

Sygn. akt VIII C 194/21

WYROK W IMIENIU RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ

Dnia 18 listopada 2022 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 21 października 2022 roku w Łodzi

na rozprawie

sprawy z powództwa S. K.

przeciwko (...) Spółce Akcyjnej w W.

o zapłatę 25.182 zł

1. zasądza od pozwanego na rzecz powoda kwotę 23.870,14 zł (dwadzieścia trzy tysiące osiemset siedemdziesiąt złotych i czternaście groszy) wraz z ustawowymi odsetkami za opóźnienie od dnia 9 listopada 2019 roku do dnia zapłaty;
2. oddala powództwo w pozostałym zakresie;
3. zasądza od pozwanego na rzecz powoda kwotę 5.377 zł (pięć tysięcy trzysta siedemdziesiąt siedem złotych) tytułem zwrotu kosztów procesu;
4. nakazuje pobrać od pozwanego na rzecz Skarbu Państwa – Sądu Rejonowego dla Łodzi-Widzewa w Łodzi kwotę 969,76 zł (dziewięćset sześćdziesiąt dziewięć złotych i siedemdziesiąt sześć groszy) tytułem nieuiszczonych kosztów sądowych.

Sygn. akt VIII C 194/21

UZASADNIENIE

W dniu 21 października 2020 roku powód S. K., reprezentowany przez zawodowego pełnomocnika, wytoczył przeciwko (...) S.A. w W. (poprzednio (...) S.A. w W.) powództwo o zasądzenie kwoty 25.182 zł z ustawowymi odsetkami za opóźnienie od dnia 9 października 2019 do dnia zapłaty oraz zwrotu kosztów procesu.

W uzasadnieniu wyjaśnił, iż w dniu 7 października 2019 roku miała miejsce kolizja drogowa, w wyniku której doszło do uszkodzenia samochodu marki B. (...) 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 2.504,70 zł. Nie zgadzając się z decyzją pozwanego powód zlecił wydanie prywatnej kalkulacji naprawy, na gruncie której koszt naprawy uszkodzonego pojazdu oszacowano na kwotę 28.261,98 zł. Suma ta nie przekracza wartości B. przed szkodą. Powód nabył wierzycelność wobec pozwanego w drodze umowy cesji. **(pozew k. 2-4)**

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

W uzasadnieniu wyjaśnił, że pozwany przyznał powodowi w ramach odszkodowania kwotę 3.080,78 zł, która w pełni naprawiła szkodę powstałą wskutek kolizji. Wskazał, że w kalkulacji powoda przyjęto zawyżoną stawkę za rbg oraz części jakości O w sytuacji, gdy możliwe jest przeprowadzenie naprawy przy użyciu części jakości (...) i (...). Dodał, że w sprawie nie został wykazany szczególny interes, który uzasadniałby przeprowadzenie naprawy na częściach innych, niż jakości P. Wreszcie zwrócił uwagę, że istotną okolicznością jest, czy pojazd po szkodzie został naprawiony, a jeśli tak za jaką kwotę. **(odpowiedź na pozew k. 49-53)**

W toku procesu stanowiska stron nie uległy zmianie. Pełnomocnik powoda uzupełniająco przypomniał, że fakt naprawy pojazdu jest irrelevantny dla ustalenia wysokości należnego odszkodowania, nadmieniając, że samochód B. nie został naprawiony. Wskazał, że, jako miarodajne koszty naprawy winny być brane pod uwagę obiektywne i uśrednione koszty w warsztatach funkcjonujących na rynku.

Na rozprawie poprzedzającej wydanie wyroku pełnomocnik powoda przyznał, że pozwany w toku postępowania likwidacyjnego wypłacił tytułem odszkodowania kwotę 3.080,78 zł. **(pismo procesowe k. 67-69, k. 71, protokół rozprawy k. 197-200)**

Sąd Rejonowy ustalił następujący stan faktyczny:

W dniu 7 października 2019 roku doszło do zdarzenia drogowego, w wyniku którego uszkodzony został należący do M. M. samochód marki B. (...) o nr rej. (...). Sprawca szkody był ubezpieczony w zakresie OC u pozwanego ubezpieczyciela. **(oświadczenie sprawcy kolizji k. 14-14v., okoliczności bezsporne)**

