

Sygn. akt VIII C 1289/20

WYROK W IMIENIU RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ

Dnia 4 października 2023 roku

Sąd Rejonowy dla Łodzi-Widzewa w Łodzi VIII Wydział Cywilny

w składzie:

Przewodniczący: Sędzia Anna Bielecka-Gąszcz

Protokolant: sekr. sąd. Katarzyna Górniak

po rozpoznaniu w dniu 8 września 2023 roku w Łodzi

na rozprawie

sprawy z powództwa (...) Spółki
z ograniczoną odpowiedzialnością z siedzibą w W.

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

o zapłatę 1.796,18 zł

zasądza od pozwanego na rzecz powoda kwotę 1.796,18 zł (jeden tysiąc siedemset dziewięćdziesiąt sześć złotych i osiemnaście groszy) wraz z ustawowymi odsetkami za opóźnienie od kwoty 1.396,18 zł (jeden tysiąc trzysta dziewięćdziesiąt sześć złotych i osiemnaście groszy) od dnia 15 grudnia 2020 roku do dnia zapłaty;

oddala powództwo w pozostałym zakresie;

zasądza od pozwanego na rzecz powoda kwotę 1.166,33 zł (jeden tysiąc sto sześćdziesiąt sześć złotych i trzydzieści trzy grosze) tytułem zwrotu kosztów procesu;

nakazuje zwrócić powodowi ze Skarbu Państwa – Sądu Rejonowego dla Łodzi-Widzewa w Łodzi kwotę 320,67 zł (trzysta dwadzieścia złotych i sześćdziesiąt siedem groszy) tytułem niewykorzystanej części zaliczki na poczet wynagrodzenia biegłego.

Sygn. akt VIII C 1289/20

UZASADNIENIE

W dniu 4 czerwca 2020 roku powód Fundusz (...) Sp. z o.o. w W., reprezentowany przez zawodowego pełnomocnika, wytoczył przeciwko (...) S.A. w W. powództwo o zapłatę kwoty 1.796,18 zł z ustawowymi odsetkami za opóźnienie od kwoty 1.396,18 zł od dnia 29 listopada 2020 roku do dnia zapłaty. Ponadto wniósł o zasądzenie od pozwanego zwrotu kosztów procesu.

W uzasadnieniu podniesiono, że w dniu 24 października 2020 roku miała miejsce kolizja drogowa, w wyniku której doszło do uszkodzenia samochodu marki V. 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 2.095,11 zł. W dniu 9 listopada 2020 roku poszkodowany dokonał przelewu wierzytelności przysługującej mu wobec (...) z tytułu odszkodowania. W celu ustalenia rzeczywistego rozmiaru szkody

powód zlecił wykonanie wyceny, na gruncie której koszt naprawy samochodu V. oszacowano na kwotę 3.491,29 zł. Z powyższego tytułu poniósł wydatek w wysokości 400 zł. Pozwany wezwany do dopłaty odszkodowania nie spełnił roszczenia. Pełnomocnik wyjaśnił ponadto, że odszkodowanie przysługujące z OC sprawcy wypadku nie jest uzależnione od tego, czy dokonano naprawy pojazdu, a jego wartość winna uwzględniać ceny części oryginalnych pochodzących od producenta pojazdu **(pozew k. 5-14)**

W odpowiedzi na pozew strona pozwana, reprezentowana przez zawodowego pełnomocnika, wniosła o oddalenie powództwa oraz o zasądzenie od powoda zwrotu kosztów procesu. W uzasadnieniu pełnomocnik wyjaśnił, że wysokość odszkodowania została ustalona szacunkowo z wykorzystaniem systemów eksperckich, w oparciu o zgromadzoną dokumentację dotyczącą uszkodzeń pojazdu i uwzględnia technologię naprawy określoną przez producenta pojazdu. Przyznane świadczenie pieniężne zapewnia możliwość przywrócenia pojazdu do stanu sprzed szkody. Wskazał, że pozwany proponował poszkodowanemu możliwość naprawy pojazdu w sieci naprawczej (...), z której to propozycji nie skorzystał, czym zwiększył rozmiar szkody. Dodał, że ewentualne wydatki poniesione przez poszkodowanego, a przekraczające koszty naprawy zaproponowanej przez ubezpieczyciela, nie pozostają w adekwatnym związku przyczynowym i nie można ich uznać za ekonomicznie uzasadnione i celowe. Ponadto pełnomocnik zanegował roszczenie z tytułu kosztów wykonania opinii prywatnej. **(odpowiedź na pozew k. 41-46)**

W toku procesu stanowiska stron nie uległy zmianie. **(pismo procesowe k. 62-70v., protokół rozprawy k. 99-100v.)**

Sąd Rejonowy ustalił następujący stan faktyczny:

W dniu 24 października 2020 roku doszło do zdarzenia drogowego, w wyniku którego uszkodzony został należący do M. P. samochód marki V. o nr rej. (...).

