

Sygnatura akt VIII C 766/20

WYROK

W IMIENIU RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ

Dnia 24 czerwca 2022 roku

Sąd Rejonowy dla Łodzi - Widzewa w Łodzi VIII Wydział Cywilny w składzie:

Przewodniczący: Asesor sądowy Justyna Stelmach

Protokolant: st. sekr. sąd. Izabella Bors

po rozpoznaniu w dniu 10 czerwca 2022 w Łodzi

na rozprawie

sprawy z powództwa R. Ś.

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

o zapłatę

1. zasądza od strony pozwanej na rzecz strony powodowej 29.239,62 zł (dwadzieścia dziewięć tysięcy dwieście trzydzieści dziewięć złotych sześćdziesiąt dwa grosze) wraz z odsetkami ustawowymi za opóźnienie od dnia 20 maja 2018 roku do dnia zapłaty;
2. oddala powództwo w pozostałej części;
3. zasądza od strony pozwanej na rzecz strony powodowej kwotę 5.143 (pięć tysięcy sto czterdzieści trzy) złote tytułem zwrotu kosztów procesu wraz z odsetkami ustawowymi za opóźnienie od tej kwoty od dnia uprawomocnienia się wyroku do dnia zapłaty;
4. obciąża stronę pozwaną obowiązkiem zwrotu na rzecz Skarbu Państwa- Sądu Rejonowego dla Łodzi-Widzewa w Łodzi kwoty 1.475,63 zł (jeden tysiąc czterysta siedemdziesiąt pięć złotych sześćdziesiąt trzy grosze) tytułem nieuiszczonych kosztów sądowych;
5. zwraca ze Skarbu Państwa – Sądu Rejonowego dla Łodzi-Widzewa w Łodzi na rzecz powoda kwotę 500 (pięćset) złotych tytułem zwrotu niewykorzystanej zaliczki uiszczonej w dniu 24 sierpnia 2021 roku.

Sygn. akt VIII C 766/20

UZASADNIENIE

W dniu 13 maja 2020 roku powód R. Ś., reprezentowany przez zawodowego pełnomocnika, wytoczył przeciwko (...) S.A. w W. powództwo o zapłatę kwoty 30.516,73 zł z ustawowymi odsetkami za opóźnienie od 20 maja 2018 roku do dnia zapłaty. Ponadto wniósł o zasądzenie od pozwanego zwrotu kosztów procesu według norm przepisanych.

W uzasadnieniu pełnomocnik wskazał, iż w dniu 11 kwietnia 2018 roku miało miejsce zdarzenie, w wyniku którego doszło do uszkodzenia samochodu marki M. o nr rej. (...). Sprawca zdarzenia był ubezpieczony w zakresie OC u pozwanego. Po zgłoszeniu szkody ubezpieczyciel przeprowadził postępowanie likwidacyjne w toku, którego ustalił wartość szkody w wysokości 36.436,25 zł. Powód wstąpił w prawa poszkodowanego na podstawie umowy cesji z dnia 5 stycznia 2020 r. Powód zlecił niezależnemu rzeczoznawcy przeliczenie wysokości szkody w pojeździe. Rzeczoznawca ten określił koszt naprawy pojazdu na kwotę 66.832,98 zł. Złożonym pozwem powód dochodzi od strony pozwanej

należnego odszkodowania z tytułu naprawy pojazdu według wyliczenia sporządzonego przez powoda oraz kosztów wykonania kalkulacji w kwocie 120 zł minus wypłacona przez pozwanego część tj. łącznie kwotę 30.516,73 zł. (pozew k. 4-6)

W odpowiedzi na pozew strona pozwana, reprezentowana przez zawodowego pełnomocnika, wniosła o oddalenie powództwa w całości oraz o zasądzenie od powoda zwrotu kosztów procesu. W uzasadnieniu pełnomocnik wskazał, że przyznane świadczenie jest kwotą adekwatną do rozmiaru poniesionej szkody. Zdaniem pozwanego, odszkodowanie winno być wyliczone z użyciem części alternatywnych, a nie oryginalnych, gdyż zastosowanie takich części nie może prowadzić do utraty gwarancji producenta pojazdu. Ponadto wskazał, że poszkodowany miał możliwość skorzystania z naprawy pojazdu za cenę wskazaną w kosztorysie w warsztatach sieci partnerskiej strony pozwanej z zastosowaniem 25% rabatu na zakup części, 50% na materiały lakiernicze z zastosowaniem stawki za roboczogodzinę prac naprawczych w wysokości 54,50 zł netto, oraz rabatem od całości kosztów naprawy w wysokości 5%. Strona pozwana zapewniała również możliwość zakupu części niezbędnych do naprawy we współpracujących warsztatach z rabatem 25% oraz materiałów lakierniczych z rabatem 50%. Zdaniem pozwanego na poszkodowanym ciążył obowiązek współpracy ze stroną pozwaną, z którego się on nie wywiązał, bowiem nie deklarował chęci naprawy pojazdu w warsztatach sieci partnerskich, nie zmierzał on do minimalizacji szkody. Strona pozwana zakwestionowała też zasadność dochodzenia kosztów sporządzenia prywatnej opinii oraz datę naliczania odsetek.