W dniu 9 października 2019 roku szkoda została zgłoszona pozwanemu, który wdrożył postępowanie likwidacyjne. W jego toku ustalił, że wartość naprawy uszkodzonego pojazdu wynosi 3.080,78 zł brutto. Kwota ta została wypłacona w dniu 23 grudnia 2019 roku. **(kalkulacja kosztów naprawy k. 13v., przyjęcie zgłoszenia szkody k. 17-17v., decyzja o wypłacie k. 59v.-60, potwierdzenie przelewu k. 72, okoliczności bezsporne)**

Nie zgadzając się z wysokością przyznanego odszkodowania powód - umocowany przez poszkodowanego do dokonania wszystkich czynności związanych ze szkodą - zlecił P. (...) wykonanie kalkulacji naprawy, na gruncie której koszt naprawy samochodu marki B. został określony na kwotę 28.261,98 zł. **(kalkulacja naprawy k. 8-13, pełnomocnictwo k. 18, okoliczności bezsporne)**

Na mocy umowy cesji z dnia 20 grudnia 2019 roku M. M. przeniósł na powoda prawo do dochodzenia odszkodowania w związku ze szkodą z dnia 7 października 2019 roku w pojeździe marki B. o nr rej. (...), przysługujące mu względem pozwanego ubezpieczyciela. **(umowa cesji k. 6, okoliczności bezsporne)**

Nie ma żadnych podstaw do tego by wykluczyć, że do uszkodzeń elementów prawego boku nadwozia samochodu B. doszło w sposób i okolicznościach wynikających z oświadczenia sprawcy kolizji – kierującego samochodem R. (...).

Koszt naprawy samochodu B. po szkodzie z dnia 7 października 2019 roku przy użyciu części oryginalnych, z zastosowaniem technologii naprawy producenta pojazdu (według warsztatowej reguły przywrócenia stanu poprzedniego) i stawki za rbg 120 zł netto, wyniósłby 26.950,92 zł brutto.

Odbudowa uszkodzonych elementów w postaci drzwi prawych przednich i tylnych, zamiast ich wymiany, skutkowałaby nie tylko obniżeniem ich wartości w przypadku kolejnego ich uszkodzenia, ale także nie dawałaby gwarancji dalszej bezpiecznej eksploatacji pojazdu jeśli chodzi o strefę uszkodzeń pokolizyjnych. **(pisemna opinia biegłego sądowego k. 93-107, pisemna uzupełniająca opinia biegłego sądowego k. 137-142, k. 162-165)**

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 opinii biegłego sądowego P. K.. 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. W opinii uzupełniającej biegły odniósł się do zarzutów sformułowanych przez stronę pozwaną. I tak wyjaśnił, że drzwi przednie prawe posiadają trwałą deformację w części tylnej (na wysokości szkieletu), ponadto brak jest dostępu od strony wewnętrznej do odkształconej części poszycia między szkieletem a krawędzią drzwi, co uniemożliwia ich odbudowę w tym zakresie. Wskazał, że odbudowa uszkodzonych elementów może mieć wpływ na zadziałanie systemów bezpieczeństwa takich jak (...) czy (...) akcentując, że systemy te są opracowywane i testowane dla pojazdów zmontowanych z części oryginalnych, wcześniej nie uszkodzonych nie odbudowanych. Dodał, że pojazd naprawiony poprzez odtworzenie kształtów elementów uszkodzonych wprawdzie przeszedłby badanie techniczne związane z jego dopuszczeniem do ruchu, ale w żadnym wypadku nie byłoby to przywrócenie stanu poprzedniego w świetle standardów warsztatowych. Odnosząc się do rodzaju lakieru w pojeździe B. podniósł, że jest to lakier perłowy. Wreszcie zwrócił uwagę, że czynności w postaci mycia pojazdu i jazdy próbnej były konieczne z punktu widzenia skutecznie przeprowadzonej naprawy.

Oceniając zeznania R. J. Sąd uznał, że nie mają one istotnego znaczenia dla rozstrzygnięcia, świadek ten nie pamiętał bowiem okoliczności sporządzenia kalkulacji naprawy samochodu B..

