

Sygn. akt VIII C 69/21

/

## WYROK W IMIENIU RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ

Dnia 12 kwietnia 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 29 marca 2022 roku w Łodzi

na rozprawie

sprawy z powództwa A. G.

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

o zapłatę

1. zasądza od strony pozwanej na rzecz powoda kwotę 11.039,23 zł (jedenaście tysięcy trzydzieści dziewięć złotych dwadzieścia trzy grosze) wraz z odsetkami ustawowymi za opóźnienie od dnia 15 maja 2020 roku do dnia zapłaty;
2. oddala powództwo w pozostałej części;
3. zasądza od strony pozwanej na rzecz powoda kwotę 2.169,48 zł (dwa tysiące sto sześćdziesiąt dziewięć złotych czterdzieści osiem groszy) tytułem zwrotu kosztów procesu wraz z odsetkami ustawowymi za opóźnienie od tej kwoty od dnia uprawomocnienia się wyroku do dnia zapłaty;
4. obciąża stronę pozwaną obowiązkiem zwrotu na rzecz Skarbu Państwa - Sądu Rejonowego dla Łodzi - Widzewa w Łodzi kwoty 604,79 zł (sześćset cztery złote siedemdziesiąt dziewięć groszy) tytułem nieuiszczonych wydatków;
5. nakazuje ściągnąć od powoda z zasądzonych w punkcie 1. wyroku roszczenia na rzecz Skarbu Państwa - Sądu Rejonowego dla Łodzi-Widzewa w Łodzi kwotę 278,38 zł (dwieście siedemdziesiąt osiem złotych trzydzieści osiem groszy) tytułem nieuiszczonych wydatków.

Sygn. akt VIII C 69/21

## UZASADNIENIE

W dniu 9 stycznia 2021 roku powód A. G., reprezentowany przez zawodowego pełnomocnika, wytoczył przeciwko Towarzystwu (...) w W. powództwo o zapłatę kwoty 15.228,04 zł tytułem odszkodowania z ustawowymi odsetkami za opóźnienie od dnia 8 lutego 2020 roku do dnia zapłaty, kwoty 492 zł tytułem poniesionych kosztów sporządzenia kosztorysu naprawy oraz kwoty 399,84 zł tytułem poniesionych kosztów wykonania oceny technicznej, dwie ostatnie kwoty z ustawowymi odsetkami za opóźnienie od dnia 23 czerwca 2020 roku do dnia zapłaty, ponadto wniósł o zasądzenie od pozwanego zwrotu kosztów procesu. W uzasadnieniu pełnomocnik wyjaśnił, że w dniu 9 stycznia 2020 roku miało miejsce zdarzenie, w wyniku którego uszkodzony został samochód marki H. (...) o nr rej. (...). Sprawca szkody posiadał ubezpieczenie OC u pozwanego. Po zgłoszeniu szkody pozwany przeprowadził postępowanie

likwidacyjne, w toku którego ustalił wartość szkody na kwotę 9.464,97 zł. Suma ta jest nieprawidłowa, jak wynika bowiem z wykonanej na zlecenie powoda kalkulacji koszt naprawy przedmiotowego pojazdu wynosi 24.693,01 zł. Pełnomocnik wskazał ponadto, że odpłatne wykonanie kalkulacji naprawy oraz oceny stanu technicznego było bezpośrednio związane ze szkodą, konieczne było bowiem ustalenie rzeczywistych kosztów naprawy oraz sporządzenie zestawienia uszkodzonych w zdarzeniu części.

(pozew k. 5-7)

W odpowiedzi na pozew pozwany, reprezentowany przez zawodowego pełnomocnika, wniósł o oddalenie powództwa oraz o zasądzenie od powoda zwrotu kosztów procesu.

W uzasadnieniu pełnomocnik 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. Ponadto zanegował roszczenie powoda w zakresie kwoty 891,84 zł tytułem zwrotu kosztów wykonania kosztorysu i oceny stanu technicznego, jako nie pozostające w adekwatnym związku przyczynowo-skutkowym ze szkodą.

