

Sygn. akt VIII C 351/20

WYROK W IMIENIU RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ

Dnia 28 lutego 2023 roku

Sąd Rejonowy dla Łodzi-Widzewa w Łodzi VIII Wydział Cywilny

w składzie:

Przewodniczący: Asesor sądowy Justyna Stelmach

Protokolant: stażysta Justyna Osiewała-Wawrowska

po rozpoznaniu w dniu 21 lutego 2023 roku w Łodzi

na rozprawie

sprawy z powództwa J. B.

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

o zapłatę

- zasądza od pozwanego na rzecz powoda kwotę 10.100 zł (dziesięć tysięcy sto złotych) wraz z odsetkami ustawowymi za opóźnienie od dnia 2 marca 2020 roku do dnia zapłaty,
- oddala powództwo w pozostałej części,
- zasądza od pozwanego na rzecz powoda kwotę 4.868 zł (cztery tysiące osiemset sześćdziesiąt złotych) tytułem zwrotu kosztów procesu wraz z odsetkami ustawowymi za opóźnienie od tej kwoty od dnia uprawomocnienia się wyroku do dnia zapłaty;
- nakazuje pobrać od pozwanego na rzecz Skarbu Państwa – Sądu Rejonowego dla Łodzi-Widzewa w Łodzi kwotę 1.852,70 zł (jeden tysiąc osiemset pięćdziesiąt dwa złote siedemdziesiąt groszy) tytułem nieuiszczonych wydatków.

Sygn. akt VIII C 351/20

UZASADNIENIE

W dniu 21 kwietnia 2020 roku powód J. B., reprezentowany przez zawodowego pełnomocnika w osobie adwokata, wytoczył przeciwko (...) Spółce Akcyjnej z siedzibą w W. powództwo o zapłatę kwoty 10.100 zł z ustawowymi odsetkami za opóźnienie od dnia 1 marca 2020 roku do dnia zapłaty tytułem odszkodowania, ponadto wniósł o zasądzenie od pozwanego zwrotu kosztów procesu.

W uzasadnieniu pełnomocnik powoda wskazał, iż w dniu 29 stycznia 2020 roku miało miejsce zdarzenie drogowe, w wyniku którego uszkodzeniu uległ należący do poszkodowanego R. K. (1) samochód marki M. (...) o nr rej. (...). Sprawca szkody ubezpieczony był w zakresie OC u pozwanego ubezpieczyciela. Poszkodowany zgłosił szkodę pozwanemu. W toku postępowania likwidacyjnego pozwany uznał roszczenie co do zasady i na mocy decyzji z dnia 5 lutego 2020 roku wypłacił poszkodowanemu tytułem odszkodowania łączną kwotę 23.274,76 zł (21.097,72 zł + 2.177,04 zł).

Powód nabył w dniu 17 lutego 2020 roku w drodze cesji przedmiotową wierzytelność przysługującą poszkodowanemu wobec pozwanego w związku z przedmiotową szkodą. Powód, uznając przyznane odszkodowanie za zaniżone, zlecił

sporządzenie prywatnej kalkulacji zgodnie z którą koszt przywrócenia uszkodzonego pojazdu do stanu sprzed szkody wynosił 43.497,95 zł.

Pełnomocnik powoda wskazał, iż biorąc pod uwagę koszt przywrócenia uszkodzonego pojazdu do stanu sprzed szkody a kwotę przyznaną tytułem odszkodowania w toku postępowania likwidacyjnego (43.497,95 zł – 23.274,76 zł) powód może się zasadnie domagać dopłaty odszkodowania w wysokości 20.223,19 zł, jednakże niniejszym pozwem dochodzi kwoty 10.100 zł z tego tytułu, zastrzegając możliwość późniejszego rozszerzenia powództwa.

(pozew k. 6-12)

W dniu 11 maja 2020 roku Sąd wydał nakaz zapłaty w postępowaniu upominawczym zgodnie z żądaniem pozwu.

(nakaz zapłaty k. 50)

W sprzeciwie od powyższego nakazu zapłaty strona pozwana, reprezentowana przez zawodowego pełnomocnika w osobie radcy prawnego, wniosła o oddalenie powództwa w całości oraz o zasądzenie zwrotu kosztów procesu według norm przepisanych, w tym kosztów zastępstwa procesowego. Nadto pełnomocnik pozwanego podniósł zarzut przyczynienia się poszkodowanego do zwiększenia rozmiarów szkody poprzez nieuzasadniony brak współdziałania z pozwanym w zakresie naprawy uszkodzonego pojazdu, bowiem poszkodowany miał możliwość naprawy przedmiotowego pojazdu w warsztacie sieci naprawczej pozwanego, z czego jednak nie skorzystał.

W uzasadnieniu pozwany zakwestionował żądanie powoda co do wysokości, podnosząc, że dochodzona kwota przekracza niezbędne i ekonomicznie uzasadnione koszty naprawy. Podkreślił, że oferował poszkodowanemu realną możliwość naprawy uszkodzonego pojazdu w granicach ustalonej przez siebie kwoty odszkodowania, zaś kwota ta, zdaniem pozwanego, określiła granicę obowiązku odszkodowawczego. Ewentualne wydatki poniesione przez poszkodowanego, przekraczające koszty naprawy zaproponowanej przez ubezpieczyciela, nie pozostają w adekwatnym związku przyczynowym i nie można ich uznać za ekonomicznie uzasadnione i celowe.

