

*Sygn. akt II C 65/19*

## WYROK

### W IMIENIU RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ

Dnia 6 października 2020 roku

Sąd Rejonowy dla Łodzi-Widzewa w Łodzi, II Wydział Cywilny

w składzie:

Przewodniczący: Sędzia SR(...)

Protokolant: st. sekr. sąd. E. M.

po rozpoznaniu w dniu 25 września 2020 roku, w Ł.

na rozprawie

sprawy z powództwa P. W.

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

o zapłatę

1. zasądza od Towarzystwa (...) Spółki Akcyjnej w W. na rzecz P. W. kwotę 23.352,70 zł (dwadzieścia trzy tysiące trzysta pięćdziesiąt dwa złote siedemdziesiąt groszy) z ustawowymi odsetkami za opóźnienie:

a) od kwoty 22.941,70 zł (dwadzieścia dwa tysiące dziewięćset czterdzieści jeden złotych siedemdziesiąt groszy) od dnia 30 grudnia 2018 roku do dnia zapłaty;

b) od kwoty 411 zł (czteryście jedenastę złotych) od dnia 2 czerwca 2020 roku do dnia zapłaty;

2. oddala powództwo w zakresie odsetek w pozostałej części;

3. zasądza od Towarzystwa (...) Spółki Akcyjnej w W. na rzecz P. W. kwotę 5.487,45 zł (pięć tysięcy czterysta osiemdziesiąt siedem złotych czterdzieści pięć groszy) tytułem zwrotu kosztów procesu;

4. nakazuje zwrócić ze Skarbu Państwa Sądowi Rejonowemu dla Łodzi-Widzewa w Łodzi na rzecz P. W. kwotę 297,55 zł (dwieście dziewięćdziesiąt siedem złotych pięćdziesiąt pięć groszy) tytułem niewykorzystanej zaliczki na poczet wynagrodzenia biegłego, uiszczonej w dniu 29 lipca 2019 roku, zaksięgowanej pod pozycją 500050026858.

*Sygn. akt II C 65/19*

## UZASADNIENIE

W pozwie z dnia 21 stycznia 2019 roku, powód P. W., reprezentowany przez pełnomocnika w osobie radcy prawnego, wniósł o zasądzenie od Towarzystwa (...) Spółki Akcyjnej z siedzibą w W. na swoją rzecz kwoty 10.100 zł tytułem odszkodowania za szkodę w pojeździe marki M. (...) o numerze rejestracyjnym (...) wraz z ustawowymi odsetkami za opóźnienie od dnia 28 grudnia 2018 roku do dnia zapłaty oraz kosztów procesu według norm przepisanych. W uzasadnieniu wywiedziono, iż w dniu 31 października 2018 roku doszło do zdarzenia drogowego, w którym uszkodzony został samochód marki M. (...) o numerze rejestracyjnym (...), stanowiący własność powoda. Wskazano, że sprawca zdarzenia był objęty ochroną ubezpieczeniową od odpowiedzialności cywilnej udzieloną przez pozwaną. Podniesiono, że pozwana nie kwestionowała zasady swojej odpowiedzialności i wypłaciła powodowi w toku postępowania likwidacyjnego odszkodowanie za powstałą szkodę w pojeździe w łącznej wysokości

50.470,03 zł brutto, przy czym w kosztorysie nie uwzględniono niezbędnych czynności naprawczych zarówno w zakresie robót blacharskich jak i lakierniczych, zaniżono koszt materiału lakierniczego stosując nieuzasadniony współczynnik odchylenia 60%, pominięto części niezbędne do wykonania naprawy. Wykonanie naprawy pojazdu zgodnie z kosztorysem sporządzonym przez pozwaną nie gwarantowało przywrócenia jego stanu poprzedniego. Pełnomocnik powoda podkreślił, iż przyjęta przez pozwaną amortyzacja rabatowa jest niedopuszczalna, prowadzi do bezpodstawnego zaniżenia wysokości odszkodowania i jako taka jest sprzeczna z zasadą pełnej restytucji szkody. Zaznaczono, że kwota dochodzona pozwem stanowi częściowe żądanie z tytułu należnego powodowi dalszego odszkodowania, stanowiącego różnicę pomiędzy odszkodowaniem należnym, a wypłaconym przez pozwaną.

(pozew k.3-8v, pełnomocnictwo k.11)

W odpowiedzi na pozew Towarzystwo (...) Spółka Akcyjna z siedzibą w W., reprezentowana przez pełnomocnika w osobie radcy prawnego, wniosła o oddalenie powództwa w całości oraz o zasądzenie od powoda na swoją rzecz kosztów postępowania, w tym kosztów zastępstwa procesowego, według norm przepisanych. Pełnomocnik pozwanej nie kwestionował zasady odpowiedzialności pozwanej, a jedynie wysokość roszczenia. Wskazał, iż sporządzone przez rzeczoznawców pozwanej kalkulacje kosztów naprawy pojazdu powoda obejmowały gwarantowane przez pozwaną rabaty na nowe oryginalne części oraz materiały lakiernicze. Wyjaśnił, że w toku postępowania likwidacyjnego pozwana wypłaciła na rzecz powoda odszkodowanie w łącznej kwocie 50.470,03 zł przy uwzględnieniu stawki 100 zł za roboczogodzinę i wszystkich niezbędnych czynności naprawczych, uznaniu wykładki zderzaka przedniego jako części oryginalnej, uznaniu wszystkich części wskazanych w kosztorysie powoda w cenach i jakości przez niego określonej. Podniósł, iż kosztorys przedstawiony przez powoda stanowi jedynie opinię prywatną. Wyjaśnił, że pozwana ustaliła, że uszkodzony pojazd nie był serwisowany w (...) i nie był objęty gwarancją producenta, która uzależnia zachowanie gwarancji od wykorzystania w naprawie wyłącznie części jakości O. Zazaczył, że poszkodowany został poinformowany o możliwości naprawy pojazdu w warsztatach sieci partnerskiej, tym samym miał możliwość minimalizacji szkody. Szkada została zatem rozliczona na podstawie wartości usług i nowych części zamiennych z dnia ustalenia odszkodowania. Do kalkulacji, stanowiącej podstawę wyliczenia wysokości odszkodowania, zastosowane zostały rabaty na oryginalne części zamienne w wysokości 5% oraz rabat w wysokości 40% na materiały lakiernicze. Pełnomocnik pozwanej podkreślił, iż pojazd miał bogatą historię szkodową i występowały w nim wcześniejsze naprawy niezgodne z technologią producenta pojazdu. Sygnalizował, iż istnieje podejrzenie, iż w pojeździe wystąpiła szkoda całkowita, albowiem wartość naprawy pojazdu wskazana przez powoda przekracza jego wartość przed szkodą. Kwestionował także datę, od której powód domagał się ustawowych odsetek, wskazując iż winny one być zasądzone od daty wyrokowania.