(odpowiedź na pozew k. 33-43v.)

W toku procesu stanowiska stron nie uległy zmianie.

(protokół rozprawy k. 61-62v., k. 187-187v.)

### **Sąd Rejonowy ustalił następujący stan faktyczny:**

W dniu 9 stycznia 2020 roku doszło do zdarzenia drogowego, w którym uszkodzony został należący do powoda A. G. samochód marki H. (...) o nr rej. (...). Pojazd ten był używany przez powoda do prowadzenia działalności gospodarczej, a koszt naprawy mógł on odliczyć od kosztów uzyskania przychodu. Powód odlicza 50% podatku VAT.

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

(oświadczenie k. 18, okoliczności bezsporne)

W dniu 29 stycznia 2020 roku poszkodowany zgłosił szkodę ubezpieczycielowi sprawcy. Pozwany wdrożył postępowanie likwidacyjne, w toku którego m.in. dokonał oględzin uszkodzonego pojazdu. W protokole szkody w pojeździe nie odnotowano, aby w samochodzie H. były zamontowane części inne, niż oryginalne z logo producenta części. Wartość szkody została pierwotnie ustalona na kwotę 7.294,66 zł.

Nie zgadzając się z wysokością odszkodowania powód zlecił wykonanie kalkulacji naprawy, na gruncie której koszt naprawy samochodu H. wyliczono na kwotę 24.693,01 zł brutto. Powód zlecił również wykonanie oceny technicznej pojazdu, co miało związek z pominięciem przez pozwanego szeregu uszkodzeń w pojeździe. Z powyższego tytułu A. G. poniósł wydatek w kwotach 492 zł i 399,84 zł.

Pismem z dnia 23 marca 2020 roku, doręczonym w dniu 14 kwietnia 2020 roku, powód wezwał pozwanego do zapłaty w terminie wynikającym z art. 817 k.c. m.in. kwoty 15.720,58 zł odszkodowania, 492 zł tytułem kosztu wykonania kalkulacji naprawy oraz 399,84 zł tytułem kosztu wykonania oceny stanu technicznego pojazdu.

Decyzją z dnia 23 czerwca 2020 roku pozwany powiadomił o dopłacie kwoty 2.170,31 zł wraz z odsetkami w wysokości 51,79 zł.

(decyzja k. 11-11v., kalkulacja naprawy k. 12-15v., ekspertyza k. 16-17, oświadczenie k. 18, faktura k. 19, k. 20, wezwanie do zapłaty k. 21-22, ocena stanu pojazdu k. 47, protokół szkody

w pojeździe k. 48-48v., zgłoszenie szkody w pojeździe k. 49-51, okoliczności bezsporne)

Uzasadniony koszt naprawy samochodu marki H. uszkodzonego na skutek zdarzenia z dnia 9 stycznia 2020 roku na częściach nowych i oryginalnych, przy stawce za rbg 115 zł netto, wyniósłby 21.635,16 zł brutto (17.589,56 zł netto). Użycie dostępnych części jakości (...) (reflektor przedni lewy) zmniejszyłby koszt naprawy do kwoty 21.089,41 zł brutto (17.145,86 zł netto).

Naprawa pojazdu po zdarzeniu z dnia 9 stycznia 2020 roku przywracająca stan pojazdu sprzed zdarzenia z wykorzystaniem zamienników (części jakości (...) i P) – bez logo producenta nie była możliwa. Przywrócenie stanu poprzedniego pojazdu poprzez naprawę blacharsko-lakierniczą oznacza doprowadzenie do stanu technicznego, użytkowego

i estetycznego najbardziej zbliżonego do stanu występującego przed uszkodzeniem. Oznacza to m.in. zastąpienie uszkodzonych elementów częściami identycznymi do tych, które były zamontowane poprzednio, jeżeli istnieje taka techniczna i ekonomiczna możliwość. Części jakości O nie są identyczne z częściami jakości (...), te drugie nie posiadają bowiem znaku producenta części, a ich wartość jest niższa o 25-50% od wartości części jakości O, co powoduje zmniejszenie wartości rynkowej pojazdu po ich zamontowaniu.