(odpowiedź na pozew k. 52-57v.)

W toku dalszego procesu pełnomocnicy stron podtrzymali stanowiska w sprawie. Pełnomocnicy stron wypowiedzieli się również w zakresie opinii biegłego sądowego.

(protokół rozprawy k. 65, 67-68, k. 204-205, k. 221-221v., k. 226-226v., k. 278, pismo procesowe k. 120-120v., 122-125, k. 150-150v., k.177, k. 181, k. 217-217v.)

Sąd Rejonowy ustalił następujący stan faktyczny:

W dniu 29 stycznia 2020 roku na ul. (...) w Ł. doszło do zdarzenia drogowego, w wyniku czego uszkodzony został należący do R. K. (1) samochód marki M. (...) o nr rej. (...). Na miejsce zdarzenia została wezwana policja.

Sprawca zdarzenia posiadał ubezpieczenie odpowiedzialności cywilnej posiadaczy pojazdów mechanicznych w pozwanym Towarzystwie (...).

W dniu 30 stycznia 2020 roku przedmiotowa szkoda została zgłoszona ubezpieczycielowi sprawcy.

Pozwany wdrożył postępowanie likwidacyjne, w toku którego ustalił wartość szkody na kwotę 23.274,75 zł.

Pozwany oferował poszkodowanemu możliwość naprawy uszkodzonego pojazdu w sieci naprawczej pozwanego. Pozwany nie wskazywał konkretnego warsztatu naprawczego. Poszkodowany nie skorzystał z oferty bowiem do naprawy proponowano mu użycie części zamiennych. Przed zdarzeniem z dnia 29 stycznia 2020 roku przedmiotowy pojazd nie miał żadnych uszkodzeń.

Decyzją z dnia 6 lutego 2020 roku pozwany przyznał poszkodowanemu ustaloną tytułem odszkodowania kwotę.

(podsumowanie zgłoszenia szkody k. 18-21, ustalenie wysokości szkody wraz z kalkulacją k. 22-27, decyzja k. 28-29, potwierdzenie przelewu k. 30, k. 31, zeznania świadka R. K. (2) 00:05:11 w elektronicznym protokole rozprawy z dnia 2 października 2020 roku k. 67-68, okoliczności bezsporne)

Dnia 17 lutego 2020 roku poszkodowany R. K. (1) zawarł z powodem umowę cesji wierzytelności wynikającej z tytułu odszkodowania należnego za szkodę komunikacyjną w pojeździe marki M. (...) nr rej. (...), uszkodzonego na skutek zdarzenia z dnia 29 stycznia 2020 roku, przysługującą mu od (...) S.A. z siedzibą w W..

(umowa cesji z dnia 17 lutego 2020 r. k. 16)

Nie zgadzając się z ustaloną przez ubezpieczyciela wartością szkody powód zlecił wykonanie prywatnej ekspertyzy, na gruncie której, koszt naprawy pojazdu marki M. (...) nr rej. (...) został ustalony na kwotę 43.497,95 zł.

(kalkulacja naprawy k. 32-39)

Uzasadnione koszty naprawy uszkodzeń samochodu M. (...) o nr rej. (...) powstałych w wyniku kolizji z dnia 29 stycznia 2020 roku przy użyciu części oryginalnych oznaczonych logo producenta pojazdu tj. klasy jakości (...) wynoszą 34.725,98 zł netto, tj. 42.712,96 zł brutto.

Naprawa wykonana na podstawie kosztorysu sporządzonego przez stronę pozwaną nie pozwoliłaby na pełną restytucję doznanej szkody.

Koszt naprawy uszkodzeń samochodu M. (...) nr rej. (...) powstałych w wyniku kolizji z dnia 29 stycznia 2020 roku przy użyciu części klasy jakości „Q/O.” oraz P i (...) wynoszą 30.212,26 zł netto, tj. 37.284,08 zł brutto.

Koszt naprawy uszkodzeń przedmiotowego samochodu przy użyciu części klasy jakości „O/OE” pochodzących spoza sieci (...), w tym części używanych, wynoszą 23.272,75 zł netto, tj. 28.625,48 zł brutto.

Wartość rynkowa samochodu M. (...) nr rej. (...) przed szkodą z dnia 29 stycznia 2020 roku wynosi 43.200 zł brutto, w tym VAT 7.984,55 zł.

Wartość rynkowa przedmiotowego pojazdu w stanie uszkodzonym po kolizji wynosi 22.100 zł brutto.

Wartość rynkowa samochodu M. (...) nr rej. (...) przed kolizją z dnia 29 stycznia 2020 roku z zastosowaniem „korekty ze względu na szczególnie sposób eksploatacji” wynosi 39.000 zł brutto w tym VAT 7.292,68 zł. Wartość przedmiotowego pojazdu w stanie uszkodzonym po kolizji z dnia 29 stycznia 2020 roku z zastosowaniem „korekty ze względu na szczególnie sposób eksploatacji” wynosi 19.700 zł brutto.