(odpowiedź na pozew k.46-53, pełnomocnictwo k.54, odpis z KRS k.55-61)

W piśmie procesowym z dnia 19 kwietnia 2019 roku pełnomocnik powoda podtrzymał dotychczasowe stanowisko w sprawie. Podniósł, że pozwana powołuje się na nieaktualne w dacie szkody porozumienie numer (...). Podkreślił, że rabaty na materiały lakiernicze nie mogły zostać udzielone powodowi, bowiem nie było możliwe dobranie odpowiedniej mieszanki lakieru na odległość oraz ustalenie faktycznego kosztu zakupu materiału lakierniczego zgodnie z tymi rabatami, bowiem nie jest możliwe ustalenie ceny od jakiej rabaty te miały być udzielane.

(pismo pełnomocnika powoda k.70-73)

W piśmie procesowym z dnia 20 stycznia 2020 roku pełnomocnik powoda rozszerzył powództwo o kwotę 13.252,70 zł, wnosząc o zasądzenie od pozwanego na rzecz powoda kwoty 23.352,70 zł tytułem odszkodowania za uszkodzenie pojazdu wraz z odsetkami ustawowymi za opóźnienie od dnia 28 grudnia 2018 roku do dnia zapłaty oraz kosztów procesu, w tym kosztów zastępstwa procesowego według norm przepisanych.

(pismo pełnomocnika powoda k.173-174, pismo k.184)

W piśmie procesowym z dnia 4 lutego 2020 roku pełnomocnik pozwanego wniósł o oddalenie powództwa w całości, w tym w zakresie rozszerzonym oraz o zasądzenie kosztów procesu, w tym kosztów zastępstwa procesowego według norm przepisanych.

(pismo pełnomocnika pozwanego k.178-179)

Na rozprawie w dniu 25 września 2020 roku pełnomocnik powoda podtrzymał dotychczasowe stanowisko w sprawie.

(stanowisko pełnomocnika powoda – protokół rozprawy k.192)

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

W dniu 31 października 2018 roku miała miejsce kolizja drogowa, w której uszkodzony został samochód marki M. (...) o numerze rejestracyjnym (...), stanowiący własność P. W.

Sprawca zdarzenia, kierujący pojazdem marki C. (...) o numerze rejestracyjnym (...), korzystał z ochrony ubezpieczeniowej z tytułu odpowiedzialności cywilnej posiadacza pojazdu mechanicznego udzielanej przez Towarzystwo (...) Spółkę Akcyjną z siedzibą w W..

(okoliczności bezsporne)

Szacunkowy koszt naprawy pojazdu marki M. (...) o numerze rejestracyjnym (...) po zdarzeniu z dnia 31 października 2018 roku, przy użyciu w naprawie części oryginalnych, zastosowaniu technologii naprawy rekomendowanej przez producenta pojazdu, z uwzględnieniem okoliczności, że elementy nadwozia pojazdu w postaci drzwi tylnych prawych i błotnika tylnego prawego były wcześniej naprawiane nietechnologicznie, przy zastosowaniu średniej stawki za roboczogodzinę obserwowanej w regionie (...) przy naprawach pokolizyjnych wynoszącej 110,00 zł netto, opiewał na kwotę 73.822,73 zł brutto. Natomiast, przy użyciu części „o jakości porównywalnej do części oryginalnych” wynosił 71.532,51 zł brutto, a przy zastosowaniu rabatu na części oryginalne w wysokości 5% oraz 40% rabatu na materiały lakiernicze i stawce za roboczogodzinę na poziomie 110,00 zł netto, wynosił 69.590,55 zł brutto.

Szacunkowa wartość rynkowa samochodu marki M. (...) o numerze rejestracyjnym (...) w stanie nie uszkodzonym w dniu 31 października 2018 roku wynosiła 82.400 zł brutto.

Szacunkowa wartość samochodu marki M. (...) o numerze rejestracyjnym (...) w stanie uszkodzonym wynikająca z aukcji internetowej wynosiła 38.200 zł brutto.

W pojeździe powoda, przed zdarzeniem objętym pozwem, nietechnologicznie naprawione zostały drzwi tylne prawe i błotnik tylny prawy.

Jedynie naprawa przeprowadzona zgodnie z normami producenta pojazdu (technologia, części oryginalne) pozwala odtworzyć wszystkie cechy pojazdu w zakresie jaki będzie gwarantować jego bezpieczną eksploatację. Użycie w naprawie innych części niż oryginalne zwykle powoduje odtworzenie cech geometrycznych pojazdu. Tak naprawiony pojazd prawdopodobnie przeszedłby okresowe badanie techniczne ponieważ w trakcie takiego badania nie sprawdza się cech wytrzymałościowych jak i progów zadziałania systemów bezpieczeństwa.

W regionie (...) w 2018 roku można było przeprowadzić naprawę przedmiotowego pojazdu w firmie stosującej stawkę za roboczogodzinę na poziomie 100,00 zł netto.

(dowód: pisemna opinia biegłego z zakresu analizy i rekonstrukcji wypadków drogowych P. K. k.84-168)

Powód zgłosił pozwanej szkodę zaistniałą w pojeździe. W piśmie z dnia 13 grudnia 2018 roku Towarzystwo (...) Spółka Akcyjna z siedzibą w W. poinformowała powoda o przyznaniu w związku ze zdarzeniem z dnia 31 października 2018 roku odszkodowania za uszkodzony pojazd marki M. (...) o numerze rejestracyjnym (...) w kwocie 39.579,00 zł brutto.

(dowód: pismo k.14-14 v., wycena naprawy pojazdu k.15-19 v.)

Na zlecenie powoda rzeczoznawca z (...) sp. z o.o. w Ł. sporządził wycenę kosztów naprawy pojazdu marki M. (...) o numerze rejestracyjnym (...). W ekspertyzie koszt naprawy pojazdu po zdarzeniu z dnia 31 października 2018 roku wskazano na kwotę 73.411,73 zł brutto.

(dowód: kosztorys naprawy pojazdu k.25-29)

Pismem z dnia 22 grudnia 2018 roku pełnomocnik powoda wezwał pozwaną do zapłaty w terminie 7 dni kwoty 33.832,73 zł tytułem dalszego odszkodowania z tytułu kosztów naprawy pojazdu marki M. (...) o numerze rejestracyjnym (...) wraz z ustawowymi odsetkami za opóźnienie od 31 dnia po zgłoszeniu szkody do dnia zapłaty.

(dowód: wezwanie do zapłaty k.20, pełnomocnictwo k.21, potwierdzenie nadania pisma k.22-23)

Decyzją z dnia 11 stycznia 2019 roku pozwana przyznała na rzecz powoda dalsze odszkodowanie za uszkodzony pojazd marki M. (...) o numerze rejestracyjnym (...) w kwocie 10.891,03 zł, które wypłacono w dniu 14 stycznia 2019 roku.