Sprawca szkody był ubezpieczony w zakresie OC u pozwanego ubezpieczyciela. **(zeznania świadka M. P. – elektroniczny protokół rozprawy z dnia 3 grudnia 2021 roku, okoliczności bezsporne)**

Po zgłoszeniu szkody pozwanemu wdrożył on postępowanie likwidacyjne. W jego toku ustalił, że szkoda ma częściowy charakter, a wartość naprawy uszkodzonego pojazdu wynosi 2.095,11 zł. Decyzją z dnia 30 października 2020 roku (...) poinformował o przyznaniu odszkodowania w ustalonej wysokości.

W sporządzonej kalkulacji ubezpieczyciel m.in. przyjął stawkę za 1 rbg w wysokości 55 zł netto, zaniżył koszt materiałów lakierniczych stosując współczynnik odchylenia na poziomie 67%, w odniesieniu do uszkodzonych elementów zastosił ceny zamienników **(decyzja k. 22, ustalenie wysokości szkody k. 23-24v., okoliczności bezsporne)**

Na mocy umowy cesji z dnia 9 listopada 2020 roku M. P. przeniósł na powoda wszelkie prawa do odszkodowania przysługujące mu względem pozwanego ubezpieczyciela w związku ze szkodą z dnia 24 października 2020 roku w pojeździe marki V. o nr rej. (...). **(umowa cesji k. 18-20, okoliczności bezsporne)**

Po nabyciu wierzytelności powód zlecił wykonanie kalkulacji naprawy, na gruncie której koszt naprawy samochodu marki V. został oszacowany na kwotę 3.491,29 zł. Z tytułu powyższego zlecenia powód poniósł wydatek w wysokości 400 zł.

Pismem z dnia 24 listopada 2020 roku powód wezwał pozwanego do weryfikacji stanowiska i dopłaty należnego odszkodowania w wysokości

1.396,18 zł oraz refundacji kosztów prywatnej ekspertyzy w kwocie 400 zł.

W odpowiedzi pozwany podtrzymał swoją decyzję. Wyjaśnił, że powód nie wykazał, że poszkodowany poniósł wyższe koszty przywrócenia pojazdu do stanu sprzed zdarzenia od tych, które zostały zrekomensowane wypłaconym odszkodowaniem. Jednocześnie zanegował żądanie dotyczące zwrotu kosztów prywatnej kalkulacji naprawy, jako nie mające związku przyczynowego

z wypadkiem. **(wezwanie do zapłaty k. 25-26v., faktura k. 28, kalkulacja naprawy k. 29-32, pismo k. 33-33v., okoliczności bezsporne)**

Przedmiotowy pojazd w dacie szkody nie posiadał żadnych nienaprawionych uszkodzeń. Po kolizji samochód został naprawiony w formie gotówkowej. Wyplacone przez pozwanego odszkodowanie nie pozwoliło na pokrycie całości kosztów naprawy i poszkodowany musiał do niej „dolożyć

z własnej kieszeni”. **(zeznania świadka M. P. – elektroniczny protokół rozprawy z dnia 3 grudnia 2021 roku)**

Koszt naprawy pojazdu marki V. na częściach nowych i oryginalnych oraz stawki za rbg 110 zł netto wynosi 4.574,25 zł brutto. Użycie do naprawy wyłącznie części oryginalnych pozwoli na pełną restytucję pojazdu i nie spowoduje wzrostu wartości pojazdu po naprawie. Zastosowanie w naprawie zamienników jakości (...) i P pozwoliłoby obniżyć jej koszt do poziomu 4.079,44 zł brutto.

