

UZASADNIENIE

Zaskarżonym wyrokiem z dnia 28 lipca 2016 r. Sąd Rejonowy dla Łodzi – Śródmieścia w Łodzi, w sprawie z powództwa G. S. przeciwko (...) Towarzystwu (...) Spółce Akcyjnej w W. o zapłatę, uzupełnił swój wcześniejszy wyrok z dnia 11 grudnia 2015 r. w efekcie czego w ostatecznym rezultacie doszło do:

- zasądzenia od strony pozwanej na rzecz powódki kwot:
 - 764,86 zł z ustawowymi odsetkami od dnia 23 grudnia 2013 r. (pierwotny pkt 1),
 - 29.957,29 zł wraz z odsetkami ustawowymi od dnia 23 grudnia 2013 r. do dnia 31 grudnia 2015 r. oraz odsetkami ustawowymi za opóźnienie od dnia 1 stycznia 2016 r. do dnia zapłaty (nowy pkt 2);
- umorzenia postępowania w pozostałej części (nowy pkt 3);
- obciążenia strony pozwanej obowiązkiem zwrotu kosztów procesu w wysokości 4.892 zł poniesionych przez powódkę G. S. (nowy pkt 4).

W złożonej apelacji pozwany zakład ubezpieczeń zaskarżył wyrok w części, a mianowicie co do pkt 2 odnośnie zasądzonej wraz z odsetkami kwoty 29.957,29 zł oraz w zakresie pkt 4 obejmującego rozstrzygnięcie o kosztach procesu. Strona skarżąca w ramach zarzutów podniosła:

- 1) błąd w ustaleniach faktycznych przyjętych za podstawę orzeczenia poprzez uznanie, iż możliwa jest naprawa samochodu z zastosowaniem części zamiennych, podczas gdy w przedmiotowej sprawie mogła być dokonana jedynie naprawa z wykorzystaniem części oryginalnych, która to naprawa znacznie przekracza wartość samochodu (szkoda całkowita);
- 2) naruszenie przepisów postępowania mogące mieć wpływ na wynik sprawy tj. art. 233 § 1 k.p.c. poprzez niewłaściwą ocenę wiarygodności i mocy zebranych w sprawie dowodów oraz przekroczenie zasady swobodnej oceny tychże dowodów, zaniechanie przez Sąd I instancji wszechstronnego rozważenia materiału dowodowego i w konsekwencji wyprowadzenie błędnych wniosków drogą przyjęcia, iż była możliwość naprawienia szkody, w sytuacji gdy takiej możliwości nie było.

W konkluzji apelant przede wszystkim wniósł o zmianę zaskarżonego wyroku i oddalenie powództwa oraz o przyznanie mu zwrotu kosztów postępowania odwoławczego. Z kolei wniosek ewentualny dotyczył uchylenia wadliwego orzeczenia i przekazania sprawy do ponownego rozpoznania.

Na rozprawie apelacyjnej odbytej dnia 7 marca 2017 r. powódka zajęła stanowisko w przedmiocie apelacji, domagając się jej oddalenia oraz obciążenia przeciwnika kosztami za II instancję.

Sąd Okręgowy zważył, co następuje:

Apelacja nie zasługiwała na uwzględnienie.

Analiza kontrolowanego wyroku wraz z jego pisemnym uzasadnieniem prowadzi do wniosku, iż zapadłe orzeczenie odpowiada prawu. Wobec tego wspomniany wyrok musi się ostać w obrocie prawnym i to pomimo pewnych mankamentów proceduralnych związanych z nienależytym zastosowaniem instytucji uzupełnienia wyroku przewidzianej w art. 351 k.p.c. Związane z tym kwestie nie były jednak przedmiotem badania Sądu odwoławczego, który z uwagi na nieobjęcie tej tematyki zakresem zaskarżenia, ograniczył się jedynie do zasygnalizowania swoich wątpliwości. Natomiast w głównym trzonie sprawa została osądzona prawidłowo, wobec czego podzielić należy poczyniony przez Sąd Rejonowy wywód jurydyczny.

