

## UZASADNIENIE

Pozwem z dnia 27 lipca 2015 r. M. K. reprezentowany przez pełnomocnika będącego radcą prawnym wniósł o zasądzenie od Towarzystwa (...) Spółki Akcyjnej z siedzibą w W. kwoty 7.329,36 zł wraz z ustawowymi odsetkami od dnia 11 czerwca 2015 r. do dnia zapłaty oraz o zasądzenie na swoją rzecz zwrotu kosztów procesu.

Powód wyjaśnił, że w dniu 11 maja 2015 r. doszło w G. na ul. (...) do kolizji, w której uszkodzeniu uległ należący do niego pojazd marki F. (...). Sprawcą kolizji był kierujący innym pojazdem mechanicznym posiadający ubezpieczenie odpowiedzialności cywilnej posiadaczy pojazdów mechanicznych w pozwanym zakładzie ubezpieczeń. Zakład uznał swą odpowiedzialność za szkodę wypłacając odszkodowanie w wysokości 14.841,75 zł. Z wysokością tego odszkodowania nie zgodził się powód uznając je za bezpodstawnie zaniżone. Zdaniem powoda wysokość odszkodowania powinna przedstawiać się kwotą 22.171,11 zł. Różnica pomiędzy odszkodowaniem należnym a wypłaconym stanowiła przedmiot żądania pozwu. Różnica ta wynikała z zastosowania przez pozwanego przy rozliczeniu szkody ceny części nieoryginalnych oraz zaniżenia stawek robocizny.

(pozew, k. 1 – 14)

W odpowiedzi na pozew Towarzystwo (...) Spółka Akcyjna z siedzibą w W., reprezentowana przez pełnomocnika będącego radcą prawnym, wniosła o oddalenie powództwa i zasądzenie na swoją rzecz kosztów procesu.

Pozwany przyznał, że nie zakwestionował swojej odpowiedzialności co do zasady. Wskazał, że ustalając wysokość odszkodowania uwzględnił niezbędne i ekonomicznie uzasadnione koszty naprawy pojazdu według cen obowiązujących na lokalnym rynku. Podniósł, że wysokość odszkodowania powinna uwzględniać wartość części zamiennych niesygnowanych logo producenta pojazdu, w sytuacji gdy ich użycie jest wystarczające do przywrócenia stanu pojazdu sprzed szkody. W sytuacji gdy pojazd powoda jest 8 letni stosowanie części nowych znakowanych logo producenta bez uwzględnienia amortyzacji jest bezzasadne. Wobec nieprzedstawienia przez powoda faktur za naprawę pojazdu zasadnym było przyjęcie cen części zamiennych stosowanych na rynku lokalnym poza siecią autoryzowanych serwisów.

(odpowieź na pozew, k. 21 – 49)

### **Sąd uznał za ustalone następujące okoliczności.**

W dniu 11 maja 2015 r. w G. doszło do kolizji pojazdów autobusu marki M. o numerach rejestracyjnych (...) z pojazdem marki F. (...) o numerze GD 706HL. Do kolizji doszło w ten sposób, że kierujący autobusem uderzył w tym stojącego przed przejściem dla pieszych pojazdu marki F. (...) należącego do M. K.. W chwili zajścia zdarzenia pojazd marki F. miał 8 lat. Fakt zajścia wypadku ubezpieczeniowego został zgłoszony (...) S.A. w dniu 11 maja 2015 r. Pojazd M. K. wykorzystywany był do prowadzenia działalności gospodarczej jako taksówka. M. K. oddał pojazd do naprawy w warsztacie A. R., który w dniu 26 maja 2015 r. przedstawił W. do akceptacji kalkulację naprawy opiewającą na 22.171,11 zł przy stawce 130 zł za roboczogodzinę robocizny oraz 140 zł za roboczogodzinę robocizny lakierniczej. Warta przyznała M. K. odszkodowanie w kwocie 14.841,75 zł.