Naprawa pojazdu przy użyciu części alternatywnych jakości (...) pozwoli na odbudowę pojazdu pod względem estetycznym. Nie można wykluczyć, że pojazd odbudowany na takich częściach przeszedłby pozytywnie badanie techniczne

i zostałby dopuszczony do ruchu. Naprawa przy użyciu takich części nie przywróci jednak pojazdu pod względem technicznym.

Sporządzony przez pozwanego kosztorys nie pozwalał na pełną restytucję pojazdu.

Wartość samochodu V. w stanie nieuszkodzonym wynosiła 7.800 zł brutto, a w stanie uszkodzonym 4.300 zł brutto. **(pisemna opinia biegłego sądowego k. 124-135)**

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. Sąd za podstawę ustaleń przyjął również zeznania świadka. M. P. opisał proces naprawy samochodu V. po szkodzie z października 2020 roku, wskazał, że wyplacone przez pozwanego odszkodowanie nie pozwoliło na pokrycie jej kosztów, wyjaśnił także, że przed szkodą pojazd nie posiadał żadnych nienaprawionych uszkodzeń. Poszkodowany nie potrafił natomiast podać kwoty wydatkowanej na naprawę oraz określić rodzaju części użytych do jej przeprowadzenia. Okoliczności te, o czym będzie mowa w dalszej części uzasadnienia, nie mają jednak relewantnego znaczenia dla rozstrzygnięcia. Dokonując ustaleń faktycznych Sąd oparł się ponadto na opinii biegłego sądowego Ł. G.. Oceniając opinię biegłego sądowego 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. Opinia biegłego nie była kwestionowana przez strony procesu.

Sąd Rejonowy zważył, co następuje:

Powództwo było zasadne i zasługiwało na uwzględnienie w całości w zakresie należności głównej oraz częściowo w zakresie odsetek.

W niniejszej sprawie znajdują zastosowanie zasady odpowiedzialności samoistnego posiadacza mechanicznego środka komunikacji poruszanego za pomocą sił przyrody statuowane 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, 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 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).

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).

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 wynika 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, art. 822 § 4 k.c.).

W przedmiotowej sprawie bezspornym między stronami był fakt zaistnienia zdarzenia komunikacyjnego z dnia 24 października 2020 roku, w wyniku którego uszkodzony został samochód marki V.. Do zdarzenia drogowego doszło z winy osoby ubezpieczonej w zakresie odpowiedzialności cywilnej posiadaczy pojazdów mechanicznych w pozwanym Zakładzie (...). Przedmiotem sporu nie była zatem zasada odpowiedzialności pozwanego za przedmiotową szkodę.

Osią sporu

w niniejszej sprawie była jedynie wysokość dochodzonego roszczenia z tytułu odszkodowania oraz zasadność żądania zwrotu kosztów prywatnej ekspertyzy.

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). 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 prawnego 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. Okoliczność, że poszkodowany nie czekając na wypłatę odszkodowania podejmuje decyzję o sprzedaży uszkodzonego samochodu, nie pozbawia go bowiem prawa do odszkodowania w wysokości odpowiadającej hipotetycznym kosztom naprawy, skoro rzeczywista naprawa nie stanowi warunku dochodzenia odszkodowania. W konsekwencji poszkodowany

w ramach ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej posiadacza pojazdu mechanicznego, w przypadku szkody częściowej może żądać odszkodowania

