiązany wypłaci poszkodowanemu sumę pieniężną odpowiadającą szkodzie ustalonej w sposób przewidziany prawem. Przy takim rozumieniu szkody i obowiązku odszkodowawczego nie ma znaczenia, jakim kosztem poszkodowany faktycznie dokonał naprawy rzeczy i czy w ogóle to uczynił albo zamierza uczynić. Jak wskazał słusznie Sąd Najwyższy w wyroku z dnia 12 kwietnia 2018 r. (II CNP 43/17, Lex nr 2490615) „przepis art. 822 § 1 k.c. modyfikuje normę wynikającą z art 363 § 1 k.c., bowiem jedynie tylko w ten sposób, że roszczenie o przywrócenie stanu poprzedniego przekształca w roszczenie o zapłatę kosztów restytucji. Powstanie roszczenia w stosunku do ubezpieczyciela o zapłacenie odszkodowania, a tym samym jego zakres odszkodowania, nie zależą od tego, czy poszkodowany dokonał restytucji i czy w ogóle ma taki zamiar (por.

wyroki Sądu Najwyższego z dnia 27 czerwca 1988 r., I CR 151/88, nieopubl. i z dnia 16 maja 2002 r., V CKN 1273/00, nieopubl., postanowienie Sądu Najwyższego z dnia 12 stycznia 2006 r., III CZP 76/05, nieopubl.).”

W ocenie Sądu nie można kwestionować prawa poszkodowanego dokonania wyboru 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, a ceny te mogą przecież odbiegać w odpowiedniej skali od cen stosownych przez warsztaty naprawcze działające na odpowiednim rynku lokalnym (np. na terenie określonego miasta lub gminy). Efekt w postaci naprawienia osiągnięty zostaje wtedy, gdy w wyniku prac naprawczych uszkodzony samochód doprowadzony zostaje do stanu technicznej używalności odpowiadającej stanowi przed uszkodzeniem. Należy w świetle powyższego zgodzić się z poglądem, że kosztami „ekonomicznie uzasadnionymi” będą koszty ustalone według cen, którymi posługuje się wybrany przez poszkodowanego warsztat naprawczy dokonujący naprawy samochodu. Nie ma przy tym znaczenia fakt, że ceny te odbiegają (są wyższe) od cen przeciętnych dla określonej kategorii usług naprawczych na rynku. Jeżeli bowiem nie kwestionuje się uprawnienia do wyboru przez poszkodowanego warsztatu samochodowego mającego dokonać naprawy, miarodajne w tym zakresie powinny być ceny stosowane właśnie przez ten warsztat naprawczy. Przyjęcie cen przeciętnych dla określenia wysokości przysługującego poszkodowanemu odszkodowania, niezależnie od samej metody ich wyliczenia, która może być zróżnicowana, nie kompensowałoby w należyty sposób poniesionej przez poszkodowanego szkody, gdyby ceny przyjęte w warsztacie naprawczym były wyższe od przeciętnych. Jeżeli zatem poniesione przez poszkodowanego koszty naprawy samochodu odpowiadają cenom stosowanym przez usługodawców na lokalnym rynku i jednocześnie można te koszty zaliczyć do kategorii niezbędnych i ekonomicznie uzasadnionych, ubezpieczyciel nie ma podstaw do odmowy wypłaty odszkodowania odpowiadającego wspomnianym kosztom (zob. uzasadnienie uchwały Sądu Najwyższego z dnia 13 czerwca 2003 r., III CZP 32/03, OSNC 2004/4/51). W takiej sytuacji pozwany nie może narzucać poszkodowanemu sposobu naprawy i domagać się zastosowania określonych rabatów.