Postanowieniem z dnia 21 października 2022 roku Sąd pominął wniosek pełnomocnika pozwanego o dopuszczenie dowodu z uzupełniającej opinii biegłego sądowego. Przypomnienia wymaga, że opinia biegłego podlega, jak inne dowody, ocenie według art. 233 § 1 k.p.c., lecz co odróżnia ją pod tym względem, to szczególne dla tego dowodu kryteria oceny, które stanowią: poziom wiedzy biegłego, podstawy teoretyczne opinii, sposób motywowania sformułowanego w niej stanowiska oraz stopień stanowczości wyrażonych w niej ocen, a także zgodność z zasadami logiki i wiedzy powszechnej (postanowienie SN z dnia

7 października 2000 roku, I CKN 1170/98, OSNC 2001/4/64; wyrok SN z dnia

15 listopada 2002 roku, V CKN 1354/00, LEX). Podkreślić należy, że jak jednolicie przyjmuje się w judykaturze, to od uznania sądu zależy czy w sprawie istnieją wątpliwości, których opinia biegłego nie wyjaśniła, co prowadzić powinno do uzupełnienia opinii. Przepis art. 286 k.p.c. nie przewiduje bowiem obowiązku zlecenia biegłemu uzupełnienia opinii bądź dopuszczenia dowodu z dodatkowych opinii w każdym wypadku, a jedynie „w razie potrzeby”. Chodzi tu o potrzebę podyktowaną rzeczą i umotywowaną krytyką opinii dotychczasowej, nasuwającą wątpliwości co do trafności zawartych w niej konkluzji. Nie jest zatem uzasadniony wniosek strony o dopuszczenie dowodu z opinii dalszych biegłych, jeżeli w przekonaniu sądu opinia wyznaczonego biegłego jest na tyle kategoryczna

i przekonująca, że wystarczająco wyjaśnia zagadnienia wymagające wiadomości specjalnych (por. m.in. postanowienie SN z dnia 21 stycznia 2021 roku, (...) 49/21, L.; postanowienie SN z dnia 16 maja 2019 roku, I UK 229/18, L.). Potrzeba powołania kolejnego biegłego (albo uzupełnienia opinii) powinna być więc podyktowana okolicznościami sprawy, stosownie do treści art. 286 k.p.c., a nie wynikać z samego niezadowolenia strony z dotychczas złożonej opinii. Uzasadnieniem dla takiej decyzji procesowej winny być należycie umotywowane zarzuty wskazujące niekompletność, nielogiczność i niespójność opinii (por. m.in. wyrok SA w Szczecinie z dnia 23 maja 2019 roku, I ACa 653/18, L.; wyrok SA w Lublinie z dnia 8 maja 2019 roku, III AUa 73/19, L.; wyrok SA w Warszawie z dnia 9 kwietnia 2019 roku, V ACa 147/18, L.). Innymi słowy to sąd musi powziąć wątpliwości – czy to sam, czy na skutek stanowisk wyrażonych w toku postępowania przez strony – że dotychczasowa opinia nie została sporządzona w sposób prawidłowy, a zatem wymaga wyjaśnień lub uzupełnienia. Jeżeli sąd takich wątpliwości nie ma – czyli uznaje wydaną opinię za w pełni wiarygodną i miarodajną – nie ma obowiązku powoływania kolejnych biegłych tak długo, aż któryś z nich wyda opinię zgodną

z oczekiwaniami strony (por. postanowienie SN z dnia 19 grudnia 2018 roku, I PK 267/17, L.). W rozpoznawanej sprawie wątpliwości tego rodzaju Sąd się nie dopatrzył. Wprawdzie z pisma P. Arena (k. 180) wynika, że producent pojazdu B. dopuszcza w określonych sytuacjach naprawę poszycia drzwi, niemniej jednak, jak wskazał biegły w opinii uzupełniającej, brak jest dostępu od strony wewnętrznej do odkształconej części poszycia między szkieletem

a krawędzi drzwi przednich prawych, co uniemożliwia ich odbudowę. W takim stanie rzeczy nie sposób uznać, że naprawa drzwi byłaby nie tylko uzasadniona technologicznie, ale również realnie możliwa.