(dowód: kserokopia decyzji k.74-74v., kserokopia kalkulacji k.75-78v., potwierdzenie wypłaty k.24)

W dniu 18 marca 2016 roku Towarzystwo (...) Spółka Akcyjna z siedzibą w W. zawarła z (...) sp. z o.o. z siedzibą w B. porozumienie numer (...), na mocy którego podmiot ten zobowiązał się do udzielania pozwanej oraz wskazanym przez pozwaną klientom rabatów na ceny nowych oryginalnych części zamiennych w celu ich wykorzystania w procesie likwidacji szkody w pojeździe. Umowa została zawarta na okres roku od dnia podpisania, oraz przedłużona aneksem o 8 miesięcy od dnia 18 marca 2017 roku. R. miały być udzielane przez punkty sprzedaży wskazane w załączniku numer 1 do porozumienia i naliczane od ceny detalicznej obowiązującej w danym punkcie sprzedaży. Zgodnie z załącznikiem numer 2 do tego porozumienia, wysokość rabatu na części zamienne do pojazdu marki M. (...) wynosi w zależności od wieku pojazdu od 5 do 10%. Zgodnie z załącznikiem numer 3 do porozumienia - punkt 3, Towarzystwo (...) Spółka Akcyjna z siedzibą w W. w kalkulacjach kosztów naprawy wyliczanych po oględzinach uszkodzonych pojazdów uwzględni rabat na części zamienne zgodnie z ustaleniami z porozumienia. Zgodnie z punktem 7 i 8 wskazanego załącznika, zainteresowany klient zgłosi się z kosztorysem zawierającym zestawienie części zamiennych lub prześle go i w przypadku, gdy będzie zainteresowany zakupem części, warsztat zaoferuje sprzedaż części z uzgodnionym rabatem w skali całego kraju. W załączniku numer 1 do porozumienia wskazano punkty sprzedaży udzielające rabatów w Ł., O. i B..

(dowód: porozumienie z załącznikami i aneksem k.62-64)

W dniu 13 października 2016 roku Towarzystwo (...) Spółka Akcyjna z siedzibą w W. zawarła z J. S. i R. S., prowadzącymi działalność gospodarczą pod nazwą Przedsiębiorstwo (...), porozumienie numer (...), na mocy którego podmiot ten zobowiązał się do udzielania pozwanej oraz wskazanym przez nią klientom rabatów na ceny materiałów lakierniczych w celu ich wykorzystania w procesie likwidacji szkody w pojeździe przez punkty sprzedaży wymienione w załączniku numer 1 do porozumienia, naliczanych od ceny detalicznej obowiązującej w danym punkcie sprzedaży. Umowa została zawarta na czas nieokreślony od dnia podpisania porozumienia. Zgodnie z załącznikiem numer 2 do wskazanego porozumienia, wysokość rabatu na materiały lakiernicze wynosi 40%. Zgodnie z załącznikiem numer 3 do porozumienia - punkt 3, Towarzystwo (...) Spółka Akcyjna z siedzibą w W. w kalkulacjach kosztów naprawy wyliczanych po oględzinach uszkodzonych pojazdów uwzględni rabat na materiały lakiernicze zgodnie z ustaleniami z porozumienia. Zgodnie z punktem 7 i 8 wskazanego załącznika, zainteresowany klient zgłosi się z kosztorysem zawierającym koszty materiałów lakierniczych lub prześle go i w przypadku, gdy będzie zainteresowany zakupem materiałów lakierniczych, warsztat zaoferuje sprzedaż materiałów z uzgodnionym rabatem w skali całego kraju. W załączniku numer 1 wskazano natomiast punkt sprzedaży udzielający rabatów w S..

(dowód: porozumienie z załącznikami k.65-67)

Powyższy stan faktyczny ustalony został na podstawie powołanych wyżej dowodów, wśród nich dokumentów i ich kserokopii (w oparciu o art. 308 k.p.c.) oraz opinii biegłego z zakresu analizy i rekonstrukcji wypadków drogowych P. K..

Istotą sporu i prowadzonego postępowania dowodowego w niniejszej sprawie była wysokość odszkodowania z tytułu szkody doznanej w wyniku zdarzenia z dnia 31 października 2018 roku. Podkreślenia wymaga, że fakt zaistnienia zdarzenia powodującego szkodę nie był między stronami sporny. Zasadniczym sporem objęty był koszt naprawy uszkodzeń w samochodzie marki M. (...) o numerze rejestracyjnym (...) powstałych na skutek kolizji. Przeprowadzenie tej oceny wymagało wiadomości specjalnych, a zatem zasięgnięcia opinii biegłego.

W zakresie kosztów naprawy pojazdu decydującym był dowód z pisemnej opinii biegłego z zakresu analizy i rekonstrukcji wypadków drogowych P. K.. Sąd uznał opinię biegłego za pełnowartościowe źródło informacji specjalistycznych, stanowiące podstawę poczynionych ustaleń faktycznych. Opinia jest jasna, spójna i logiczna. Biegły w sposób wyczerpujący wyjaśnił wszelkie wątpliwości i odpowiedział na pytania postawione w tezie dowodowej. Zawarte w opinii wnioski zostały należycie umotywowane i poprzedzone prawidłowo zastosowaną oraz przedstawioną metodą badawczą. Opinia nie była kwestionowana przez żadną ze stron postępowania. W uzasadnieniu opinii, biegły podkreślił, iż błotnik tylny prawy przed wypadkiem był już wcześniej „odbudowywany”. Jednakże, aby zapewnić odtworzenie cech wytrzymałościowych w miejscu naprawy niezbędna jest wymiana tego elementu. Zaznaczył, że zadziałanie systemu (...) wywołuje konieczność wymiany sterownika poduszek powietrznych, a nie tylko jego sprawdzenie. Natomiast, przy wymianie błotnika tylnego technologia producenta wymaga także wymiany szyby tego błotnika.