(odpowiedź na pozew k. 54-56)

W toku procesu stanowiska stron nie uległy zmianie.

Sąd Rejonowy ustalił następujący stan faktyczny:

W dniu 11 kwietnia 2018 roku doszło do zdarzenia drogowego, w wyniku którego uszkodzony został należący do M. J. samochód marki M. o nr rej. (...).

Sprawca szkody był ubezpieczony w zakresie OC u pozwanego ubezpieczyciela.

(okoliczności bezsporne)

Szkodę zgłoszono pozwanemu, który wdrożył postępowanie likwidacyjne. W dniu 19 kwietnia 2018 roku pozwany sporządził kalkulację naprawy. W toku postępowania ubezpieczyciel określił wartość szkody na kwotę 36.436,25 zł, którą wypłacił poszkodowanemu. W treści sporządzonej kalkulacji naprawy znajdowała się informacja dla właściciela pojazdu, dotycząca tego, że strona pozwana zapewnia możliwość naprawy pojazdu zgodnie z kosztorysem w warsztatach sieci partnerskiej za cenę przedstawioną przez pozwanego, z uwzględnieniem ujętego w kalkulacji 5% rabatu od całości kosztów naprawy, w sposób zapewniający przywrócenie pojazdu do stanu poprzedniego. Pozwany w informacji tej wskazał, iż w kalkulacji uwzględniono części jakości Q, O i P, wyjaśnił ich definicje. Wskazał, że użyto również części jakości P, ze względu na wiek pojazdu (9 lat) i uwzględniono 25% rabat na ceny części.

(decyzja k. 66, kalkulacja naprawy k. 60-65v,)

Na mocy umowy cesji z dnia 5 stycznia 2020 roku M. J. przeniósł na R. Ś. wierzytelność względem strony pozwanej wynikającą z dochodzenia należności z tytułu naprawy pojazdu marki M. o nr rej. (...) powstałej na skutek zdarzenia z dnia 11 kwietnia 2018 roku.

(umowa cesji k. 10)

Pismem z dnia 6 lutego 2020 roku powód wezwał pozwanego do zapłaty w terminie 7 dni pełnego odszkodowania w wysokości 30.516,73 zł.

(wezwanie do zapłaty k. 23, potwierdzenie nadania k.24)

W dniu 2 listopada 2019 r. na zlecenie M. O. Zespół biegłych sądowych i rzeczoznawców (...)kor” sporządził kalkulację naprawy uszkodzonego pojazdu.

W dniu 9 stycznia 2020 r. w K. Biuro (...) wystawił na rzecz R. Ś. fakturę tytułem wyceny szkody A. (...) na kwotę 120 zł z datą sprzedaży na dzień 9 stycznia 2020 r.

(kalkulacja prywatna k. 11-21, faktura k. 22)

Szkoda w pojeździe marki M. obejmowała naprawę blacharsko-lakierniczą, uszkodzony naprawiał pojazd razem ze znajomym. W. przez pozwanego odszkodowanie nie starczyło na naprawę pojazdu, wizualnie pojazd był przywrócony do stanu jak przed szkodą.

(zeznania M. J. –nagranie rozprawy z 30 kwietnia 2021 r. od 00:03:36 do 00:13:40)

Koszt naprawy pojazdu marki M. (...) o nr rej. (...) w 2018 roku, uwzględniając stan techniczny pojazdu przed zdarzeniem szkodzącym, stosując technologię naprawy jaka pozwoli przywrócić mu wszystkie funkcje techniczne i estetyczne (oraz udzielić gwarancji na taką naprawę) przy stawce za roboczogodzinę 105 netto (w warsztatach nie posiadających autoryzacji ale wyposażonych w odpowiednio w ramy pomiarowo-naprawcze oraz kabiny lakiernicze) wyniósłby brutto:

