

Sygn. akt VIII C 277/23

WYROK

W IMIENIU RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ

dnia 30 listopada 2023 roku

Sąd Rejonowy dla Łodzi – Widzewa w Łodzi w VIII Wydziale Cywilnym

w składzie: przewodniczący: Sędzia Bartek Męcina

protokolant: stażysta Julita Pietrasiak

po rozpoznaniu na rozprawie w dniu 9 listopada 2023 roku w Ł.

sprawy z powództwa (...) w Ł.

przeciwko B. (...) Oddział w P.

o zapłatę

1. zasądza od pozwanego na rzecz powoda kwotę 2.880,55 zł (dwa tysiące osiemset osiemdziesiąt złotych pięćdziesiąt pięć groszy) wraz z odsetkami ustawowymi za opóźnienie od kwoty 2.395,55 zł (dwa tysiące trzysta dziewięćdziesiąt pięć złotych pięćdziesiąt pięć groszy) od dnia 7 listopada 2022 r. do dnia zapłaty, a od kwoty 485 zł (czterysta osiemdziesiąt pięć złotych) od dnia 27 lutego 2023 r. do dnia zapłaty oraz kwotę 1.917 zł (jeden tysiąc dziewięćset siedemnaście złotych) tytułem zwrotu kosztów procesu, z ustawowymi odsetkami za opóźnienie od dnia uprawomocnienia się orzeczenia do dnia zapłaty,

2. nakazuje pobrać od pozwanego na rzecz Skarbu Państwa- Sądu Rejonowego dla Łodzi- Widzewa w Łodzi kwotę 9,23 zł (dziewięć złotych dwadzieścia trzy grosze) tytułem tymczasowo uiszczonych kosztów sądowych w postaci wynagrodzenia biegłego.

Sygn. akt VIII C 277/23

UZASADNIENIE

W dniu 2 marca 2023 roku powód (...) w Ł., reprezentowany przez zawodowego pełnomocnika, wytoczył przeciwko B. (...) Oddział w P. powództwo o zasądzenie kwoty 2.880,55 zł z ustawowymi odsetkami za opóźnienie od kwoty 2.395,55 zł od dnia 7 listopada 2022 roku do dnia zapłaty oraz od kwoty 485 zł od dnia wytoczenia powództwa do dnia zapłaty, ponadto wniósł o zasądzenie od pozwanego kosztów procesu. W uzasadnieniu pełnomocnik wskazał, że w dniu 26 lipca 2022 roku miało miejsce zdarzenie, w wyniku którego uszkodzony został samochód marki S. o nr rej. (...) należący do B. Ł.. Sprawca szkody posiadał ubezpieczenie OC u pozwanego. Po zgłoszeniu szkody pozwany przeprowadził postępowanie likwidacyjne, w toku którego ustalił wartość szkody na kwotę 1.687,40 zł. Nie zgadzając się z wyceną ubezpieczyciela powód zlecił wydanie prywatnej ekspertyzy, która potwierdziła, że pozwany wypłacił zaniżone odszkodowanie. Z powyższego tytułu powód poniósł wydatek w wysokości 485 zł. Pomimo wezwania do zapłaty kwoty 2.880,55 zł pozwany nie spełnił roszczenia. Pełnomocnik wyjaśnił ponadto, że powód nabył przedmiotową wierzytelność w drodze umowy cesji, że poszkodowany ma prawo wyboru zakładu naprawczego jeśli zdecyduje się na naprawę pojazdu, a sama naprawa winna zostać przeprowadzona z użyciem części oryginalnych.

(pozew k. 5-7)

W dniu 18 maja 2023 roku Sąd wydał w przedmiotowej sprawie nakaz zapłaty

w postępowaniu upominawczym, którym zasądził od pozwanego na rzecz powoda dochodzoną wierzytelność wraz z kosztami procesu.