(bezsporne, oświadczenie i dowód rejestracyjny w pliku „5.” oraz notatki na płycie CD na k. 48; kalkulacja naprawy, k. 9 – 14; licencja i pisma w pliku „1” na płycie CD na k. 48)

Na skutek kolizji następujące elementy pojazdu podlegały naprawie: naklejka reklamowa szyby tylnej, wzmocnienie zderzaka tylnego, blacha ściany tylnej zewnętrznej, ściana boczna tylna lewa, ściana boczna tylna prawa, rama oparcia przednia lewa, krata lewa i prawa wywietrznika. Następujące części podlegały wymianie: zderzak tylny, uchwyt zderzaka, zamocowania wewnętrzne zderzaka lewe i prawe, śruba, nakrętka, czujniki cofania środkowe lewy i prawy, wzmocnienie tablicy rejestracyjnej, pokrywa ściany tylnej, zamek porywy tylnej, listwa chwytająca, trzpień

zamka, uchwyt pokrywy tylnej, osłona pokrywy ściany tylnej, emblemat, napis modelu, napis silnika, szyba tylna, zestaw kleju szyby tylnej, uchwyt szyby tylnej, 2 pierścienie uszczelniające, element dystansowy, silnik i ramię wycieraczki tylnej, lampy wewnętrzne i zewnętrzne prawe i lewe, osłona komory ładunkowej, wykładzina pokrywy tylnej, wykładzina górna lewa i prawa pokrywy, wykładzina dolna słupka C lewego i prawego, wykładzina wewnętrzna tylna bagażnika, naklejka reklamy szyby tylnej. Następujące elementy podlegały lakierowaniu: pokrywa ściany tylnej, zderzak tylny, czujniki cofania, uchwyt pokrywy, osłona pokrywy, blacha ściany, ściana boczna, ściana tylna, pokrywa zaczepu holownika, wzmocnienie zderzaka tylnego. Stawka robocizny niezbędnej do wykonania operacji naprawczych wynosiła 130 zł za roboczogodzinę oraz 140 zł za roboczogodzinę lakierowania. Koszty robocizny wyniosły 1.573 zł, koszty robocizny lakierniczej 1.750 zł, koszty materiału lakierniczego wyniosły 1.998,97 zł, ceny części zamiennych wyniosły 12.584,67 zł. Koszt naprawy wyniósł 22.334,62 zł. Użycie części oryginalnych nie prowadziło do wzrostu wartości pojazdu M. K.. Żadna część zamienna dostępna na polskim rynku nie ma certyfikatu jakości wydanego przez producenta pojazdu. Częściom sygnowanym oznaczeniami P,PJ, Q nie towarzyszą zaświadczenia producenta pojazdu, że zostały wyprodukowane zgodnie ze specyfikacjami i standardami produkcyjnymi ustalonymi przez producenta pojazdów. Zastosowanie tych części nie daje pewności przywrócenia pełnej sprawności technicznej naprawionego pojazdu.

(dowód: opinia biegłego M. S., k. 60 - 109; wyjaśnienie, k. 151 -152)

Powyższe ustalenia zostały poczynione na podstawie powołanych wyżej dokumentów oraz opinii biegłego. Okoliczności kolizji oraz przebiegu postępowania likwidacyjnego nie były między stronami sporne. Sporną natomiast była wartość elementów składających się na pojęcie szkody, w tym w szczególności wartość części zamiennych potrzebnych do usunięcia szkód w pojeździe i ich jakość. Kwestię tę Sąd wyjaśnił za pomocą dowodu z opinii biegłego. Biegły sporządził opinię wyczerpująco odpowiadającą na postawione przed nim pytanie, przedstawił jej uzasadnienie oraz sformułował logiczne i weryfikowalne w świetle uzasadnienia opinii oraz wiedzy powszechnej wnioski. Konkluzje opinii są jednoznaczne i stanowcze. Przeprowadzony dowód spełnia zatem wszelkie kryteria przydatności stawiane tego typu dowodowi w postępowaniu cywilnym. Zarzuty podniesione przez pozwanego w istocie nie odnosiły się do opinii jako dowodu ale do wpływu sformułowanych w niej wniosków na kwalifikację prawną. Kwestia amortyzacji jako elementu wpływającego na wartość szkody jest zagadnieniem natury prawnej nie faktycznej, o zastosowaniu tejże nie może decydować opinia biegłego lecz rozstrzygnięcie Sądu. Warunki określenia wysokości odszkodowania wedle cen części producenta pojazdu również nie stanowią problemu ustaleń faktycznych lecz pole rozważań prawnych.

