

Sygn. akt VIII C 855/20

WYROK W IMIENIU RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ

Dnia 11 marca 2022 roku

Sąd Rejonowy dla Łodzi-Widzewa w Łodzi VIII Wydział Cywilny

w składzie:

Przewodniczący: Asesor sądowy Justyna Stelmach

Protokolant: stażysta Magdalena Badyłak

po rozpoznaniu w dniu 8 marca 2022 roku w Łodzi

na rozprawie

sprawy z powództwa S. M.

przeciwko Towarzystwu (...) z siedzibą w W.

o zapłatę

1. zasądza od strony pozwanej na rzecz powoda kwotę 21.850,69 zł (dwadzieścia jeden tysięcy osiemset pięćdziesiąt złotych sześćdziesiąt dziewięć groszy) wraz z odsetkami ustawowymi za opóźnienie od tej kwoty od dnia 27 maja 2020 roku do dnia zapłaty;
2. oddala powództwo w pozostałej części;
3. zasądza od strony pozwanej na rzecz powoda kwotę 5.483,50 zł (pięć tysięcy czterysta osiemdziesiąt trzy złote pięćdziesiąt groszy) złotych tytułem zwrotu kosztów procesu wraz z odsetkami ustawowymi za opóźnienie od tej kwoty od dnia uprawomocnienia się wyroku do dnia zapłaty;
4. zwraca ze Skarbu Państwa – Sądu Rejonowego dla Łodzi-Widzewa w Łodzi na rzecz powoda kwotę 248,50 zł (dwieście czterdzieści osiem złotych pięćdziesiąt groszy) tytułem zwrotu części niewykorzystanej zaliczki;
5. zwraca ze Skarbu Państwa – Sądu Rejonowego dla Łodzi-Widzewa w Łodzi na rzecz strony pozwanej kwotę 200,92 zł (dwieście złotych dziewięćdziesiąt dwa grosze) tytułem zwrotu części niewykorzystanej zaliczki.

Sygn. akt VIII C 855/20

UZASADNIENIE

W dniu 11 sierpnia 2020 roku powód S. M., reprezentowany przez zawodowego pełnomocnika, wytoczył przeciwko Towarzystwu (...) w W. powództwo o zapłatę kwoty 22.294,48 zł z ustawowymi odsetkami za opóźnienie od dnia 27 maja 2020 roku do dnia zapłaty. Ponadto wniósł o zasądzenie od pozwanego zwrotu kosztów procesu według norm przepisanych. W uzasadnieniu pełnomocnik wskazał, iż w dniu 24 kwietnia 2020 roku miała miejsce kolizja drogowa, w wyniku której doszło do uszkodzenia należącego do powoda samochodu marki A. (...) o nr rej. (...). Sprawca zdarzenia był ubezpieczony w zakresie OC u pozwanego. Po zgłoszeniu szkody ubezpieczyciel przeprowadził postępowanie likwidacyjne w toku, którego ustalił wartość szkody w wysokości 3.644,74 zł. Kwota ta nie odpowiada rzeczywistej wysokości szkody, a pozwany w przyjętej kalkulacji pominął część uszkodzonych elementów, zastosował potrącenie na cenach części oraz materiałów lakierniczych, uwzględnił ceny zamienników pomimo, że w pojeździe były

zamontowane części oryginalne, ponadto przyjął nierealną rynkowo stawkę za rbg (65 zł netto). Celem oszacowania rzeczywistego kosztu naprawy auta powód zlecił wydanie prywatnej ekspertyzy, na gruncie której został on wyliczony na sumę 25.939,22 zł.

(pozew k. 6-9)

W odpowiedzi na pozew strona pozwana, reprezentowana przez zawodowego pełnomocnika, wniosła o oddalenie powództwa w całości oraz o zasądzenie od powoda zwrotu kosztów procesu. W uzasadnieniu pozwany wyjaśnił, że w przypadku dokonania naprawy pojazdu przywracającej stan sprzed szkody, to poniesione koszty takiej naprawy wyznaczają wysokość szkody. Zwrócił uwagę, że ustalenie odszkodowania nie może być dokonywane z pominięciem realiów konkretnej sprawy, dlatego też istotne jest zbadanie historii pojazdu. Wreszcie wskazał, że teoretyczna kalkulacja winna uwzględniać stan oraz wiek auta i jeśli jest to uzasadnione przewidywać użycie części jakości Q, bądź części oryginalnych z logo producenta, ale używanych.