Powyższy nakaz pozwany, reprezentowany przez zawodowego pełnomocnika, zaskarżył sprzeciwem w całości oraz wniósł o zasądzenie od powoda kosztów procesu. W uzasadnieniu pełnomocnik wyjaśnił, że ustalone w toku postępowania likwidacyjnego odszkodowanie zostało wyliczone metodą kosztorysową i w całości rekompensuje powstałą szkodę pozwalając na przywrócenie uszkodzonego pojazdu do stanu technicznego umożliwiającego dalszą jego eksploatację. Wskazał, że w przypadku przeprowadzenia naprawy auta to jej koszt, nie zaś wyliczony hipotetycznie wyznacza zakres odpowiedzialności ubezpieczyciela. Podniósł ponadto, że poszkodowany otrzymał informację o możliwości naprawienia pojazdu zgodnie z przekazanym kosztorysem w warsztatach sieci partnerskiej, a także o możliwości zakupu części zamiennych

w kwotach zgodnych z kosztorysem. Poszkodowany nie skorzystał z tej propozycji, czym doprowadził do zwiększenia rozmiarów szkody. Jednocześnie pełnomocnik zakwestionował żądanie z tytułu zwrotu kosztów prywatnej ekspertyzy.

(nakaz zapłaty k. 45, sprzeciw k. 50-55v.)

W toku procesu stanowiska stron nie uległy zmianie. Po wydaniu opinii przez biegłego sądowego pełnomocnik pozwanego wskazał, że odpowiedzialność pozwanego za szkodę limitowana jest kwotą 2.810,45 zł brutto. Na rozprawie poprzedzającej wydanie wyroku pełnomocnicy stron nie stawili się.

(pismo procesowe k. 74-75v., k. 126-127, protokół rozprawy k. 143)

Sąd Rejonowy ustalił następujący stan faktyczny:

W dniu 26 lipca 2022 roku doszło do zdarzenia drogowego, w wyniku którego uszkodzony został należący do B. L. samochód marki S. (...) o nr rej. (...).

Sprawca zdarzenia posiadał ubezpieczenie odpowiedzialności cywilnej posiadaczy pojazdów mechanicznych u pozwanego.

(notatka informacyjna o zdarzeniu drogowym k. 31, okoliczności bezsporne)

Zaistniała szkoda została zgłoszona pozwanemu, który wdrożył postępowanie likwidacyjne. W jego toku ustalili, że wartość naprawy uszkodzonego pojazdu wynosi 1.687,40 zł brutto. Wyliczając tę wartość pozwany m.in. uwzględnił stawkę za rbg w wysokości 55 zł netto, zastosował potrącenie wartości na materiałach lakierniczych (współczynnik odchylenia 55%)

i częściach zamiennych (20%), a także ujemną korektę z tytułu naprawy wcześniejszych uszkodzeń.

Decyzją z dnia 7 listopada 2022 roku ubezpieczyciel poinformował B. L. o przyznaniu odszkodowania w ustalonej wysokości.

(fotokopia decyzji k. 11-12, kosztorys k. 13-14, okoliczności bezsporne)

W dniu 23 listopada 2022 roku B. L. scedował na rzecz (...) Sp. z o.o. w O. wierzytelność wynikającą ze szkody w pojeździe marki S. powstałej na skutek zdarzenia z dnia 26 lipca 2022 roku. Następnie podmiot ten zbył przedmiotową wierzytelność na rzecz powoda.

Po nabyciu wierzytelności powód zlecił wydanie ekspertyzy, na gruncie której koszt naprawy samochodu marki S. został oszacowany na kwotę 4.082,96 zł brutto. Z powyższego tytułu poniósł wydatek w wysokości 485 zł.

W piśmie z dnia 27 listopada 2022 roku powód wezwał pozwanego do zapłaty w terminie 7 dni uzupełniającego odszkodowania wysokości 2.395,55 zł oraz zwrotu kosztów prywatnej ekspertyzy.

(kalkulacja naprawy k. 15-17v., faktura k. 18, wezwanie do zapłaty k. 19-19v., umowa cesji

k. 20-21, k. 24, okoliczności bezsporne)

Samochód marki S. w dacie zdarzenia szkodowego był zbudowany na częściach oryginalnych. Pojazd ten został naprawiony po szkodzie. Poszkodowany nie zdecydował się skorzystać z oferty pozwanego w zakresie naprawy z uwagi na brak zaufania.

(zeznania świadka B. L. k. 131, oświadczenie k. 29, k. 30)

Koszt naprawy samochodu marki S. przy użyciu części nowych i oryginalnych, stosując technologię naprawy jaka pozwoli przywrócić mu wszystkie funkcje techniczne i estetyczne oraz stawkę za rbg 125 zł netto, z uwzględnieniem wcześniejszych uszkodzeń powłoki lakierowej, wyniosłyby 5.557,21 zł brutto. Zastosowanie rabatów oferowanych przez pozwanego oraz nierynkowej stawki za rbg 55 zł netto zmniejszyłoby koszt naprawy do 2.810,45 zł brutto.