(pisemna opinia biegłego sądowego z załącznikami k. 81-110, pisemna opinia uzupełniająca z załącznikami k. 201v., ustna opinia uzupełniająca 00:00:57 w elektronicznym protokole rozprawy z dnia 10 maja 2022 roku k. 204-205, ustna opinia uzupełniająca 00:04:48 w elektronicznym protokole rozprawy z dnia 6 września 2022 roku k. 226-226v., pisemna opinia uzupełniająca z załącznikami k. 232-237v.)

Powyższy stan faktyczny Sąd ustalił bądź jako bezsporny, bądź na podstawie dowodów z dokumentów znajdujących się w aktach sprawy, których prawdziwości ani rzetelności ich sporządzenia nie kwestionowała żadna ze stron. Dokonując ustaleń faktycznych Sąd oparł się ponadto na zeznaniach świadka R. K. (1) oraz na opinii biegłego sądowego J. Ż..

Zarzuty do opinii zasadniczej biegłego sądowego wniosły obie strony. Strona powodowa w pierwszej kolejności podniosła, że biegły błędnie zakwalifikował odmienną do uszkodzonej w zdarzeniu szkodzącym tarczę koła przedniego lewego oznaczoną w oprogramowaniu A. kodem (...). Biegły w opinii uzupełniającej uznał za zasadny powyższy zarzut i dokonał stosownej korekty, przyjmując do wyliczenia wartości kosztów naprawy tarczę o numerze katalogowym

(...) w cenie 927,87 zł netto, zamiast uprzednio omyłkowo przyjętej tarczy koła standardowej w cenie 256,97 zł netto, wskazując jednocześnie, że po korekcie koszt naprawy z zastosowaniem części oryginalnych wynosi 34.725,98 zł netto, tj. 42.712,96 zł brutto.

W zakresie zarzutu powoda odnośnie zastosowania przy wyliczeniu kosztów naprawy opiniowanego pojazdu reflektora produkcji M. M. biegły wskazał wyraźnie, że wyliczenie kosztów naprawy przy użyciu części oryginalnych oznaczonych logo producenta pojazdu pozwalającego przywrócić pojazd do stanu sprzed szkody został uwzględniony reflektor o nr katalogowym (...) w cenie 4.580,40 zł netto, natomiast będąc zobligowanym tezą dowodową biegły sporządził również hipotetyczną kalkulację naprawy przedmiotowego pojazdu w wariantcie uwzględniającym ceny części (...), (...) i P, zaznaczając wyraźnie, że montaż reflektora firmy (...) w miejsce oryginalnego reflektora AL nie przywróci stanu przedmiotowego pojazdu do stanu sprzed szkody w zakresie identyczności części zamiennych.

Strona pozwana natomiast podniosła zarzut, że w przedmiotowym pojeździe jako wyposażonym w reflektory (...), nie ma zamontowanych bi-ksenonów, nadto że przedmiotowy pojazd nie posiadał nawigacji B., nie posiadał drewnianego wykończenia wewnątrz, nadto stanowił pojazd taxi, co nakazuje zastosowanie korekty ujemnej ze względu na sposób jego eksploatacji. Odnosząc się do powyższych zarzutów biegły wyjaśnił, że przedmiotowy samochód wyposażony jest w sposób odpowiedni dla taksówki, jednakże powyższe nie przesądza o sposobie jego eksploatacji. Podkreślił, że na podstawie dokumentacji zgromadzonej w aktach sprawy nie da się kategorycznie stwierdzić, że przedmiotowy pojazd był wykorzystywany jako taksówka do celów zarobkowych, w przypadku których zalecane jest stosowanie korekty ze względu na szczególny sposób eksploatacji. Podkreślił, że sam pozwany w sporządzonej przez siebie kalkulacji naprawy nie zastosował takiej korekty. Biegły wyjaśnił, że wysoki przebieg pojazdu nie stanowi podstawy do zastosowania dodatkowej korekty (korekty ze względu na szczególny sposób eksploatacji) tym bardziej że jest to przebieg nieodbiegający od standardowych przebiegów samochodów prywatnych i służbowych w Niemczech. Wskazał, że została już zastosowana korekta z tytułu przebiegu (-11.168 zł brutto). Przebieg opiniowanego pojazdu (218.000 km) nie wskazuje jednoznacznie na użytkowanie go do celów zarobkowych.

W dalszej kolejności biegły wyjaśnił, że nie występują samochody marki M. które byłyby wyposażone w reflektory (...), a nie posiadały lamp wyładowczych, tzw. xenonów. Biegły wyjaśnił, że rozwinięciem systemu (...) jest system (...) współpracujący z lampami L.. Lampy ksenonowe nie wykluczają systemu (...). Lampy ksenonowe generują strumień świetlny, natomiast system (...) to system reflektorowy, który można przechylać w płaszczyźnie poziomej i pionowej. Biegły zaznaczył w dalszej kolejności, że wyposażenie przedmiotowego samochodu w wycenie do opinii podstawowej zostało przyjęte w oparciu o katalog A. i (...) E., podkreślił, że wyposażenie wyszczególnione w wycenie wartości rynkowej załączonej do opinii podstawowej jest prawidłowe. Jednakże po dostarczeniu nowego materiału dowodowego przez pozwanego, biegły skorygował opinię przyjmując, że w przedmiotowym pojeździe nie było systemu „bi-xenon”, przedmiotowy pojazd wyposażony był w nawigację G. w cenie 434 zł brutto, a nie, jak pierwotnie przyjął, droższą nawigację B.. Biegły wskazał, że po zastosowaniu powyższych zmian wartość rynkowa przedmiotowego pojazdu wynosiła 42.700 zł brutto, zaś wartość przedmiotowego pojazdu w stanie uszkodzonym wynosiła 21.500 zł.