(odpowiedź na pozew k. 37-39)

W toku procesu pełnomocnicy stron podtrzymali stanowiska w sprawie.

(protokół rozprawy k. 63-65, k. 133-133v.)

Sąd Rejonowy ustalił następujący stan faktyczny:

W dniu 24 kwietnia 2020 roku doszło do zdarzenia drogowego, w wyniku którego uszkodzony został należący do powoda samochód marki A. (...) o nr rej. (...). Sprawca szkody był ubezpieczony w zakresie OC u pozwanego ubezpieczyciela.

(okoliczności bezsporne)

S. M. w dniu 25 kwietnia 2020 roku zgłosił szkodę pozwanemu, który wdrożył postępowanie likwidacyjne. W jego toku ubezpieczyciel określił wartość szkody na kwotę 3.644,74 zł, którą wypłacił poszkodowanemu.

(kosztorys E. k. 13-14, okoliczności bezsporne)

Celem weryfikacji ustalonego przez pozwanego rozmiaru szkody powód zlecił wykonanie kalkulacji naprawy, w której koszt naprawy samochodu marki A. został określony na kwotę 25.939,22 zł. Wyliczając ten koszt rzeczoznawca uwzględnił fakt niewystępowania w przypadku przedmiotowego samochodu części alternatywnych w zakresie nadwozia oraz technologię naprawy jego producenta. Dokonując oględzin pojazdu rzeczoznawca nie stwierdził, aby uszkodzone w pojeździe elementy nosiły ślady wcześniejszych uszkodzeń.

(zeznania świadka M. S. – elektroniczny protokół rozprawy z dnia 11 grudnia 2020 roku- nagranie od 00:10:19 do 00:20:08 k. 63v.-64, kalkulacja naprawy k. 15-26)

Pismem z dnia 8 czerwca 2020 roku, doręczonym w dniu 15 czerwca 2020 roku, powód wezwał pozwanego do dopłaty w terminie 7 dnia odszkodowania w wysokości 22.294,48 zł.

W odpowiedzi ubezpieczyciel wyjaśnił, że nie znajduje podstaw do zmiany swojego stanowiska. Podniósł m.in, że sporządzona przez niego kalkulacja uwzględnia 5% rabat na części zamienne i materiały lakiernicze oraz stawkę za rbg na poziomie stawki w sieci partnerskiej (...). Wskazał ponadto, że powód był informowany o możliwości naprawy pojazdu w takiej sieci za kwotę wskazaną w kosztorysie, z której to propozycji nie skorzystał.

(wezwanie do zapłaty k. 27, pismo k. 28-29, okoliczności bezsporne)

Po kolizji uszkodzony pojazd został naprawiony przy użyciu używanych części oryginalnych. Po jego nabyciu przez powoda w pojeździe nie wystąpiły żadne szkody, a auto przechodziło wyłącznie eksploatacyjne naprawy. W dacie

zakupu auto posiadało uszkodzenia w obrębie przedniego zderzaka (delikatne) oraz wyświetlało komunikat o błędzie na desce rozdzielczej.

(zeznania świadka T. M. – elektroniczny protokół rozprawy z dnia 11 grudnia 2020 roku- nagranie od 00:21:27 do 00:34:42 k. 64-64v.)

Uzasadniony koszt przywrócenia pojazdu marki A. (...), pozwalający na przywrócenie pojazdu do stanu sprzed szkody, w nieautoryzowanym warsztacie, przy stawce 110 zł netto za rbg, z użyciem części oryginalnych z logo producenta pojazdu oraz z zachowaniem reżimu technologicznego wymaganego przez tego producenta, wynosi 25.495,43 zł brutto.

Przedmiotowy pojazd przed szkodą z dnia 24 kwietnia 2020 roku uczestniczył w innych zdarzeniach, ale powstałe na ich gruncie uszkodzenia dotyczyły przodu lub prawej strony pojazdu. Z kolei uszkodzony wcześniej błotnik lewy z uwagi na rozległość uszkodzeń został wymieniony na nowy, oryginalny. W przypadku tego pojazdu nie występują zamienniki.