Sąd Rejonowy zważył, co następuje:

Powództwo było zasadne i zasługiwało na uwzględnienie w przeważającej części.

W niniejszej sprawie znajdują zastosowanie zasady odpowiedzialności samoistnego posiadacza mechanicznego środka komunikacji poruszanego za pomocą sił przyrody statutowane w przepisie art. 436 k.c., oraz – w związku z objęciem odpowiedzialności posiadacza pojazdu obowiązkowym ubezpieczeniem odpowiedzialności cywilnej – przepisy ustawy z dnia 22 maja 2003 roku o ubezpieczeniach obowiązkowych, Ubezpieczeniowym Funduszu Gwarancyjnym i Polskim Biurze Ubezpieczycieli Komunikacyjnych (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 wynikła na skutek ruchu pojazdu mechanicznego szkoda. W sferze odpowiedzialności odszkodowawczej podstawowym założeniem wszelkich rozważań jest z reguły zasada pełnego odszkodowania. Wynika z niej, że wszelka szkoda wyrządzona przez posiadacza lub kierowcę pojazdu mechanicznego, powinna być w świetle obowiązujących przepisów prawa pokrywana przez zakład ubezpieczeń w ramach obowiązkowego ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej.

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

W przedmiotowej sprawie bezspornym między stronami był fakt zaistnienia zdarzenia komunikacyjnego z dnia 7 października 2019 roku, w wyniku którego uszkodzony został samochód marki B.. Do zdarzenia drogowego doszło z winy osoby ubezpieczonej w zakresie odpowiedzialności cywilnej posiadaczy pojazdów mechanicznych w pozwanym

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

Odszkodowanie za szkodę powstałą na skutek zdarzenia komunikacyjnego ustala się i wypłaca w granicach odpowiedzialności cywilnej posiadacza lub kierowcy pojazdu mechanicznego (sprawcy szkody). Przy czym dla ustalenia granic odpowiedzialności cywilnej sprawcy szkody koniecznym jest odwołanie się do podstawowych zasad przewidzianych przepisami kodeksu cywilnego (art. 361 i art. 363 § 2 k.c.).

Reguła wyrażona w przepisie art. 361 § 1 k.c. stanowi, że zobowiązany do odszkodowania ponosi odpowiedzialność tylko za normalne następstwa działania lub zaniechania, z którego szkoda wynikła. Stosownie zaś do § 2 przepisu art. 361 k.c. naprawienie szkody obejmuje straty, jakie poszkodowany poniósł, a także korzyści, które mógłby osiągnąć, gdyby nie wyrządzono mu szkody. W myśl przepisu art. 363 § 2 k.c. jeżeli naprawienie szkody ma nastąpić w pieniądzu, wysokość odszkodowania powinna być ustalona według cen z daty ustalenia odszkodowania, chyba że szczególne okoliczności wymagają przyjęcia za podstawę cen istniejących w innej chwili. W tym miejscu wskazać należy, że w warunkach gospodarki rynkowej dla obrotu towarowego decydujące znaczenie mają reguły ekonomiczne podaży i popytu, a więc rynek, dlatego też bezsprzecznie podstawą przy obliczaniu wysokości odszkodowania powinny być ceny rynkowe.