W przedmiotowej sprawie istota problemu sprowadzała się do kwalifikacji prawnej uszkodzeń zaistniałych w pojeździe należącym do powódki. Sporne pomiędzy stronami pojęcie szkody całkowitej nie jest zdefiniowane przez ustawodawcę w żadnym przepisie prawa. W gruncie rzeczy termin ten wywodzi się z praktyki ubezpieczeniowej powstałej w toku likwidacji szkód zarówno z ubezpieczenia OC posiadaczy pojazdów mechanicznych jak i ubezpieczenia autocasco, przy tym podział na szkodę całkowitą i częściową należy do podstawowego. Rozróżnienie to trafnie zobrazowano w wyroku Sądu Apelacyjnego w Katowicach z dnia 12 lutego 1992 r. (sygn. akt I ACr 30/92, opubl. OSA Nr 5/1993 poz. 32), gdzie wskazano, iż szkoda częściowa ma miejsce wówczas, gdy uszkodzony pojazd nadaje się do naprawy, a koszt naprawy nie przekracza wartości w dniu ustalenia przez zakład ubezpieczeń tego odszkodowania. Natomiast szkoda całkowita występuje wówczas, gdy pojazd uległ zniszczeniu w takim stopniu, że nie nadaje się do naprawy, albo gdy koszty naprawy przekroczyłyby wartość pojazdu w dniu likwidacji szkody. Podstawą prawną kompensacji szkody całkowitej jest zaś art. 363 § 1 k.c. Przepis ten stanowi, iż zasadniczo naprawienie szkody powinno nastąpić według wyboru poszkodowanego, bądź przez przywrócenie stanu poprzedniego, bądź przez zapłatę odpowiedniej sumy pieniężnej. Z kolei 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 (tak uchwała SN z dnia 13 czerwca 2003 r., III CZP 32/03, opubl. OSNC Nr 4/2004 poz. 51). Co do zasady okazuje się więc, że dokonany przez uprawnionego (poszkodowanego) wybór jest wiążący dla zakładu ubezpieczeń. Tym samym w razie sformułowania przez właściciela uszkodzonego samochodu takiego właśnie żądania restytucyjnego, sprawca szkody lub podmiot za nią odpowiedzialny nie mogą mu narzucić innej formy odszkodowania, polegającej w szczególności na tym, żeby poszkodowany zlikwidował uszkodzony samochód i porzucił go na odszkodowaniu w postaci różnicy między wartością samochodu przed wypadkiem a ceną uzyskaną z likwidacji (tak wyrok SN z dnia 1 września 1970 r., II CR 371/70, opubl. OSNC Nr 5/1971 poz. 93). Pamiętać przy tym trzeba, że ta reguła, tak jak i każda inna, ma swoje wyjątki. Do ich grona zalicza się przede wszystkim sytuacja, w której remont samochodu okazał się niemożliwy, albo pociąga za sobą nadmierne trudności lub koszty. Wówczas wedle orzecznictwa gdy koszt naprawy samochodu jest wyższy od jego wartości przed uszkodzeniem, to roszczenie poszkodowanego ogranicza się w sumie do formy odszkodowania pieniężnego, obejmującego różnicę wartości samochodu sprzed i po wypadku (tak wyroki SN z dnia 20 lutego 2002 r., V CKN 903/00, opubl. OSNC Nr 1/2003 poz. 15 oraz z dnia 11 czerwca 2003 r., V CKN 308/01, opubl. baza prawna LEX Nr 157324). Wskazać w tym miejscu należy jeszcze, że nadmierność trudności lub kosztów powinna być oceniana w odniesieniu do konkretnego przypadku, z uwzględnieniem interesów ekonomicznych obu stron. Od strony praktycznej – metodologicznej zakwalifikowanie szkody jako całkowitej rodzi ściśle określone konsekwencje, albowiem należne w ramach ubezpieczenia OC posiadaczy pojazdów mechanicznych odszkodowanie ustalane jest metodą dyferencyjną. Metoda ta polega na ustaleniu wysokości odszkodowania poprzez pomniejszenie wartości pojazdu w stanie przed uszkodzeniem – o wartość pozostałości (wrak pojazdu). Jednoznaczne stanowisko w przedmiocie interpretacji pojęcia szkody całkowitej zajął Sąd Najwyższy w wyroku z dnia 12 stycznia 2006 r. (sygn. akt III CZP 76/05, opubl. baza prawna LEX Nr 175463) wydanym na wniosek Rzecznika Ubezpieczonych z dnia 6 lipca 2005 r. W uzasadnieniu swojego postanowienia SN wskazał, iż „w obowiązkowym ubezpieczeniu komunikacyjnym OC ma zastosowanie zasada pełnego odszkodowania wyrażona w art. 361 § 2 k.c., a ubezpieczyciel z tytułu odpowiedzialności gwarancyjnej wypłaca poszkodowanemu świadczenie pieniężne w granicach odpowiedzialności sprawczej posiadacza lub kierowcy pojazdu mechanicznego (art. 822 § 1 k.c.). Suma pieniężna wypłacona przez zakład ubezpieczeń nie może być jednak wyższa od poniesionej szkody (art. 824¹ § 1 k.c.) i przede wszystkim na tym tle zachodzi potrzeba oceny, czy koszt restytucji jest dla zobowiązanego nadmierny (art. 363 § 1 zd. 2 k.c.). Przyjmuje się, że nieopłacalność naprawy, będąca przesłanką wystąpienia tzw. szkody całkowitej, ma miejsce wówczas, gdy jej koszt przekracza wartość pojazdu sprzed wypadku. Stan majątku poszkodowanego, niezakłócony zdarzeniem ubezpieczeniowym, wyznacza bowiem rozmiar należnego odszkodowania”. Ponadto w dalszej części uzasadnienia Sąd Najwyższy jednoznacznie wskazał, iż w kwestii tzw. szkody całkowitej występuje jednolite stanowisko judykatury. Niniejszy Sąd Odwoławczy w całej rozciągłości też podziela ugruntowany pogląd, że koszt naprawy uszkodzonego w wypadku komunikacyjnym pojazdu, przewyższający jego wartości sprzed wypadku, uzasadnia uznanie naprawy za nieopłacalną, a w konsekwencji celowym i uzasadnionym jest odstąpienie od przywrócenia stanu poprzedniego.