Wartość samochodu marki H. na dzień szkody wynosiła 22.300 zł.

(pisemna opinia biegłego sądowego k. 71-83, pisemna uzupełniająca opinia biegłego sądowego k. 134-146)

Do dnia wyrokowania pozwany nie zapłacił powodowi kwoty dochodzonej pozwem.

(okoliczność bezsporna)

Powyższy stan faktyczny Sąd ustalił bądź jako bezsporny, bądź na podstawie dowodów z dokumentów znajdujących się w aktach sprawy. Za podstawę ustalenia stanu faktycznego Sąd przyjął ponadto dowód z opinii biegłego sądowego T. B.. 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 przesłedzenie - 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 stronę pozwaną szczegółowo wyjaśniając, dlaczego naprawa pojazdu, w którym wcześniej były zamontowane części jakości O, przy użyciu części jakości (...) nie przywróci stanu sprzed szkody. Biegły zwrócił ponadto uwagę, że wbrew twierdzeniom pozwanego w opinii nie doszło do zmiany kwalifikacji z naprawy na wymianę 10 elementów, akcentując, że w opinii wyłącznie nie uznano 10 pozycji wyszczególnionych w kalkulacji wykonanej na zlecenie powoda. Opinia biegłego – po jej uzupełnieniu – nie była kwestionowana przez strony procesu.

Na rozprawie poprzedzającej wydanie wyroku Sąd pominął wnioski dowodowe pozwanego wskazane w pkt 3 i 4 odpowiedzi na pozew uznając je za zbędne dla rozstrzygnięcia sprawy. O czym będzie mowa w dalszej części uzasadnienia, kwestia naprawy pojazdu po szkodzie oraz jej koszt są irrelevantne z punktu widzenia należnego poszkodowanemu świadczenia, ponadto, jak wynika z informacyjnego przesłuchania powoda, nie naprawił on, ani też nie sprzedał samochodu marki H., co czyniło wnioskowane dowody nieprzydatnymi.

### **Sąd Rejonowy zważył, co następuje:**

Powództwo jest zasadne w przeważającej części.

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 (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 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 9 stycznia 2020 roku, w wyniku którego uszkodzony został samochód marki H.. 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 z tytułu odszkodowania oraz zasadność żądania dotyczącego zwrotu kosztów prywatnej ekspertyzy i oceny technicznej.