- a) 65.675,87 zł brutto z użyciem części nowych i oryginalnych i jest to uzasadniony koszt naprawy;
- b) 48.104,05 zł brutto z użyciem części nowych i oryginalnych z zastosowaniem 25% rabatu na części zamienne, 5% na materiał lakierniczy i 5% od całości kosztów naprawy,
- c) 58.141,89 zł brutto z użyciem części takich jak oryginalne (Q), - pojazd w takich warunkach mógłby przejść pozytywnie badanie techniczne i zostałby dopuszczony do ruchu oraz odtworzony jego funkcje użytkowe, ale nie będzie to naprawa przywracająca stan poprzedni w rozumieniu warsztatowym;
- d) 42.736 zł brutto z użyciem części takich jak oryginalne (Q) z zastosowaniem 25% rabatu na części zamienne, 5% na materiał lakierniczy i 5% od całości kosztów naprawy.

W kalkulacji strony pozwanej zastosowano stawkę w wysokości 54,50 zł netto za roboczogodzinę, nieobserwowaną w Województwie (...) w okresie szkody. W kalkulacji pozwanego nie uwzględniono pełnej technologii naprawy producenta pojazdu do stanu poprzedniego.

Z protokołu pomiaru grubości powłoki lakierniczej nie wynika aby pojazd przechodził wcześniejsze nietechnologiczne naprawy blacharsko-lakiernicze. Nieznacznie wyższa wartość powłoki lakierniczej występowała na drzwiach prawych, które zakwalifikowane zostały tylko do odnowy lakieru. Uszkodzenia niezwiązane ze szkodą to: zarzutowanie osłony halogenu, pęknięcie halogenu prawego, zagięcie tłumika tylnego oraz nacięcie opony.

Każda naprawa powypadkowa blacharsko-lakiernicza powoduje obniżenia wartości pojazdu a nie jego wzrost, bez względu na użytą jakoś części.

Wiek i przebieg pojazdu nie ma wpływu na możliwość zastosowania w naprawie części oryginalnych. W praktyce warsztatowej za zasadne uznaje się koszty odbudowy pojazdu na częściach takich, jakie zostały uszkodzone. Z akt sprawy ani akt szkodowych nie wynika, aby były to części inne niż oryginalne.

W aktach nie ma certyfikatów potwierdzających, że części inne niż oryginalne, które mogły być użyte do naprawy pojazdu spełniają normy producenta pojazdu. Nie można zatem twierdzić, że naprawa pojazdu z ich użyciem przywróciłaby wszystkie cechy jakie miał pojazd będąc zamontowany w części oryginalne. Brak takich certyfikatów nie pozwala również stwierdzić, w jakim zakresie część oznaczona przez dystrybutorów odbiega od części wyprodukowanej według specyfikacji i zgodnie z normami producenta pojazdu. Jednocześnie systemy bezpieczeństwa

są opracowywane dla pojazdów zmontowanych z części oryginalnych, w technologii producenta tego pojazdu. Jeżeli części po naprawieniu nie mają wszelkich cech jak części oryginalne to możliwym jest, że system bezpieczeństwa po prostu nie zadziała w przypadku kolizji, a konsekwencje dla osób znajdujących się w pojeździe mogą być tragiczne. Części najniższej jakości (P, PJ, PT, PC) nie posiadają certyfikatów producenta marki, nie wiadomo, kto faktycznie jest ich wytwórcą i z jakich materiałów są produkowane. Za niższą ceną idzie też niższa jakość wykonania, stosownie innych materiałów lub o niższej jakości niż używane do produkcji części firmowanych logiem producenta pojazdu.

Szacunkowa wartość pojazdu przed szkodą wynosiła 102.900 zł brutto, zaś po szkodzie: 70.000 zł brutto.

Na rynku lokalnym naprawa pojazdów powypadkowych stawki za roboczogodzinę prac blacharsko-lakierniczych zawierały się w zakresie 95 zł netto do 140 zł netto w warsztatach nieautoryzowanych.

(pisemna opinia biegłego sądowego k. 132-215)

Powód R. Ś. prowadzi działalność gospodarczą. Przeważającą działalnością po stronie powoda jest działalność związana z oceną ryzyka i szacowaniem poniesionych strat.