Następnie w piśmie z dnia 25 maja 2022 roku (data Wpływu do Sądu) pełnomocnik powoda zarzucił, że biegły błędnie określił wyposażenie opiniowanego pojazdu, m.in. w zakresie braku uwzględnienia w wyliczeniu sterowania skrzynią biegów przy kierownicy, dodatkowych kierunkowskazów, czy układu oczyszczania reflektorów, nadto przyjął błędną pojemność silnika (...) zamiast prawidłowej (...). Pełnomocnik powoda podkreślił również, że biegły po dokonaniu powyższych korekt nie wprowadził modyfikacji w wyliczeniu kosztów naprawy w zakresie zakwalifikowanych do wymiany części. Uwzględniając zarzuty powoda biegły ostatecznie ustalił, że rok modelowy uszkodzonego pojazdu ustalony został na MR 11, pojemność skokowa silnika zamontowanego w przedmiotowym samochodzie ustalona została na podstawie nr VIN na (...). Po zastosowaniu powyższych modyfikacji biegły ostatecznie ustalił, iż wartość rynkowa samochodu opiniowanego przed szkodą z dnia 29 stycznia 2020 roku wynosiła 43.200, zaś wartość rynkowa tego samochodu po przedmiotowej szkodzie wynosiła 22.100 zł brutto.

Opinia biegłego sądowego w jej ostatecznym kształcie nie była kwestionowana przez żadną ze stron procesu. Oceniając opinię biegłego sądowego w jej ostatecznym kształcie, Sąd również nie znalazł podstaw do kwestionowania

zawartych w jej treści wniosków, opinia ta była bowiem finalnie rzetelna, jasna, logiczna oraz w sposób wyczerpujący objaśniająca budzące wątpliwości kwestie. Wydając opinię biegły oparł się na zgromadzonym w aktach sprawy materiale dowodowym, w tym na dokumentacji sporządzonej w toku procesu likwidacji szkody, w sposób rzetelny i wyczerpujący odniósł się do wszelkich zarzutów podnoszonych przez strony procesu.

Sąd Rejonowy zważył, co następuje:

Powództwo było zasadne w całości co do należności głównej i podlegało oddaleniu jedynie w minimalnym zakresie co do roszczenia odsetkowego.

W niniejszej sprawie znajdują zastosowanie zasady odpowiedzialności samoistnego posiadacza mechanicznego środka komunikacji poruszanego za pomocą sił przyrody statutowane w przepisie art. 436 k.c., oraz – w związku z objęciem odpowiedzialności posiadacza pojazdu obowiązkowym ubezpieczeniem odpowiedzialności cywilnej – przepisy ustawy z dnia 22 maja 2003 roku o ubezpieczeniach obowiązkowych, Ubezpieczeniowym Funduszu Gwarancyjnym i Polskim Biurze Ubezpieczycieli Komunikacyjnych (t.j Dz.U. z 2019 roku, poz. 2214).

W kwestii zakresu szkody i odszkodowania obowiązują reguły wyrażone w przepisach ogólnych księgi III Kodeksu cywilnego, tj. przepisy art. 361 § 2 k.c. oraz art. 363 k.c. Zastosowanie w przedmiotowej sprawie znajdują także przepisy Kodeksu cywilnego dotyczące ubezpieczeń majątkowych.

W myśl przepisu art. 822 § 1 k.c., przez umowę ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej ubezpieczyciel zobowiązuje się do zapłacenia określonego w umowie odszkodowania za szkody wyrządzone osobom trzecim, wobec których odpowiedzialność za szkodę ponosi ubezpieczający albo ubezpieczony. Zaś zgodnie z art. 34 ust. 1 ustawy o ubezpieczeniach obowiązkowych, zakład ubezpieczeń zobowiązany jest do wypłaty odszkodowania z ubezpieczenia OC posiadaczy pojazdów mechanicznych, jeżeli posiadacz lub kierujący pojazdem mechanicznym są obowiązani do odszkodowania za wyrządzoną w związku z ruchem tego pojazdu szkodę, której następstwem jest śmierć, uszkodzenie ciała, rozstrój zdrowia bądź też utrata, zniszczenie lub uszkodzenie mienia. Ubezpieczyciel odpowiada w granicach odpowiedzialności sprawcy szkody – odpowiada za normalne następstwa działania bądź zaniechania, z którego szkoda wynikła. Wysokość odszkodowania winna odpowiadać rzeczywistym, uzasadnionym kosztom usunięcia skutków wypadku, ograniczona jest jedynie kwotą określoną w umowie ubezpieczenia (art. 824 § 1 k.c., art. 36 ustawy o ubezpieczeniach obowiązkowych).

