

Sygnatura akt VIII C 482/21

WYROK

W IMIENIU RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ

Dnia 27 września 2022 roku

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

Przewodniczący: Asesor sądowy Justyna Stelmach

Protokolant: stażysta Justyna Osiewała-Wawrowska

po rozpoznaniu w dniu 13 września 2022 w Łodzi

na rozprawie

sprawy z powództwa (...) Spółki z ograniczoną odpowiedzialnością Spółki komandytowej z siedzibą w P.

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

o zapłatę

1. zasądza od pozwanego na rzecz powoda kwotę 33.375,71 zł (trzydzieści trzy tysiące trzysta siedemdziesiąt pięć złotych siedemdziesiąt jeden groszy) z ustawowymi odsetkami za opóźnienie od dnia 16 stycznia 2021 roku do dnia zapłaty;
2. oddala powództwo w pozostałym zakresie;
3. zasądza od pozwanego na rzecz powoda kwotę 4.936,37 zł (cztery tysiące dziewięćset trzydzieści sześć złotych trzydzieści siedem groszy) tytułem zwrotu kosztów procesu wraz z odsetkami ustawowymi za opóźnienie od tej kwoty od dnia uprawomocnienia się wyroku do dnia zapłaty;
4. nakazuje pobrać na rzecz Skarbu Państwa-Sądu Rejonowego dla Łodzi-Widzewa w Łodzi:
 - a) od powoda kwotę 65,64 zł (sześćdziesiąt pięć złotych sześćdziesiąt cztery grosze), którą nakazuje ściągnąć z zasądzonych w punkcie 1. (pierwszym) roszczenia,
 - b) od pozwanego kwotę 439,30 zł (czteryście trzydzieści dziewięć złotych trzydzieści groszy),

tytułem nieuiszczonych wydatków.

Sygn. akt VIII C 482/21

UZASADNIENIE

W dniu 18 marca 2021 roku powód (...) Sp. z o.o. Sp.k. w P., reprezentowany przez zawodowego pełnomocnika, wytoczył przeciwko (...) S.A.

w S. powództwo o zasądzenie kwoty 38.333,55 zł z ustawowymi odsetkami za opóźnienie od kwoty 38.033,55 zł od dnia 16 stycznia 2021 roku do dnia zapłaty oraz od kwoty 300 zł od dnia wniesienia pozwu do dnia zapłaty, ponadto wniósł o zasądzenie od pozwanego zwrotu kosztów procesu. W uzasadnieniu pełnomocnik wskazał, że w dniu 18 listopada 2020 roku miało miejsce zdarzenie, w wyniku którego uszkodzony został samochód marki M. o nr rej. (...) należący do B. K.. Sprawca szkody posiadał ubezpieczenie OC u pozwanego.

Po zgłoszeniu szkody pozwany przeprowadził postępowanie likwidacyjne, w toku którego ustalił wartość szkody na łączną kwotę 48.282,16 zł. Suma ta jest rażąco zaniżona w stosunku do rzeczywistej wysokości szkody. Zgodnie ze

sporządzoną na zlecenie powoda ekspertyzą wartość kosztów naprawy winna wynosić 86.315,71 zł. Z tytułu zlecenia ekspertyzy powód poniósł wydatek w wysokości 300 zł. Pełnomocnik wyjaśnił ponadto, że powód nabył przedmiotową wierzytelność w drodze umowy cesji.

(pozew k. 2-9)

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

W uzasadnieniu pełnomocnik wyjaśnił, że wypłacone w toku postępowania likwidacyjnego odszkodowanie było wystarczające do pokrycia uszczerbku w majątku poszkodowanego. Podniósł, że dokonany pomiar powłoki lakierniczej w pojeździe wskazywał na wcześniejsze naprawy pojazdu, a dokonane w tym zakresie ustalenia ujawniły, że samochód ten uczestniczył