Dokonując oceny zgromadzonego w sprawie oceny materiału dowodowego, należało odnieść się do mocy dowodowej kalkulacji sporządzonej na zlecenie powoda przez rzeczoznawcę z (...) sp. z o.o. w Ł. (k. 25-29) oraz wyceny naprawy pojazdu sporządzonej przez P. M. na zlecenie pozwanej (k.15-19v.). W świetle przepisów kodeksu postępowania cywilnego regulujących zasady postępowania dowodowego, nie budzi żadnych wątpliwości, że wskazane kalkulacje stanowią jedynie dowód z dokumentu prywatnego, którego wartość dowodową określa art. 245 k.p.c. Stosownie do treści powołanego przepisu dokument prywatny stanowi jedynie dowód tego, że osoba, która go podpisała, złożyła oświadczenie w nim zawarte. W piśmiennictwie i orzecznictwie przyjmuje się zaś, iż złożone do akt ekspertyzy, opracowane na zlecenie stron, należy traktować jedynie jako wyjaśnienia stanowiące poparcie stanowisk stron. Nawet w sytuacji, w której są one sporządzane przez stałego biegłego sądowego, nie stanowią one dowodu, o którym mowa w art. 278 § 1 k.p.c. Jeżeli zatem strona dołącza do pisma procesowego ekspertyzę pozasądową i powołuje się na jej twierdzenia i wnioski, należy ją traktować jako część argumentacji faktycznej i prawnej przytaczanej przez stronę. Natomiast, gdy strona składa ekspertyzę z intencją uznania jej przez sąd za dowód w sprawie, wówczas istnieją podstawy do przypisania jej także znaczenia dowodu z dokumentu prywatnego. Pozasądowa opinia rzeczoznawcy, jako dokument prywatny, stanowi jedynie dowód tego, że osoba, która ją podpisała wyraziła zawarty w niej pogląd, nie korzysta ona natomiast z domniemania zgodności z prawdą zawartych w niej twierdzeń. Zaś oparcie orzeczenia na pozasądowym oświadczeniu biegłego stanowiłoby uchybienie procesowe (por. wyrok Sądu Apelacyjnego w Łodzi z dnia 25 września 2014 roku, w sprawie o sygn. akt I ACa 431/14, opubl. L.). W konsekwencji, wskazane kalkulacje nie mogły stanowić dowodu na okoliczność kosztów naprawy pojazdu powoda, stanowiły bowiem jedynie dowód na okoliczność, że ich autorzy złożyli oświadczenia w nich zawarte.

Ustalając powyższy stan faktyczny, Sąd pominął dowody z dokumentów złożonych do akt sprawy przez pełnomocnika powoda w postaci fragmentów publikacji dotyczących kalkulacji kosztów naprawy pojazdów i stosowania różnych rodzajów części zamiennych (k.30-34) oraz stanowiące przegląd orzecznictwa w przedmiocie roszczeń z tytułu zwrotu kosztów naprawy pojazdów przeciwko ubezpieczycielowi odpowiedzialności cywilnej posiadacza pojazdu mechanicznego (k.35-41v.). Dokumenty te nie wnoszą do sprawy, a Sądowi orzekającemu w sprawie znane jest orzecznictwo sądów powszechnych i Sądu Najwyższego dotyczące tej materii.

**Sąd Rejonowy zważył, co następuje:**

Powództwo zasługiwało na uwzględnienie prawie w całości.

W niniejszej sprawie, P. W. wniósł o zasądzenie od Towarzystwa (...) Spółki Akcyjnej z siedzibą w W. na swoją rzecz kwoty 23.352,70 zł, tytułem dalszego odszkodowania za szkodę w pojeździe marki M. (...) o numerze rejestracyjnym (...), wraz z ustawowymi odsetkami za opóźnienie od dnia 28 grudnia 2018 roku do dnia zapłaty.

Pozwana nie kwestionowała ani podstawy swej odpowiedzialności ani istnienia po jej stronie obowiązku naprawienia wyrządzonej powodowi szkody, czego wyrazem było wypłacenie w toku postępowania likwidacyjnego łącznej kwoty 50.470,03 zł tytułem odszkodowania za szkodę powstałą w pojeździe. Kwestionowała natomiast wysokość dalszego odszkodowania z tytułu kolizji z dnia 31 października 2018 roku.

W przedmiotowej sprawie, zdarzenie wywołujące szkodę w samochodzie marki M. (...) o numerze rejestracyjnym (...) stanowiła kolizja z dnia 31 października 2018 roku. Zatem zgodnie z treścią przepisu art. 436 § 2 k.c., odpowiedzialność samoistnego posiadacza za szkodę na osobie lub mieniu, wyrządzoną komukolwiek przez ruch tego pojazdu kształtowała się na zasadzie winy. Bezspornym jest, że sprawca kolizji korzystał z ochrony ubezpieczeniowej z tytułu odpowiedzialności cywilnej posiadacza pojazdu mechanicznego udzielanej przez Towarzystwo (...) Spółkę Akcyjną z siedzibą w W.. Odpowiedzialność pozwanej w stosunku do powoda wynika z zawartej umowy ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej sprawcy kolizji.

W świetle art. 822 § 1 k.c. przez umowę ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej zakład ubezpieczeń zobowiązuje się do zapłacenia określonego w umowie odszkodowania za szkodę wyrządzone osobom trzecim, względem których odpowiedzialność ponosi ubezpieczający albo osoba, na rzecz której została zawarta umowa ubezpieczenia.

Stosownie do art.19 ust. 1 ustawy z dnia 22 maja 2003 roku o ubezpieczeniach obowiązkowych, Ubezpieczeniowym Funduszu Gwarancyjnym i Polskim Biurze Ubezpieczycieli Komunikacyjnych (Dz. U. z 2003 r. Nr 124, poz. 1152 z zm.), poszkodowany w związku ze zdarzeniem objętym umową ubezpieczenia obowiązkowego odpowiedzialności cywilnej może dochodzić roszczeń bezpośrednio od zakładu ubezpieczeń.

W niniejszej sprawie, przedmiot sporu stanowiła wysokość kosztów naprawy uszkodzeń pojazdu marki M. (...) o numerze rejestracyjnym (...).

Zgodnie z treścią przepisu art.361 k.c. statuującego zasadę pełnego odszkodowania, w granicach odpowiedzialności odszkodowawczej za normalne następstwa działania lub zaniechania, z którego szkoda wynikła, naprawienie szkody obejmuje wszelkie poniesione straty (utracone korzyści pozostają poza sferą zainteresowania w niniejszym sporze). Najogólniej rzecz ujmując szkodą jest powstała wbrew woli poszkodowanego różnica pomiędzy obecnym jego stanem majątkowym, a tym stanem, jaki zaistniałby, gdyby nie nastąpiło zdarzenie wywołujące szkodę. Jest nią, zatem utrata lub zmniejszenie aktywów, bądź powstanie lub zwiększenie pasywów osoby poszkodowanej. Stosownie zaś do przepisu art. 363 § 1 k.c. naprawienie szkody powinno nastąpić, według wyboru poszkodowanego, bądź przez przywrócenie stanu poprzedniego, bądź przez zapłatę odpowiedniej sumy pieniężnej. Jednakże, gdyby przywrócenie stanu poprzedniego było niemożliwe albo gdyby pociągało za sobą dla zobowiązanego nadmierne trudności lub koszty, roszczenie poszkodowanego ogranicza się do świadczenia w pieniądzu.