Niewątpliwie, zgodnie z dyspozycją art. 361 § 1 i 2 k.c., poszkodowany ma prawo do pełnej rekompensaty poniesionej szkody, z drugiej zaś strony ciąży na nim obowiązek współpracy z ubezpieczycielem poprzez przeciwdziałanie zwiększeniu szkody i minimalizowanie jej skutków (art. 354 § 2 k.c.). Trzeba jednak zauważyć, że szkoda komunikacyjna powstaje już w chwili zdarzenia. Obowiązek ten nie może więc, w ocenie Sądu, być poczytywany za równoznaczny z obligacją do konieczności skorzystania z możliwości przywrócenia pojazdu do stanu sprzed szkody w sieci warsztatów współpracujących z pozwanym, bądź też wymaganie, aby w każdym przypadku braku dostępności części uwzględnionych w kalkulacji pozwanego ubezpieczyciela we wskazanych tam cenach (z rabatem) zachodził obowiązek skontaktowania się z pozwanym – o której to możliwości poinformowano jedynie poszkodowanego w procesie likwidacji szkody. Z treści dokumentów wynika, że w ocenie pozwanego, poszkodowany przed rozpoczęciem naprawy (której przecież w ogóle nie musi dokonywać) powinien czynić ustalenia, który z warsztatów zajmujących się naprawą pojazdów będzie w stanie dokonać tej naprawy w cenach wskazanych przez pozwanego. Dodatkowo, poszkodowany musiałby czekać z naprawą i wyborem warsztatu do momentu otrzymania stosownej kalkulacji od pozwanego. Wydaje się więc, że oczekiwania pozwanego, co do współdziałania poszkodowanego w minimalizacji szkody, są zbyt daleko idące. Przypisanie poszkodowanemu naruszenia obowiązku współpracy z ubezpieczycielem jest bowiem możliwe jedynie wtedy, gdy świadomie lub przez niedbalstwo skorzystał on z usług droższych. Zarzut uchybienia obowiązkowi z art. 354 § 2 k.c. mógłby zatem wchodzić w grę tylko w razie wykazania świadomości i niedbalstwa poszkodowanego przy skorzystaniu z podmiotu stosującego stawki wygórowane (i to rażąco). Obowiązek współdziałania poszkodowanego w żadnym razie nie może oznaczać ograniczenia jego uprawnień – w szczególności prawa wyboru sposobu naprawienia szkody, swobody decyzji co do napraw oraz wyboru dostawcy części. Nie można również, zdaniem Sądu, utracić z pola widzenia, że poszkodowany ma prawo nabyć części w miejscu swego zamieszkania i nie ma obowiązku ich zakupu od podmiotu funkcjonującego w innej miejscowości, co każdorazowo wiązać się musi także z czasem transportu oraz problemami w razie ewentualnej reklamacji. Ponadto, w zakresie wyboru warsztatu czy też sprzedawcy części, za istotny należy także uznać aspekt zaufania pomiędzy stronami takiej transakcji. W konsekwencji, wymaganie od poszkodowanego, aby samodzielnie dokonywał zakupu części uznać należy za zbyt daleko idące, poszkodowany zleca bowiem naprawę pojazdu w wybranym przez siebie zakładzie naprawczym

i co do zasady części niezbędne do jej dokonania są dostarczane przez przyjmującego zlecenie, w takim przypadku zaś warsztat zostałby obciążony obowiązkiem zakupu części wyłącznie w punkcie wskazanym przez ubezpieczyciela.

Narzucanie poszkodowanemu wyborowi dostawcy części niweczyłoby wreszcie prawo poszkodowanego do wyboru sposobu naprawienia szkody poprzez aprioryczne przyjęcie, że naprawienie szkody winno nastąpić przez naprawienie pojazdu. Rzecz bowiem w tym – co najistotniejsze w niniejszej sprawie – że obowiązek naprawienia szkody przez ubezpieczyciela odpowiedzialności cywilnej, polegający na wypłacie odpowiedniej sumy pieniężnej (art. 822 § 1 k.c.), powstaje już z chwilą wyrządzenia szkody i nie jest uzależniony od tego, czy poszkodowany dokonał naprawy rzeczy i czy w ogóle zamierza ją naprawić. Odszkodowanie ma bowiem w tym przypadku wyrównać uszczerbek majątkowy powstały w wyniku zdarzenia wyrządzającego szkodę, istniejący od chwili wyrządzenia szkody do czasu, gdy zobowiązany wypłaci poszkodowanemu sumę pieniężną odpowiadającą szkodzie ustalonej w sposób przewidziany prawem. Przy takim rozumieniu szkody i obowiązku odszkodowawczego nie ma więc żadnego znaczenia, jakim kosztem poszkodowany faktycznie dokonał naprawy rzeczy i czy w ogóle to uczynił albo zamierza uczynić. Naprawa pojazdu przed uzyskaniem świadczenia od ubezpieczyciela, a także jej faktyczny zakres nie ma żadnego wpływu na sposób ustalenia wysokości należnego odszkodowania (zob. wyroki Sądu Najwyższego z dnia 27 czerwca 1988 r., I CR 151/88, Lex nr 8894, z dnia 16 stycznia 2002 r., IV CKN 635/00, Lex nr 78370; z dnia 7 sierpnia 2003 r., IV CKN 387/01, Lex nr 141410 i z dnia 12 kwietnia 2018 r., II CNP 43/17, LEX nr 2490615, postanowienie Sądu Najwyższego z dnia 7 grudnia 2018 r., III CZP 51/18, OSNC 2019/9/94, a także uchwałę tego Sądu z dnia 15 listopada 2001 r., III CZP 68/01, OSNC 2002/6/74). Niezależnie od tego, strona pozwana i tak nie przedstawiła poszkodowanemu konkretnej oferty nabycia części zamiennych z rabatem, a to na pozwanym spoczywał ciężar dowodu co do tego, że poszkodowany miał realną możliwość skorzystania z rabatów a powód nie musiał udowadniać, że poszkodowany nie miał takiej możliwości.