w 6 zdarzeniach szkodowych. Wskazał, że poszkodowanemu była proponowana możliwość naprawy pojazdu w warsztatach współpracujących z pozwanym za cenę podaną w kalkulacji naprawy i z uwzględnieniem wymienionych w jej treści rabatów, z której to oferty nie skorzystał. W kosztorysie ujęto przy tym części oryginalne, części jakości (...) oraz z uwagi na prostotę konstrukcji niektórych elementów części jakości P. Pełnomocnik podkreślił jednocześnie, że nie zostały przedstawione żadne dowody uzasadniające szczególny interes w rozliczeniu szkody wyłącznie w oparciu o części oryginalne. Dodał, że brak jest podstaw do przyjęcia, aby hipotetycznie - kosztorysowo wyliczone odszkodowanie, bez uwzględnienia rzeczywistych warunków, w jakich samochód został naprawiony, wyznaczało granicę roszczenia powoda. Pełnomocnik zakwestionował ponadto roszczenie z tytułu zwrotu kosztów prywatnej ekspertyzy, jako niepozostające w adekwatnym związku przyczynowym ze szkodą.

(odpowiedź na pozew k. 72-75v.)

W toku procesu stanowiska stron nie uległy zmianie. W złożonych do akt pismach procesowych pełnomocnicy stron wypowiedzieli się w zakresie wydanej przez biegłego sądowego opinii.

(pismo procesowe k. 204-204v., k. 210-219, k. 273, k. 276-280, protokół rozprawy k. 297-297v.)

Sąd Rejonowy ustalił następujący stan faktyczny:

W dniu 18 listopada 2020 roku doszło do zdarzenia drogowego, w wyniku którego uszkodzony został należący do B. K. samochód marki M. o nr rej. (...).

Sprawca zdarzenia posiadał ubezpieczenie odpowiedzialności cywilnej posiadaczy pojazdów mechanicznych w pozwanym Towarzystwie (...).

(okoliczności bezsporne)

Po zgłoszeniu szkody ubezpieczycielowi, co miało miejsce w dniu 1 grudnia 2020 roku, wdrożył on postępowanie likwidacyjne. W jego toku ustalił, że wartość naprawy uszkodzonego pojazdu wynosi 48.282,16 zł brutto. Wyliczając tę wartość pozwany m.in. uwzględnił stawkę za rbg w wysokości 54,50 zł netto oraz w odniesieniu do wymiany niektórych elementów przyjął części jakości (...) i (...). Ponadto ujęte w kosztorysie części uwzględniały 25% upust na cenie, a sama kalkulacja dodatkowo 8% rabat na całość naprawy. W czasie przeprowadzonych oględzin pojazdu pracownik pozwanego nie odnotował, aby były w nim zamontowane części nieoryginalne.

Decyzją z dnia 29 grudnia 2020 roku ubezpieczyciel poinformował o przyznaniu odszkodowania w ustalonej wysokości.

(decyzja k. 22, kalkulacja naprawy k24-36, raport szkody k. 79-81, karta pomiaru powłoki lakierniczej pojazdu k. 82, okoliczności bezsporne)

W dniu 11 stycznia 2021 roku B. K. scedował na rzecz C. D. W. z siedzibą w M. wierzytelność wynikającą ze szkody w pojeździe marki M. powstałej na skutek zdarzenia z dnia 18 listopada 2020 roku, przysługującą względem (...) S.A. i innych podmiotów odpowiedzialnych za szkodę. Następnie, umową zawartą 26 stycznia 2021 nabywca przedmiotowej wierzytelności zbył ją na rzecz (...) Sp. z o.o. w M., który scedował wierzytelność na rzecz powoda.

Po nabyciu wierzytelności powód zlecił wydanie ekspertyzy, na gruncie której koszt naprawy samochodu marki M. został określony na kwotę 86.315,71 zł. Z powyższego tytułu powód poniósł wydatek w wysokości 300 zł.

W wiadomości email z dnia 10 lutego 2021 roku powód powiadomił pozwanego o nabyciu wierzytelności oraz wezwał go do zapłaty w terminie 7 dni kwoty wynikającej z załączonej ekspertyzy technicznej. W odpowiedzi pozwany poinformował, że nie znajduje podstaw do zmiany swojego stanowiska.