Zgodnie z przyjętym zarówno w doktrynie jak i w orzecznictwie poglądem pod pojęciem szkody należy rozumieć różnicę pomiędzy stanem majątku poszkodowanego, jaki zaistniał po zdarzeniu wywołującym szkodę, a stanem tego majątku, jaki istniałby, gdyby nie doszło do zdarzenia szkodzącego (tzw. dyferencyjna metoda ustalania szkody). W odniesieniu do szkody komunikacyjnej jest to w praktyce różnica pomiędzy wartością, jaką pojazd przedstawiał w chwili wypadku, a jego wartością po wypadku (por. m.in. wyrok SA w W. 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). W tym miejscu koniecznym jest dodatkowo wskazanie, iż obowiązek naprawienia szkody przez wypłatę odpowiedniej sumy pieniężnej powstaje z chwilą wyrządzenia szkody i nie jest uzależniony od tego, czy poszkodowany dokonał naprawy rzeczy i czy w ogóle zamierza ją naprawiać. Przy takim rozumieniu obowiązku odszkodowawczego nie ma w zasadzie znaczenia prawnej okoliczność, czy poszkodowany dokonał naprawy oraz czy i jakim kosztem to uczynił (por. uchwała SN z dnia 15 listopada 2001 roku, III CZP 68/01, OSPiKA 2002, nr 7-8, poz. 103, wyrok SN z dnia 27 czerwca 1988 roku, I CR 151/88, LEX; wyrok SN z dnia 7 sierpnia 2003 roku, IV CKN 387/01, LEX). Zgodnie bowiem z utrwalonym orzecznictwem Sądu Najwyższego, to nie poniesione przez poszkodowanego koszty naprawy, a równowartość hipotetycznie określonych kosztów przywrócenia pojazdu do stanu poprzedniego, wyznacza poziom odpowiedzialności ubezpieczyciela sprawcy szkody. Także zbycie pojazdu przez właściciela nie wpływa na wysokość należnego mu odszkodowania. Poszkodowany nie może żądać zapłaty kosztów hipotetycznej restytucji wyłącznie w sytuacji, w której przywrócenie stanu poprzedniego byłoby niemożliwe albo pociągało za sobą nadmierne trudności lub koszty. Koszty naprawy uszkodzonego w wypadku pojazdu, nieprzewyższające jego wartości sprzed wypadku, nie są jednak nadmierne w rozumieniu art. 363 § 1 k.c. Sąd Najwyższy podkreślił 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 kwestia ewentualnej naprawy samochodu marki B. i jej koszt ma irrelevantne znaczenie dla oceny rozmiaru odpowiedzialności pozwanego.

W oparciu o opinię biegłego sądowego Sąd ustalił, że rzeczywisty koszt naprawy samochodu marki B. uszkodzonego w wyniku opisanego powyżej zdarzenia komunikacyjnego z dnia 7 października 2019 roku, z uwzględnieniem stawki za roboczogodzinę prac blacharsko-lakierniczych na poziomie 120 zł netto, z użyciem części nowych, oryginalnych, wynosi 26.950,92 zł brutto. O czym była już mowa, z opinii biegłego jednoznacznie wynika konieczność wymiany obu uszkodzonych w kolizji drzwi, biegły precyzyjnie uzasadnił ponadto konieczność uwzględnienia w kalkulacji kosztów mycia i jazdy próbnej. Twierdzenia biegłego w powyższym zakresie nie zostały skutecznie podważone przez pozwanego, wobec czego Sąd uznał, że brak jest podstaw do kwestionowania sporządzonego przez biegłego wyliczenia. 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. 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 B. nie wykazał w żaden sposób (art. 6 k.c., art. 232 k.p.c.), aby w aucie tym były montowane jakiegokolwiek zamienniki. Pozwany nie zaoferował także dowodów, które pozwoliłyby przyjąć, iż naprawa przy użyciu nowych części oryginalnych skutkować będzie wzrostem wartości przedmiotowego pojazdu pomimo, że zgodnie z cyt. uchwałą SN w sprawie

III CZP 80/11, wyłącznie w przypadku wykazania przez ubezpieczyciela powyższego faktu odszkodowanie może ulec obniżeniu o kwotę odpowiadającą temu wzrostowi (por. także wyrok z dnia 8 grudnia 2021 roku, I NSNc 78/21, L.). W orzecznictwie podnosi się również, że przywrócenie pojazdowi sprawności technicznej nie może być identyfikowane z przywróceniem pojazdu

w pełni do stanu poprzedniego. Ponadto naprawa pojazdu z reguły nie powoduje, że odzyskuje on swoją pełną wartość handlową w stosunku do stanu sprzed wyrządzenia szkody. Nawet w przypadku kompleksowej naprawy w autoryzowanym zakładzie mechanicznym, zgodnie z technologią producenta, przy użyciu nowych, oryginalnych części pojazd naprawiany w realiach rynkowych, jest z reguły wart mniej niż pojazd, który nie uczestniczył w kolizji

i nie podlegał procesowi naprawczemu (por. postanowienie SN z dnia 7 grudnia 2018 roku, III CZP 51/18, OSNC 2019/9/94). Nie można również tracić z pola widzenia okoliczności, że pozwany nie udowodnił, że 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. Z opinii biegłego wynika wręcz odmienna konkluzja, a mianowicie że możliwość taka nie istniała.