w wysokości odpowiadającej niezbędnym i uzasadnionym ekonomicznie kosztom przywrócenia pojazdu do stanu poprzedniego, także wtedy, gdy naprawy nie dokonał, albo też dokonał jej częściowo i sprzedał pojazd w stanie uszkodzonym. Przyjęcie przeciwnego poglądu powodowałoby nieuzasadnione różnicowanie sytuacji poszkodowanych w wypadkach komunikacyjnych (w takich samych lub podobnych stanach faktycznych), szczególnie biorąc pod uwagę, że sytuacja ta niejednokrotnie uzależniona jest od stanowiska ubezpieczyciela zobowiązanego do wypłaty odszkodowania. Brak jest podstaw prawnych do wymagania od poszkodowanego, aby z naprawą lub sprzedażą samochodu stanowiącego jego własność oczekiwał do zakończenia np. postępowania sądowego albo też, aby wysokość należnego odszkodowania uzależniona była od momentu, w którym następuje ostatecznie jego wypłata. Na wysokość odszkodowania mogłyby wówczas mieć wpływ okoliczności irrelevantne z punktu widzenia rozmiaru doznanego przez właściciela pojazdu uszczerbku, ustalanego w dacie zdarzenia. Skoro poszkodowany, który uzyskał odszkodowanie przed dokonaniem naprawy nie musi następnie rozliczać się z uzyskanych środków, to wymagania takiego nie można kierować wobec tych poszkodowanych, którzy wcześniej dokonali całkowitej albo częściowej naprawy samochodu, albo też go sprzedali. Zbycie rzeczy jest uprawnieniem właściciela tak samo jak korzystanie z niej. Skorzystanie z tego uprawnienia nie może ograniczać więc wysokości należnego poszkodowanemu odszkodowania, ubezpieczyciel sprawcy szkody powinien bowiem wyrównać uszczerbek w majątku poszkodowanego do pełnej wysokości szkody. Nie znajduje zatem oparcia w utrwalonym orzecznictwie Sądu Najwyższego stanowisko, że w przypadku sprzedaży pojazdu wysokość odszkodowania może być przez poszkodowanego udowodniona tylko poprzez wykazanie różnicy między wartością pojazdu przed szkodą i ceną uzyskaną z jego sprzedaży, które jednocześnie wyznaczają wielkość uszczerbku w jego majątku. 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; wyrok SN z dnia 3 lipca 2019 roku, II CSK 308/18, L.; wyrok SN z dnia 3 kwietnia 2019 roku, II CSK 100/18, L.).

W ocenie Sądu odmienne stanowisko budziłoby również wątpliwości z perspektywy konstytucyjnej zasady równości wobec prawa (art. 32 Konstytucji RP). Poszkodowani, którzy naprawili pojazd i którzy naprawy nie dokonali oraz poszkodowani, którzy po szkodzie częściowej zbyli pojazd czy też pozostawili go w swojej dyspozycji nie powinni być odmiennie traktowani, skoro w ich sytuacji prawnej nie zachodzą różnice, które by to uzasadniały (por. m.in. wyroki Trybunału Konstytucyjnego z dnia 24 października 2006 roku, SK 41/05, OTK-A 2006, nr 9, poz. 126, z dnia 7 lutego 2006 roku, SK 45/04, OTK-A 2006, nr 2, poz. 15 oraz wyroki Sądu Najwyższego z dnia 4 listopada 2015 roku, I BU 9/14, M.Pr. 2016, nr 2, str. 97-105, i z dnia 5 maja 2010 roku, I PK 201/09).

W konsekwencji kwestia naprawy samochodu marki V. i jej koszt ma irrelevantne znaczenie dla oceny rozmiaru odpowiedzialności pozwanego. Pozwany zdaje się przy tym całkowicie ignorować okoliczność, że przeprowadzenie naprawy pojazdu nie oznacza jeszcze, że został on przywrócony do stanu sprzed szkody. W przypadku zaniżonego odszkodowania (a takie niewątpliwie zostało wypłacone przez pozwanego) osoba zlecająca naprawę, jeśli nie chce albo nie ma możliwości zaangażowania własnych środków, dysponuje bowiem ograniczonymi środkami finansowymi, które wyznaczają zakres naprawy (przykładowo wymuszają stosowanie części używanych, zamienników itp.). Wobec powyższego nie ulega zatem żadnej wątpliwości to, że racjonalnie i ekonomicznie uzasadnione koszty przywrócenia samochodu do stanu sprzed zdarzenia, które wyznaczają wysokość należnego odszkodowania – jako uszczerbku w majątku poszkodowanego powstałego już w dacie zdarzenia – winny zostać ustalone w oparciu o jednolite, identyfikowane w sposób tożsamy, obiektywnie weryfikowalne, hipotetycznie postrzegane kryteria, a więc bez względu na to, czy doszło już do naprawy uszkodzonego samochodu, czy też nie i np. nastąpiła jego sprzedaż, czy też samochód nie został naprawiony i w dalszym ciągu pozostaje własnością poszkodowanego, a ten nie ma zamiaru dokonywać jego naprawy, albowiem pozostaje zainteresowany jedynie „wyrównaniem” doznanego – na skutek uszkodzenia samochodu – uszczerbku w stanie jego majątku. Finalnie zwrócić należy uwagę, że wprawdzie poszkodowany zeznał, że naprawił pojazd, to jednocześnie nie potrafił podać całkowitego kosztu naprawy, ani określić rodzaju użytych do naprawy części, poprzestając na stwierdzeniu, że pozwany wypłacił zaniżone odszkodowanie, a on musiał do naprawy „dolożyć z własnej kieszeni”. W takim stanie rzeczy ustalenie uzasadnionych kosztów naprawy mogło nastąpić wyłącznie na podstawie szacunkowego ich wyliczenia.