Odszkodowanie, jakie zobowiązany jest w przypadku uszkodzenia pojazdu mechanicznego wypłacić zakład ubezpieczeń, obejmuje wszelkie celowe i ekonomicznie uzasadnione wydatki poniesione w celu przywrócenia stanu poprzedniego rzeczy. Przywrócenie uszkodzonej rzeczy do stanu poprzedniego oznacza doprowadzenie jej do stanu używalności i jakości w zakresie istniejącym przed wypadkiem. W przypadku pojazdu mechanicznego chodzi o przywrócenie mu zarówno sprawności technicznej, zapewniającej bezpieczeństwo kierowcy i innych uczestników ruchu oraz wyglądu sprzed wypadku. W judykaturze powszechnie prezentowany jest pogląd, który Sąd Rejonowy podziela, iż zakład ubezpieczeń zobowiązany jest na żądanie poszkodowanego do wypłaty, w ramach odpowiedzialności z tytułu ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej posiadacza pojazdu mechanicznego, odszkodowania obejmującego celowe i ekonomicznie uzasadnione koszty nowych części i materiałów służących do

naprawy uszkodzonego pojazdu. Zaś, jeżeli ubezpieczyciel wykaże, że prowadzi to do wzrostu wartości pojazdu, odszkodowanie może ulec obniżeniu o kwotę odpowiadającą temu wzrostowi (tak między innymi Sąd Najwyższy w wyroku z dnia 12 kwietnia 2012 roku, III CZP 80/11, Monitor Prawniczy 2012 rok, Nr 9, str. 450).

W świetle utrwalonych poglądów doktryny i orzecznictwa nie ma żadnego znaczenia, czy szkoda (w znaczeniu uszkodzeń powstałych podczas zdarzenia komunikacyjnego) rzeczywiście została naprawiona w technicznym sensie tego słowa. Obowiązek naprawienia szkody przez wypłatę odpowiedniej sumy pieniężnej powstaje, bowiem z chwilą wyrządzenia szkody i nie jest uzależniony od tego, czy poszkodowany dokonał naprawy rzeczy i czy w ogóle zamierza ją naprawić (tak np. Sąd Najwyższy w uzasadnieniu uchwały z dnia 15 listopada 2001 roku, III CZP 68/01, OSPiKA 2002 rok, nr 7-8, poz. 103 oraz orzeczeniu z dnia 27 czerwca 1988 roku, I CR 151/88).

Przy takim rozumieniu obowiązku odszkodowawczego nie ma więc znaczenia prawnej okoliczność, czy poszkodowany dokonał naprawy oraz czy i jakim kosztem to uczynił i czy w ogóle zamierza pojazd naprawić. W konsekwencji spotykane niekiedy w praktyce uzależnienie wypłaty odszkodowania od faktycznego dokonania naprawy i udokumentowania jej kosztów nie jest uzasadnione. Albowiem, szkodą (art. 361 § 2 k.c.) jest bowiem różnica między stanem majątku poszkodowanego jaki zaistniał po zdarzeniu wywołującym szkodę, a stanem tego majątku, jaki istniałby, gdyby nie nastąpiło to zdarzenie. Roszczenie odszkodowawcze powstaje z chwilą powstania obowiązku naprawienia szkody, a nie po powstaniu kosztów naprawy pojazdu, z czym wiąże się brak obowiązku po stronie poszkodowanego udowadniania konkretnych wydatków poniesionych na naprawę pojazdu. Pokrycie kosztów naprawy pojazdu jest jedynie szkodą następczą, a szkodą bezpośrednią jest uszkodzenie pojazdu i w momencie jej wystąpienia powstaje odpowiedzialność sprawcy i ubezpieczyciela (por. uchwały składu siedmiu sędziów Sądu Najwyższego z dnia 12 kwietnia 2012 roku, III CZP 80/01, OSNC 2012 rok, nr 10, poz. 112 i z dnia 17 maja 2007 roku, III CZP 150/06, OSNC 2007 rok, nr 10, poz. 144, uchwały Sądu Najwyższego z dnia 30 maja 1994 roku, III CZP 71/94, OSNC 1994 rok, nr 12, poz. 234, z dnia 15 listopada 2001 roku, III CZP 68/01, OSNC 2002 rok, nr 6, poz. 74, z dnia 13 czerwca 2013 roku, III CZP 32/03, OSNC 2004 rok, nr 4, poz. 51, z dnia 14 września 2006 roku, III CZP 65/06, OSNC 2007 rok, nr 6, poz. 83, z dnia 26 lutego 2006 roku, III CZP 5/06, OSNC 2007, nr 1, poz. 6, z dnia 24 sierpnia 2017 roku, III CZP 20/17, OSNC 2018 rok, nr 6, poz. 56, oraz wyroki Sądu Najwyższego z dnia 20 października 1972 roku, II CR 425/72, OSNC 1973 rok, nr 6, poz. 111, z dnia 20 lutego 1981 roku, I CR 17/81, OSNC 1981 rok, nr 10, poz. 199, z dnia 11 grudnia 1997 roku, I CKN 385/97, z dnia 16 stycznia 2002 roku, IV CKN 635/00, z dnia 20 lutego 2002 roku, V CKN 903/00, OSNC 2003 rok, nr 1, poz. 15, z dnia 16 maja 2002 roku, V CKN 1273/00, z dnia 11 czerwca 2001 roku, V CKN 266/00, z dnia 20 lutego 2002 roku, V CKN 908/00, z dnia 12 lutego 2004 roku, V CK 187/03, z dnia 21 sierpnia 2012 roku, II CSK 707/12, OSNC 2014 rok, nr 4, poz. 48, i z dnia 8 września 2017 roku, II CSK 857/16, oraz postanowienia Sądu Najwyższego z dnia 7 grudnia 2018 roku, III CZP 51/18, z dnia 7 grudnia 2018 roku, III CZP 74/18, z dnia 7 grudnia 2018 roku, III CZP 72/18).

Ubezpieczyciel winien odpowiadać tylko do wysokości kosztów naprawy uszkodzeń pojazdu, a gdyby okazało się, że koszty naprawy przewyższyłyby wartość pojazdu sprzed wypadku lub naprawa była ekonomicznie nieuzasadniona, to odpowiedzialność pozwanego powinna ograniczać się do różnicy pomiędzy wartością pojazdu sprzed wypadku, a wartością pozostałości (tak między innymi Sąd Najwyższy w wyroku z dnia 20 lutego 2002 roku, V CKN 903/00, OSN 2003 rok, nr 1, poz.15; w wyroku z dnia 20 kwietnia 1971 roku, II CR 475/70, OSPiKA 1971 rok, nr 12, poz.231; w wyroku z dnia 1 września 1970 roku, II CR 371/70, OSNCP 1971 rok, nr 5 poz.93).

