

Sygn. akt VIII C 260/22

## WYROK W IMIENIU RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ

Dnia 5 kwietnia 2023 roku

Sąd Rejonowy dla Łodzi-Widzewa w Łodzi VIII Wydział Cywilny

w składzie:

Przewodniczący: Sędzia Anna Bielecka-Gąszcz

Protokolant: staż. Justyna Osiewała-Wawrowska

po rozpoznaniu w dniu 8 marca 2023 roku w Łodzi

na rozprawie

sprawy z powództwa (...) Spółki z ograniczoną odpowiedzialnością spółki komandytowej w P.

przeciwko (...) Spółce Akcyjnej V. (...) w W.

o zapłatę 7.359,36 zł

1. zasądza od pozwanego na rzecz powoda kwotę 7.302,78 zł (siedem tysięcy trzysta dwa złote i siedemdziesiąt osiem groszy) wraz z ustawowymi odsetkami za opóźnienie od dnia 11 listopada 2021 roku do dnia zapłaty;
2. oddala powództwo w pozostałym zakresie;
3. zasądza od pozwanego na rzecz powoda kwotę 3.017 zł (trzy tysiące siedemnaście złotych) tytułem zwrotu kosztów procesu;
4. nakazuje pobrać od pozwanego na rzecz Skarbu Państwa – Sądu Rejonowego dla Łodzi-Widzewa w Łodzi kwotę 155,21 zł (sto pięćdziesiąt pięć złotych i dwadzieścia jeden groszy) tytułem nieuiszczonych kosztów sądowych.

Sygn. akt VIII C 260/22

## UZASADNIENIE

W dniu 7 marca 2022 roku powód (...) Sp. z o.o. Sp.k. w P., reprezentowany przez zawodowego pełnomocnika, wytoczył przeciwko (...) S.A. V. (...) w W. powództwo o zasądzenie kwoty 7.359,36 zł z ustawowymi odsetkami za opóźnienie od dnia 11 listopada 2021 roku do dnia zapłaty, ponadto wniósł o zasądzenie od pozwanego zwrotu kosztów procesu.

W uzasadnieniu wskazał, że w dniu 8 października 2021 roku miało miejsce zdarzenie, w wyniku którego uszkodzony został samochód marki O. o nr rej. (...) należący do R. S.. Sprawca szkody posiadał ubezpieczenie OC u pozwanego. Po zgłoszeniu szkody pozwany przeprowadził postępowanie likwidacyjne, w toku którego ustalił wartość szkody na łączną kwotę 3.884,61 zł. Suma ta jest rażąco zaniżona w stosunku do rzeczywistej wysokości szkody, ponieważ nie uwzględnia realnych kosztów przywrócenia pojazdu do stanu sprzed wypadku. Zgodnie ze sporządzoną na zlecenie powoda ekspertyzą, wartość kosztów naprawy winna wynosić 11.243,97 zł. Powód nabył przedmiotową wierzytelność w drodze umowy cesji. **(pozew k. 5-10)**

W odpowiedzi na pozew pozwany, reprezentowany przez zawodowego pełnomocnika, wniósł o oddalenie powództwa w całości oraz o zasądzenie od powoda zwrotu kosztów procesu. W uzasadnieniu wyjaśnił, że powód dochodzi

roszczenia wyliczonego w hipotetyczny sposób, że uszkodzony pojazd był 12-letni, co wobec niewykazania faktu jego serwisowania w (...) i objęcia gwarancją producenta przemawia za uwzględnieniem w naprawie części jakości (...), wreszcie podniósł, że z punktu widzenia wyliczenia kosztów naprawy istotne znaczenie ma fakt, czy samochód został naprawiony po zdarzeniu. **(odpowiedź na pozew k. 49-50)**

W toku procesu stanowiska stron nie uległy zmianie. Pełnomocnik powoda uzupełniająco wyjaśnił, że odszkodowanie za uszkodzenie pojazdu powinno być wyliczone według kryteriów rynkowych, z uwzględnieniem cen nowych i oryginalnych części. Wskazał, że poszkodowany jest uprawniony do wyboru warsztatu naprawczego, a sam fakt naprawy auta jest irrelevantny z punktu widzenia wysokości należnego odszkodowania. **(pismo procesowe k. 61-72)**