W oparciu o opinię biegłego sądowego Sąd ustalił, że rzeczywisty koszt naprawy samochodu marki V. uszkodzonego w wyniku opisanego powyżej zdarzenia komunikacyjnego z dnia 24 października 2020 roku, z uwzględnieniem stawki za roboczogodzinę prac blacharsko-lakierniczych na poziomie 110 zł netto, z użyciem części nowych, oryginalnych wynosi 4.574,25 zł brutto. Jak wyjaśnił biegły, użycie wyłącznie części oryginalnych gwarantuje przywrócenie pojazdu do stanu sprzed szkody, także pod względem technicznym. 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 zawnionego 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. Zwrócić należy także uwagę, że pomimo sposobu produkcji części jakości (...) nie mogą być one postrzegane na równi z częściami oryginalnymi, skoro nie mają oznaczenia producenta pojazdu,

a także są tańsze od tychże. Powyższe sprawia, że montaż części jakości (...)

w pojeździe, w którym były montowane wyłącznie oryginalne elementy, skutkuje zmniejszeniem wartości rynkowej pojazdu, przez co nie przywraca go do stanu sprzed szkody. 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 zawnionego działania innego podmiotu. Jednocześnie niesporne jest, 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, a ich montaż

w pojeździe może skutkować nieprawidłowym działaniem systemów bezpieczeństwa. Co relewantne, pozwany, który przeprowadził oględziny samochodu V. nie wykazał w żaden sposób (art. 6 k.c., art. 232 k.p.c.), aby

w aucie tym były montowane jakiegokolwiek zamienniki. Pamiętać należy, że po otrzymaniu zawiadomienia o wypadku zakład ubezpieczeń obowiązany jest do ustalenia we własnym zakresie przesłanek swojej odpowiedzialności oraz do zbadania okoliczności dotyczących wysokości szkody. W tym celu winien on podjąć czynności wyjaśniające w zakresie, w jakim jest to niezbędne do ustalenia zakresu szkody, w tym identyfikacji uszkodzonych elementów pod kątem m.in. ich jakości. 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 (por. także wyrok z dnia 8 grudnia 2021 roku,

I NSNc 78/21, L.). Zajmując przywołane stanowisko Sąd Najwyższy odrzucił kierunek wykładni, z którego miałyby wynikać, że zastąpienie części już eksploatowanej, nieraz przez znaczny okres, częścią nową powoduje, że poszkodowany zyskuje, gdyż w jego pojeździe pojawiła się część mająca większą wartość niż ta, która uległa zniszczeniu. Podkreślił, że część po połączeniu jej

z pojazdem nie może być oceniana jako samodzielny przedmiot obrotu, lecz staje się jednym z elementów, które należy brać pod uwagę przy ocenie poniesionej straty. Stratę tę określa się przez porównanie wartości pojazdu przed zdarzeniem wyrządzającym szkodę i po przywróceniu go do stanu poprzedniego.

W orzecznictwie podnosi się również, że przywrócenie pojazdowi sprawności technicznej nie może być identyfikowane z przywróceniem pojazdu w pełni do stanu poprzedniego. Z faktów powszechnie znanych wynika bowiem, że jeżeli pojazd był naprawiany w związku z wypadkiem, to jego cena ulega obniżeniu, nie ma więc znaczenia, że zamontowano w nim elementy nowe. Naprawa pojazdu

z reguły nie powoduje zatem, że odzyskuje on swoją pełną wartość handlową

w stosunku do stanu sprzed wyrządzenia szkody. Nawet w przypadku kompleksowej naprawy w autoryzowanym zakładzie mechanicznym, zgodnie

z technologią producenta, przy użyciu nowych, oryginalnych części pojazd naprawiany w realiach rynkowych, jest z reguły wart mniej niż pojazd, który nie uczestniczył w kolizji i nie podlegał procesowi naprawczemu (por. postanowienie SN z dnia 7 grudnia 2018 roku, III CZP 51/18, OSNC 2019/9/94; cyt. uchwała SN w sprawie III