Możliwe było przeprowadzenie skutecznej naprawy pojazdu bez demontażu szyby tylnej lewej, poprzestając na jej oklejeniu na potrzeby lakierowania błotnika tylnego lewego. Naprawa błotnika przedniego lewego, drzwi przednich i tylnych przy użyciu metody naprawy panelowej, jak i techniki (...), z uwagi na charakter uszkodzeń, nie pozwalała na przywrócenie pojazdu do stanu sprzed szkody. Dlatego też konieczna była wymiana tych elementów.

Użycie w procesie naprawy oryginalnych części z logo producenta pojazdu nie spowoduje wzrostu jego wartości.

(pisemna opinia biegłego sądowego k. 76-80, pisemna uzupełniająca opinia biegłego sądowego k. 112-115)

Powyższy stan faktyczny Sąd ustalił bądź jako bezsporny, bądź na podstawie dowodów z dokumentów znajdujących się w aktach sprawy, których prawdziwości ani rzetelności sporządzenia nie kwestionowała żadna ze stron. Podstawę ustalenia stanu faktycznego stanowiły także spójne i logiczne zeznania świadków, których wiarygodności strona pozwana nie podważała. Dokonując ustaleń faktycznych Sąd oparł się ponadto na opinii biegłego sądowego J. S.. Oceniając opinię biegłego Sąd nie znalazł podstaw do kwestionowania zawartych w jej treści wniosków, opinia ta była bowiem rzetelna, jasna, logiczna oraz w sposób wyczerpujący objaśniająca budzące wątpliwości kwestie. Opinia ta w pełni odnosiła się do zagadnień będących jej przedmiotem, wnioski biegłego nie budzą przy tym wątpliwości w świetle zasad wiedzy oraz doświadczenia życiowego, a jednocześnie opinia została sporządzona w sposób umożliwiający prześledzenie - z punktu widzenia zasad wiedzy, doświadczenia życiowego i logicznego rozumowania - analizy przez biegłego zagadnień będących jej przedmiotem. Wydając opinię biegły oparł się na zgromadzonym w aktach sprawy materiale dowodowym, w tym na dokumentacji sporządzonej w toku procesu likwidacji szkody. W opinii uzupełniającej biegły odniósł się do zarzutów sformułowanych przez pełnomocników stron. I tak wyjaśnił, że w sporządzonej kalkulacji nie uwzględnił demontażu szyby bocznej lewej z uwagi na występowanie na rynku specjalnych taśm lakierniczych. Dodatkowo w przedmiotowej szkodzi błotnik tylny lewy nie został uszkodzony, a potrzeba jego lakierowania wierzchniego (cieniowania) wynika wyłącznie z konieczności uzyskania odpowiedniej barwy powłoki lakierowej, co przy stosowanej od wielu lat metodzie lakierowania tego elementu (oklejanie szyby bez jej demontażu) przemawiało za przyjętym w kalkulacji sposobem naprawy tego elementu. Biegły wskazał również, że uszkodzenia błotnika przedniego lewego, drzwi lewych przednich i tylnych kwalifikowały te elementy do wymiany, albowiem zarówno naprawa panelowa, jak i metoda (...) nie umożliwiały w zadawalający sposób naprawić uszkodzeń na krawędziach elementów oraz elementów w przypadku ostrych punktów załamania, które miały miejsce w rozpatrywanym przypadku. Dlatego też zastosowanie tych technik nie pozwalało na przywrócenie stanu poprzedniego. Po wydaniu opinii uzupełniającej nie była ona kwestionowana przez strony procesu.

Na rozprawie w dniu 11 grudnia 2020 roku Sąd oddalił wniosek strony pozwanej o dopuszczenie dowodu z zeznań świadka – wykonawcy naprawy pojazdu po szkodzie, a także z dokumentów – faktur, rachunków za naprawę pojazdu po szkodzie, jako nieistotny dla rozstrzygnięcia sprawy. O czym będzie bowiem mowa w dalszej części uzasadnienia, zgodnie z ugruntowanym poglądem judykatury, fakt naprawy samochodu uszkodzonego w zdarzeniu drogowym oraz

poniesiony koszt teŝe naprawy, mają irrelewantne znaczenie dla oceny rozmiaru odpowiedzialności ubezpieczyciela z tytułu umowy ubezpieczenia OC.

