

Sygn. akt VIII C 34/21

# WYROK

## W IMIENIU RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ

Dnia 16 czerwca 2023 roku

Sąd Rejonowy dla Łodzi-Widzewa w Łodzi VIII Wydział Cywilny

w składzie:

Przewodniczący: Sędzia Anna Bielecka-Gąszcz

Protokolant: sekr. sąd. Katarzyna Górniak

po rozpoznaniu w dniu 19 maja 2023 roku w Łodzi

na rozprawie

sprawy z powództwa B. P.

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

o zapłatę 15.278,55 zł

- zasądza od pozwanego na rzecz powoda kwotę 15.278,55 zł (piętnaście tysięcy dwieście siedemdziesiąt osiem złotych i pięćdziesiąt pięć groszy) wraz z ustawowymi odsetkami za opóźnienie od kwoty 14.878,55 zł (czternaście tysięcy osiemset siedemdziesiąt osiem złotych i pięćdziesiąt pięć groszy) od dnia 4 czerwca 2020 roku do dnia zapłaty oraz od kwoty 400 zł (czteryście złotych) od dnia 6 sierpnia 2020 roku do dnia zapłaty;
- oddala powództwo w pozostałym zakresie;
- zasądza od pozwanego na rzecz powoda kwotę 5.117 zł (pięć tysięcy sto siedemnaście złotych) tytułem zwrotu kosztów procesu;
- nakazuje pobrać od pozwanego na rzecz Skarbu Państwa – Sądu Rejonowego dla Łodzi-Widzewa kwotę 3.945,49 zł (trzy tysiące dziewięćset czterdzieści pięć złotych i czterdzieści dziewięć groszy) tytułem nieuiszczonych kosztów sądowych.

Sygn. akt VIII C 34/21

## UZASADNIENIE

W dniu 31 grudnia 2020 roku powód B. P., reprezentowany przez zawodowego pełnomocnika, wytoczył przeciwko (...) S.A.

w W., powództwo o zasądzenie kwoty 14.878,55 zł tytułem odszkodowania za uszkodzenie pojazdu oraz 400 zł tytułem zwrotu kosztów prywatnej kalkulacji naprawy, obie kwoty z ustawowymi odsetkami za opóźnienie od dnia 3 czerwca 2020 roku do dnia zapłaty, ponadto wniósł o zasądzenie zwrotu kosztów procesu. W uzasadnieniu pełnomocnik wyjaśnił, że w dniu 4 maja 2020 roku miała miejsce kolizja drogowa, w wyniku której doszło do uszkodzenia samochodu marki L. o nr rej. (...), będącego własnością powoda. Sprawca zdarzenia był ubezpieczony w zakresie OC u pozwanego. Po zgłoszeniu szkody ubezpieczyciel przeprowadził postępowanie likwidacyjne, w toku którego początkowo ustalił wartość szkody na kwotę 9.612,20 zł. Ostatecznie jednak pozwany odmówił uznania odpowiedzialności za szkodę i wypłaty odszkodowania. Decyzja ta jest nieprawidłowa, sprawca zdarzenia został bowiem ukarany mandatem karnym za jego spowodowanie. Pełnomocnik podniósł również, że ze sporządzonej na

zlecenie powoda kalkulacji wynika, że koszt naprawy samochodu L. wynosi 14.878,55 zł. Po przesłaniu kosztorysu pozwanemu zweryfikował on swoje stanowisko odnośnie wartości szkody przyjmując, że wyraża się ona sumą 14.077,85 zł i ma całkowity charakter. Finalnie pełnomocnik wskazał, że koszt sporządzenia prywatnej wyceny wyniósł 400 zł. **(pozew k. 5-8)**

W odpowiedzi na pozew pozwany, reprezentowany przez zawodowego pełnomocnika, wniósł o oddalenie powództwa w całości oraz o zasądzenie od powoda zwrotu kosztów procesu. W uzasadnieniu pełnomocnik wyjaśnił, że kolizja została spowodowana przez powoda, który początkowo jechał w kierunku prawego pasa al. (...), a w momencie wjazdu T. na pas środkowy, skręcił w lewo uderzając w ten pojazd. Na wypadek odmiennej oceny zachowania powoda pełnomocnik zakwestionował wysokość dochodzonego roszczenia. W tym zakresie podniósł, że wyliczony koszt naprawy pojazdu L. przekracza jego wartość. Wobec powyższego szkoda ma całkowity charakter, a należne powodowi odszkodowanie winno odpowiadać różnicy między wartością pojazdu w stanie nieuszkodzonym (13.100 zł) a wartością pozostałości (5.700 zł). Pełnomocnik zanegował ponadto roszczenie dotyczące zwrotu kosztów prywatnej ekspertyzy. **(odpowiedź na pozew k. 67-70)**