CZP 80/11). Nie można również tracić z pola widzenia okoliczności, że pozwany nie udowodnił, że poszkodowany był w stanie naprawić uszkodzony pojazd za kwotę podaną w sporządzonej przez niego kalkulacji naprawy przy założeniu, że naprawa ta winna zostać przeprowadzona zgodnie z technologią producenta pojazdu, przy użyciu nowych, oryginalnych części. Z opinii biegłego, ale i depozycji samego poszkodowanego wynika wręcz odmienna konkluzja,

a mianowicie że możliwość taka nie istniała. O czym była mowa wyżej, opinia biegłego Ł. G. stanowi przekonujący i miarodajny dowód w sprawie. Finalnie podkreślenia wymaga, że żądanie powoda należałoby ocenić jako zasadne także wówczas, gdyby za uzasadnione koszty naprawy uznać te wyliczone przy uwzględnieniu cen części alternatywnych (...) i P. Dla tej wersji koszt naprawy wyrażałby się kwotą 4.079,44 zł, tymczasem suma wypłaconego przez pozwanego oraz żądanego w pozwie uzupełniającego odszkodowania wynosi 3.491,29 zł.

Sąd uznał ponadto, że poszkodowany nie był zobligowany do naprawy pojazdu w warsztatach współpracujących z pozwanym, a także za stawki wynikające ze sporządzonej przez pozwanego ekspertyzy. Jak wyjaśniono wyżej, 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. Obowiązek minimalizacji skutków szkody musi być bowiem utrzymany i stosowany w rozsądnych granicach i nie powinien być wykorzystywany do nakłaniania poszkodowanego by zrezygnował

z realizacji przysługujących mu praw podmiotowych. Narzucanie poszkodowanemu gdzie i za ile ma naprawić pojazd niespornie niweczyłoby jego uprawnienie odnośnie wyboru sposobu likwidacji szkody. Jak już wyjaśniono pozwany nie udowodnił, że 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 przy tym Sąd Okręgowy

w Ł. 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.

W przedmiotowej sprawie powód dochodził także zapłaty kwoty 400 zł tytułem poniesionych kosztów związanych ze zleceniem prywatnej ekspertyzy, które to żądanie Sąd uznał za zasadne. Jak wyjaśnił Sąd Apelacyjny w Warszawie w wyroku z dnia 31 stycznia 2013 roku (I ACa 1011/12, L.; por. także uchwała SN z dnia 18 maja 2004 roku, III CZP 24/04, OSNC 2005/7-8/117), odszkodowanie przysługujące z umowy ubezpieczenia majątkowego może - stosownie do okoliczności sprawy - obejmować także koszty ekspertyzy. Pojęcie szkody ubezpieczeniowej jest tożsame z pojęciem szkody zawartym w art. 361 k.c. W skład takiej szkody wchodzi wydatki i koszty związane ze zdarzeniem wywołującym szkodę. Ocena czy poniesione koszty ekspertyzy sporządzonej

w postępowaniu przedsądowym są objęte odszkodowaniem przysługującym od ubezpieczyciela, musi być dokonana przy uwzględnieniu całokształtu okoliczności sprawy, a w szczególności uzależniona od ustalenia, czy zachodzi normalny związek przyczynowy pomiędzy poniesieniem tego wydatku a wypadkiem, oraz czy poniesienie tego kosztu było obiektywnie uzasadnione. Jak wyjaśnił Sąd Najwyższy w uchwale 7 sędziów z dnia 29 maja 2019 roku (III CZP 68/18, Biul. SN 2019/5), wymagania te może spełniać w szczególności ekspertyza dotycząca okoliczności wypadku lub rozmiaru szkody powypadkowej, której koszt jest ekonomicznie uzasadniony. W takich przypadkach wydatek na ekspertyzę jest poniesiony wbrew woli poszkodowanego, choć bowiem wynika z decyzji poszkodowanego, to jednak będącej następstwem przyczyny niezależnej od poszkodowanego, gdyż do podjęcia tej decyzji poszkodowany był zmuszony. Wydatek, o którym mowa, stanowi stratę w rozumieniu art. 361 § 2 k.c., wchodzącą w zakres szkody, za którą odpowiada ubezpieczony, a w konsekwencji i ubezpieczyciel, dlatego że ze względu na subsydiarny charakter ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej koszty dochodzenia likwidacji szkody od ubezpieczyciela należy traktować na równi z kosztami dochodzenia likwidacji szkody od ubezpieczonego; innymi słowy koszty dochodzenia likwidacji