(okoliczność ustalona na podstawie art. 228 § 2 k.p.c. – wydruk z (...) k. 237)

Powyższy stan faktyczny Sąd ustalił bądź jako bezsporny, bądź na podstawie dowodów z dokumentów znajdujących się w aktach sprawy, których prawdziwości ani rzetelności sporządzenia nie kwestionowała żadna ze stron. Dokonując ustaleń faktycznych Sąd oparł się ponadto na zeznaniach świadka oraz opinii biegłego sądowego M. S.. Oceniając opinię biegłego sądowego, Sąd nie znalazł podstaw do kwestionowania zawartych w jej treści wniosków, opinia ta była bowiem rzetelna, jasna, logiczna oraz w sposób wyczerpujący objaśniająca budzące wątpliwości kwestie. Opinia ta w pełni odnosiła się do zagadnień będących jej przedmiotem, wnioski biegłego nie budzą przy tym wątpliwości w świetle zasad wiedzy oraz doświadczenia życiowego, a jednocześnie opinia została sporządzona w sposób umożliwiający prześledzenie - z punktu widzenia zasad wiedzy, doświadczenia życiowego i logicznego rozumowania - analizy przez biegłego zagadnień będących jej przedmiotem. Wydając opinię biegły oparł się na zgromadzonym w aktach sprawy materiale dowodowym, w tym na dokumentacji sporządzonej w toku procesu likwidacji szkody. Opinia biegłego sądowego nie była kwestionowana przez strony procesu.

Sąd na podstawie art. 235² § 1 pkt 2 k.p.c. pominął wnioski strony pozwanej o zobowiązanie poszkodowanego do wskazania danych warsztatu wykonującego naprawę pojazdu i do złożenia dokumentów dokumentujących naprawę pojazdu, a także o zobowiązania warsztatu do złożenia takich dokumentów oraz wniosek o dopuszczenie dowodu z opinii biegłego na okoliczność ustalenia, czy zakres naprawy pojazdu po szkodzie jest zgodny z protokołem szkody oraz jakich części użyto do naprawy pojazdu po szkodzie. Wnioski te zmierzały do ustalenia, czy naprawiono pojazd i jakich części (czy oryginalnych, czy zamienników) użyto do naprawy pojazdu, ewentualnie do ustalenia, czy pojazd zbyto i za jaką cenę. Sąd orzekający w niniejszej sprawie stoi na stanowisku, iż kwestia naprawy, czy też zbycia pojazdu po szkodzie, nie ma znaczenia dla rozstrzygnięcia w niniejszej sprawie. Takie stanowisko nie wynika li tylko z utrwalonego orzecznictwa. Należy wskazać, iż w pojeździe, w którym zamontowane są części oryginalne z logo producenta, który następnie doznaje szkody bez winy poszkodowanego – co jak wynika z art. 361 k.c., art. 363 k.c. poszkodowany ma prawo do pełnego odszkodowania, a już od jego decyzji, podejmowanej bez ingerencji ani Sądu ani ubezpieczyciela, wynika to, jaki będzie los pojazdu po szkodzie. Należy wskazać, iż szkoda już sama z siebie powoduje utratę i to często znaczącą na wartość pojazdu, co więcej jeśli zaś w miejsce oryginalnej części zamontowanej w pojeździe zamontuje się tańszy zamiennik, nawet taki jak oryginalny ale bez logo producenta (tańszy), to być może zostanie przywrócony walor użytkowy pojazdu w tym sensie, że będzie on mógł służyć do przemieszczania się z punktu A do punktu B, jednakże zamontowanie części nieoryginalnej nie spowoduje przywrócenia stanu pojazdu do stanu sprzed szkody, bo pojazd ten w miejsce części oryginalnych miałby zamontowane części nieoryginalne i po stronie poszkodowanego nadal istniałoby roszczenie o dopłatę różnicy z tego tytułu. I nie zmienia tego fakt, że poszkodowany nieposiadający wiedzy w tymże temacie, może nawet przyznać, że naprawa na częściach nieoryginalnych przywróciła pojazd do stanu sprzed szkody, bo w jego mniemaniu będzie on mógł z niego korzystać (poruszać się z punktu A do punktu B), ale naprawa

pojazdu zamiennikami obniży wartość pojazdu, o czym poszkodowany może, ale nie musi wiedzieć. Oczywiście Sąd nie wyklucza tego, że w przypadku kiedy przed szkodą w uszkodzonym pojeździe już były zamontowane nieoryginalne zamienniki, zamontowanie części oryginalnych spowoduje wzrost wartości pojazdu, ale tę okoliczność na podstawie art. 6 k.c. winien wykazywać pozwany poprzez wskazanie środków dowodowych mających na celu wykazanie, że w pojeździe przed szkodą były zamontowane części nieoryginalne.

Sąd Rejonowy zważył, co następuje:

Powództwo było zasadne 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 (t.j Dz.U. z 2013 r., poz. 392 ze zm.), zwanej dalej ustawą.