Sąd Rejonowy zwaŝył, co następuje:

Powództwo było zasadne w przeważającej części.

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 2013 r., poz. 392 ze zm.), zwanej dalej ustawą.

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, 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 teŝ 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).

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

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 niŝ wynikła na skutek ruchu pojazdu mechanicznego szkoda. W sferze odpowiedzialności odszkodowawczej podstawowym założeniem wszelkich rozwaŝań jest z reguły zasada pełnego odszkodowania. Wynika z niej, ŝe 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, art. 822 § 4 k.c.).

W przedmiotowej sprawie bezspornym między stronami był fakt zaistnienia zdarzenia komunikacyjnego z dnia 24 kwietnia 2020 roku, w wyniku którego uszkodzony został samochód marki A. (...). 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. Osią sporu w niniejszej sprawie była jedynie wysokość dochodzonego roszczenia.

Odszkodowanie za szkodę powstałą na skutek zdarzenia komunikacyjnego ustala się i wypłaca w granicach odpowiedzialności cywilnej posiadacza lub kierowcy pojazdu mechanicznego (sprawcy 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 orzecznictwie 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). Zgodnie z ugruntowanym orzecznictwem 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.

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. Przy takim rozumieniu obowiązku odszkodowawczego nie ma w zasadzie znaczenia prawno 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 orzecznictwem 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 fakt naprawy samochodu marki A. oraz poniesiony koszt tejże naprawy, mają irrelevantne znaczenie dla oceny rozmiaru odpowiedzialności pozwanego. Pozwany optując w odpowiedzi na pozew za rachunkowym rozliczeniem

szkody zdaje się przy tym nie zauważać istotnej okoliczności, a mianowicie, że sama naprawa samochodu nie oznacza jeszcze, iż pojazd został przywrócony do stanu sprzed szkody. W takim przypadku poszkodowany angażuje bowiem własne środki pieniężne i organizuje naprawę w stopniu, na jaki pozwala mu jego sytuacja majątkowa.

W oparciu o opinię biegłego sądowego Sąd ustalił, że rzeczywisty koszt naprawy samochodu marki A. uszkodzonego w wyniku opisanego powyżej zdarzenia komunikacyjnego z dnia 24 kwietnia 2020 roku z uwzględnieniem stawki za roboczogodzinę prac blacharsko-lakierniczych na poziomie 110 zł, z użyciem części nowych, oryginalnych, przy zastosowaniu reżimu technologicznego wymaganego przez tego producenta, przywracający ten pojazd do stanu sprzed szkody, wynosi 25.495,43 zł brutto. Jak wyjaśnił biegły, użycie części oryginalnych gwarantuje przywrócenie pojazdu do stanu sprzed szkody i nie prowadzi do zwiększenia jego wartości. 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. uchwała SN 7 sędziów z dnia 12 kwietnia 2012 roku, III CZP 80/11, OSNC 2012/10/112; 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 zawinionego 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. 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 miałoby miejsce zarówno wtedy, gdyby użyta część była pod istotnymi względami częścią gorszą od tej, która uległa uszkodzeniu, jak i wtedy, gdyby równowartość "restytucyjna" części zastępczej była niepewna. 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 zawinionego 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, zresztą z opinii biegłego wprost wynika, że zamienniki takie nie występują na rynku. Pozwany nie zaoferował także dowodów, które pozwoliłyby przyjąć, iż naprawa przy użyciu nowych części oryginalnych skutkować będzie wzrostem wartości przedmiotowego pojazdu pomimo, że zgodnie z cyt. uchwałą SN w sprawie III CZP 80/11, wyłącznie w przypadku wykazania przez ubezpieczyciela powyższego faktu odszkodowanie może ulec obniżeniu o kwotę odpowiadającą temu wzrostowi. Sądowi nie są przy tym znane normy techniczne, które uzależniałyby zastosowanie w naprawie części niższej jakości lub używanych z uwagi na wiek pojazdu, czy też jego przebieg. Sąd podzielił jednocześnie stanowisko biegłego odnośnie możliwości polakierowania tylnego lewego błotnika bez konieczności demontażu szyby tylnej lewej, zostało ono bowiem merytorycznie uzasadnione. Nie można również tracić z pola widzenia okoliczności, 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. Z opinii biegłego wynika wręcz odmienny wniosek, a mianowicie, że możliwość taka nie istniała, co zresztą nie dziwi, skoro wyliczony przez pozwanego koszt naprawy stanowił jedynie 14% (!!!) należnego