szkody od ubezpieczyciela zastępują koszty dochodzenia likwidacji szkody od ubezpieczonego. W niniejszej sprawie zdaniem Sądu nie budzi wątpliwości, że zlecenie przez powoda wykonania prywatnej ekspertyzy jawiło się jako w pełni zasadne, skoro pozwany znacznie zaniżył wartość szkody. Co istotne, to powinnością pozwanego, jako profesjonalisty i podmiotu likwidującego zaistniałą szkodę było właściwe jej oszacowanie. Obowiązkowi temu pozwany ewidentnie nie sprostał. Oczywiście jest przy tym, że powód w wyniku zawartej umowy cesji wszedł we wszystkie prawa i obowiązki poszkodowanego, przez co był uprawniony do zlecenia wykonania kalkulacji naprawy na takiej samej zasadzie, na jakie uprawnienie to przysługiwało poszkodowanemu, przy założeniu, że jej sporządzenie było w okolicznościach sprawy niezbędne do efektywnego dochodzenia odszkodowania. (por. cyt. uchwała 7 sędziów SN z dnia 29 maja 2019 roku). Wreszcie w ocenie Sądu nie ma znaczenia fakt, że powód zajmuje się zawodowo dochodzeniem odszkodowań, wszak sam profil prowadzonej przez niego działalności nie oznacza jeszcze, że posiada on wiedzę ekspercką tożsamą z wiedzą rzeczoznawcy samochodowego, która umożliwiałaby mu poprawne wyliczenie poziomu szkody. Powód wyłącznie z racji wykonywanej działalności nie może przecież wiedzieć, ile przykładowo kosztuje dana część oraz jej zamontowanie do konkretnego modelu samochodu. Nie można również tracić z pola widzenia okoliczności, że sporządzenie kalkulacji naprawy następuje z wykorzystaniem systemów eksperckich, wymagających wykupienia odpowiedniej licencji, pozwany zaś nawet nie starał się wykazać, że powód takową posiada. W konsekwencji koniecznym było skorzystanie z pomocy podmiotu, który taką licencję dysponuje. Jednocześnie powód wykazał ponad wszelką wątpliwość, że poniósł sporny koszt w wysokości 400 zł.

Mając powyższe na uwadze Sąd zasądził od pozwanego na rzecz powoda kwotę 1.796,18 zł z ustawowymi odsetkami za opóźnienie od kwoty 1.396,18 zł od dnia 15 grudnia 2020 roku do dnia zapłaty, oddalając pozew w pozostałym zakresie (tj. w zakresie odsetek dochodzonych za okres sprzed dnia 15 grudnia 2020 roku).

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.). Godzi się ponadto przypomnieć, że zobowiązanie z tytułu odszkodowania ma charakter bezterminowy, przekształcenie go w zobowiązanie terminowe następuje zaś w drodze wezwania wierzyciela skierowanego do dłużnika do spełnienia świadczenia. W niniejszej sprawie powód wprawdzie załączył wezwanie do zapłaty, to jednocześnie nie złożył dowodu jego doręczenia stronie przeciwnej. Na wezwanie (...) odpowiedział w dniu 14 grudnia 2020 roku, wobec czego Sąd uznał, że dopiero w tej dacie winien spełnić roszczenie.

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, a zatem była uprawniona żądać zwrotu poniesionych kosztów w pełnej wysokości.

Na koszty procesu poniesione przez powoda złożyły się: opłata od pozwu

w kwocie 200, koszty zastępstwa procesowego w stawce minimalnej – 270 zł, opłata skarbową od pełnomocnictwa w kwocie 17 zł oraz wykorzystana część zaliczki na poczet wynagrodzenia biegłego w wysokości 679,33 zł.

Mając na uwadze powyższe, Sąd zasądził od pozwanego na rzecz powoda kwotę 1.166,33 zł tytułem zwrotu kosztów procesu.

Ponadto Sąd nakazał zwrócić powodowi ze Skarbu Państwa – Sądu Rejonowego dla Łodzi-Widzewa kwotę 320,67 zł tytułem niewykorzystanej części zaliczki.

Z tych względów, orzeczono jak w sentencji.