W kwestii zakresu szkody i odszkodowania obowiązują reguły wyrażone w przepisach ogólnych księgi III Kodeksu cywilnego, tj. przepisy art. 361 § 2 k.c. oraz art. 363 k.c.

Zastosowanie w przedmiotowej sprawie znajdują także przepisy Kodeksu cywilnego dotyczące ubezpieczeń majątkowych.

W myśl przepisu art. 822 § 1 k.c., przez umowę ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej ubezpieczyciel zobowiązuje się do zapłacenia określonego w umowie odszkodowania za szkody wyrządzone osobom trzecim, wobec których odpowiedzialność za szkodę ponosi ubezpieczający albo ubezpieczony. Zaś zgodnie z art. 34 ust. 1 ustawy, zakład ubezpieczeń zobowiązany jest do wypłaty odszkodowania z ubezpieczenia OC posiadaczy pojazdów mechanicznych, jeżeli posiadacz lub kierujący pojazdem mechanicznym są obowiązani do odszkodowania za wyrządzoną w związku z ruchem tego pojazdu szkodę, której następstwem jest śmierć, uszkodzenie ciała, rozstrój zdrowia bądź też utrata, zniszczenie lub uszkodzenie mienia. Ubezpieczyciel odpowiada w granicach odpowiedzialności sprawcy szkody – odpowiada za normalne następstwa działania bądź zaniechania, z którego szkoda wynikła. Wysokość odszkodowania winna odpowiadać rzeczywistym, uzasadnionym kosztom usunięcia skutków wypadku, ograniczona jest jedynie kwotą określoną w umowie ubezpieczenia (art. 824 § 1 k.c., art. 36 ustawy).

Ubezpieczeniem OC posiadaczy pojazdów mechanicznych jest objęta odpowiedzialność cywilna każdej osoby, która kierując pojazdem mechanicznym w okresie trwania odpowiedzialności ubezpieczeniowej, wyrządziła szkodę w związku z ruchem tego pojazdu (art. 35 ustawy).

Zakład ubezpieczeń w ramach odpowiedzialności gwarancyjnej wynikającej z umowy ubezpieczenia przejmuje obowiązki sprawcy wypadku. Odpowiedzialność zakładu ubezpieczeń nie może wykraczać poza granice odpowiedzialności cywilnej posiadacza lub kierującego pojazdem, ale również nie może być mniejsza niż wynika na skutek ruchu pojazdu mechanicznego szkoda. W sferze odpowiedzialności odszkodowawczej podstawowym założeniem wszelkich rozważań jest z reguły zasada pełnego odszkodowania. Wynika z niej, że wszelka szkoda wyrządzona przez posiadacza lub kierowcę pojazdu mechanicznego, powinna być w świetle obowiązujących przepisów prawa pokrywana przez zakład ubezpieczeń w ramach obowiązkowego ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej.

Poszkodowany w związku ze zdarzeniem objętym umową ubezpieczenia obowiązkowego odpowiedzialności cywilnej może dochodzić roszczeń bezpośrednio od zakładu ubezpieczeń (art. 19 ust. 1 ustawy, art. 822 § 4 k.c.).

W przedmiotowej sprawie bezspornym między stronami był fakt zaistnienia zdarzenia komunikacyjnego z dnia 11 kwietnia 2018 roku, w wyniku którego uszkodzony został samochód marki M.. Do zdarzenia drogowego doszło z winy osoby ubezpieczonej w zakresie odpowiedzialności cywilnej posiadaczy pojazdów mechanicznych w pozwanym

Zakładzie (...). Przedmiotem sporu nie była zatem zasada odpowiedzialności pozwanego za przedmiotową szkodę. Osią sporu w niniejszej sprawie była jedynie wysokość dochodzonego roszczenia z tytułu odszkodowania.

Odszkodowanie za szkodę powstałą na skutek zdarzenia komunikacyjnego ustala się i wypłaca w granicach odpowiedzialności cywilnej posiadacza lub kierowcy pojazdu mechanicznego (sprawy 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 orzecnictwie 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.

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 przy tym, że wyrażone przezeń stanowisko jest utrwalone do tego stopnia, że za niezgodne z prawem są uznawane przez ten Sąd orzeczenia, w których stanowisko to jest podważane przez sądy powszechne (por. m.in. postanowienie SN z dnia 20 lutego 2019 roku, III CZP 91/18, Biul. Sn 2019/2 oraz postanowienie SN z dnia 11 kwietnia 2019 roku, III CZP 102/18, LEX i powołane w uzasadnieniu obu postanowień orzecnictwo). W

konsekwencji fakt naprawy samochodu marki M. oraz poniesiony koszt tejże naprawy mają irrelevantne znaczenie dla oceny rozmiaru odpowiedzialności pozwanego. Uwypuklenia wymaga, że sama naprawa samochodu nie oznacza jeszcze, iż pojazd został przywrócony do stanu sprzed szkody. W takim przypadku poszkodowany angażuje bowiem własne środki pieniężne i organizuje naprawę w stopniu, na jaki pozwala mu jego sytuacja majątkowa.