W toku procesu stanowiska stron nie uległy zmianie, przy czym pełnomocnik powoda wywodził, że szkoda winna być zakwalifikowana jako częściowa. **(pismo procesowe k. 80-81, k. 213-215, protokół rozprawy k. 104-110, k. 115-116, k. 258-259, k. 262-267, k. 294-295, k. 349-350)**

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

W dniu 4 maja 2020 roku doszło do kolizji drogowej, w wyniku której uszkodzony został należący do powoda samochód marki L. (wersja wyposażenia E.) o nr rej. (...). Bezpośrednio przed zdarzeniem powód poruszał się prawym pasem ul. (...) w Ł. z zamiarem skrętu

w lewo w al. (...). W tym samym czasie lewym pasem ul. (...) samochodem T. jechał D. W.. Wjeżdżając na jezdnię al. (...) powód zajął środkowy pas, na który chciał wjechać również kierujący T.. Osoba ta nie obserwowała sytuacji drogowej po prawej stronie swojego pojazdu, wobec czego doprowadziła do zderzenia z samochodem L.. Na miejsce zdarzenia zostali wezwani funkcjonariusze policji, którzy po zapoznaniu się z nagraniem z monitoringu ukarali mandatem karnym D. W.. Kierujący T. poczuwając się do odpowiedzialności za spowodowanie kolizji przyjął mandat.

Sprawca szkody, był ubezpieczony w zakresie OC u pozwanego ubezpieczyciela. **(dowód z przesłuchania powoda – elektroniczny protokół rozprawy z dnia 7 maja 2021 roku, zeznania świadka D. W. – elektroniczny protokół rozprawy z dnia 7 maja 2021 roku, policyjna notatka urzędowa k. 17, okoliczności bezsporne)**

Zaistniała szkoda została zgłoszona pozwanemu, który wdrożył postępowanie likwidacyjne. W jego toku pierwotnie ustalili, że wartość naprawy uszkodzonego pojazdu wynosi 9.612,20 zł brutto,

Decyzją z dnia 22 maja 2020 roku pozwany poinformował o zakończeniu postępowania i odmowie wypłaty odszkodowania. Wyjaśnił że zebrany materiał dowodowy nie pozwala potwierdzić, że uszkodzenia samochodu L. powstały w okolicznościach uzasadniających odpowiedzialność kierującego pojazdem T.. Wskazał, że zdarzenie nie miało losowego charakteru, a do szkody doszło w kontrolowany sposób. W związku ze stanowiskiem ubezpieczyciela powód zwrócił się o pomoc do Rzecznika (...), który uznał, że podjęta przez pozwanego decyzja nie znajduje oparcia w stanie faktycznym i prawnym. B. P. złożył również wyjaśnienia na piśmie, które przesłał pozwanemu. **(dowód z przesłuchania powoda – elektroniczny protokół rozprawy z dnia 7 maja 2021 roku, decyzja k. 12-13, druk zgłoszenia szkody k. 14-16, wniosek o podjęcie interwencji k. 18-20, pismo k. 23-25, k. 49-54, kalkulacja naprawy k. 27-33, okoliczności bezsporne)**

Powód postanowił także zlecić wydanie opinii rzeczoznawcy samochodowemu. Na jej gruncie koszt naprawy samochodu L. oszacowano na 14.878,55 zł brutto. Z powyższego tytułu B. P. poniósł wydatek w wysokości 400 zł.

Po przesłaniu opinii pozwanemu sporządził on drugi kosztorys, w którym naprawa przedmiotowego pojazdu została wyceniona na 14.077,85 zł brutto. Jednocześnie określił on wartość samochodu L. w stanie nieuszkodzonym na kwotę 13.100 zł brutto. **(opinia rzeczoznawcy k. 34-38, kalkulacja naprawy k. 39-45, wycena k. 46-47, faktura k. 48, okoliczności bezsporne)**

Pismem z dnia 29 lipca 2020 roku przesłanym na pocztę email powód wezwał pozwanego do zapłaty w terminie 7 dni kwoty 14.878,55 zł tytułem należnego mu odszkodowania oraz kwoty 400 zł tytułem zwrotu kosztów prywatnej ekspertyzy. **(z akt szkody: wezwanie do zapłaty, korespondencja email; okoliczności bezsporne)**