(umowa cesji wierzytelności k. 37, k. 39, k. 44, kalkulacja naprawy k. 47-56, faktura k. 57, wydruk wiadomości email k. 58, pismo k. 91-92, okoliczności bezsporne)

Po przedmiotowej szkodzie B. K. sprzedał samochód M..

(umowa sprzedaży k. 110)

Niezbędne koszty naprawy pojazdu marki M. do stanu sprzed szkody z dnia 18 listopada 2020 roku, przy uwzględnieniu wieku oraz historii pojazdu, wynoszą 85.313,87 zł brutto. Zastosowanie w naprawie części jakości (...) w zakresie reflektorów przednich obniżyłoby jej koszt do poziomu 81.081,19 zł. Przy uwzględnieniu rabatów na części i materiały zastosowanych w kalkulacji pozwanego, koszt naprawy wyniósłby 65.607,89 zł brutto.

Naprawa pojazdu wyłącznie na częściach oryginalnych z logo producenta pojazdu spowoduje wzrost jego wartości o kwotę 3.656 zł, co ma związek z wcześniejszym renowacyjnym lakierowaniem błotników przednich i tylnych oraz wszystkich drzwi w pojeździe.

Zastosowanie w naprawie części jakości (...) w miejsce uszkodzonych części oryginalnych powoduje zmniejszenie wartości pojazdu.

Wartość samochodu M. w stanie nieuszkodzonym na dzień powstania szkody wynosiła 91.400 zł, zaś w stanie uszkodzonym wynosiła 31.400 zł, wobec czego jego naprawa była ekonomicznie uzasadniona.

Wykonana na zlecenie powoda ekspertyza została sporządzona zgodnie z protokołem szkody w pojeździe i z rzeczywistym zakresem uszkodzeń.

Zgromadzona w sprawie dokumentacja nie wskazuje, aby w pojeździe M. były zamontowane części nieoryginalne. Reflektory przednie były częściami oryginalnymi z logo producenta pojazdu.

(pisemna opinia biegłego sądowego k. 122-137, pisemna uzupełniająca opinia biegłego sądowego k. 249-263)

Powyższy stan faktyczny Sąd ustalił bądź jako bezsporny, bądź na podstawie dowodów z dokumentów znajdujących się w aktach sprawy, których wiarygodność nie była podważana przez strony. Za podstawę ustalenia stanu faktycznego Sąd przyjął ponadto opinię biegłego sądowego T. B.. Oceniając opinię biegłego Sąd nie znalazł podstaw do kwestionowania zawartych w jej treści wniosków, opinia ta była bowiem rzetelna, jasna, logiczna oraz w sposób wyczerpujący objaśniająca budzące wątpliwości kwestie. Opinia ta w pełni odnosiła się do zagadnień będących jej przedmiotem, wnioski biegłego nie budzą przy tym wątpliwości w świetle zasad wiedzy oraz doświadczenia życiowego, a jednocześnie opinia została sporządzona w sposób umożliwiający prześledzenie - z punktu widzenia zasad wiedzy, doświadczenia życiowego i logicznego rozumowania - analizy przez biegłego zagadnień będących jej przedmiotem. Wydając opinię biegły oparł się na zgromadzonym w aktach sprawy materiale dowodowym, w tym na dokumentacji sporządzonej w toku procesu likwidacji szkody.

W opinii uzupełniającej biegły odniósł się do zarzutów sformułowanych przez pełnomocników stron. I tak biegły wyjaśnił na czym polega lakierowanie renowacyjne, akcentując, że jego wykonanie nie przywraca powłoki lakierowej do fabrycznej grubości, dodając jednocześnie, że w dacie szkody przedmiotowy pojazd takowej nie posiadał. Wskazał, że prawidłowo przeprowadzony proces wymiany błotników tylnych nie wymaga szpachlowania i wygładzania miejsc łączenia poszycia błotników z innymi elementami nadwozia, a grubość powłoki lakierniczej winna być zbliżona do grubości fabrycznej także w miejscu łączenia. Podniósł również, że części jakości (...) nie są identyczne z częściami jakości O. Odnosząc się do wzrostu wartości pojazdu w przypadku wykonania naprawy na częściach oryginalnych biegły podał, że wskutek naprawy pojazd ten na znacznej części elementów uzyskałby grubość powłoki lakierowej charakterystyczną dla nowych aut, podczas gdy przed naprawą elementy te posiadały grubość tej powłoki charakterystyczną dla lakierowania renowacyjnego (naprawczego). Wreszcie biegły wyjaśnił, że przyjęta w kalkulacji ujemna korekta z tytułu wcześniejszych napraw na poziomie minus 5% miała maksymalny charakter w kontekście wytycznych w tym zakresie, a także, że montaż w pojeździe reflektorów innych, niż fabryczne, będących jednocześnie częściami oryginalnymi, nie świadczy o tym, że części te w dacie montażu nie były nowe.