### ***Sąd zważył, co następuje.***

W sprawie kwestią sporną była wyłącznie wysokość szkody podlegającej naprawieniu przez pozwanego jako podmiot asekurujący odpowiedzialność z tytułu czynu niedozwolonego posiadacza pojazdu mechanicznego za szkody związane z ruchem tego pojazdu. Wobec bezsporności podstaw odpowiedzialności rozważania Sądu ograniczyły się w tym względzie do określenia jej podstawy prawnej. Skoro szkoda wynikała ze zderzenia dwóch pojazdów pozostających w ruchu drogowym odpowiedzialność ubezpieczonego wynikała z treści art. 415 k.c. w zw. z art. 436 § 2 k.c., zaś odpowiedzialność zakładu ubezpieczeń z art. 34 ust. 1 Ustawy z dnia 22 maja 2003 r. o ubezpieczeniach obowiązkowych, Ubezpieczeniowym Funduszu Gwarancyjnym i Polskim Biurze Ubezpieczycieli Komunikacyjnych (t. j. Dz. U. z 2013 r., poz. 392 ze zm.), powód mógł zaś realizować tę odpowiedzialność bezpośrednio w stosunku do ubezpieczyciela na podstawie art. 20 u.u.o.

Zakres odpowiedzialności pozwanego wyznaczony był wysokością szkody. W sprawie sporne między stronami pozostawało, czy powód mógł żądać wypłaty odszkodowania ustalonego wedle wartości części zamiennych oryginalnych czy też jego roszczenia w tym względzie powinny ograniczać się do naprawy dokonanej z użyciem zamienników o niższej wartości, względnie uwzględniać stopień amortyzacji. Pozwany powoływał się w tym względzie na następujące okoliczności: wiek pojazdu, brak gwarancji producenta na naprawę pojazdu, brak udokumentowania faktu dokonania naprawy, brak wykazania aby pojazd przed szkodą był wyposażony w części producenta pojazdu.

Kwestię rodzaju i jakości części użytych do naprawy pojazdu w ramach naprawienia szkody wyrządzonej czynem niedozwolonym rozważał Sąd Najwyższy w uchwale z dnia 12 kwietnia 2012 r. (III CZP 80/11), przyjmując w niej, że zakład ubezpieczeń zobowiązany jest na żądanie poszkodowanego do wypłaty, w ramach odpowiedzialności z tytułu ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej posiadacza pojazdu mechanicznego, odszkodowania obejmującego celowe i ekonomicznie uzasadnione koszty nowych części i materiałów służących do naprawy uszkodzonego pojazdu. Jeżeli ubezpieczyciel wykaże, że prowadzi to do wzrostu wartości pojazdu, odszkodowanie może ulec obniżeniu o kwotę odpowiadającą temu wzrostowi. Sąd Najwyższy argumentował, że wykładnia art. 361 § 2 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 jako całości. Brak podstaw, aby poszkodowany ponosił dodatkową stratę w postaci różnicy pomiędzy wartością części zamiennych, jaką miały one przed wypadkiem, a wartością części nowych, których zamontowanie w naprawionym pojeździe było celowe. Ustalenie wartości części nowej odrębnie nie uwzględnia jeszcze jednej istotnej okoliczności; nowa część jest dołączana do samochodu, istnieje więc 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. Wskazane okoliczności prowadzą do wniosku, że do obniżenia odszkodowania nie wystarczy wzięcie pod uwagę samego okresu eksploatacji części, która ulega wymianie na nową. Omawiane trudności w ustalaniu stopnia amortyzacji użytych do naprawy części są konsekwencją nieuzasadnionego założenia, że przy naprawie rzeczy polegającej na przywróceniu do stanu poprzedniego można odrębnie oceniać wartość części użytych do naprawy, a pomijać wartość i użyteczność rzeczy jako całości. Można więc stwierdzić, że poszkodowany ma prawo oczekiwać, iż otrzyma od ubezpieczyciela kwotę, która obejmuje także wartość nowych części, których zamontowanie jest potrzebne, aby pojazd został przywrócony do stanu sprzed zdarzenia wyrządzającego szkodę; obowiązkiem zakładu ubezpieczeń jest ustalenie i wypłacenie odszkodowania w takiej właśnie wysokości.