B. P. naprawił uszkodzony pojazd po zdarzeniu używając wyłącznie części oryginalnych. Samochód ten był wcześniej naprawiany po innych uszkodzeniach. **(dowód z przesłuchania powoda – elektroniczny protokół rozprawy z dnia 7 maja 2021 roku)**

Uszkodzenia widoczne na samochodzie marki L. mogły powstać w okolicznościach zdarzenia drogowego z dnia 4 maja 2020 roku. Uwzględniając zasady ruchu drogowego, w analizowanej sytuacji drogowej kierujący samochodem T. wykonując manewr skrętu w lewo, mając po prawej stronie samochód L. wykonujący taki sam manewr, winien stosować się do oznaczeń poziomych tzw. linii prowadzących i wjechać na lewy pas al. (...). Kierujący samochodem L. mógł być zaskoczony manewrem wjazdu T. na pas ruchu, po którym się poruszał i nie wykonywał żadnych manewrów obronnych. W zaistniałej sytuacji, w której obaj kierujący chcieli jednocześnie wjechać na środkowy pas ruchu, pierwszeństwo miał pojazd z prawej strony (L.). Swoim zachowaniem kierujący samochodem T. stworzył wymierne zagrożenie w ruchu drogowym.

Uzasadniony koszt naprawy samochodu L. na częściach nowych i oryginalnych, uwzględniając stan techniczny pojazdu przed zdarzeniem szkodowym, stosując technologię naprawy producenta pojazdu (według reguły przywrócenia stanu sprzed zdarzenia) oraz średnią stawkę za rbg 120 zł netto obserwowaną w województwie (...) w 2020 roku wśród warsztatów bez autoryzacji, wyniosłby 15.460,02 zł brutto.

Zgodnie Instrukcją Określania Wartości (...), ujemne korekty wynikające z napraw samochodów starszych niż 6 lat powinny być stosowane w przypadkach ujawnionych wad tych napraw lub ich niskiej jakości.

Wcześniejsze naprawy samochodu L. nie były wykonane zgodnie ze sztuką i technologią napraw, pojazd ten wykazuje wady lakiernicze w obrębie zderzaka przedniego, błotnika przedniego lewego oraz pokrywy silnika, wynikające z błędnego przygotowania powierzchni do lakierowania. Występuje ponadto różnica w odcieniach lakieru pomiędzy jaśniejszym błotnikiem i maską a ciemniejszymi drzwiami i poszyciem słupka A lewego. Wady te umniejszają jedynie walor estetyczny samochodu, są niewielkich rozmiarów, nie wpływają na jego właściwości użytkowe oraz trwałość, mogą nie być dostrzegalne dla większości osób, co uzasadnia zastosowanie ujemnej korekty z tytułu wcześniejszych napraw wykonanych w sposób nieprawidłowy na poziomie 2%, tj. w dolnych granicach przewidzianych przez system ekspercki.

Bazowa wartość samochodu marki L. w stanie nieuszkodzonym wynosi 15.200 zł brutto. Po uwzględnieniu dodatknych korekt za: wyposażenie dodatkowe (327 zł), pierwszą rejestrację (281 zł), przebieg (1.362 zł) oraz ogumienie (21 zł), jak również ujemnej korekty za uszkodzenia niezwiązane ze szkodą (500 zł), wartość przedmiotowego pojazdu wynosiłaby 16.691 zł brutto. Uwzględnienie ujemnej korekty szacunkowej z tytułu wcześniejszych napraw na poziomie 10% (1.716 zł) obniżyłoby wartość pojazdu do kwoty 15.000 zł brutto, natomiast korekta ta zadana na poziomie minus 2% (344 zł) skutkowałaby obniżeniem tej wartości do kwoty 16.347 zł brutto. **(pisemna opinia biegłego sądowego P. K. z załącznikami k. 140-175, pisemna uzupełniająca opinia biegłego sądowego P. K. k. 197-204, k. 232-235, k. 269-271, k. 304-308, ustna uzupełniająca opinia biegłego sądowego P. K. – elektroniczny protokół rozprawy z dnia 28 września 2022 roku, pisemna opinia biegłego sądowego K. K. k. 327-336)**

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. Za podstawę ustaleń Sąd przyjął również spójne i logiczne zeznania świadków, których treść nie była podważana przez stronę pozwaną. Osoby te opisały w jakich okolicznościach doszło do zdarzenia szkodowego, przy czym D. W. przyznał, że bezpośrednio przed kolizją nie obserwował auta powoda oraz że nie kwestionował swojej winy i przyjął mandat karny.