Ubezpieczeniem OC posiadaczy pojazdów mechanicznych jest objęta odpowiedzialność cywilna każdej osoby, która kierując pojazdem mechanicznym w okresie trwania odpowiedzialności ubezpieczeniowej, wyrządziła szkodę w związku z ruchem tego pojazdu (art. 35 ustawy o ubezpieczeniach obowiązkowych).

Zakład ubezpieczeń w ramach odpowiedzialności gwarancyjnej wynikającej z umowy ubezpieczenia przejmuje obowiązki sprawcy wypadku. Odpowiedzialność zakładu ubezpieczeń nie może wykraczać poza granice odpowiedzialności cywilnej posiadacza lub kierującego pojazdem, ale również nie może być mniejsza niż wynikła na skutek ruchu pojazdu mechanicznego szkoda. W sferze odpowiedzialności odszkodowawczej podstawowym założeniem wszelkich rozważań jest z reguły zasada pełnego odszkodowania. Wynika z niej, że wszelka szkoda wyrządzona przez posiadacza lub kierowcę pojazdu mechanicznego, powinna być w świetle obowiązujących przepisów prawa pokrywana przez zakład ubezpieczeń w ramach obowiązkowego ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej.

Poszkodowany w związku ze zdarzeniem objętym umową ubezpieczenia obowiązkowego odpowiedzialności cywilnej może dochodzić roszczeń bezpośrednio od zakładu ubezpieczeń (art. 19 ust. 1 ustawy o ubezpieczeniach obowiązkowych, art. 822 § 4 k.c.).

W przedmiotowej sprawie bezspornym między stronami był fakt zaistnienia zdarzenia komunikacyjnego z dnia 29 stycznia 2020 roku, w wyniku którego uszkodzony został samochód marki M. (...). Do zdarzenia drogowego doszło z winy osoby ubezpieczonej w zakresie odpowiedzialności cywilnej posiadaczy pojazdów mechanicznych w pozwanym

Towarzystwie (...). Przedmiotem sporu nie była zatem zasada odpowiedzialności pozwanego za przedmiotową szkodę. Istota sporu w niniejszej sprawie sprowadzała się do wysokości dochodzonego roszczenia z tytułu odszkodowania.

Odszkodowanie za szkodę powstałą na skutek zdarzenia komunikacyjnego ustala się i wypłaca w granicach odpowiedzialności cywilnej posiadacza lub kierowcy pojazdu mechanicznego (sprawy szkody). Przy czym dla ustalenia granic odpowiedzialności cywilnej sprawcy szkody koniecznym jest odwołanie się do podstawowych zasad przewidzianych przepisami kodeksu cywilnego (art. 361 i art. 363 § 2 k.c.).

Reguła wyrażona w przepisie art. 361 § 1 k.c. stanowi, że zobowiązany do odszkodowania ponosi odpowiedzialność tylko za normalne następstwa działania lub zaniechania, z którego szkoda wynikła. Stosownie zaś do § 2 przepisu art. 361 k.c. naprawienie szkody obejmuje straty, jakie poszkodowany poniósł, a także korzyści, które mógłby osiągnąć, gdyby nie wyrządzono mu szkody. W myśl przepisu art. 363 § 2 k.c. jeżeli naprawienie szkody ma nastąpić w pieniądzu, wysokość odszkodowania powinna być ustalona według cen z daty ustalenia odszkodowania, chyba że szczególne okoliczności wymagają przyjęcia za podstawę cen istniejących w innej chwili. W tym miejscu wskazać należy, że w warunkach gospodarki rynkowej dla obrotu towarowego decydujące znaczenie mają reguły ekonomiczne podaży i popytu, a więc rynek, dlatego też bezsprzecznie podstawą przy obliczaniu wysokości odszkodowania powinny być ceny rynkowe.