Z dokonanych rozważań wynika, że 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 przy korzystaniu z pojazdu. 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. Z jednej strony więc zakład ubezpieczeń dowolnie ustala, że poszkodowany może otrzymać odszkodowanie w wysokości wartości części już częściowo zużytej, jaką miałyby ona gdyby ją sprzedawano na rynku, z drugiej zaś znalezienie części zamiennej za taką kwotę wcale nie gwarantuje, że będzie ona miała przynajmniej taki okres użycia, jaki miałyby część stara, która uległa zniszczeniu. Poza tym montowanie w pojeździe przywracanym do stanu poprzedniego części używanych niesie za sobą ryzyko obniżenia stopnia bezpieczeństwa 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. Wymuszanie montowania podczas napraw powypadkowych pojazdów części nienowych stwarzałoby także podwyższone ryzyko wystąpienia szkód, które mogą wiązać się z daleko idącymi następstwami dla zdrowia i życia uczestników ruchu drogowego.

W świetle tej wykładni, podzielanej przez Sąd orzekający w sprawie, powód mógł żądać ustalenia odszkodowania wedle wartości części nowych bez uwzględnienia potrąceń amortyzacyjnych. Pozwany nie wykazał zaś, że naprawa dokonana z użyciem takich części prowadzić będzie do wzrostu wartości naprawionego pojazdu.

Kolejną kwestią podlegającą rozstrzygnięciu był problem, czy nowe części zużyte do naprawy powinny być częściami sygnowanymi przez producentów pojazdu, czy częściami zamiennymi o porównywalnej jakości wedle definicji użytej w § 2 pkt 22 Rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 8 października 2010 r. w sprawie wyłączenia określonych porozumień wertykalnych w sektorze pojazdów samochodowych spod zakazu porozumień ograniczających konkurencję (Dz. U. Nr 198, poz. 1315).

Nie budzi wątpliwości, że oryginalność części wykorzystywanych do naprawy pojazdu stanowi istotny czynnik decydujący o tym, czy naprawa jest wystarczająca do przywrócenia jego do stanu poprzedniego. Jest oczywiste, że ich dobór może prowadzić do pogorszenia położenia poszkodowanego. Pogorszenie takie miałyby 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 (tak Sąd Najwyższy w postanowieniu z dnia 20 czerwca 2012 r., III CZP 85/11).

Zasadą jest, że odszkodowanie ma przywrócić wartość majątku poszkodowanego do stanu sprzed szkody. Niewątpliwie jeżeli chodzi o naprawę pojazdu mechanicznego największą pewnością co do restytucji stanu pojazdu daje użycie części zamiennych o najwyższej jakości dostępnej na rynku – części oryginalnych, pochodzących od producenta pojazdu. Założenie to jest zasadą w odniesieniu do pojazdów nowych, objętych gwarancją, dotychczas serwisowanych z użyciem wyłącznie części oryginalnych. Nie oznacza to jednak, wbrew stanowisku pozwanego, że wykazanie tych przesłanek stanowi warunek określenia wysokości odszkodowania wedle cen komponentów pochodzących od producenta pojazdu. Reguła w tym względzie jest odwrotna, naprawiając bowiem pojazd poszkodowany powinien dążyć do przywrócenia naruszonej przez zajście kolizji cech funkcjonalnych pojazdu, w tym związanych z bezpieczeństwem jego eksploatacji. Użycie części pochodzących od producenta pojazdu wiąże się z domniemaniem najpełniejszego w realiach rynku przywrócenia tych cech. Domniemanie to może zostać zweryfikowane poprzez wykazanie okoliczności przeciwnej, że dla restytucji pojazdu do stanu sprzed szkody wystarcza użycie części innych niż pochodzących od producenta pojazdu, jednak zapewniających podobny standard przywrócenia funkcjonowania pojazdu jako całości. Takimi częściami mogłyby być właśnie części podobne w rozumieniu rozporządzenia z 2010 r. W świetle tych założeń koniecznych jest wykazanie przez pozwanego, że owe tańsze części nie odbiegają standardem technicznym od części pochodzących od producenta.