Dokonując ustaleń faktycznych Sąd oparł się ponadto w przeważającej części na opinii biegłego sądowego P. K. oraz w całości na opinii biegłego K. K.. Oceniając opinie biegłych, Sąd nie znalazł podstaw do podważania – poza kwestią wysokości ujemnej korekty z tytułu wcześniejszych napraw oraz zasad jej stosowania w przypadku opinii P. K. – zawartych w ich treści wniosków, opinie te były bowiem rzetelne, jasne, logiczne oraz w sposób wyczerpujący objaśniające budzące wątpliwości kwestie. Opinie te w pełni odnosiły się do zagadnień będących ich przedmiotem, wnioski biegłych nie budzą przy tym wątpliwości w świetle zasad wiedzy oraz doświadczenia życiowego, a jednocześnie opinie zostały sporządzone w sposób umożliwiający prześledzenie – z punktu widzenia zasad wiedzy, doświadczenia życiowego i logicznego rozumowania – analizy przez biegłych zagadnień będących ich przedmiotem. Wydając opinie biegli oparli się na zgromadzonym

w aktach sprawy materiale dowodowym, w tym na dokumentacji sporządzonej

w toku procesu likwidacji szkody. W opiniach uzupełniających biegły P. K. odniósł się do zastrzeżeń sformułowanych przez stronę powodową.

I tak wyjaśnił, że dokonał wyceny bazując na wersji wyposażenia S., która swoim wyposażeniem odpowiadała pojazdowi powoda, dodając, że w opinii uwzględniono rzeczywiste wyposażenie w/w pojeździe. Wycena została przeprowadzona przy użyciu programu (...)Ekspert, który zdaniem biegłego najlepiej oddaje realia polskiego rynku pojazdów używanych. Biegły odniósł się ponadto do kwestii poszczególnych korekt wpływających na wartość pojazdu oraz cen transakcyjnych przy sprzedaży samochodów używanych. Z tytułu wcześniejszych napraw uznał za zasadną ujemną korektę na poziomie 10% wychodząc z założenia, że każdy pojazd po naprawach blacharsko-lakierniczych jest niżej wyceniany, niż auto bez takich napraw. W tym zakresie Sąd nie podzielił jednak stanowiska biegłego nie znajdowało ono bowiem oparcia w Instrukcji Wyceny Wartości (...). Przypomnienia wymaga, że zgodnie z jej treścią, w przypadku pojazdów starszych niż 6 lat sporna korekta winna być stosowana jedynie w przypadku wykonania napraw w sposób nieprawidłowy. Wbrew zatem argumentacji biegłego P. K. sam fakt naprawy nie daje jeszcze podstaw, aby wartość pojazdu procentowo obniżyć. Wprawdzie zdaniem Sądu ujemna korekta z tytułu wcześniejszych napraw samochodu L. była uzasadniona, jednak wynikało to nie z samej okoliczności, że naprawy takie miały miejsce, a z tego, że były one niskiej jakości, na co zwrócił uwagę biegły K. K.. O ile więc obaj biegli doszli ostatecznie do tych samych wniosków, to proces myślowy stanowiący ich podstawę był jednak zgoła odmienny. O czym była mowa, P. K. uwzględnił sporną korektę już tylko z uwagi na wcześniejsze naprawy pojazdu powoda, w oderwaniu od ich jakości. Biegły ten nie poddał szczegółowej analizie naprawianych elementów, nie ocenił na ile naprawa ta była zgodna z technologią producenta pojazdu, nie podał w czym konkretnie przejawia się wadliwość tych napraw, w jaki sposób przekładają się one na dalsze użytkowanie auta itp. Co istotne, w podejściu biegłego P. K. widoczny jest wyraźny dysonans. Z jednej bowiem strony przedstawia on program (...)Ekspert jako najlepiej oddający realia polskiego rynku pojazdów używanych, akcentując, że to co podaje ten program jest bardziej realne w odniesieniu do polskiego rynku niż wartości podane przez E., oraz że jako biegły wybrał w/w program, ponieważ uważa go za najbardziej adekwatne narzędzie. Z drugiej zaś strony stwierdził „co z tego, że autorzy (...)Ekspert przyjęli jedno z założeń, że w pojazdach powyżej 6 lat nie obserwuje się spadku wartości z tytułu odbytych napraw”. Taka postawa wskazuje, że biegły wybiórczo przyjął pewne założenia programu, na których zamierzał się oprzeć, w pozostałym zaś zakresie uznał, że jego wiedza jest szersza/większa od wiedzy osób, które tworzą przedmiotowy program i algorytmy służące wyliczeniu wartości pojazdów. Wielokrotnie w opiniach uzupełniających biegły wyrażał przy tym stanowisko, że polemikę z jego twierdzeniami winny prowadzić osoby