Na rozprawie poprzedzającej wydanie wyroku Sąd pominął wnioski dowodowe pozwanego zawarte w pkt 7-10 odpowiedzi na pozew, jako nieistotne dla rozstrzygnięcia oraz o dokonanie oględzin pojazdu, jako niemożliwy do przeprowadzenia z uwagi na zbytek pojazdu przez poszkodowanego. O czym będzie mowa w dalszej części uzasadnienia, kwestia naprawy pojazdu po szkodzie oraz jej koszt są irrelewantne z punktu widzenia należnego poszkodowanemu świadczenia, stąd też wnioski przez pozwanego dowody nie miały istotnego znaczenia. Ponadto Sąd pominął wniosek pozwanego o dalsze uzupełnienie 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 szczególnie 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). Podkreślenia wymaga przy tym, 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 rzeczową 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 innego biegłego, 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 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, o których mowa wyżej, Sąd nie powziął. W ocenie Sądu polemika pozwanego z wnioskami wyciągniętymi przez biegłego jest całkowicie bezzasadna. Biegły w sposób niezwykle precyzyjny odniósł się do korekty z tytułu wcześniejszych napraw szczegółowo motywując, dlaczego przyjął ją na poziomie minus 5%. Co się zaś tyczy wymienianego wcześniej reflektora przedniego wyjaśnienia wymaga, że sama data produkcji reflektorów

nie oznacza jeszcze, że w tym samym roku zostały one zamontowane. Wszak reflektor wyprodukowany w 2016 roku, a następnie zakupiony jako nowy w 2020 roku, nie oznacza, że reflektor ten zyskuje cechy części używanej.

Sąd Rejonowy zważył, co następuje:

Powództwo jest 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 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 18 listopada 2020 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

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 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 ustalane 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 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. 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 wskazany 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 wynika bowiem z opinii biegłego sądowego koszt naprawy pojazdu nawet w najwyższym wariantcie był niższy od wartości samochodu M..

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 M. i jej koszt, jak również późniejsza sprzedaż tego pojazdu, mają irrelevantne znaczenie dla oceny rozmiaru odpowiedzialności pozwanej.

W oparciu o opinię biegłego sądowego Sąd ustalił, że rzeczywisty koszt naprawy samochodu marki M. uszkodzonego w wyniku opisanego powyżej zdarzenia komunikacyjnego z dnia

18 listopada 2020 roku, z uwzględnieniem szkodowej historii tego pojazdu oraz jego wieku, z użyciem części nowych, oryginalnych, wynosi 85.313,87 zł brutto. Jak wyjaśnił biegły, użycie wyłącznie części oryginalnych gwarantuje przywrócenie pojazdu do stanu sprzed szkody. 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). Odmiennie stanowisko skutkowałoby w zasadzie przerzuceniem częściowo ciężaru przywrócenia rzeczy do stanu poprzedniego na poszkodowanego. Zaś do takiego obciążenia poszkodowanego skutkami zwinionego 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, na co zwrócił uwagę biegły w opinii. 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 zwinionego działania innego podmiotu. Jednocześnie niesporne jest, jak również wynika to z opinii biegłego, że zamienniki cechują się niższą jakością i trwałością od części oryginalnych, co znajduje bezpośrednie przełożenie na okres ich eksploatacji, ponadto

z reguły są to części nie posiadające homologacji, nieznane są ich parametry, a ich montaż w pojeździe może skutkować nieprawidłowym działaniem systemów bezpieczeństwa.