Wbrew odmiennym zapatrywaniom skarżącego taka sytuacja nie występuje jednak na gruncie niniejszej sprawy. Zgodnie bowiem z rzetelną i miarodajną opinią biegłego J. W. koszt naprawy pojazdu po kolizji przy użyciu zamienników o jakości zgodnej z częściami oryginalnymi szacuje się na poziomie w przedziale 53.149,97 – 53.632,15 zł, , podczas gdy jego wartość przed zdarzeniem w zależności od roku produkcji wynosiła 53.800 zł (2007 r.) lub 56.000 zł (2008 r.). Ze zwykłego zestawienia wynika więc jednoznacznie, iż koszt naprawy samochodu nie przekracza jego wartości przed wypadkiem, a to ewidentnie uzasadnia przyjęcie tzw. „szkody częściowej”. Żadnych uwag ani zastrzeżeń nie budziła przy tym metodyka pracy biegłego, który koszt naprawy liczył tak naprawdę w trzech wariantach. Z tej też przyczyny całkowicie bezzasadny jest zarzut apelującego co do nieposłużenia się przez Sąd najwyższym kosztorysem opracowanym dla części oryginalnych, co bez wątpienia czyniłoby zadość interesom skarżącego. Na tym gruncie Sąd Rejonowy w pełni trafnie i słusznie przyjął rozwiązanie kompromisowe, odrzucając obie skrajne warianty, a więc i ten uwzględniający naprawę za pomocą najtańszych rynkowych zamienników. W tym miejscu warto przypomnieć, że zgodnie ze stanowiskiem Sądu Najwyższego (wyrok z dnia 27 czerwca 1988 r., I CR 151/88) roszczenie o świadczenia należne od zakładu ubezpieczeń w ramach ustawowego ubezpieczenia komunikacyjnego odpowiedzialności cywilnej (OC) z tytułu kosztów przywrócenia uszkodzonego pojazdu do stanu pierwotnego jest wymagalne niezależnie od tego, czy naprawa została już dokonana, zaś wysokość świadczeń obliczać należy na podstawie ustaleń co do zakresu uszkodzeń i technicznie uzasadnionych sposobów naprawy, przy przyjęciu przewidzianych kosztów niezbędnych materiałów i robocizny według cen z daty ich ustalenia. Naprawa pojazdu przed uzyskaniem świadczeń z ubezpieczenia i jej faktyczny zakres nie ma zasadniczego wpływu na powyższy sposób ustalenia ich wysokości. Wobec powyższego należy stwierdzić, iż szkodą poniesioną przez poszkodowanego jest sam fakt pogorszenia stanu należącego do niego pojazdu, a wysokość szkody uzależniona jest jedynie od ekonomicznie uzasadnionych kosztów jego naprawy bez względu na to, czy naprawa ta w ogóle nastąpiła lub ma nastąpić. Szkodą nie jest poniesiony przez poszkodowanego wydatek na naprawę pojazdu, lecz szacunkowa wysokość tych wydatków, przy czym żadne przepisy prawa nie nakładają na poszkodowanego obowiązku naprawienia uszkodzonego pojazdu. Poszkodowany może również pojazd sprzedać, bez jego uprzedniej naprawy, co nie zmienia faktu, iż odszkodowanie winno być równe kosztom naprawy pojazdu. Przy takim ujęciu okazuje się zatem, iż uprawniony zawsze ma pełne prawo domagania się zapłaty odszkodowania w wysokości kosztorysowych kosztów naprawy jego pojazdu. Idąc dalej niezwykle ważnym jest to, że przywrócenie stanu poprzedniego polega w zasadzie na doprowadzeniu dóbr i interesów poszkodowanego dotkniętych uszczerbkiem do stanu, w jakim znajdowały się przed wyrządzeniem szkody. Nie zawsze musi chodzić o stan identyczny, ale przykładowo rzecz powinna odzyskać swoje walory użytkowe i estetyczne, aby była zdolna, jak przed wyrządzeniem szkody, zaspokoić potrzeby poszkodowanego (por. wyrok SN z dnia 19 lutego 2003 r., V CKN 1690/00, opubl. baza prawna LEX Nr 83828). Restytucji naturalnej nie podlega całość sytuacji majątkowej poszkodowanego, lecz działania zobowiązanego są skierowane na dobro lub interes, w którym ujawnił się uszczerbek, za który ponosi on odpowiedzialność. Przywrócenie stanu poprzedniego może więc polegać na bardzo różnych działaniach, takich jak: naprawa uszkodzonej rzeczy, zamiana jej na inną rzecz tego samego rodzaju, przeniesienie własności rzeczy zamiennej za rzecz całkowicie zniszczoną itp. Konkludując ten fragment rozważań należało przyjąć, iż ubezpieczyciel jest zobowiązany zwrócić powódce wszelkie celowe i ekonomicznie uzasadnione wydatki poniesione w celu przywrócenia poprzedniego stanu samochodu, do których należy niewątpliwie zaliczyć koszt użytych do naprawy części i to wcale niekoniecznie oryginalnych części pochodzących od producenta. Nie było bowiem żadnych przeszkód do użycia markowych i certyfikowanych zamienników (notabene często produkowanych w tych samych fabrykach co części oryginalne i na pierwszy montaż), a to dlatego iż należycie spełniają one swoją zadania i funkcje w kontekście doprowadzenia samochodu do stanu używalności w takim zakresie, jaki istniał przed wyrządzeniem szkody.