o zbliżonym doświadczeniu zawodowym i praktyce, które to stanowisko uznać należy za niedopuszczalne. W ocenie Sądu oczywiste jest, że opinia biegłego winna być sporządzona w sposób obiektywny, w oparciu o weryfikowalne twierdzenia. W każdym bowiem przypadku opinia ta musi poddawać się ocenie przez pryzmat sprawdzalnych kryteriów. Sąd nie kwestionuje w tym miejscu wpływu doświadczenia, praktyki zawodowej, posiadanych kwalifikacji

biegłego, na wysnuwane przez niego wnioski. Nie może być jednak tak, że biegły odrzuca pewne założenia programów eksperckich, które to programy sam przedstawia jako najbardziej miarodajne, czy też argumentację stron, ponieważ nie pasują one do jego twierdzeń. W takim przypadku biegły stawałby się w istocie ostatecznym sędzią, a jakakolwiek polemika z jego poglądem byłaby z góry skazana na porażkę. Dlatego też Sąd doszedł do przekonania, że w odniesieniu do kwestii związanej z ujemną korektą z tytułu wcześniejszych napraw opinia P. K. nie jest miarodajna. Owszem, ostatecznie korektę tę Sąd uwzględnił, uczynił to jednak nie na zasadzie „tak bo tak”, a dlatego, że drugi z biegłych, bazując na zasadach obowiązujących przy wycenie wartości pojazdu, poddał dogłębnej analizie efekty napraw samochodu L.. Biegły K. K. umotywował zatem swoje stanowisko w sposób, który można następczo poddać merytorycznej ocenie. Stąd też w ocenie Sądu nie było potrzeby konfrontacji biegłych, co skutkowało pominięciem wniosku dowodowego w tym zakresie.

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

Powództwo było zasadne i zasługiwało na uwzględnienie w całości w zakresie należności głównej oraz w przeważającej części w zakresie odsetek.

W niniejszej sprawie znajdują zastosowanie zasady odpowiedzialności samoistnego posiadacza mechanicznego środka komunikacji poruszanego za pomocą sił przyrody statutowane w przepisie art. 436 k.c., oraz – w związku z objęciem odpowiedzialności posiadacza pojazdu obowiązkowym ubezpieczeniem odpowiedzialności cywilnej – przepisy ustawy z dnia 22 maja 2003 roku o ubezpieczeniach obowiązkowych, Ubezpieczeniowym Funduszu Gwarancyjnym i Polskim Biurze Ubezpieczycieli Komunikacyjnych, zwanej dalej ustawą. W kwestii zakresu szkody i odszkodowania obowiązują reguły wyrażone w przepisach ogólnych księgi III Kodeksu cywilnego, tj. przepisy art. 361 § 2 k.c. oraz art. 363 k.c. Zastosowanie w przedmiotowej sprawie znajdują także przepisy Kodeksu cywilnego dotyczące ubezpieczeń majątkowych.

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

Ubezpieczeniem OC posiadaczy pojazdów mechanicznych jest objęta odpowiedzialność cywilna każdej osoby, która kierując pojazdem mechanicznym w okresie trwania odpowiedzialności ubezpieczeniowej, wyrządziła szkodę w związku z ruchem tego pojazdu (art. 35 ustawy). Zakład ubezpieczeń w ramach odpowiedzialności gwarancyjnej wynikającej z umowy ubezpieczenia przejmuje obowiązki sprawcy wypadku. Odpowiedzialność zakładu ubezpieczeń nie może wykraczać poza granice odpowiedzialności cywilnej posiadacza lub kierującego pojazdem, ale również nie może być mniejsza niż wynikła na skutek ruchu pojazdu mechanicznego szkoda. W sferze odpowiedzialności odszkodowawczej podstawowym założeniem wszelkich rozważań jest z reguły zasada pełnego odszkodowania. Wynika z niej, że wszelka szkoda wyrządzona przez posiadacza lub kierowcę pojazdu mechanicznego, powinna być w świetle obowiązujących przepisów prawa pokrywana przez zakład ubezpieczeń w ramach obowiązkowego ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej. Poszkodowany w związku ze zdarzeniem objętym umową ubezpieczenia obowiązkowego odpowiedzialności cywilnej może dochodzić roszczeń bezpośrednio od zakładu ubezpieczeń (art. 19 ust. 1 ustawy, art. 822 § 4 k.c.).