Użycie do naprawy części oryginalnych, a więc przywracająca stan poprzedni, nie powoduje wzrostu wartości pojazdu.

Naprawa przy uwzględnieniu kosztorysu pozwanego nie pozwalała na pełną restytucję pojazdu z uwagi na zastosowanie nierynkowej stawki za rbg oraz pominięcie szeregu elementów niezbędnych do wykonania naprawy.

(pisemna opinia biegłego sądowego k. 80-100)

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. Sąd oparł się także na zeznaniach B. L., przy czym jego relacja była bardzo ogólnikowa i ograniczała się przede wszystkim do wskazania podstawowych faktów związanych z naprawą uszkodzonego pojazdu. Za podstawę ustalenia stanu faktycznego Sąd przyjął ponadto opinię biegłego sądowego K. K.. 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 jest zasadne i zasługuje na uwzględnienie w całości.

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 26 lipca 2022 roku, w wyniku którego uszkodzony został samochód marki S.. Do zdarzenia drogowego doszło z winy osoby ubezpieczonej w zakresie odpowiedzialności cywilnej posiadaczy pojazdów mechanicznych u pozwanego. 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 roszczenia z tytułu 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). Zgodnie

z ugruntowanym orzecnictwem Sądu Najwyższego (por. m.in. wyrok z dnia 12 kwietnia 2018 roku, II CNP 43/17, L.; postanowienie z dnia 12 stycznia 2006 roku, III CZP 76/05, L.), koszt naprawy uszkodzonego w wypadku komunikacyjnym pojazdu, nieprzewyższający jego wartości sprzed wypadku, nie jest nadmierny w rozumieniu art. 363 § 1 k.c. Wyrażając ten pogląd Sąd Najwyższy przypomniał, że w odniesieniu do ubezpieczenia OC zastosowanie znajduje zasada pełnego odszkodowania, przy czym suma pieniężna wypłacona przez ubezpieczyciela nie może być wyższa od poniesionej szkody. W 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 prawne 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 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 orzecnictwo). W konsekwencji kwestia naprawy samochodu marki S. 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, co wprost wynika z opinii biegłego) 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 S. uszkodzonego w wyniku opisanego powyżej zdarzenia komunikacyjnego z dnia

26 lipca 2022 roku, z użyciem części nowych, oryginalnych, a także rynkowej stawki za rbg, wynosi 5.557,21 zł brutto. Jak wyjaśnił biegły, zastosowanie w naprawie wyłącznie części oryginalnych gwarantuje przywrócenie pojazdu do stanu sprzed szkody i nie powoduje wzrostu jego wartości. Godzi się przypomnieć, że poszkodowany jest w pełni uprawniony do naprawy rzeczy poprzez zastosowanie części nowych i oznaczonych logo producenta, a nie tzw. zamienników. Zastosowanie elementów oryginalnych pochodzących od oznaczonego producenta jest ściśle związane z możliwością naprawy uszkodzonego samochodu w warsztacie autoryzowanym przez producenta pojazdu, z korzystania usług, którego nie można w żadnym razie pozbawić poszkodowanego. Poszkodowany, w tym także poszkodowany właściciel pojazdu używanego, ma prawo wyboru zarówno miejsca, w którym zostanie przeprowadzona

naprawa jego pojazdu jak i zastosowanych elementów oraz materiałów. Pokrzywdzony nie ma przy tym obowiązku poszukiwania sprzedawcy oferującego części najtaniej (por. uchwała SN 7 sędziów z dnia 12 kwietnia 2012 roku, III CZP 80/11, OSNC 2012/10/112; wyrok SN z dnia 25 kwietnia 2002 roku, I CKN 1466/99, OSNC 2003/5/64). Odmienne stanowisko skutkowałoby w zasadzie przerzuceniem częściowo ciężaru przywrócenia rzeczy do stanu poprzedniego na poszkodowanego. Zaś do takiego obciążenia poszkodowanego skutkami 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 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.

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, 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, a ich montaż w pojeździe może skutkować nieprawidłowym działaniem systemów bezpieczeństwa. Co relewantne, pozwany 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.). 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 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).