W świetle ustaleń poczynionych w sprawie w ocenie Sądu nie jest możliwym określenie wysokości odszkodowania wedle cen części innych niż pochodzących od producenta pojazdu. Pierwszą racją przemawiającą za tym wnioskiem jest stwierdzenie, że dostępne na rynku części, co do których pozwany twierdził, że swą jakością odpowiadają

częściom zamiennym produkowanym przez producenta, nie zapewniają ze względu na swoją jakość przywrócenia cech funkcjonalnych pojazdu powoda w pełnym zakresie. Części te nie są częściami, co do których producenci dysponują zaświadczeniem producenta pojazdu, że zostały wyprodukowane zgodnie ze specyfikacjami i standardami produkcyjnymi ustalonymi przez producenta pojazdów. Wątpliwość co do ich jakości uniemożliwia zatem uznanie, że powód powinien był ograniczyć swoje pretensje do naprawy pojazdu z użyciem tych części. Po wtóre pojazd powoda jest używany przez niego do prowadzenia działalności gospodarczej, jest zatem eksploatowany ponadnormatywnie stanowiąc dla niego narzędzie produkcji. Podstawowy wymóg cechy funkcjonalnej takiego pojazdu jakim jest zapewnienie bezpieczeństwa kierującego i jego pasażerom przy wykonywaniu działalności zarobkowej przemawia za użyciem części, co do których jakości jako elementów całości nie będzie żadnych wątpliwości. Taką jakość gwarantują w świetle ustaleń w sprawie wyłącznie części oryginalne. Wreszcie wiek i stan pojazdu nie stanowią przeszkody do uznania, że użycie takich części prowadziłyby do zwiększenia jego wartości sprzed szkody. Pojazd powoda ma 8 lat a zatem nie wkroczył jeszcze w schyłkową fazę eksploatacji. Nie jest przeszkodą również podnoszony przez pozwanego fakt braku wykazania przez powoda fakturami naprawy pojazdu przy użyciu takich części. W stosunkach cywilnych powstałych na tle szkody wyrządzonej czynem niedozwolonym obowiązuje zasada, zgodnie z którą szkoda powstaje generalnie już w chwili zajścia zdarzenia szkodzącego. Dokonanie naprawy pojazdu nie jest warunkiem wymagalności odszkodowania (por. uzasadnienie uchwały Sądu Najwyższego z dnia 15 listopada 2001 r., III CZP 68/01, OSNC 2002, z. 6, poz. 74; uzasadnienie wyroku Sądu Najwyższego z dnia 20 lutego 2002 r., V CKN 908/00, niepubl.; uzasadnienie wyroku Sądu Najwyższego z dnia 11 czerwca 2001 r., V CKN 226/00, OSNC 2002, z. 3, poz. 40; uzasadnienie wyroku Sądu Najwyższego z dnia 7 sierpnia 2003 r. IV CKN 387/01, niepubl.). Określenie wedle jakiego miernika wartości części zamiennych powinno nastąpić ustalenie odszkodowania jest jednym z elementów określania jego wysokości. Jako jedna z części składowych procesu ustalania wartości szkody nie wymyka się spod zasady sformułowanej w odniesieniu do ustalania wartości odszkodowania zmierzającego do jej całkowitego naprawienia. Nie ma przeto żadnych jurydycznych powodów, aby w odniesieniu do określenia wartości części zamiennych nakładać na poszkodowanego dalej idące wymogi niż odnoszące się do określenia odszkodowania jako całości.