W oparciu o opinię biegłego sądowego Sąd ustalił, że rzeczywisty koszt naprawy samochodu marki M. uszkodzonego w wyniku opisanego powyżej zdarzenia komunikacyjnego z dnia 11 kwietnia 2018 roku z uwzględnieniem stawki za roboczogodzinę prac blacharsko-lakierniczych na poziomie 105 zł netto, z użyciem części nowych, oryginalnych, przywracająca pojazd do stanu sprzed szkody wynosi 65.675,87 zł brutto. Użycie wyłącznie części oryginalnych gwarantuje przywrócenie pojazdu do stanu sprzed szkody. Użycie do naprawy części innej jakości niż jakość O nie spowoduje, że po naprawie pojazdu zostanie przywrócony do stanu poprzedniego. Sąd podziela również wywody biegłego dotyczące certyfikatów i bezpieczeństwa zamontowania tego typu części.

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 zawinionego 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. 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, 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, jak również wpływ na prawidłowe działanie systemów bezpieczeństwa w pojeździe. Co relewantne, pozwany nie wykazał w żaden sposób (art. 6 k.c., art. 232 k.p.c.), aby w (...) były montowane jakiegokolwiek zamienniki. Pozwany nie zaoferował także dowodów, które pozwoliłyby przyjąć, iż naprawa przy użyciu nowych części oryginalnych skutkować będzie wzrostem wartości pojazdu pomimo, że zgodnie z cyt. uchwałą SN w sprawie III CZP 80/11, wyłącznie w przypadku wykazania przez ubezpieczyciela powyższego faktu odszkodowanie może ulec obniżeniu o kwotę odpowiadającą temu wzrostowi. Sądowi nie są przy tym znane normy techniczne, które uzależniałyby zastosowanie w naprawie części niższej jakości lub używanych z uwagi na wiek pojazdu, czy też jego przebieg.

Sąd przyjął ponadto, iż poszkodowany nie był zobowiązany do skorzystania z proponowanych przez ubezpieczyciela – naprawy w warsztacie sieci partnerskiej pozwanego oraz rabatów na części zamienne. Jak wyjaśniono wyżej, to do poszkodowanego należy wybór, czy zamierza naprawiać uszkodzony pojazd, a jeśli tak, w jakim warsztacie zamierza to uczynić i przy użyciu jakich części. 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. Narzucanie poszkodowanemu gdzie i za ile ma naprawić pojazd niesporne niweczyłoby jego uprawnienie odnośnie wyboru

sposobu likwidacji szkody. Nie może przy tym ująć uwadze, że pozwany nie udowodnił, iż poszkodowany był w stanie naprawić uszkodzony pojazd za kwotę podaną w kalkulacji naprawy, przy założeniu, że naprawa ta winna zostać przeprowadzona zgodnie z technologią producenta pojazdu, przy użyciu nowych oryginalnych części. Jak wyjaśnił 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.

Skoro zatem niezbędny koszt naprawy samochodu marki M. uszkodzonego w wyniku zdarzenia komunikacyjnego z dnia 11 kwietnia 2018 roku wynosi 65.675,87 zł brutto, wysokość należnego powodowi roszczenia kształtuje się na tym samym poziomie. Do dnia wyrokowania pozwany wypłacił z tytułu przedmiotowej szkody kwotę 36.436,25 zł brutto, a zatem zasadna była dopłata w wysokości 29.239,62 zł.