Sąd uznał ponadto, że należne z tytułu uszkodzenia pojazdu odszkodowanie winno być wyliczone według kryteriów rynkowych, a poszkodowany nie był zobligowany do naprawy pojazdu w warsztatach współpracujących z pozwanym. 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, rabaty zaś nie są elementami powszechnie obowiązujących cen na rynku części zamiennych. Jeżeli w procesie wyceny wysokości szkody przyjmuje się czynniki niewystępujące na rynku lub też występujące sporadycznie, uznać należy, że nie jest to obiektywna wycena kosztów naprawy. Sąd podziela również pogląd przytoczony przez Sąd Okręgowy

w Ł. w wyroku z dnia 5 lipca 2018 roku (XIII Ga 332/18), iż rabat cenowy jest kwestią indywidualną, ustaloną między sprzedawcą a klientem, w konsekwencji nie można automatycznie stosować procentowego pomniejszenia ceny części czy usługi przy likwidacji szkody, ponieważ to czysto hipotetyczne działanie prowadziłoby w istocie do obniżenia należnego poszkodowanemu świadczenia. W 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 uznanie zasługuje również stanowisko wyrażone przez Sąd Okręgowy w Łodzi

w wyroku z dnia 18 listopada 2020 roku (III Ca 1432/19, L.) który wyjaśnił, 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). Kończąc ten wątek należy uwagę na w istocie brak technicznej możliwości zakupu materiału lakierniczego na odległość, jeżeli ma on posłużyć do przywrócenia stanu poprzedniego. Wszak każda naprawa lakiernicza wymaga indywidualnego doboru odcienia lakieru, dodatkowo wiąże się z użyciem – poza lakierem – wielu innych środków, których ilości ogólnie nie da się ustalić. Dlatego też forsowana przez pozwanego możliwość zakupu lakieru lakierniczego na odległość z rabatem 45% ma w rzeczywistości nierealny charakter.

Skoro zatem niezbędny koszt naprawy samochodu marki S. uszkodzonego

w wyniku zdarzenia komunikacyjnego z dnia 26 lipca 2022 roku wynosi 5.557,21 zł brutto,

a pozwany z tytułu zaistniałej szkody wypłacił kwotę 1.687,40 zł, dochodzoną pozwem tytułem uzupełniającego odszkodowania kwotę 2.395,55 zł uznać należy za w pełni uzasadnioną.

W przedmiotowej sprawie powód dochodził także zapłaty kwoty 485 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. Zgodnie ze stanowiskiem wyrażonym przez 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. Obowiązki 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 umożliwiłaby 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 licencją dysponuje. Jednocześnie powód wykazał ponad wszelką wątpliwość, że poniósł sporny koszt w wysokości 485 zł.

Mając powyższe na uwadze Sąd zasądził od pozwanego na rzecz powoda kwotę 2.880,55 zł wraz z odsetkami ustawowymi za opóźnienie od kwoty 2.395,55 zł od dnia 7 listopada 2022 roku do dnia zapłaty, a od kwoty 485 zł od dnia 27 lutego 2023 roku do dnia zapłaty.

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.). Mając powyższe na uwadze odsetki od uzupełniającego odszkodowania Sąd zasądził od dnia wydania przez pozwanego decyzji o wypłacie odszkodowania w tej dacie bowiem niespornie miał on pełną możliwość prawidłowego wyliczenia wartości szkody. Odsetki od kwoty 485 zł Sąd zasądził natomiast od daty wytoczenia powództwa, przy czym roszczenie w tym zakresie powód zgłosił pozwanemu na etapie przedsądowym.

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

zasądzając od pozwanego na rzecz powoda kwotę 1.917 zł obejmującą: opłatę sądową od pozwu – 200 zł, wynagrodzenie pełnomocnika w stawce minimalnej – 900 zł, opłatę skarbową od pełnomocnictwa – 17 zł oraz zaliczkę na biegłego – 800 zł.

Ponadto Sąd nakazał pobrać od pozwanego na rzecz Skarbu Państwa - Sądu Rejonowego dla Łodzi-Widzewa w Łodzi kwotę 9,23 zł tytułem tymczasowo uiszczonych kosztów sądowych w postaci wynagrodzenia biegłego.

Z tych względów, orzeczono jak w sentencji.