W kontekście wszystkich tych uwag odszkodowanie uwzględniać musiało wartość części nowych oryginalnych, produkowanych przez producenta pojazdu.

Drugą kwestią sporną była wartość pracy niezbędnej do usunięcia szkód w pojeździe. Powód wartość tę oznaczył poprzez odniesienie do stawek obowiązujących w konkretnym warsztacie. W uchwale Sądu Najwyższego z dnia 13 czerwca 2003 r. (III CZP 32/03) wskazano, że poszkodowanemu przysługuje wybór odpowiedniego warsztatu naprawczego, któremu powierzy on dokonanie naprawy uszkodzonego pojazdu. W praktyce będą to zazwyczaj autoryzowane warsztaty naprawcze związane z określoną marką samochodu i prowadzące obsługę serwisową pojazdu. Wybierając takie warsztaty, poszkodowany może się kierować m.in. ich fachowością, rzetelnością technicznej obsługi i poziomem prac naprawczych oraz określonymi niekiedy profitami połączonymi ze stałą obsługą serwisową. Co więcej, wybranemu warsztatowi naprawczemu poszkodowany mógłby powierzyć naprawę kompleksową, jeżeli obejmowałaby ona kilka różnych fragmentów uszkodzonego pojazdu (np. naprawy kilku układów pojazdu, prac blacharskich i lakierniczych). W wyroku Sądu Najwyższego z dnia 25 kwietnia 2002 r., I CKN 1466/99 (OSNC 2003, nr 5, poz. 64) stwierdzono, że jeżeli z treści umowy ubezpieczenia autocasco nie wynika nic innego, ubezpieczony - nabywający autoryzowane części samochodowe potrzebne do naprawy uszkodzonego w wypadku pojazdu - nie ma obowiązku poszukiwać sprzedawcy oferującego je najtaniej. Także więc w zakresie ubezpieczenia autocasco ubezpieczający ma w zasadzie możliwość wyboru sprzedawcy części zamiennych. Uwagi te adekwatne są do stanu sprawy. Powód wybrał warsztat stosujący stawki o wartości 130 zł za roboczogodzinę pracy ogólnej i 140 zł za roboczogodzinę pracy blacharskiej. Jak wynika z opinii biegłego stawki te są górnymi stawkami obowiązującymi w aglomeracji trójmiejskiej w warsztatach nieautoryzowanych. Nie ma zatem podstaw do przypisywania powodowi dokonania wyboru warsztatu z naruszeniem zasady minimalizacji szkody. Wartość odszkodowania obejmowała zatem stawki w wysokości 130 zł i 140 zł za roboczogodzinę.

W konsekwencji powyższych rozważań wartość należnego powodowi odszkodowania powinna osiągnąć kwotę 22.334,62 zł. Pozwany wypłacił powodowi kwotę 14.841,75 zł. Różnica wyniosła 7.492,87 zł. Skoro powód dochodził z tego tytułu zapłaty kwoty 7.329,36 zł podlegała ona zasądzeniu w całości.

O odsetkach orzeczono na podstawie art. 481 § 1 k.c. w zw. z art. 14 ust. 1 u.u.o., przy czym wartość odsetek podlegała zróżnicowaniu za okres do dnia 31 grudnia 2015 r. i od dnia 1 stycznia 2016 r. a to ze względu na treść art. 56 Ustawy z dnia 9 października 2015 r. o zmianie ustawy o terminach zapłaty w transakcjach handlowych, ustawy - Kodeks cywilny oraz niektórych innych ustaw (Dz. U. z 2015 r., poz. 1830). Powód zgłosił roszczenie o zapłatę odszkodowania w dniu 11 maja 2015 r. i w toku procesu likwidacyjnego przedstawił swoje wyliczenie wartości szkody. Termin wypłat tego odszkodowania mijał w dniu 10 czerwca 2015 r. Od dnia 11 czerwca 2015 r. pozwany pozostawał zatem w opóźnieniu uzasadniającym zasądzenie odsetek, których wysokość do dnia 31 grudnia 2015 r. należało oznaczyć wedle dotychczasowej praktyki jako „odsetki ustawowe” zaś po tym dniu, ze względu na zmianę treści art. 359 i 481 k.c. i wprowadzenie dwóch rodzajów odsetek ustawowych, jako odsetek ustawowych za opóźnienie.