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

W dniu 8 października 2021 roku doszło do zdarzenia drogowego, w wyniku którego uszkodzony został należący do R. S. i S. S. samochód marki O. o nr rej. (...). Sprawca zdarzenia posiadał ubezpieczenie odpowiedzialności cywilnej posiadaczy pojazdów mechanicznych w pozwanym Towarzystwie (...). **(okoliczności bezsporne, z akt szkody: oświadczenie sprawcy kolizji drogowej).**

Tego samego dnia szkoda została zgłoszona pozwanemu, który wdrożył postępowanie likwidacyjne. W jego toku ustalił, że wartość naprawy uszkodzonego pojazdu wynosi 3.884,61 zł brutto. Wyliczając tę wartość pozwany m.in. uwzględnił stawkę za rbg w wysokości 75 zł netto, zastosował potrącenie wartości na materiałach lakierniczych (współczynnik odchylenia 64%) oraz w odniesieniu do wymiany niektórych elementów przyjął części jakości (...) i (...). Ponadto kalkulacja przewidywała 20% rabat na całość kosztów naprawy. W czasie przeprowadzonych oględzin pojazdu pracownik pozwanego nie odnotował, aby były w nim zamontowane części nieoryginalne.

Decyzją z dnia 25 października 2021 roku ubezpieczyciel poinformował o przyznaniu odszkodowania w ustalonej wysokości. **(decyzja k. 18-19, kalkulacja naprawy k. 20-23, z akt szkody: druk zgłoszenia szkody, potwierdzenie zgłoszenia szkody; okoliczności bezsporne)**

W dniu 5 listopada 2021 roku R. S. oraz S. S. scedowali na rzecz DopłatyDoAuta.pl (...) z siedzibą w W. wierzytelność wynikającą ze szkody w pojeździe marki O. powstałej na skutek zdarzenia z dnia 8 października 2021 roku, przysługującą im względem (...) S.A. V. (...) i innych podmiotów odpowiedzialnych za likwidację szkody. Następnie, umową zawartą 8 listopada 2021 nabywca przedmiotowej wierzytelności zbył ją na rzecz P..pl (...). z o.o. z siedzibą w L., który scedował wierzytelność na rzecz powoda.

Po nabyciu wierzytelności powód zlecił wydanie ekspertyzy, na gruncie której koszt naprawy samochodu marki O. został oszacowany na kwotę 11.243,97 zł brutto.

W wiadomości email z dnia 9 lutego 2022 roku powód powiadomił pozwanego o nabyciu wierzytelności oraz wezwał go do zapłaty w terminie 7 dni kwoty wynikającej z załączonej ekspertyzy technicznej pomniejszonej o dotychczas wypłacone świadczenie. **(umowa cesji wierzytelności k. 24, k. 26, k. 28, kalkulacja naprawy k. 32-36, wydruk wiadomości email k. 37, okoliczności bezsporne)**

Uzasadniony koszt naprawy samochodu O. na częściach nowych i oryginalnych, z uwzględnieniem stanu technicznego pojazdu przed zdarzeniem, z zastosowaniem technologii naprawy, jaka pozwoli przywrócić mu wszystkie funkcje techniczne i estetyczne (oraz udzielić gwarancji na taką naprawę), przy stawce za rbg 120 zł netto obserwowanej w województwie (...) w 2021 roku w odpowiednio wyposażonych warsztatach nieposiadających autoryzacji, wyniosłby 11.187,39 zł brutto. Uwzględnienie w naprawie części jakości (...) zmniejszyłoby koszt naprawy do poziomu 7.903,86 zł. Tak odbudowany pojazd przeszedłby pozytywnie badanie techniczne oraz odtworzono by jego kształty geometryczne i estetyczne, nie byłoby to jednak pełnym przywróceniem stanu poprzedniego w rozumieniu warsztatowym.

Każda powypadkowa naprawa blacharsko-lakiernicza powoduje obniżenie wartości pojazdu bez względu na jakość użytych w naprawie części.

Wiek czy przebieg pojazdu nie mają wpływu na możliwość zastosowania w naprawie części oryginalnych.

W praktyce warsztatowej za zasadne uznaje się koszty odbudowy pojazdu na częściach takich, jakie uległy uszkodzeniu. Zebrany w sprawie materiał dowodowy nie wskazuje, aby w samochodzie O. montowane były części nieoryginalne.