W przedmiotowej sprawie pozwany kwestionował swoją odpowiedzialność za zdarzenie argumentując, że doszło do niego w kontrolowany sposób. Stanowisko pozwanego okazało się nieprawidłowe, jak wynika bowiem z zeznań świadków – kierujących samochodami L. i T., jak również z opinii biegłego P. K., winnym spowodowania kolizji był D. W., który wykonując skręt w lewo z lewego pasa jezdni ul. (...) wjechał na środkowy pas al. (...) i doprowadził do zderzenia z pojazdem kierowanym przez powoda. Wprawdzie biegły wyjaśnił, że w analizowanym stanie faktycznym każdy z kierujących powinien kontynuować jazdę takim samym pasem, z jakiego wjeżdżał na skrzyżowanie zgodnie z zasadą „tożsamości pasa” (tj. T. winna wjechać na pas lewy, a L. na pas prawy jezdni al. (...)) to jednocześnie podkreślił, że zasada ta nie została wyrażona

w przepisach ruchu drogowego. Te przewidują natomiast w przypadku skrzyżowań zasadę „prawej strony wolnej”, która oznacza, że do momentu opuszczenia skrzyżowania pojazdy z prawej strony mają pierwszeństwo. W sytuacji więc, gdy dwaj kierowcy chcą wjechać na środkowy pas ruchu, pierwszeństwo będzie miał pojazd z prawej strony (tu: L.). Powyższe konstytuuje po stronie pozwanego odpowiedzialność za spowodowanie przedmiotowej kolizji.

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). Reguła ta ma jednak wyjątki. Do ich grona zalicza się przede wszystkim sytuacja, w której remont samochodu okazał się niemożliwy, albo pociąga za sobą nadmierne trudności lub koszty. N. trudności lub kosztów powinna być oceniana w odniesieniu do konkretnego przypadku, z uwzględnieniem interesów ekonomicznych obu stron. Od strony praktyczno-metodologicznej zakwalifikowanie szkody jako całkowitej rodzi ściśle określone konsekwencje, albowiem należne w ramach ubezpieczenia OC posiadaczy pojazdów mechanicznych odszkodowanie ustalone jest metodą dyferencyjną. Metoda ta polega na ustaleniu wysokości odszkodowania poprzez pomniejszenie wartości pojazdu w stanie przed uszkodzeniem - o wartość pozostałości (wrak pojazdu). Zgodnie z ugruntowanym orzecznictwem Sądu Najwyższego (por. m.in. wyrok z dnia 12 kwietnia 2018 roku, II CNP 43/17, L.; postanowienie z dnia 12 stycznia 2006 roku, III CZP 76/05, L.), koszt naprawy uszkodzonego w wypadku komunikacyjnym pojazdu, nieprzewyższający jego wartości przed 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. Kwestia ta była także przedmiotem rozważań na gruncie wyroku z dnia 20

lutego 2020 roku (V CKN 903/00, OSNC 2003/1/15), w którym Sąd Najwyższy przyjął, że jeżeli zatem koszt naprawy samochodu jest wyższy od jego wartości przed uszkodzeniem, roszczenie poszkodowanego ogranicza się do kwoty odpowiadającej różnicy wartości samochodu sprzed i po wypadku. Wyjaśnił, że świadczenie zobowiązanego polegające na przywróceniu stanu poprzedniego lub zapłaceniu kwoty odpowiadającej wartości takiego przywrócenia (kosztów naprawy samochodu) nie powinno przekraczać kosztów celowych, ekonomicznie uzasadnionych. Gdy

w konkretnych okolicznościach sprawy zostanie stwierdzony brak ekonomicznego uzasadnienia naprawienia szkody we wskazanym sposób, roszczenie poszkodowanego ogranicza się do innej formy odszkodowania. Polega ona na zapłaceniu kwoty wyrównującej uszczerbek majątkowy wyrażający się różnicą pomiędzy wartością samochodu przed i po uszkodzeniu. Typową sytuacją,

w której tak trzeba będzie określić zakres obowiązku odszkodowawczego, jest taka, w której koszt naprawy samochodu wydatnie, znacznie, przekraczałby wartość samochodu przed wypadkiem. W takim wypadku przywrócenie stanu poprzedniego (wyłożenie kosztów takiego przywrócenia) pociągałoby za sobą dla poszkodowanego nadmierne koszty (art. 363 § 1 k.c.). Gdyby więc koszt naprawy samochodu był znacznie wyższy od wartości samochodu przed uszkodzeniem, roszczenie poszkodowanego ogranicza się do kwoty odpowiadającej różnicy wartości samochodu sprzed i po wypadku. Takie ustalenie wysokości szkody ("strat, które poszkodowany poniósł") i sposobu jej naprawienia nie pozostaje