O czym była mowa wyżej, opinia biegłego P. K. stanowi przekonujący i miarodajny dowód w sprawie.

Skoro więc ekonomicznie uzasadniony koszt naprawy samochodu B. wynosi 26.950,92 zł, a pozwany dotychczas wypłacił kwotę 3.080,78 zł, to do dopłaty pozostaje kwota 23.870,14 zł. Dalej idące roszczenie nie zasługiwało na uwzględnienie.

Mając powyższe na uwadze Sąd zasądził od pozwanego na rzecz powoda kwotę 23.870,14 zł z ustawowymi odsetkami za opóźnienie od dnia 9 listopada 2019 roku do dnia zapłaty, oddalając pozew w pozostałym zakresie.

Termin wymagalności świadczeń przysługujących poszkodowanemu od zakładu ubezpieczeń z tytułu obowiązkowego ubezpieczenia posiadaczy pojazdów mechanicznych za szkody powstałe w związku z ruchem tych pojazdów określa art. 14 ust. 1 ustawy, zgodnie z którym zakład ubezpieczeń wypłaca odszkodowanie w terminie 30 dni licząc od dnia złożenia przez poszkodowanego lub uprawnionego zawiadomienia o szkodzie. W przypadku gdyby wyjaśnienie w terminie, o którym mowa w ust. 1, okoliczności niezbędnych do ustalenia odpowiedzialności zakładu ubezpieczeń albo wysokości odszkodowania okazało się niemożliwe, odszkodowanie wypłaca się w terminie 14 dni od dnia, w którym przy zachowaniu należytej staranności wyjaśnienie tych okoliczności było możliwe, nie później jednak niż w terminie 90 dni od dnia złożenia zawiadomienia o szkodzie, chyba że ustalenie odpowiedzialności zakładu ubezpieczeń albo wysokości odszkodowania zależy od toczącego się postępowania karnego lub cywilnego (art. 14 ust. 2 ustawy). Niespełnienie świadczenia w terminie powoduje po stronie dłużnika konsekwencje przewidziane w art. 481 § 1 k.c., zgodnie

z którym, jeżeli dłużnik opóźnia się ze spełnieniem świadczenia pieniężnego, wierzyciel może żądać odsetek za czas opóźnienia, chociażby nie poniósł żadnej szkody i chociażby opóźnienie było następstwem okoliczności, za które dłużnik odpowiedzialności nie ponosi. Jeżeli stopa odsetek za opóźnienie nie była z góry oznaczona, należą się odsetki ustawowe za opóźnienie (§ 2 art. 481 k.c.).

W niniejszej sprawie zgłoszenie szkody nastąpiło w dniu 9 października 2019 roku, a więc pozwany zobowiązany był spełnić roszczenie w terminie do dnia

8 listopada 2019 roku. Począwszy od następnego dnia ubezpieczyciel pozostawał w opóźnieniu.

O obowiązku zwrotu kosztów procesu Sąd orzekł na podstawie art. 98 k.p.c. w zw. z art. 100 zd. 2 k.p.c. powód wygrał bowiem spór niemal w całości

(w 95%), wobec czego był uprawniony żądać zwrotu całości poniesionych kosztów w sprawie. Na zasądzoną od pozwanego kwotę 5.337 zł złożyły się: opłata sądowa od pozwu – 1.257 zł, wynagrodzenie pełnomocnika w stawce minimalnej – 3.600 zł, zaliczka na biegłego – 500 zł.

W oparciu o art. 98 k.p.c. w zw. z art. 100 zd. 2 k.p.c. w zw. z art. 113 ust. 1 ustawy o kosztach sądowych w sprawach cywilnych Sąd nakazał pobrać od pozwanego na rzecz Skarbu Państwa tytułem nieuiszczonych wydatków kwotę 969,76 zł.

Z tych względów, orzeczono jak w sentencji.