Zgodnie z art. 363 § 2 k.c. wysokość odszkodowania powinna być ustalona według poziomu cen części zamiennych i usług koniecznych do wykonania naprawy z daty ustalania odszkodowania.

Jak wynika z opinii biegłego z zakresu analizy i rekonstrukcji wypadków drogowych P. K. szacunkowa wartość rynkowa samochodu marki M. (...) o numerze rejestracyjnym (...) w stanie nieuszkodzonym w dniu 31 października 2018 roku wynosiła 82.400 zł brutto. Natomiast, koszt naprawy pojazdu marki M. (...) o numerze rejestracyjnym (...) po zdarzeniu z dnia 31 października 2018 roku, przy użyciu w naprawie części oryginalnych, zastosowaniu technologii naprawy rekomendowanej przez producenta pojazdu, z uwzględnieniem okoliczności, że elementy nadwozia pojazdu w postaci drzwi tylnych prawych i błotnika tylnego prawego były wcześniej naprawiane nietechnologicznie, przy

zastosowaniu średniej stawki za roboczogodzinę obserwowanej w regionie (...) przy naprawach pokolizyjnych wynoszącej 110,00 zł netto, opiewał na kwotę 73.822,73 zł brutto. Natomiast, przy użyciu części „o jakości porównywalnej do części oryginalnych” wynosił 71.532,51 zł brutto, a przy zastosowaniu rabatu na części oryginalne w wysokości 5% oraz 40% rabatu na materiały lakiernicze i stawce za roboczogodzinę na poziomie 110,00 zł netto, wynosił 69.590,55 zł brutto.

Koszt naprawy samochodu marki M. (...) o numerze rejestracyjnym (...) w żadnym ze wskazanych powyżej wariantów nie przekracza wartości pojazdu sprzed szkody, zatem w niniejszej sprawie nie mamy do czynienia ze szkoda całkowitą.

W doktrynie i orzecznictwie, ugruntowane jest stanowisko, które Sąd Rejonowy podziela, iż to poszkodowanemu przysługuje prawo wyboru warsztatu naprawczego, który dokona naprawy pojazdu. Podkreśla się, że nie ma on w szczególności obowiązku dokonywania naprawy pojazdu w warsztatach wskazywanych przez ubezpieczyciela, czy poszukiwania na rynku lokalnym warsztatu oferującego naprawę jego pojazdu najtaniej, a dokonanie wyboru warsztatu naprawczego przez poszkodowanego innego niż proponowany przez ubezpieczyciela, nie stanowi naruszenia obowiązku współdziałania przez poszkodowanego, jako wierzyciela w minimalizacji zakresu szkody (art.826 k.c.). W judykaturze podkreśla się również, że nabywający autoryzowane części samochodowe potrzebne do naprawy uszkodzonego w wypadku pojazdu, nie ma obowiązku poszukiwać sprzedawcy, oferującego je najtaniej, o ile koszt ich nabycia mieści się w zakresie cen rynkowych występujących na rynku w danym okresie (tak również Sąd Najwyższy wyroku z dnia 25 kwietnia 2002 roku, I CKN 1466/99, opubl. OSNC 2003, nr 5, poz. 64, w uchwale z dnia z dnia 25 kwietnia 2002 roku, I CKN 1466/99, opubl. OSNC 2003 rok, nr 5, poz. 64).

W konsekwencji, uznaje się, że „ekonomicznie uzasadnionymi” kosztami naprawy pojazdu są koszty ustalone według cen, którymi posługuje się wybrany przez poszkodowanego warsztat naprawczy dokonujący naprawy samochodu. Nie ma przy tym znaczenia fakt, że ceny te odbiegają (są wyższe) od cen przeciętnych dla określonej kategorii usług naprawczych na rynku (tak między innymi Sąd Najwyższy w uchwale z dnia 13 czerwca 2003 roku, III CZP 32/03, Sąd Okręgowy w Jeleniej Górze w wyroku z dnia 11 października 2011 roku, w sprawie II Ca 450/11 oraz z dnia 26 września 2013 roku, w sprawie II Ca 516/13).

Mając na względzie niekwestionowane prawo poszkodowanego do wyboru warsztatu naprawczego, bez znaczenia dla rozstrzygnięcia pozostaje podnoszona przez pozwaną okoliczność, iż powód mógł naprawić pojazd, za kwotę wypłaconego odszkodowania w warsztatach należących do sieci warsztatów (...) sp. z o.o. z siedzibą w B.. Albowiem, powód nie miał obowiązku korzystania z usług warsztatów zrzeszonych przez tą spółkę, które zgodnie ze złożonym do akt sprawy załącznikiem do porozumienia znajdowały się w Ł., O. i B.. Zaś zgodnie z zasadą pełnego odszkodowania, wypłacone przez pozwaną odszkodowanie winno umożliwiać powodowi przywrócenie pojazdu do stanu sprzed szkody w wybranym warsztacie stosującym stawki rynkowe obowiązujące na rynku lokalnym. Ponadto, ze złożonego do akt sprawy porozumienia łączącego pozwaną i (...) sp. z o.o. z siedzibą w B. wynika, że obowiązywało ono, po przedłużeniu aneksem z dnia 13 marca 2017 roku, do 18 listopada 2017 roku. Natomiast, szkoda w pojeździe powoda powstała w dniu 31 października 2018 roku, a więc blisko rok później. Ze zgromadzonego materiału dowodowego nie wynika, aby powód mógł w swoim miejscu zamieszkania naprawić pojazd w jakimkolwiek warsztacie zrzeszonym przez wskazaną spółkę.

W orzecznictwie i piśmiennictwie, podkreśla się, że skoro chodzi o przywrócenie do stanu poprzedniego pojazdu, jako całości, to nie ma, co do zasady znaczenia, że w miejsce części starych wmontowano części nowe. W szczególności, nie ma żadnych podstaw prawnych, aby zawsze odrębnie oceniać wartość części i jeżeli części stare były już w chwili wypadku częściowo zużyte, z tego powodu obniżać należne odszkodowanie za przywrócenie do stanu poprzedniego całego pojazdu. Nie budzi bowiem 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. W niektórych bowiem przypadkach istotną cechą decydującą o zupełności restytucji jest - obok jakości części - samo pochodzenie części od producenta pojazdu.