powodowi świadczenia. O czym była mowa wyżej, opinia biegłego J. S. stanowi przekonujący i miarodajny dowód w sprawie. Opinia ta 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, nie była ona również – po wydaniu opinii uzupełniającej – kwestionowana przez strony procesu.

Sąd uznał ponadto, iż powód nie był zobligowany do naprawy pojazdu w warsztatach współpracujących z pozwanym, a także za stawki wynikające ze sporządzonej przez pozwanego ekspertyzy. O czym była mowa, 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. Jak już wyjaśniono 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 wskazał 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 prowadziłyby w istocie do obniżenia należnego poszkodowanemu świadczenia. W podobnym tonie wypowiedział się także Sąd Okręgowy w Bydgoszczy (wyrok z dnia 23 czerwca 2020 roku, VIII Ga 119/20, L.) uznając, że poszkodowany - jeśli się na to zdecyduje - ma prawo swobodnie nabyć części niezbędne do dokonania naprawy 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.

Skoro zatem niezbędny koszt naprawy samochodu marki A. uszkodzonego w wyniku zdarzenia komunikacyjnego z dnia 24 kwietnia 2020 roku wynosi 25.495,43 zł brutto, wysokość należnego powodowi roszczenia kształtuje się na tym samym poziomie. Do dnia wyrokowania pozwany wypłacił z tytułu przedmiotowej szkody kwotę 3.644,74 zł brutto, a zatem do dopłaty pozostaje suma 21.850,69 zł.

Mając powyższe na uwadze Sąd zasądził od pozwanego na rzecz powoda kwotę 21.850,69 zł z ustawowymi odsetkami za opóźnienie od dnia 27 maja 2020 roku do dnia zapłaty, oddalając pozew w pozostałym zakresie.

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, 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 powód dokonał zgłoszenia szkody w dniu 25 kwietnia 2020 roku (okoliczność przyznana przez pozwanego), w konsekwencji termin na wypłatę świadczenia upływał w dniu 26 maja 2020 roku, co uzasadniało zasądzenie odsetek począwszy od dnia następnego. Pozwany nie zaoferował przy tym dowodów, które pozwalałyby na uznanie, że wypłata odszkodowania w ustawowym terminie była niemożliwa.

O obowiązku zwrotu kosztów procesu Sąd orzekł zgodnie z zasadą odpowiedzialności stron za wynik sprawy, na podstawie art. 98 k.p.c. w zw. z art. 100 zd. 2 k.p.c. Strona powodowa wygrała proces niemal w całości (w 98%), a zatem była uprawniona żądać zwrotu poniesionych kosztów w pełnej wysokości.

Na koszty te złożyły się: opłata od pozwu w kwocie 1.115 zł, koszty zastępstwa procesowego w stawce minimalnej – 3.600 zł, opłata skarbową od pełnomocnictwa w kwocie 17 zł oraz wykorzystana zaliczka na poczet wynagrodzenia biegłego w wysokości 751,50 zł. Dlatego też Sąd zasądził od pozwanego na rzecz powoda kwotę 5.483,50 zł tytułem zwrotu kosztów procesu.

Ponadto Sąd nakazał zwrócić ze Skarbu Państwa na rzecz: powoda kwotę 248,50 zł, na rzecz pozwanego kwotę 200,92 zł, tytułem niewykorzystanych zaliczek na podstawie art. 84 ust. 1 ustawy z dnia 28 lipca 2005 r. o kosztach sądowych w sprawach cywilnych.

Z tych względów, orzeczono jak w sentencji.