W przedmiotowej sprawie powód dochodził także zapłaty kwoty 120 zł tytułem poniesionych kosztów związanych ze zleceniem prywatnej ekspertyzy, które to żądanie Sąd uznał za niezasadne. Zdaniem Sądu roszczenie z tego tytułu nie zasługiwało na uwzględnienie. W tym miejscu należy zwrócić uwagę na uchwałę Sądu Najwyższego z dnia 18 maja 2004 roku, sygn. akt III CZP 24/04 (Biul.SN 2004/5/6), w której Sąd Najwyższy wskazał, że odszkodowanie przysługujące z umowy ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej posiadaczy pojazdów mechanicznych za szkody powstałe w związku z ruchem tych pojazdów, może - stosownie do okoliczności sprawy - obejmować także koszty ekspertyzy wykonanej na zlecenie poszkodowanego. Jednocześnie w uzasadnieniu cytowanej uchwały Sąd Najwyższy zaznaczył, że ocena, czy poniesione koszty ekspertyzy sporządzonej na zlecenie poszkodowanego w postępowaniu przedsądowym są objęte odszkodowaniem przysługującym od ubezpieczyciela z umowy odpowiedzialności cywilnej, musi być dokonana przy uwzględnieniu całokształtu okoliczności sprawy, a w szczególności w zależności od ustalenia, czy zachodzi normalny związek przyczynowy pomiędzy poniesieniem tego wydatku a wypadkiem oraz czy poniesienie tego kosztu było obiektywnie uzasadnione (art. 361 k.c.).

Sąd Rejonowy podziela także stanowisko wyrażone w Uchwale Składu Siedmiu Sędziów Sądu Najwyższego - Izba Cywilna z dnia 29 maja 2019 r. III CZP 68/18 (Biul.SN 2019/5/15), której teza brzmi "nabywcy - w drodze przelewu - wierzycielności o odszkodowanie za szkodę komunikacyjną przysługuje od ubezpieczyciela odpowiedzialności cywilnej zwrot uzasadnionych kosztów ekspertyzy zleconej osobie trzeciej tylko wtedy, gdy jej sporządzenie było w okolicznościach sprawy niezbędne do efektywnego dochodzenia odszkodowania. W uzasadnieniu treści uchwały Sąd Najwyższy wskazał "To że cesjonariusz prowadzi działalność gospodarczą obejmującą nabywanie i dochodzenie roszczeń odszkodowawczych, choć - jak wynika z wcześniejszych wyjaśnień - nie wyklucza a limine możliwości dochodzenia przez niego od ubezpieczyciela równowartości kosztów zleconej ekspertyzy, to jednak w sposób istotny wpływa na ocenę przysługiwania mu takiej możliwości w poszczególnych przypadkach dochodzenia odszkodowania od ubezpieczyciela na podstawie nabytego od poszkodowanego roszczenia. Niewątpliwie nie mogą być uznane za pozostające w adekwatnym związku przyczynowym z wypadkiem komunikacyjnym i wejść w zakres odszkodowania ubezpieczeniowego wydatki na ekspertyzy zlecone przez cesjonariusza osobie trzeciej, które służą ocenie opłacalności cesji, nawet gdyby były poniesione już po nabyciu wierzycielności od poszkodowanego. W zakres odszkodowania może wejść tylko wydatek na ekspertyzę bezpośrednio służącą dochodzeniu roszczenia o odszkodowanie. Sama wyгода przedsiębiorcy-cesjonariusza występującego z roszczeniem nie wystarcza do uznania zlecenia za celowe w znaczeniu pozwalającym objąć koszt ekspertyzy odszkodowaniem przysługującym od ubezpieczyciela."

Jak wskazywano wcześniej, zgodnie z treścią art. 361 § 1 i § 2 k.c. zobowiązany do odszkodowania ponosi odpowiedzialność za normalne następstwa działania lub zaniechania, z którego wynika szkoda. Szkoda z kolei obejmuje wszelkie celowe i ekonomicznie uzasadnione wydatki poniesione przez poszkodowanego w celu jej naprawienia. Mając na uwadze powyższe, to na powodzie spoczywał ciężar wykazania, że poniesiony wydatek na przedmiotową opinię był celowy i ekonomicznie uzasadniony. Nie wszystkie bowiem wydatki pozostające w związku z wypadkiem mogą być refundowane (uzasadnienie uchwały Sądu Najwyższego z dnia 17 listopada 2011 roku, sygn. akt III CZP 5/11), istnieje bowiem obowiązek wierzyciela zapobiegania szkodzie i zmniejszania jej rozmiarów (art.

354 § 2 k.c., art. 362 k.c. i art. 826 § 1 k.c.). W ocenie Sądu, powód w niniejszej sprawie wskazanemu obowiązkowi nie sprostał, gdyż nie wykazał żadnych okoliczności wskazujących na to, że opinia rzeczoznawcy dotycząca kosztów naprawy samochodu, była niezbędna dla dochodzonego przez niego roszczenia.