### ***(pismna opinia biegłego sądowego k. 83-113)***

Powyższy stan faktyczny Sąd ustalił bądź jako bezsporny, bądź na podstawie dowodów z dokumentów znajdujących się w aktach sprawy, których wiarygodność nie była podważana przez strony. Za podstawę ustalenia stanu faktycznego Sąd przyjął ponadto opinię biegłego sądowego M. 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. Opinia biegłego nie była kwestionowana przez strony procesu.

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

Powództwo było zasadne i zasługiwało na uwzględnienie 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 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 wynikła na skutek ruchu pojazdu mechanicznego szkoda. W sferze odpowiedzialności odszkodowawczej podstawowym założeniem wszelkich rozważań jest z reguły zasada pełnego odszkodowania. Wynika z niej, że wszelka szkoda wyrządzona przez posiadacza lub kierowcę pojazdu mechanicznego, powinna być w świetle obowiązujących przepisów prawa pokrywana przez zakład ubezpieczeń w ramach obowiązkowego ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej. Poszkodowany w związku ze zdarzeniem objętym umową ubezpieczenia obowiązkowego odpowiedzialności cywilnej może dochodzić roszczeń bezpośrednio od zakładu ubezpieczeń (art. 19 ust. 1 ustawy, art. 822 § 4 k.c.).

W przedmiotowej sprawie bezspornym między stronami był fakt zaistnienia zdarzenia komunikacyjnego z dnia 8 października 2021 roku, w wyniku którego uszkodzony został samochód marki O.. 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.

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. W tym miejscu koniecznym jest dodatkowo wskazanie, że obowiązek naprawienia szkody przez wypłatę odpowiedniej sumy pieniężnej powstaje z chwilą wyrządzenia szkody i nie jest uzależniony od tego, czy poszkodowany dokonał naprawy rzeczy i czy w ogóle zamierza ją naprawiać. Przy takim rozumieniu obowiązku odszkodowawczego nie ma w zasadzie znaczenia prawnej okoliczność, czy poszkodowany dokonał naprawy oraz czy i jakim kosztem to uczynił (por. uchwała SN z dnia 15 listopada 2001 roku, III CZP 68/01, OSPiKA

2002, nr 7-8, poz. 103, wyrok SN z dnia 27 czerwca 1988 roku, I CR 151/88, LEX; wyrok SN z dnia 7 sierpnia 2003 roku, IV CKN 387/01, LEX). Zgodnie bowiem z utrwalonym 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 także, 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 kwestia ewentualnej naprawy samochodu marki O. i jej koszt, mają 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.

W oparciu o opinię biegłego sądowego Sąd ustalił, że rzeczywisty koszt naprawy samochodu marki O. uszkodzonego w wyniku opisanego powyżej zdarzenia komunikacyjnego z dnia 8 października 2021 roku, z użyciem części nowych, oryginalnych, wynosi 11.187,39 zł brutto. Jak wyjaśnił biegły, zastosowanie w naprawie wyłącznie części oryginalnych gwarantuje przywrócenie pojazdu 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 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 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. 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, na co zwrócił uwagę biegły w opinii.

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, nieznanne są ich parametry, a ich montaż w pojeździe może skutkować nieprawidłowym działaniem systemów bezpieczeństwa. Co relewantne, pozwany, który przeprowadził oględziny samochodu O. nie wykazał w żaden sposób (art. 6 k.c., art. 232 k.p.c.), aby

w aucie tym były montowane jakiegokolwiek zamienniki. 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.). W orzecznictwie podnosi się ponadto, że przywrócenie pojazdowi sprawności technicznej nie może być identyfikowane z przywróceniem pojazdu w pełni do stanu poprzedniego. Ponadto naprawa pojazdu z reguły nie powoduje, 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). O czym była mowa wyżej, opinia biegłego M. S. stanowi przekonujący

i miarodajny dowód w sprawie.