Podniesiony przez pozwaną zarzut naruszenia zasady minimalizacji szkody poprzez nieuwzględnienie w kosztach naprawy cen części i materiału lakierniczego uwzględniających rabat, jaki poszkodowany mógłby uzyskać dokonując zakupu tych części i materiału lakierniczego u podmiotów współpracujących z pozwaną jest całkowicie chybiony. Jak wskazano powyżej, poszkodowany nie ma obowiązku wykazywania się ponadprzeciętną aktywnością w poszukiwaniu najtańszego warsztatu naprawczego. Obowiązek minimalizacji szkody nie może bowiem być rozumiany jako obowiązek poszukiwania podmiotu, który oferuje części zamiennie i materiał lakierniczy niezbędne do naprawy uszkodzonego pojazdu, jak najtaniej z pominięciem przesłanki jakości. Poszkodowany przy wyborze konkretnego warsztatu może kierować się nie tylko przesłankami o charakterze finansowym, ale również innymi takimi, jak fachowość i rzetelność obsługi technicznej, poziom prac naprawczych czy określone profity połączone ze stałą obsługą serwisową (por. uchwała Sądu Najwyższego z dnia 13 czerwca 2003 roku, III CZP 32/03, opubl. OSNC 2004 rok, Nr 4, poz. 51). Oczywistym jest przy tym, że poszkodowany nie ma obowiązku kupowania części i materiałów lakiernicznych w punkcie wskazanym przez ubezpieczyciela - i to nawet, jeśli oferuje on ich sprzedaż wysyłkową. Poszkodowany ma prawo nabyć takie części i materiały w miejscu swego zamieszkania i nie ma obowiązku ich nabycia od podmiotu funkcjonującego w innej miejscowości, co każdorazowo wiąże się z kosztami i czasem transportu oraz problemami w razie ewentualnej ich niezgodności i braku przydatności do naprawy. Wymaganie od poszkodowanego, aby samodzielnie dokonywał zakupu części zamiennych i materiału lakierniczego uznać należy za zbyt daleko idące. Wątpliwym jest również by wybrany przez poszkodowanego warsztat był zainteresowany zakupem części zamiennych u dostawcy objętego porozumieniem z pozwaną, a nawet gdyby tak było, to czy nie miałyby to przełożenia na zastosowany u niego koszt naprawy i nie skutkowało jego zwiększeniem.

Pozwana w żaden sposób nie wykazała, że konieczne do naprawy przedmiotowego pojazdu części i materiał lakierniczy u podmiotów współpracujących z pozwanym były w ogóle dostępne dla powoda po zdarzeniu z dnia 31 października 2018 roku. Ponadto, z treści porozumień wynika, że rabat miałyby być naliczany od ceny detalicznej obowiązującej w danym punkcie sprzedaży. Nie wiadomo zatem, czy np. cena uwzględniająca rabat nie byłaby, mimo to, wyższa od cen wskazanych przez biegłego sądowego w kalkulacji. Pozwana nie przedłożyła także żadnych dowodów, z których wynikałoby, iż po stronie poszkodowanej, w przypadku skorzystania z zakupu części i materiału lakierniczego za pośrednictwem podmiotów współpracujących z pozwaną, nie powstałyby żadne dodatkowe koszty.

Pozwana nie udowodniła także, aby jego kontrahenci mający dostarczać poszkodowanym części zamiennych i materiałów lakiernicznych byli dystrybutorami posiadającymi nieograniczony dostęp w każdym czasie do każdego rodzaju części i materiałów.

Nie negując zatem poglądu prawnego zaprezentowanego przez Sąd Najwyższy w uchwale z dnia 25 sierpnia 2017 roku (sygn. akt III CZP 20/17, opubl. L.), zaproponowana przez pozwaną forma nabycia materiałów koniecznych do restytucji stanu technicznego pojazdu do stanu sprzed zdarzenia, która jest w ocenie Sądu, uproszczoną próbą zmniejszenia zakresu odpowiedzialności finansowej ubezpieczyciela i zaniżenia wartości należnego poszkodowanemu odszkodowania, zawiera swoiste ograniczenie prawa wyboru konsumentów, nie dające się wprost pogodzić z kompetencją uprawnionego do wyboru sposobu i formy naprawienia szkody.

Jest to widoczne, w szczególności w możliwości wyboru zakładu naprawczego albowiem nie każdy dopuszcza możliwość wykonania usług naprawczych przy wykorzystaniu części pochodzących od dostawców zewnętrznych. Powyższe może powodować również nadmierne wydłużenie czasu naprawy. Istnieje również ryzyko pomyłki przy wyborze części, ich rodzaju i ilości, jeżeli są one kupowane samodzielnie przez konsumenta nie dysponującego wystarczającą wiedzą w zakresie mechaniki pojazdowej.

Powoduje to również, że uprawniony chcąc dokonać likwidacji szkody obowiązany jest do podejmowania dodatkowych czynności tak, aby zrealizować oczekiwania ubezpieczyciela, co do wartości odszkodowania, co jednak nie gwarantuje mu w każdym przypadku naprawienia szkody według symulacyjnych wskazań i wyliczeń ubezpieczyciela.

Mając na uwadze powyższe, w ocenie Sądu, ekonomicznie uzasadniony koszt naprawy samochodu marki M. (...) o numerze rejestracyjnym (...) opiewa na kwotę 73.822,73 zł brutto, obejmującą części oryginalne oraz stawkę za roboczogodzinę w wysokości 110 zł netto.

W ramach przedmiotowego postępowania pozwana nie wykazała, że zamontowanie części nowych w miejsce starych prowadzi do bezpodstawnego wzbogacenia poszkodowanego oraz że czynności te spowodowałyby wzrost wartości pojazdu jako całości. Natomiast, aby dokonać odliczenia na zasadzie *compesatio lucri cum damnum* ewentualnego wzrostu wartości samochodu marki M. (...) o numerze rejestracyjnym (...) w następstwie jego naprawy przy zastosowaniu nowych oryginalnych części producenta, koniecznym byłoby wykazanie przez pozwaną, zgodnie z ciężarem dowodzenia określonym w art.6 k.c., iż na skutek tak dokonanej naprawy wartość pojazdu powoda wzrosła i o jaką konkretnie oznaczoną kwotę, czego bezspornie strona pozwana nie udowodniła. W konsekwencji, brak było podstaw do odliczenia od należnego powodowi odszkodowania jakiegokolwiek kwoty z tytułu wzrostu wartości pojazdu.

Wysokość należnego powodowi odszkodowania winna odpowiadać rzeczywiście uzasadnionym kosztom naprawy spornego pojazdu. Uwzględniając wypłacone już przez pozwaną odszkodowanie w łącznej kwocie 50.470,03 zł, na rzecz P. W. zasądzone dalsze odszkodowanie w kwocie 23.352,70 zł.