w sprzeczności z zasadami określonymi w art. 361 § 2 i 363 § 1 k.c., ani

w art. 822 k.c. Dlatego też w orzecznictwie za utrwalony należy uznać pogląd, iż jeżeli koszt naprawy samochodu jest wyższy od jego wartości przed uszkodzeniem, roszczenie poszkodowanego ogranicza się do kwoty odpowiadającej różnicy wartości samochodu sprzed i po wypadku (por. m.in. wyrok SN z dnia 20 kwietnia 1971 roku, II CR 475/70, OSP 1971/12/231; wyrok SN z dnia 20 lutego 2002 roku, V CKN 903/00, OSNC 2003/1/15; wyrok SN

z dnia 3 kwietnia 2019 roku, II CSK 100/18, LEX; wyrok SA w Krakowie z dnia 30 kwietnia 2013 roku, I ACa 306/13, LEX). Sąd Rejonowy w pełni podziela ten pogląd przyjmując, że koszt naprawy uszkodzonego w wypadku komunikacyjnym pojazdu, przewyższający jego wartość sprzed wypadku, uzasadnia uznanie naprawy za nieopłacalną, a w konsekwencji celowym i uzasadnionym jest odstąpienie od przywrócenia stanu poprzedniego. W omawianej sprawie taka sytuacja nie miała jednak miejsca. Jak wyjaśniono wyżej, brak było podstaw do uwzględnienia w wycenie wartości samochodu L. w stanie sprzed szkody ujemnej korekty z tytułu wcześniejszych napraw na poziomie minus 10%, wystarczająca bowiem była korekta minus 2%. W takim przypadku wartość pojazdu powoda wyraża się kwotą 16.347 zł brutto i nie przekracza uzasadnionych kosztów naprawy - 15.460,02 zł brutto, co w myśl przeprowadzonych rozważań czyni naprawę ekonomicznie opłacalną.

Wreszcie zaakcentować należy, 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 prawnego okoliczność, czy poszkodowany dokonał naprawy oraz czy i jakim kosztem to uczynił (por. uchwała SN z dnia 15 listopada 2001 roku, III CZP 68/01, OSPiKA 2002, nr 7-8, poz. 103, wyrok SN z dnia 27 czerwca 1988 roku, I CR 151/88, LEX; wyrok SN z dnia

7 sierpnia 2003 roku, IV CKN 387/01, LEX). Zgodnie bowiem z utrwalonym orzecznictwem Sądu Najwyższego, to nie poniesione przez poszkodowanego koszty naprawy, a równowartość hipotetycznie określonych kosztów przywrócenia pojazdu do stanu poprzedniego, wyznacza poziom odpowiedzialności ubezpieczyciela sprawcy szkody. Także zbycie pojazdu przez właściciela nie wpływa na wysokość należnego mu odszkodowania. Poszkodowany nie może żądać zapłaty kosztów hipotetycznej restytucji wyłącznie w sytuacji, w której przywrócenie stanu poprzedniego byłoby niemożliwe albo pociągało za sobą nadmierne trudności lub koszty. Koszty naprawy uszkodzonego w wypadku pojazdu, nieprzewyższające jego wartości sprzed wypadku, nie są jednak nadmierne w rozumieniu art. 363 § 1 k.c. Sąd Najwyższy podkreślił przy tym, że wyrażone przezeń stanowisko jest utrwalone do tego stopnia, że za niezgodne z prawem są uznawane przez ten Sąd orzeczenia, w których stanowisko to jest podważane przez sądy powszechne (por. m.in. postanowienie SN z dnia 20 lutego 2019 roku, III CZP 91/18, Biul. Sn 2019/2 oraz postanowienie SN z dnia 11 kwietnia 2019 roku, III CZP 102/18, LEX i powołane w uzasadnieniu obu postanowień orzecznictwo). W konsekwencji fakt naprawy samochodu marki L. i jej koszt ma irrelevantne znaczenie dla oceny rozmiaru

odpowiedzialności pozwanego. Nie ulega bowiem żadnej wątpliwości, że to 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. Finalnie wyjaśnienia wymaga, że stosowanie art. 822 § 1

w zw. z art. 363 § 1 k.c. oznacza, że poszkodowany nie może żądać zapłaty kosztów (hipotetycznej) restytucji wyłącznie w sytuacji, w której przywrócenie stanu poprzedniego byłoby niemożliwe albo też pociągało za sobą nadmierne trudności lub koszty. W zaistniałym stanie faktycznym, o czym była już mowa, nie wystąpił jednak problem nadmierności kosztów (szkody całkowitej).