Zgodnie z przyjętym zarówno w doktrynie jak i w orzecnictwie poglądem pod pojęciem szkody należy rozumieć różnicę pomiędzy stanem majątku poszkodowanego, jaki zaistniał po zdarzeniu wywołującym szkodę, a stanem tego majątku, jaki istniałby, gdyby nie doszło do zdarzenia szkodzącego (tzw. dyferencyjna metoda ustalania szkody). W odniesieniu do szkody komunikacyjnej jest to w praktyce różnica pomiędzy wartością, jaką pojazd przedstawiał w chwili wypadku, a jego wartością po wypadku (por. m.in. wyrok SA w Warszawie z dnia 20 listopada 2014 roku, I Aca 685/14, LEX). Co do zasady wysokość odszkodowania winna odpowiadać kosztom usunięcia wskazanej wyżej różnicy w wartości majątku poszkodowanego (kosztom naprawy uszkodzonego pojazdu). Podmiot odpowiedzialny jest zobowiązany zwrócić poszkodowanemu wszelkie celowe i ekonomicznie uzasadnione wydatki poniesione w celu przywrócenia poprzedniego stanu samochodu, do których należy zaliczyć w zasadzie także koszt nowych części i innych materiałów (por. wyrok SN z dnia 20 października 1972 roku, II CR 425/72, OSNCP 1973, nr 6, poz. 111). W tym miejscu koniecznym jest dodatkowo wskazanie, iż 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 naprawiać. Przy takim rozumieniu obowiązku odszkodowawczego nie ma w zasadzie znaczenia prawnej okoliczność, czy poszkodowany dokonał naprawy oraz czy i jakim kosztem to uczynił (por. uchwała SN z dnia 15 listopada 2001 roku, III CZP 68/01, OSPiKA 2002, nr 7-8, poz. 103, wyrok SN z dnia 27 czerwca 1988 roku, I CR 151/88, LEX; wyrok SN z dnia 7 sierpnia 2003 roku, IV CKN 387/01, LEX). Zgodnie bowiem z utrwalonym orzecnictwem Sądu Najwyższego, to nie poniesione przez poszkodowanego koszty naprawy, a równowartość hipotetycznie określonych kosztów przywrócenia pojazdu do stanu poprzedniego, wyznacza poziom odpowiedzialności ubezpieczyciela sprawcy szkody. Także zbycie pojazdu przez właściciela nie wpływa na wysokość należnego mu odszkodowania. Poszkodowany nie może żądać zapłaty kosztów hipotetycznej restytucji wyłącznie w sytuacji, w której przywrócenie stanu poprzedniego byłoby niemożliwe albo pociągało za sobą nadmierne trudności lub koszty. Koszty naprawy uszkodzonego w wypadku pojazdu, nieprzewyższające jego wartości sprzed wypadku, nie są jednak nadmierne w rozumieniu art. 363 § 1 k.c. Sąd Najwyższy podkreślił przy tym, że wyrażone przezeń stanowisko jest utrwalone do tego stopnia, że za niezgodne z prawem są uznawane przez ten Sąd orzeczenia, w których stanowisko to jest podważane przez sądy powszechne (por. m.in. postanowienie SN z dnia 20 lutego 2019 roku, III CZP 91/18, Biul. Sn 2019/2 oraz postanowienie SN z dnia 11 kwietnia 2019 roku, III CZP 102/18, LEX i powołane w uzasadnieniu obu postanowień orzecznictwo). W konsekwencji okoliczność, czy poszkodowany naprawił pojazd, a jeśli tak, za jaką cenę, ma irrelevantne znaczenie dla oceny rozmiaru odpowiedzialności pozwanego.

Wyjaśnienia wymaga ponadto, że zgodnie z ugruntowanym orzecnictwem Sądu Najwyższego (por. m.in. wyrok z dnia 12 kwietnia 2018 roku, II CNP 43/17, L.; postanowienie z dnia 12 stycznia 2006 roku, III CZP 76/05, L.), koszt naprawy uszkodzonego w wypadku komunikacyjnym pojazdu, nieprzewyższający jego wartości sprzed wypadku, nie jest nadmierny w rozumieniu art. 363 § 1 k.c. Wyrażając ten pogląd Sąd Najwyższy przypomniał, że w odniesieniu do

ubezpieczenia OC zastosowanie znajduje zasada pełnego odszkodowania, przy czym suma pieniężna wypłacona przez ubezpieczyciela nie może być wyższa od poniesionej szkody.