Co relewantne, pozwany, który przeprowadził oględziny samochodu M. nie wykazał w żaden sposób (art. 6 k.c., art. 232 k.p.c.), aby w aucie tym były montowane jakiegokolwiek zamienniki. W orzecznictwie podnosi się ponadto, że przywrócenie pojazdowi sprawności technicznej nie może być identyfikowane z przywróceniem pojazdu w pełni do stanu poprzedniego. Ponadto naprawa pojazdu z reguły nie powoduje, że odzyskuje on swoją pełną wartość handlową w stosunku do stanu sprzed wyrządzenia szkody. Nawet w przypadku kompleksowej naprawy w autoryzowanym zakładzie mechanicznym, zgodnie z technologią producenta, przy użyciu nowych, oryginalnych części pojazd naprawiany w realiach rynkowych, jest z reguły wart mniej niż pojazd, który nie uczestniczył w kolizji i nie podlegał procesowi naprawczemu (por. postanowienie SN z dnia 7 grudnia 2018 roku, III CZP 51/18, OSNC 2019/9/94). W realiach rozpoznawanej sprawy naprawa samochodu M. na nowych częściach oryginalnych pociągała jednak za sobą wzrost jego wartości o kwotę 3.656 zł. Jak wyjaśnił bowiem biegły sądowy, wskutek naprawy pojazd ten na znacznej części elementów uzyskałby grubość powłoki lakierowej charakterystyczną dla nowych aut, podczas gdy przed naprawą elementy te posiadały grubość tej powłoki charakterystyczną dla lakierowania renowacyjnego (naprawczego). Oczywiście słuszny jest zatem wniosek, że poszkodowany próbując zbyć pojazd po takiej naprawie byłby w stanie uzyskać wyższą cenę, aniżeli, gdyby na taką transakcję zdecydował się przed kolizją. Truizmem jest wszak stwierdzenie, że grubość powłoki lakierowej auta jest jednym z istotnych czynników mających wpływ na cenę sprzedaży. Przypomnienia wymaga, że już na datę przedmiotowego zdarzenia samochód M. był autem pokolizyjnym. Kończąc tę część rozważań, nie może tracić z pola widzenia okoliczności, że pozwany nie udowodnił, iż poszkodowany był w stanie naprawić uszkodzony pojazd za kwotę podaną w kalkulacji naprawy sporządzonej przez pozwanego, 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 T. B. stanowi przekonujący i miarodajny dowód w sprawie.

Sąd uznał ponadto, iż poszkodowany nie był zobligowany do naprawy pojazdu

w warsztatach współpracujących z pozwanym, a także za stawki wynikające ze sporządzonej przez pozwanego ekspertyzy. Jak wyjaśniono wyżej, to do poszkodowanego należy wybór, czy zamierza naprawiać uszkodzony pojazd, a jeśli tak, w jakim warsztacie zamierza to uczynić. Nie jest on przy tym zobowiązany do naprawy pojazdu najtańszym możliwym kosztem. Wprawdzie poszkodowany w zdarzeniu drogowym powinien współpracować z zakładem ubezpieczeń

i dążyć do minimalizacji rozmiarów szkody, to jednak zasada ta nie może oznaczać ograniczenia jego uprawnień. Obowiązek minimalizacji skutków szkody musi być bowiem utrzymany

i stosowany w rozsądnych granicach i nie powinien być wykorzystywany do nakłaniania poszkodowanego by zrezygnował z realizacji przysługujących mu praw podmiotowych. Narzucanie poszkodowanemu gdzie i za ile ma naprawić pojazd niespornie niweczyłoby jego uprawnienie odnośnie wyboru sposobu likwidacji szkody. Jak już wyjaśniono 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 wskazał przy tym Sąd Okręgowy w Łodzi w wyroku z dnia 24 października 2018 roku (IX Ca 668/18, L.),

w przypadku podjęcia decyzji o wyborze sposobu naprawienia szkody poprzez wypłatę kwoty odszkodowania na rachunek poszkodowanego, jako miarodajne koszty naprawy powinny być brane pod uwagę obiektywne i uśrednione koszty części na rynku, nie zaś koszty proponowane przez podmiot wskazany przez ubezpieczyciela. Poszkodowany ma bowiem prawo do tego, aby za ustaloną kwotę odszkodowania móc naprawić pojazd w wybranym warsztacie naprawczym.