Wskazane wyżej względy skłoniły Sąd Okręgowy do oddalenia apelacji na podstawie art. 385 k.p.c.

O kosztach postępowania apelacyjnego orzeczono wedle zasady odpowiedzialności za wynik sprawy statuowanej przez art. 98 k.p.c. Po stronie powódki występował fachowy pełnomocnik w osobie adwokata, dlatego też jedynym realnym wydatkiem strony zwalczającej apelację były koszty zastępstwa procesowego w wysokości 2.400 zł, które tym samym należało zasądzić od pozwanego ubezpieczyciela, który przegrał sprawę w II instancji. Wysokość wynagrodzenia

pełnomocnika została ustalona na podstawie § 10 ust. 1 pkt 1 i § 2 pkt 5 rozporządzenia Ministra Sprawiedliwości z dnia 22 października 2015 r. w sprawie opłat za czynności adwokackie (Dz. U. z 2015 r. poz. 1800).

Z kolei stosownie do treści art. 350 § 1 k.p.c. należało sprostować oczywistą omyłkę popełnioną przez Sąd Rejonowy w zakresie oznaczenia strony pozwanej. Mianowicie w tym charakterze występowało Towarzystwo (...) Spółka Akcyjna w W. noszące nazwę (...), a nie jak błędnie podano (...).