W oparciu o opinię biegłego sądowego w jej ostatecznym kształcie nie kwestionowanym przez strony, Sąd ustalił, że koszt naprawy samochodu marki M. (...) uszkodzonego w wyniku opisanego powyżej zdarzenia komunikacyjnego z dnia 29 stycznia 2020 roku przy użyciu części oryginalnych oznaczonych logo producenta pojazdu tj. klasy jakości (...), pozwalający przywrócić pojazd do stanu sprzed szkody wynosi 42.712,96 zł brutto. Godzi się przypomnieć, że poszkodowany jest w pełni uprawniony do naprawy rzeczy poprzez zastosowanie części nowych i oznaczonych logo producenta, a nie tzw. zamienników. Zastosowanie elementów oryginalnych pochodzących od oznaczonego producenta jest ściśle związane z możliwością naprawy uszkodzonego samochodu w warsztacie autoryzowanym przez producenta pojazdu, z korzystania usług, którego nie można w żadnym razie pozbawić poszkodowanego. Poszkodowany, w tym także poszkodowany właściciel pojazdu używanego, ma prawo wyboru zarówno miejsca, w którym zostanie przeprowadzona naprawa jego pojazdu jak i zastosowanych elementów oraz materiałów. Pokrzywdzony nie ma przy tym obowiązku poszukiwania sprzedawcy oferującego części najtaniej (por. wyrok SN z dnia 25 kwietnia 2002 roku, I CKN 1466/99, OSNC 2003/5/64). Odmienne stanowisko skutkowałoby w zasadzie przerzuceniem częściowo ciężaru przywrócenia rzeczy do stanu poprzedniego na poszkodowanego. Zaś do takiego obciążenia poszkodowanego skutkami zawinonego działania sprawcy szkody lub innej osoby odpowiedzialnej cywilnie za tę szkodę nie ma uzasadnionej podstawy prawnej. Przywrócenie, bowiem rzeczy uszkodzonej (także używanej) do stanu poprzedniego polega na doprowadzeniu jej do stanu używalności w takim zakresie, jaki istniał przed wyrządzeniem szkody. Dlatego też, jeżeli do osiągnięcia tego celu konieczne jest użycie nowych elementów oznaczonego producenta, to poniesione na to wydatki wchodzi w skład kosztu naprawienia szkody przez przywrócenie rzeczy do stanu poprzedniego, a w konsekwencji wydatki te w ostatecznym wyniku obciążają osobę odpowiedzialną za szkodę. W ocenie Sądu brak jest podstaw do uznania za zasadne naprawę pojazdu używanego wyłącznie przy zastosowaniu tzw. zamienników, a nie części autoryzowanych z logo producenta pojazdu, tylko z uwagi na rok produkcji pojazdu, czy też przebieg. Tego typu postępowanie byłoby całkowicie bezzasadne i krzywdzące dla poszkodowanego, którego szkoda powstała na skutek zawinonego działania innego podmiotu. Jednocześnie niesporne jest, jak również wynika to wprost z opinii biegłego sądowego, że zamienniki cechują się niższą jakością i trwałością od części oryginalnych, co znajduje bezpośrednie przełożenie na okres ich eksploatacji, ponadto z reguły są to części nie posiadające homologacji, nieznanne są ich parametry. Co relewantne, pozwany nie wykazał w żaden sposób (art. 6 k.c., art. 232 k.p.c.), aby w (...) były montowane jakiegokolwiek zamienniki, a także, by pojazd ten posiadał nienaprawione elementy w związku ze wcześniejszymi zdarzeniami szkodowymi, czy też został naprawiony w sposób nieprawidłowy, niezgodny z technologią producenta pojazdu. Sąd uznał ponadto, iż, to do poszkodowanego należy wybór, czy zamierza naprawiać uszkodzony pojazd, a jeśli tak, w jakim warsztacie zamierza to uczynić. Nie jest on przy tym zobowiązany do naprawy pojazdu najtańszym możliwym kosztem. Wprawdzie poszkodowany w zdarzeniu drogowym powinien współpracować z zakładem ubezpieczeń i dążyć do minimalizacji rozmiarów szkody, to jednak zasada ta nie może oznaczać ograniczenia jego uprawnień. Narzucanie poszkodowanemu gdzie i za ile ma naprawić pojazd niespornie niweczyłoby jego uprawnienie odnośnie wyboru sposobu likwidacji szkody. Nie może przy tym ująć uwadze, że pozwany nie udowodnił, iż poszkodowany był w stanie naprawić uszkodzony pojazd za kwotę podaną w kalkulacji naprawy, przy założeniu, że naprawa ta winna zostać przeprowadzona zgodnie z technologią producenta pojazdu, przy użyciu nowych oryginalnych części. Jak wyjaśnił przy tym Sąd Okręgowy w Łodzi w wyroku z dnia 24 października 2018 roku (IX Ca 668/18, L.), w przypadku podjęcia decyzji o wyborze sposobu naprawienia szkody poprzez wypłatę kwoty odszkodowania na rachunek poszkodowanego, jako miarodajne koszty naprawy powinny być brane pod uwagę obiektywne i uśrednione koszty części na rynku, nie zaś koszty proponowane przez podmiot wskazany przez ubezpieczyciela. Poszkodowany ma bowiem prawo do tego, aby za ustaloną kwotę odszkodowania móc naprawić pojazd w wybranym warsztacie naprawczym, rabaty zaś nie są elementami powszechnie obowiązujących cen na rynku części zamiennych. Jeżeli w procesie wyceny wysokości szkody przyjmuje się czynniki niewystępujące na rynku lub też występujące sporadycznie, uznać należy, że nie jest to obiektywna wycena kosztów naprawy. Sąd podziela również pogląd przytoczony przez Sąd Okręgowy w Łodzi w wyroku z dnia 5 lipca 2018 roku (XIII Ga 332/18), iż rabat cenowy jest kwestią indywidualną, ustaloną między sprzedawcą a klientem, w konsekwencji nie można automatycznie

stosować procentowego pomniejszenia ceny części czy usługi przy likwidacji szkody, ponieważ to czysto hipotetyczne działanie prowadziłoby w istocie do obniżenia należnego poszkodowanemu świadczenia.

W tym miejscu odnieść należy się do sugestii wyrażonej w pismach procesowych pozwanego zawierających zarzuty do opinii biegłego sądowego, iż przedmiotowa szkoda winna być rozliczana jako szkoda całkowita. Pojęcie szkody całkowitej nie jest zdefiniowane przez ustawodawcę w żadnym przepisie prawa, zaś 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. Zgodnie ze stanowiskiem Sądu Apelacyjnego w Katowicach wyrażonego w wyroku z dnia 12 lutego 1992 r. (sygn. akt I ACr 30/92, opubl. OSA Nr 5/1993 poz. 32), które to stanowisko, Sąd w pełni podziela, 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. Jak już wspomniano wyżej, podstawą prawną kompensacji szkody całkowitej jest art. 363 § 1 k.c. który 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. Wyjątkiem od tej reguły jest m.in. 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. 824 § 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 sugestiom strony pozwanej taka sytuacja nie występuje jednak na gruncie niniejszej sprawy. Zgodnie bowiem z rzetelną i miarodajną opinią biegłego J. Ż. naprawa pojazdu po kolizji przy użyciu części oryginalnych szacuje się na poziomie w przedziale 42.712,96 zł, , podczas gdy jego wartość przed zdarzeniem wynosiła 43.200 zł brutto. Ze zwykłego zestawienia wynika

więc jednoznacznie, iż koszt naprawy samochodu nie przekracza jego wartości przed wypadkiem, a to ewidentnie uzasadnia przyjęcie tzw. „szkody częściowej”.