Sąd rozpoznający niniejszą sprawę podziela także pogląd Sądu Najwyższego zawarty w uchwale z dnia 18 maja 2004 r. III CZP 24/04, a mianowicie, że odszkodowanie przysługujące z umowy ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej posiadaczy pojazdów mechanicznych za szkody powstałe w związku z ruchem tych pojazdów może - stosownie do okoliczności sprawy - obejmować także koszty ekspertyzy wykonanej na zlecenie poszkodowanego.

Szkoda rozumiana jako uszczerbek majątkowy może mieć dwojaką postać - szkody rzeczywistej oraz utraty korzyści. Koszty i wydatki poniesione w związku ze zdarzeniem wyrządzającym szkodę mogą być uznane za jedną z postaci szkody rzeczywistej. Uzasadnienie objęcia wydatków i kosztów pojęciem szkody, wynika z obowiązującej na gruncie prawa polskiego koncepcji szkody różnicowej, zgodnie z którą szkodę stanowi różnica między stanem majątku poszkodowanego, który powstał po nastąpieniu zdarzenia powodującego uszczerbek, a stanem jaki by istniał, gdyby to zdarzenie nie nastąpiło. Wydatki zmierzające do ograniczenia lub wyłączenia szkody, byleby były celowe i wystarczająco uzasadnione, stanowią stratę, o której mowa w art. 361 § 2 k.c., gdyż prowadzą do zmniejszenia aktywów albo zwiększenia pasywów.

Ocena, czy koszty ekspertyzy powypadkowej poniesione przez poszkodowanego w postępowaniu likwidacyjnym mieszczą się w ramach szkody i normalnego związku przyczynowego winna być dokonywana na podstawie konkretnych okoliczności sprawy, a w szczególności po dokonaniu oceny, czy poniesienie tego wydatku było obiektywnie uzasadnione i konieczne.

Mając powyższe na uwadze orzeczono jak 1 pkt 1 wyroku.

O odsetkach orzeczono w oparciu o art. 481 § 1 k.c. i mając na uwadze treść art. 14 ust. 1 ustawy o ubezpieczeniach obowiązkowych, Ubezpieczeniowym Funduszu Gwarancyjnym i Polskim Biurze Ubezpieczycieli Komunikacyjnych i zasądzone je po upływie 30 dni od dnia zgłoszenia szkody. Szkodę zgłoszono w dniu 13.04.2018 r. zatem odsetki należały się od 14.05.2018 r.

O kosztach orzeczono na podstawie art. 98 k.p.c.

Koszty procesu powoda obejmowały opłatę od pozwu w kwocie 750 zł, opłatę od pełnomocnictwa 17 zł, zaliczkę na opinię biegłego 750 zł, oraz wynagrodzenie profesjonalnego pełnomocnika - radcy prawnego 3.600 zł stosownie do § 2 pkt 5 rozporządzenia Ministra Sprawiedliwości w sprawie opłat za czynności radców prawnych (tekst jedn.: Dz. U. z 2018 r. poz. 265). Stąd koszty powódki wyniosły łącznie 5.117,00 zł

Na podstawie art. 113 ustawy z dnia 28 lipca 2005 r. o kosztach sądowych w sprawach cywilnych Sąd nakazał pobrać od pozwanego na rzecz Skarbu Państwa – Sądu Rejonowego w Bydgoszczy kwotę 114,97 zł tytułem kosztów procesu tymczasowo poniesionych przez Skarb Państwa (pkt. III wyroku) stanowiący różnicę między kwotą wynagrodzenia przyznaną biegłemu 864,97 zł a zaliczką wpłaconą przez powoda w wysokości 750 zł = 114,97 zł

Sędzia SR Agata Anna Borucka