W podobnym tonie wypowiedział się także Sąd Okręgowy w Bydgoszczy (wyrok z dnia 23 czerwca 2020 roku, VIII Ga 119/20, L.) uznając, że poszkodowany - jeśli się na to zdecyduje - ma prawo swobodnie nabyć części niezbędne do dokonania naprawy w miejscu swego zamieszkania i nie ma obowiązku ich zakupu od podmiotu funkcjonującego w innej miejscowości, co każdorazowo wiązać się musi także z czasem transportu oraz problemami w razie ewentualnej reklamacji. Na przytoczenie zasługuje również stanowisko wyrażone przez Sąd Okręgowy

w Ł. w wyroku z dnia 18 listopada 2020 roku (III Ca 1432/19, L.). Sąd ten uznał, że współpraca wierzyciela z dłużnikiem, o której mowa w [art. 354 § 2 k.c.](#), w odniesieniu do ubezpieczeniowego stosunku odszkodowawczego, polega na uzgodnieniu spraw podstawowych, takich jak – w przypadku szkody w pojeździe – przesądzenie sposobu przywrócenia stanu przed wypadku (czy samochód nadaje się do naprawy, czy też celowe jest przeznaczenie go do kasacji) oraz stwierdzenie, czy zasadnicze podzespoły samochodu (np. silnik lub karoseria) będą podlegały wymianie, czy tylko naprawie. Przypisanie zaś poszkodowanemu naruszenia obowiązku współpracy poszkodowanego z ubezpieczycielem poprzez przeciwdziałanie zwiększeniu szkody

i minimalizowanie jej skutków, można rozważać tylko w razie wykazania świadomości

i niedbalstwa poszkodowanego przy skorzystaniu z usług podmiotu stosującego stawki wygórowane (i to rażąco) w stosunku do występujących na lokalnym rynku, a następnie domagania się odszkodowania w zawyżonej wysokości na podstawie faktur za naprawę pojazdu (in concreto). W świetle zgromadzonego materiału dowodowego nie sposób uznać, aby tego typu sytuacja zaistniała na gruncie niniejszej sprawy.

Skoro zatem niezbędny koszt naprawy samochodu marki M. uszkodzonego w wyniku zdarzenia komunikacyjnego z dnia 18 listopada 2020 roku wynosi 85.313,87 zł brutto, zaś wzrost wartości pojazdu po naprawie z użyciem części oryginalnych wyraża się kwotą 3.656 zł, wysokość należnego powodowi roszczenia kształtuje się poziomie 81.657,87 zł brutto. Do dnia wyrokowania pozwany wypłacił z tytułu przedmiotowej szkody kwotę 48.282,16 zł brutto, a więc do dopłaty pozostaje kwota 33.375,71 zł. Dalej idące roszczenie, jako nieudowodnione, nie zasługiwało na uwzględnienie.

W przedmiotowej sprawie powód dochodził także zapłaty kwoty 300 zł tytułem poniesionych kosztów związanych ze zleceniem prywatnej ekspertyzy, które to żądanie Sąd uznał za niezasadne. Wskazać należy, że powód prowadzi działalność gospodarczą związaną przede wszystkim z oceną ryzyka i szacowaniem poniesionych strat, co wynika z wpisu do KRS. Jak wyjaśnił Sąd Okręgowy w Łodzi w wyroku z dnia 20 lipca 2018 roku (XIII Ga 617/18, L.), analizując stan faktyczny, w którym powód był specjalistą w zakresie wyceny szkód, do powstania szkody majątkowej w związku z koniecznością uzyskania prywatnej wyceny kosztów naprawy nie dochodzi z momentem wypłaty przez ubezpieczyciela świadczenia wynikającego z umowy