W oparciu o opinię biegłego sądowego P. K. Sąd ustalił, że rzeczywisty i uzasadniony zakresem uszkodzeń koszt naprawy samochodu marki L. uszkodzonego w wyniku opisanego powyżej zdarzenia komunikacyjnego

z dnia 4 maja 2020 roku, z uwzględnieniem stawki za roboczo-godzinę prac blacharsko-lakierniczych na poziomie 120 zł netto, z użyciem części nowych, oryginalnych oraz z uwzględnieniem korekty za wcześniejsze naprawy na poziomie minus 2% wyliczonej przez biegłego K. K., wynosi 15.460,02 zł brutto. 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. 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 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, a ich montaż

w pojeździe może skutkować nieprawidłowym działaniem systemów bezpieczeństwa. Co relewantne, pozwany, który przeprowadził oględziny samochodu L. 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.

Skoro więc ekonomicznie uzasadniony koszt naprawy samochodu L. wynosi 15.460,02 zł brutto, a pozwany nie wypłacił powodowi żadnego odszkodowania, dochodzona z tego tytułu kwota 14.878,55 zł jest w pełni zasadna.

W przedmiotowej sprawie powód dochodził także zapłaty kwoty 400 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 wykonanej na zlecenie poszkodowanego. 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 na zlecenie poszkodowanego

w postępowaniu przedsądowym są objęte odszkodowaniem przysługującym od ubezpieczyciela, musi być dokonana przy uwzględnieniu całokształtu okoliczności sprawy, a w szczególności uzależniona od ustalenia, czy zachodzi normalny związek przyczynowy pomiędzy poniesieniem tego wydatku a wypadkiem, oraz czy poniesienie tego kosztu było obiektywnie uzasadnione. W niniejszej sprawie nie może budzić wątpliwości, że zlecenie przez powoda wykonania prywatnej ekspertyzy jawiło się jako w pełni zasadne, pierwszy kosztorys pozwanego był bowiem znacznie zaniżony, a zatem nie pozwalała na ustalenie rzeczywistej wartości szkody.

Mając powyższe na uwadze Sąd zasądził od pozwanego na rzecz powoda kwotę 15.278,55 zł z ustawowymi odsetkami za opóźnienie od kwoty 14.878,55 zł od dnia 4 czerwca 2020 roku do dnia zapłaty oraz od kwoty 400 zł od dnia 6 sierpnia 2020 roku do dnia zapłaty, oddalając powództwo w pozostałym zakresie roszczenia odsetkowego.

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 przedmiotowej sprawie pozwany nie wypłacił powodowi żadnego odszkodowania. Ustawowy termin na spełnienie tego świadczenia pieniężnego upływał w dniu 3 czerwca 2020 roku (szkoda miała miejsce w dniu 4 maja 2020 roku), wobec czego odsetki od kwoty 14.878,55 zł były należne od dnia następnego. W zakresie kosztów prywatnej ekspertyzy roszczenie zostało zgłoszone pozwanemu pismem z dnia 29 lipca 2020 roku, a termin na jego spełnienie upływał w dacie 5 sierpnia 2020 roku, co uzasadniało zasądzenie odsetek od kwoty 400 zł począwszy od dnia 6 sierpnia 2020 roku.

O obowiązku zwrotu kosztów procesu Sąd orzekł na podstawie art. 98 k.p.c. w zw. z art. 100 zd. 2 k.p.c. powód uległ bowiem jedynie w niewielkim zakresie żądania odsetkowego. Na zasądzoną od pozwanego na rzecz powoda kwotę 5.117 zł złożyły się: opłata sądowa od pozwu – 1.000 zł, wynagrodzenie pełnomocnika w stawce minimalnej – 3.600 zł, opłata skarbową od pełnomocnictwa – 17 zł, zaliczka na biegłego – 500 zł.

Ponadto na podstawie art. 98 k.p.c. w zw. z art. 100 zd. 2 k.p.c. w zw. z art. 113 ust. 1 ustawy o kosztach sądowych w sprawach cywilnych Sąd pobrać od pozwanego na rzecz Skarbu Państwa – Sądu Rejonowego dla Łodzi-Widzewa w Ł. kwotę 3.945,49 zł tytułem nieuiszczonych kosztów sądowych.

Z tych względów, orzeczono jak w sentencji.