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). Wyjaśnienia wymaga ponadto, że 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. W konsekwencji przyjęć należy, że nieopłacalność naprawy, będąca przesłanką szkody całkowitej, ma miejsce wówczas, gdy jej koszt przekracza wartość pojazdu sprzed wypadku. Stan majątku poszkodowanego, niezakłócony zdarzeniem ubezpieczeniowym, wyznacza bowiem rozmiar należnego odszkodowania. Kwestia ta była także przedmiotem rozważań na gruncie wyroku z dnia 20 lutego 2020 roku (V CKN 903/00, OSNC 2003/1/15), w którym Sąd Najwyższy przyjął, że jeżeli koszt naprawy samochodu jest wyższy od jego wartości przed uszkodzeniem, roszczenie poszkodowanego ogranicza się do kwoty odpowiadającej różnicy wartości samochodu sprzed i po wypadku. Wyjaśnił, że świadczenie zobowiązanego polegające na przywróceniu stanu poprzedniego lub zapłaceniu kwoty odpowiadającej wartości takiego przywrócenia (kosztów naprawy samochodu) nie powinno przekraczać kosztów celowych, ekonomicznie uzasadnionych. Gdy w konkretnych okolicznościach sprawy zostanie stwierdzony brak ekonomicznego uzasadnienia naprawienia szkody we wskazany sposób, roszczenie poszkodowanego ogranicza się do innej formy odszkodowania. Polega ona na zapłaceniu kwoty wyrównującej uszczerbek majątkowy wyrażający się różnicą pomiędzy wartością samochodu przed i po uszkodzeniu. Typową sytuacją, w której tak trzeba będzie określić zakres obowiązku odszkodowawczego, jest taka, w której koszt naprawy samochodu wydatnie, znacznie, przekraczałby wartość samochodu przed wypadkiem. W takim wypadku przywrócenie stanu poprzedniego (wyłożenie kosztów takiego przywrócenia) pociągałoby za sobą dla poszkodowanego nadmierne koszty (art. 363 § 1 k.c.). Gdyby więc koszt naprawy samochodu był znacznie wyższy od wartości samochodu przed uszkodzeniem, roszczenie poszkodowanego ogranicza się do kwoty odpowiadającej różnicy wartości samochodu sprzed i po wypadku. Takie ustalenie wysokości szkody ("strat, które poszkodowany poniósł") i sposobu jej naprawienia nie pozostaje w sprzeczności z zasadami określonymi w art. 361 § 2 i 363 § 1 k.c., ani w art. 822 k.c. Dlatego też w orzecznictwie za utrwalony należy uznać pogląd, że jeżeli koszt naprawy samochodu jest wyższy od jego wartości przed uszkodzeniem, roszczenie poszkodowanego ogranicza się do kwoty odpowiadającej różnicy wartości samochodu sprzed i po wypadku (por. m.in. wyrok SN z dnia 20 kwietnia 1971 roku, II CR 475/70, OSP 1971/12/231; wyrok SN z dnia 20 lutego 2002 roku, V CKN 903/00, OSNC 2003/1/15; wyrok SN z dnia 3 kwietnia 2019 roku, II CSK 100/18, LEX; wyrok SA w Krakowie z dnia 30 kwietnia 2013 roku, I ACA 306/13, LEX). Sąd Rejonowy w pełni podziela ten pogląd przyjmując, że koszt naprawy uszkodzonego w wypadku komunikacyjnym pojazdu, przewyższający jego wartość sprzed wypadku, uzasadnia uznanie naprawy za nieopłacalną, a w konsekwencji celowym i uzasadnionym jest odstąpienie od przywrócenia stanu poprzedniego. Taka sytuacja nie

miała jednak miejsca na kanwie omawianej sprawy z opinii biegłego sądowego wynika bowiem, że wartość samochodu H. przed szkodą wynosiła 22.300 zł brutto, a zatem przewyższała uzasadniony koszt jego naprawy (21.635,16 zł brutto).

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 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 ewentualny fakt naprawy samochodu marki H. i jej koszt mają irrelevantne znaczenie dla oceny rozmiaru odpowiedzialności pozwanego.

W oparciu o opinię biegłego sądowego Sąd ustalił, że rzeczywisty koszt naprawy samochodu marki H. uszkodzonego w wyniku opisanego powyżej zdarzenia komunikacyjnego z dnia 9 stycznia 2020 roku z uwzględnieniem stawki za roboczogodzinę prac blacharsko-lakierniczych na poziomie 115 zł netto, z użyciem części nowych, oryginalnych, wynosi 21.635,16 zł brutto/17.589,56 zł netto. Jak wyjaśnił biegły, użycie wyłącznie części oryginalnych gwarantuje przywrócenie pojazdu do stanu sprzed szkody. Zaznaczył, 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 o 25-50%. 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. 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 zwinionego 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 wchodzą 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 miałyby miejsce zarówno wtedy, gdyby użyta część była pod istotnymi względami częścią gorszą

od tej, która uległa uszkodzeniu, jak i wtedy, gdyby równowartość "restytucyjna" części zastępczej była niepewna. 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 z opinii biegłego, 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, nieznane są ich parametry oraz wpływ na skuteczność systemów bezpieczeństwa, w które wyposażony jest pojazd. Co relewantne, pozwany, który przeprowadzał oględziny pojazdu po zdarzeniu, nie wykazał w żaden sposób (art. 6 k.c., art. 232 k.p.c.), aby były w nim montowane jakiegokolwiek zamienniki, nie zaferował także dowodów, w tym stosownych certyfikatów na to, że przyjęte przez niego w kalkulacji części odpowiadają jakością częściom uszkodzonym. Jednocześnie z opinii biegłego niezbicie wynika, że li tylko użycie przy naprawie części oryginalnych z logo producenta pojazdu gwarantuje skuteczną naprawę pojazdu. Pozwany nie zaferował 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. Nie może 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 odmienna konkluzja, a mianowicie że możliwość taka nie istniała. O czym była mowa wyżej, opinia biegłego T. B. stanowi przekonujący i miarodajny dowód w sprawie, nie była ona również podważana przez strony procesu.