O czym była mowa wyżej, opinia biegłego J. Ż. stanowi przekonujący i miarodajny dowód w sprawie. Opinia ta w ostatecznej wersji odzwierciedla staranność i wnikliwość w badaniu zleconego zagadnienia, wyjaśnia wszystkie istotne okoliczności, podaje przyczyny, które doprowadziły do przyjętej konkluzji, a równocześnie jest poparta głęboką wiedzą i wieloletnim doświadczeniem zawodowym biegłego. Jednocześnie opinii tej nie podważają pozostałe dowody zebrane w sprawie.

Do dnia wyrokowania z tytułu odszkodowania pozwany wypłacił z tytułu odszkodowania za szkodę w pojeździe marki M. (...) powstałą na skutek zdarzenia z dnia 29 stycznia 2020 roku, kwotę 23.274,76 zł, uzupełniające odszkodowanie, którego powód mógł się zasadnie domagać wyraża się zatem kwotą 19.438,20 zł, a więc przewyższa roszczenie powoda. Żądaną w pozwie kwotę 10.100 zł należało więc uznać za zasadną w całości.

Mając powyższe na uwadze Sąd zasądził od pozwanego na rzecz powoda kwotę 10.100 zł z ustawowymi odsetkami za opóźnienie od dnia 2 marca 2020 roku do dnia zapłaty, oddalając powództwo w pozostałym zakresie roszczenia odsetkowego.

Przypomnienia wymaga, że termin wymagalności świadczeń przysługujących poszkodowanemu od zakładu ubezpieczeń z tytułu obowiązkowego ubezpieczenia posiadaczy pojazdów mechanicznych za szkody powstałe w związku z ruchem tych pojazdów określa art. 14 ust. 1 ustawy z dnia 22 maja 2003 roku o ubezpieczeniach obowiązkowych, zgodnie z którym zakład ubezpieczeń wypłaca odszkodowanie w terminie 30 dni licząc od dnia złożenia przez poszkodowanego lub uprawnionego zawiadomienia o szkodzie. W przypadku gdyby wyjaśnienie w terminie, o którym mowa w ust. 1, okoliczności niezbędnych do ustalenia odpowiedzialności zakładu ubezpieczeń albo wysokości odszkodowania okazało się niemożliwe, odszkodowanie wypłaca się w terminie 14 dni od dnia, w którym przy zachowaniu należytej staranności wyjaśnienie tych okoliczności było możliwe, nie później jednak niż w terminie 90 dni od dnia złożenia zawiadomienia o szkodzie, chyba że ustalenie odpowiedzialności zakładu ubezpieczeń albo wysokości odszkodowania zależy od toczącego się postępowania karnego lub cywilnego (art. 14 ust. 2 ustawy). Niespełnienie świadczenia w terminie powoduje po stronie dłużnika konsekwencje przewidziane w art. 481 § 1 k.c., zgodnie z którym, 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. Jeżeli stopa odsetek za opóźnienie nie była z góry oznaczona, należą się odsetki ustawowe za opóźnienie (§ 2 art. 481 k.c.).

W niniejszej sprawie szkoda została zgłoszona pozwanemu w dniu 30 stycznia 2020 roku i od tego dnia zaczął biec trzydziestodniowy termin na spełnienie świadczenia, który przypadał na dzień 29 lutego 2020 roku. Wobec tego, że dzień ten wypadł w sobotę, powód był uprawniony do żądania odsetek od uzupełniającego odszkodowania od dnia następnego dnia roboczego, tj. od 2 marca 2020 roku.

O obowiązku zwrotu kosztów procesu Sąd orzekł zgodnie z zasadą odpowiedzialności stron za wynik sprawy, na podstawie art. 98 k.p.c.

Na koszty procesu poniesione przez powoda złożyły się: opłata sądowa od pozwu w kwocie 750 zł, koszty zastępstwa procesowego radcy prawnego w kwocie 3.600 zł (§ 2 pkt 5 rozporządzenia Ministra Sprawiedliwości z dnia 22 października 2015 roku w sprawie opłat za czynności adwokackie, t. j. Dz. U. z 2015 r., poz. 1800), opłata skarbową od pełnomocnictwa – 17 zł oraz zaliczka na poczet wynagrodzenia biegłego w wysokości 500 zł.

Mając na uwadze powyższe, Sąd zasądził od pozwanego na rzecz powoda kwotę 4.868 zł tytułem zwrotu kosztów procesu.

W zakresie obowiązku zwrotu nieuiszczonych kosztów sądowych w zakresie pokrytych ze środków Skarbu Państwa Sąd Rejonowy dla Łodzi-Widzewa w Łodzi wydatków związanych z opinią biegłego, sąd postanowił na postawie

art. 100 k.p.c. w zw. z art. 113 ust. 1 ustawy z dnia 28 lipca 2005 r. o kosztach sądowych w sprawach cywilnych (tekst jednolity Dz. U. z 2010 r., Nr 90, poz. 594 z późn. zm.), nakazując pobrać od pozwanego na rzecz Skarbu Państwa-Sądu Rejonowego dla Łodzi-Widzewa w Łodzi kwotę 1.852,70 zł.

Z tych względów, orzeczono jak w sentencji.