O kosztach procesu orzeczono na podstawie art. 98 § 1 k.p.c. Powód wygrał proces w całości. Mógł zatem żądać od pozwanego zapłaty kosztów procesu, co do których przedstawił spis. Spis ten podlegał weryfikacji Sądu pod względem zasadności przedstawionych w nim pozycji (por. postanowienie Sądu Najwyższego z 5 września 2012 r., IV CZ 47/2012).

Bezspornymi co do zasadności są następujące koszty: opłata od pozwu w wysokości 367 zł, wynagrodzenie pełnomocnika w stawce określonej wedle § 6 pkt 4 Rozporządzenia Ministra Sprawiedliwości z dnia 28 września 2002 r. w sprawie opłat za czynności radców prawnych oraz ponoszenia przez Skarb Państwa kosztów pomocy prawnej udzielonej przez radcę prawnego ustanowionego z urzędu (t. j. Dz. U. z 2013 r., poz. 490 ze zm.), 17 opłaty skarbowej od pełnomocnictwa oraz 943,20 zł z tytułu wydatku poniesionego na przeprowadzenie dowodu z opinii biegłego.

Odnosnie pozycji stanowiącej koszt dojazdu na rozprawę należało wskazać co następuje. Koszt stawiennictwa pełnomocnika ustanowionego w sprawie stanowi koszt procesu podlegający rozliczeniu między stronami, jeżeli w okolicznościach sprawy był on niezbędny do celowego dochodzenia praw i celowej obrony (tak Sąd Najwyższy w uchwale z dnia 18 lipca 2012 r., III CZP 33/12). Jeżeli chodzi o koszt stawiennictwa na rozprawę w dniu 4 listopada 2015 r. to zasadnicze wątpliwości budzi twierdzenie, że były one połączone z koniecznością dojazdu zastępcy pełnomocnika z G.. Na rozprawie tej stawiała się aplikantka niemogąca się wylegitymować oryginałem upoważnienia, które zostało wysłane do Sądu pocztą przez pełnomocnika. Gdyby istotnie było tak, że aplikantka musiała odbyć podróż do W. z G. to niezrozumiałym jest jednoczesne wysłanie pocztą do W. upoważnienia dla niej. Ogólnie natomiast należy zauważyć, że pełnomocnik powoda prowadzi kancelarię w G., powód jest z T., powództwo zostało wytoczone o zapłatę odszkodowania wynikającego z czynu niedozwolonego popełnionego przez ubezpieczonego. Powód mógł zatem skorzystać z właściwości przemiennej określonej w art. 20 ust. 1 u.u.o. określonej wedle miejsca zamieszkania poszkodowanego, co prowadziłoby do minimalizacji kosztów dojazdu. Aktywność pełnomocnika powoda na rozprawie przed Sądem była minimalna. Wszystkie te okoliczności prowadzą do wniosku, że wydatki pełnomocnika powoda na dojazd do W. nie były niezbędnymi do celowego dochodzenia praw i obrony. Nie podlegały one uwzględnieniu w rozliczeniu kosztów procesu. Z tego tytułu Sąd zasądził od pozwanego na rzecz powoda kwotę 2.527,20 zł.

Zaliczka przekraczająca wydatek na opinię biegłego wynoszący 943,20 zł (56,80 zł) podlegała zwrotowi powodowi na podstawie art. 84 ust. 1 Ustawy z dnia 28 lipca 2005 r. o kosztach sądowych w sprawach cywilnych (t. j. Dz. U. z 2014 r., poz. 1025 ze zm.).

Ze względu na powyższe motywy orzeczono jak w sentencji.