Sąd uznał ponadto, że należne z tytułu uszkodzenia pojazdu odszkodowanie winno być wyliczone według kryteriów rynkowych, bez uwzględnienia rabatów oferowanych przez ubezpieczyciela oraz współpracujące z nim podmioty. 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, dlatego też 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 zaś jego uprawnienie odnośnie wyboru sposobu likwidacji szkody. Jak wskazał przy tym Sąd Okręgowy w Łodzi w wyroku z dnia

24 października 2018 roku (IX Ca 668/18, L.), w przypadku podjęcia decyzji o wyborze sposobu naprawienia szkody poprzez wypłatę kwoty odszkodowania na rachunek poszkodowanego, jako miarodajne koszty naprawy powinny być brane pod uwagę obiektywne i uśrednione koszty części na rynku, nie zaś koszty proponowane przez podmiot wskazany przez ubezpieczyciela. Poszkodowany ma bowiem prawo do tego, aby za ustaloną kwotę odszkodowania móc naprawić pojazd w wybranym warsztacie naprawczym. 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. Na przytoczenie zasługuje również stanowisko wyrażone przez Sąd Okręgowy w Łodzi w wyroku z dnia 18 listopada 2020 roku

(III Ca 1432/19, L.). Sąd ten uznał, że współpraca wierzyciela z dłużnikiem,

o której mowa w art. 354 § 2 k.c., w odniesieniu do ubezpieczeniowego stosunku odszkodowawczego, polega na uzgodnieniu spraw podstawowych, takich jak –

w przypadku szkody w pojeździe – przesądzenie sposobu przywrócenia stanu sprzed wypadku (czy samochód nadaje się do naprawy, czy też celowe jest przeznaczenie go do kasacji) oraz stwierdzenie, czy zasadnicze podzespoły samochodu (np. silnik lub karoseria) będą podlegały wymianie, czy tylko naprawie. Przypisanie zaś poszkodowanemu naruszenia obowiązku współpracy poszkodowanego

z ubezpieczycielem poprzez przeciwdziałanie zwiększeniu szkody

i minimalizowanie jej skutków, można rozważać tylko w razie wykazania świadomości i niedbalstwa poszkodowanego przy skorzystaniu z usług podmiotu stosującego stawki wygórowane (i to rażąco) w stosunku do występujących na lokalnym rynku, a następnie domagania się odszkodowania w zawyżonej wysokości na podstawie faktur za naprawę pojazdu (in concreto). W świetle zgromadzonego materiału dowodowego nie sposób uznać, aby tego typu sytuacja zaistniała na gruncie niniejszej sprawy.

Skoro zatem niezbędny koszt naprawy samochodu marki O. uszkodzonego w wyniku zdarzenia komunikacyjnego z dnia 8 października 2021 roku wynosi 11.187,39 zł brutto, a pozwany z tytułu zaistniałej szkody wypłacił kwotę 3.884,61 zł, to do dopłaty pozostaje suma 7.302,78 zł. Dalej idące roszczenie, jako nieudowodnione, nie zasługiwało na uwzględnienie.

Mając powyższe na uwadze Sąd zasądził od pozwanego na rzecz powoda kwotę 7.302,78 zł z ustawowymi odsetkami za opóźnienie od dnia 11 listopada 2021 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 zgłoszenie szkody nastąpiło w dniu 8 października 2021 roku, a więc ustawowy termin na wypłatę świadczenia wyliczony z uwzględnieniem treści art. 115 k.c. upływał w dniu 8 listopada 2021 roku. Począwszy od dnia następnego pozwany pozostawał zatem w zwłoce w spełnieniu świadczenia odszkodowawczego. Dlatego też żądanie odsetkowe powoda było w pełni zasadne.

O obowiązku zwrotu kosztów procesu Sąd orzekł na podstawie art. 98 k.p.c.

w zw. z art. 100 zd. 2 k.p.c. powód wygrał bowiem spór niemal w całości. Na poniesione przez powoda koszty złożyły się: opłata sądowa od pozwu – 400 zł, wynagrodzenie pełnomocnika w stawce minimalnej – 1.800 zł, opłata skarbową od pełnomocnictwa – 17 zł oraz zaliczka na biegłego – 800 zł. Mając powyższe na uwadze Sąd zasądził od pozwanego na rzecz powoda kwotę 3.017 zł tytułem zwrotu kosztów procesu.

W oparciu o art. 98 k.p.c. w zw. z art. 100 zd. 2 k.p.c. w zw. z art. 113 ust. 1 ustawy o kosztach sądowych w sprawach cywilnych Sąd nakazał pobrać od pozwanego na rzecz Skarbu Państwa kwotę 155,21 zł tytułem nieuiszczonych kosztów sądowych.

Z tych względów, orzeczono jak w sentencji.