Skoro zatem niezbędny koszt naprawy samochodu marki H. uszkodzonego w wyniku zdarzenia komunikacyjnego z dnia 9 stycznia 2020 roku wynosi 17.589,56 zł netto, a A. G. ma prawo odliczyć 50% podatku VAT (okoliczność bezsporna przyznana przez powoda w trakcie informacyjnego wysłuchania), wysokość należnego powodowi roszczenia kształtuje się na poziomie 17.589,56 zł + 1/2 podatku VAT (2.022,80 zł), co daje łącznie 19.612,36 zł. Do dnia wyrokowania pozwany wypłacił z tytułu przedmiotowej szkody kwotę 9.464,97 zł, a więc do dopłaty pozostaje kwota 10.147,39 zł.

W przedmiotowej sprawie powód dochodził także zapłaty kwot 492 zł tytułem poniesionych kosztów związanych ze zleceniem prywatnej ekspertyzy oraz 399,84 zł tytułem kosztów wykonania oceny technicznej pojazdu, 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. W niniejszej sprawie nie może budzić wątpliwości, że zlecenie przez powoda wykonania prywatnej ekspertyzy jawiło się jako w pełni zasadne, kosztorys sporządzony na zlecenie pozwanego był bowiem znacznie zaniżony. Powód był uprawniony wykonać również ocenę techniczną, skoro pozwany nie uwzględnił w kalkulacji naprawy wszystkich uszkodzonych elementów pojazdu. Oczywiście jest także, że pozwany ubezpieczyciel, jako profesjonalista, miał realną możliwość właściwej wyceny zgłoszonej szkody. Wyjaśnienia wymaga wreszcie, że sporne koszty nie miały związku z prowadzoną przez powoda działalnością gospodarczą, a wynikały wyłącznie ze zdarzenia drogowego przez co nie mogły być potrącane z kosztu uzyskania przychodu. W konsekwencji Sąd zasądził je w kwotach brutto, na które opiewały wystawione na powoda faktury VAT.

Mając powyższe na uwadze Sąd zasądził od pozwanego na rzecz powoda kwotę 11.039,23 zł z ustawowymi odsetkami za opóźnienie od dnia 15 maja 2020 roku do dnia zapłaty oddalając powództwo 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.). 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 wezwał pozwanego do zapłaty pismem doręczonym w dniu 14 kwietnia 2020 roku wskazując, jako termin płatności 30 dni (art. 817 k.c.). W konsekwencji powód był uprawniony żądać odsetek od należnych mu kwot począwszy od dnia 15 maja 2020 roku.

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 k.p.c. zasądzając od pozwanego na rzecz powoda kwotę 2.169,48 zł stanowiącą różnicę pomiędzy kosztami faktycznie poniesionymi a kosztami, które strona powodowa powinna ponieść (powód wygrał spór w 68,48% ponosząc koszty w wysokości 5.017 zł, natomiast pozwany w wysokości 4.017 zł).

W oparciu o art. 98 k.p.c. w zw. z art. 100 k.p.c. w zw. z art. 113 ust. 1 i ust. 2 ustawy o kosztach sądowych w sprawach cywilnych Sąd obciążył pozwanego obowiązkiem zwrotu na rzecz Skarbu Państwa kwoty 604,79 zł oraz nakazał ściągnąć od powoda z zasądzonego w pkt 1 wyroku roszczenia na rzecz Skarbu Państwa kwotę 278,38 zł, tytułem nieuiszczonych wydatków, stosownie do wyniku przedmiotowej sprawy.

Z tych względów, orzeczono jak w sentencji.