W ocenie Sądu, zasądzone na rzecz powoda odszkodowanie winno odpowiadać kwocie brutto. Albowiem, zgodnie z ugruntowanym w judykaturze poglądem odszkodowanie przysługujące na podstawie umowy ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej posiadacza pojazdu mechanicznego za szkodę powstałą w związku z ruchem tego pojazdu, ustalone według części zamiennych i usług, obejmuje kwotę podatku od towarów i usług (VAT) w zakresie, w jakim poszkodowany nie może obniżyć podatku od niego należnego o kwotę podatku naliczonego (tak między innymi Sąd Najwyższy w uchwale składu siedmiu sędziów Sądu Najwyższego z dnia 17 maja 2007 roku, III CZP 150/06, OSNC 2007, nr 10, poz. 144, opubl. L.). Ze zgromadzonego w sprawie materiału dowodowego, nie wynika, aby powód był podatnikiem podatku od towarów i usług, a w konsekwencji na podstawie art. 86 ust. 1 ustawy o podatku od towarów i usług był uprawniony do obniżenia kwoty podatku należnego o kwotę podatku naliczonego. A tylko w takiej sytuacji należne powodowi odszkodowanie winno odpowiadać kwocie netto - bez podatku VAT (tak między innymi Sąd Najwyższy w wyroku z dnia 19 listopada 2015 roku, IV CSK 764/14, opubl. L.). Zaś, wykazanie tej okoliczności zgodnie z ogólną zasadą ciężaru dowodu spoczywało na pozwanej wywodzącej z tej okoliczności skutki prawne.

O odsetkach Sąd orzekł na podstawie przepisu 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 (§ 2 art. 481 k.c.), a od dnia 1 stycznia 2016 roku odsetki ustawowe za opóźnienie.

Stosownie do przepisu art. 817 § 1 k.c. ubezpieczyciel obowiązany jest spełnić świadczenie w terminie trzydziestu dni, licząc od daty otrzymania zawiadomienia o wypadku. Gdyby wyjaśnienie w powyższym terminie okoliczności koniecznych do ustalenia odpowiedzialności ubezpieczyciela albo wysokości świadczenia okazało się niemożliwe, świadczenie powinno być spełnione w ciągu 14 dni od dnia, w którym przy zachowaniu należytej staranności wyjaśnienie tych okoliczności było możliwe (art. 817 § 2 zd. 1 k.c.). Obowiązek udowodnienia istnienia okoliczności uzasadniających przekroczenie 30 -dniowego terminu oraz ich zasięgu obciąża zakład ubezpieczeń (art. 6 k.c.). Obowiązany jest on w szczególności wykazać, że uzupełnienie postępowania likwidacyjnego nastąpiło bez nieuzasadnionej zwłoki, z zachowaniem interesu wierzyciela (art. 354 § 1 k.c. i art. 355 § 2 k.c.).

Jak wskazał Sąd Najwyższy w wyroku z dnia 6 lipca 1999 roku (III CKN 315/99), świadczenia odszkodowawcze zakładu ubezpieczeń mają charakter terminowy, jednakże zakład ubezpieczeń nie pozostaje w opóźnieniu co do kwot nie objętych jego decyzją, jeżeli poszkodowany po jej otrzymaniu lub wcześniej nie określi kwotowo swego roszczenia.

Po zgłoszeniu szkody, decyzją z dnia 13 grudnia 2018 roku pozwana przyznała na rzecz powoda odszkodowanie za uszkodzony pojazd w kwocie 39.579 zł. Pismem doręczonym w dniu 22 grudnia 2018 roku pełnomocnik powoda

wezwał pozwane Towarzystwo (...) do zapłaty w terminie 7 dni kwoty 33.832,73 zł tytułem dalszego odszkodowania z tytułu kosztów naprawy pojazdu marki M. (...) o numerze rejestracyjnym (...) wraz z ustawowymi odsetkami za opóźnienie od 31 dnia po zgłoszeniu szkody do dnia zapłaty. Po upływie 7 dni od doręczenia wezwania do zapłaty w dniu 22 grudnia 2018 roku, czyli od dnia 30 grudnia 2018 roku pozwana pozostawała zatem w opóźnieniu z zapłatą żądanej przez powoda kwoty. Na skutek odwołania powoda, decyzją z dnia 11 stycznia 2019 roku pozwana przyznała dalsze odszkodowanie w kwocie 10.891,03 zł. W piśmie procesowym z dnia 20 stycznia 2020 roku pełnomocnik powoda rozszerzył powództwo o kwotę 13.252,70 zł, wnosząc o zasądzenie od pozwanej na rzecz powoda kwoty 23.352,70 zł tytułem dalszego odszkodowania za uszkodzenie pojazdu wraz z odsetkami ustawowymi za opóźnienie od dnia 28 grudnia 2018 roku do dnia zapłaty. Odpis pisma rozszerzającego powództwo został doręczony pozwanej w dniu 1 czerwca 2020 roku. A zatem, w zakresie kwoty 411 zł przewyższającej żądanie zapłaty zawarte w piśmie z dnia 22 grudnia 2018 roku, pozwana pozostawała w opóźnieniu dopiero od dnia następnego po doręczeniu jej odpisu pisma z rozszerzeniem powództwa.

W konsekwencji, Sąd zasądził odsetki ustawowe za opóźnienie od kwoty 22.941,70 zł od dnia 30 grudnia 2018 roku do dnia zapłaty, a od kwoty 411 zł od dnia 2 czerwca 2020 roku do dnia zapłaty. W pozostałym zakresie żądanie zasądzenia odsetek podlegało oddaleniu jako nieuzasadnione.

O kosztach procesu Sąd orzekł na podstawie art. 100 zd. 2 k.p.c. zgodnie z którym Sąd może włożyć na jedną ze stron obowiązek zwrotu wszystkich kosztów, jeżeli jej przeciwnik uległ tylko co do nieznaczącej części swego żądania albo gdy określenie należnej mu sumy zależało od wzajemnego obrachunku lub oceny sądu. Powód nie ostał się ze swoim żądaniem jedynie w zakresie części odsetek. Dlatego strona pozwana winna zwrócić powodowi poniesione przez niego koszty procesu w łącznej kwocie 5.487,45 zł, na które złożyły się: opłata od pozwu w kwocie 505 zł, opłata od rozszerzonego powództwa w kwocie 663 zł, opłata skarbową od pełnomocnictwa 17 zł, wynagrodzenie pełnomocnika w wysokości 3.600 zł (ustalone na podstawie o § 2 pkt 5 rozporządzenia Ministra Sprawiedliwości z dnia 22 października 2015 roku w sprawie opłat za czynności radców prawnych, Dz. U. z 2015 r. poz. 1804 ze zm.) oraz zaliczka na poczet wynagrodzenia biegłego w kwocie 702,45 zł.

Na podstawie art. 84 ust. 2 w związku z art. 80 ustawy z dnia 28 lipca 2005 roku o kosztach w sprawach cywilnych (tekst jednolity Dz.U. za 2010 rok, Nr 90, poz. 594 ze zm.), Sąd zwrócił na rzecz powoda kwotę 297,55 zł tytułem niewykorzystanej zaliczki na poczet wynagrodzenia biegłego.