Po pierwsze, należy wskazać, iż powód dochodził w niniejszej sprawie kwoty 120 zł za sporządzenie kalkulacji na swoje zlecenie. Jednak do pozwu załączono kalkulację sporządzoną na zlecenie poszkodowanego (a nie powoda) w dniu 2 listopada 2019 r. Jednocześnie powód załączył fakturę z dnia 9 stycznia 2020 r. za sporządzenie wyceny szkody wystawioną przez podmiot inny niż sporządzający kalkulację, i na podmiot inny niż poszkodowany tj. na rzecz powoda R. Ś.. Po drugie, nie sposób uznać, iż powód, jako zawodowo trudniący się działalnością związaną z oceną ryzyka i poniesionych strat, ma wiedzę co do możliwości oszacowania poniesionej przez poszkodowanego szkody i nie jest w tym zakresie konieczne, a tym bardziej uzasadnione, zasięganie opinii innych podmiotów.

Należy w tym miejscu podzielić stanowisko wyrażone w uzasadnieniu wyroku Sądu Okręgowego w Łodzi z dnia 6 listopada 2019 roku, że „Nie można uznać, że strona powodowa, jako podmiot trudniący się zawodowo w uzyskiwaniu odszkodowań na skutek między innymi wypadku drogowego, ale również pomagających poszkodowanym w uzyskaniu dopłat do odszkodowań, między innymi poprzez zawarcie umowy przelewu wierzytelności, miałaby uzyskać refundację kosztu prywatnej opinii od strony pozwanej. Strona powodowa prowadzi działalność gospodarczą związaną z oceną ryzyka i szacowaniem szkód, zatrudnia osoby z niezbędnym ku temu kwalifikacjami i ponosi z tego koszty uwzględniane w kosztach działalności. Powód nabywając wierzytelność szacuje ją w momencie nabycia, bowiem ustala, czy nabycie jest opłacalne dla niego. Koszty prywatnej opinii mogą stanowić uzasadniony koszt tylko w przypadku, kiedy poszkodowany jako nieorientowany w wycenie szkody chce poprzez profesjonalistę ustalić ewentualną wysokość należnego mu odszkodowania” (por. wyrok Sądu Okręgowego w Łodzi z dnia 6 listopada 2019 roku, III Ca 1583/19, Lex nr 3045508, również wyrok Sądu Okręgowego w Łodzi z dnia 27 maja 2019 roku, III Ca 404/19, Lex nr 2716555). Stąd też Sąd oddalił roszczenie powoda w zakresie 120 zł tytułem sporządzenia kalkulacji naprawy.

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 ustawowy termin na wypłatę odszkodowania upływał w dniu 19 maja 2018 roku, bowiem już w dniu 19 kwietnia 2018 pozwany sporządził kalkulację naprawy i wiedział jaki jest rozmiar uszkodzeń pojazdu, w związku z czym jako podmiot profesjonalny, zajmujący się likwidacją szkód w ciągu 30 dni od dnia zgłoszenia szkody, a tym bardziej poznania zakresu uszkodzeń, miał możliwość ustalenia wartości odszkodowania. Zdaniem Sądu, nie było przy tym potrzebne określenie konkretnie dochodzonej kwoty, bowiem pozwany zawodowo zajmuje się likwidowaniem szkód w pojazdach, zatem ma on możliwość dokładnego ustalenia odszkodowania. Sąd zasądził więc odsetki od uzupełniającego świadczenia od dnia 20 maja 2018 roku., zgodnie z żądaniem pozwu.

O obowiązku zwrotu kosztów procesu Sąd orzekł zgodnie z zasadą odpowiedzialności stron za wynik sprawy, na podstawie art. 98 k.p.c. w zw. z art. 100 k.p.c., bowiem powód wygrał proces w 95,81%. Na koszty procesu poniesione

przez powoda złożyły się: opłata od pozwu w kwocie 1.526 zł, koszty zastępstwa procesowego w stawce minimalnej – 3.600 zł, opłata skarbową od pełnomocnictwa w kwocie 17 zł.

Mając na uwadze powyższe, Sąd zasądził od pozwanego na rzecz powoda kwotę 5.067 zł tytułem zwrotu kosztów procesu.

Ponadto Sąd nakazał pobrać od pozwanego na rzecz Skarbu Państwa kwotę 1.475,63 zł tytułem nieuiszczonych kosztów sądowych na podstawie art. 113 ust. 1 ustawy z dnia 28 lipca 2005 r. o kosztach sądowych w sprawach cywilnych (Dz.U. z 2020 r., poz. 755 t.j.). – tj. kosztów wydania opinii przez biegłego niepokrytych z zaliczki.

Na podstawie art. 84 ust. 2 ustawy o kosztach sądowych w sprawach cywilnych zwrócono na rzecz powoda kwotę 500 zł tytułem niewykorzystanej zaliczki.

Z tych względów, orzeczono jak w sentencji.