(w tym wypadku kosztów naprawy pojazdu) w zaniżonej wysokości. Tego rodzaju działanie kwalifikować można dopiero jako nienależyte wykonanie umowy ubezpieczenia, uzasadniające odpowiedzialność dłużnika na podstawie art. 471 k.c. W związku z tym przyjąć należy, iż szkoda w omawianym rozumieniu powstaje z chwilą poniesienia wydatku w celu uzyskania prywatnej wyceny kosztów naprawy. W dalszej kolejności Sąd wskazał, że oceny, czy poniesienie określonych kosztów mieści się w ramach szkody i normalnego związku przyczynowego, należy dokonywać na podstawie indywidualnej sytuacji poszkodowanego i konkretnych okoliczności sprawy. Obowiązkiem poszkodowanego jest przy tym podejmowanie działań zmierzających do zminimalizowania szkody, a brak z jego strony takiego działania nie może prowadzić do zwiększenia obowiązku odszkodowawczego osoby zobowiązanej do naprawienia szkody. Nie ulega wątpliwości, że koszty przed sądowej ekspertyzy wykonanej na zlecenie poszkodowanego mogą być zasadne, jednak nie w każdej sytuacji. W szczególności wykluczyć należy jakikolwiek automatyzm w uwzględnianiu tych wydatków jako składnik odszkodowania. Analizując kwestię istnienia adekwatnego związku przyczynowego pomiędzy szkodą powoda, rozumianą jako wydatek na pokrycie kosztów opracowania kalkulacji kosztów naprawy pojazdu, a nienależytym wykonaniem przez pozwanego zobowiązania wynikającego z umowy ubezpieczenia, Sąd Okręgowy podniósł, że poniesiony przez powoda wydatek w żaden sposób nie minimalizował szkody powstałej w wyniku uszkodzenia ubezpieczonego pojazdu, lecz służyć miał do oszacowania wysokości świadczenia należnego od pozwanego ubezpieczyciela na użytek postępowania sądowego, przy czym posiadanie prywatnej ekspertyzy nie było warunkiem niezbędnym, aby dochodzić przed sądem tego świadczenia. Sam fakt, iż pozwany zaniżył wysokość wypłaconych kosztów naprawy był jednak niewystarczający do przyjęcia, że dla określenia prawidłowej wysokości tych kosztów koniecznym było zlecenie przez powoda sporządzenia odpłatnej kalkulacji przez rzeczoznawcę. W oparciu o kalkulację opracowaną przez pozwanego powód, jako podmiot prowadzący działalność gospodarczą związaną z oceną ryzyka

i szacowaniem poniesionych strat oraz posiadający wieloletnie doświadczenie

w zakresie sądowego dochodzenia roszczeń związanych z szacowaniem kosztów napraw pojazdów, powinien bowiem bez trudu ustalić, w jakich elementach kalkulacji pozwanego wysokość kosztów naprawy została zaniżona. Sąd rozpoznający niniejszą sprawę popiera

w całości zaprezentowane przez Sąd Okręgowy w Łodzi stanowisko. W zaistniałej w sprawie sytuacji powód był niewątpliwie władny samemu bez udziału osób trzecich określić wysokość szkody a w konsekwencji wysokość dochodzonego roszczenia. Brak było zatem podstaw, ażeby koszt prywatnej ekspertyzy, której wykonanie zlecił, potraktować w realiach niniejszej sprawy jako element szkody. Fakt poniesienia przez powoda kosztów wykonania prywatnej opinii nie pozostawał w adekwatnym związku przyczynowym z nienależytym wykonaniem przez pozwanego, a wynikiły z tego tytułu wydatek, jako zbędny i niecelowy, nie mógł stanowić składnika szkody, do której naprawienia pozwany byłby zobowiązany na podstawie art. 471 k.c.

Mając powyższe na uwadze Sąd zasądził od pozwanego na rzecz powoda kwotę 33.375,71 zł z ustawowymi odsetkami za opóźnienie od dnia 16 stycznia 2021 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 1 grudnia 2020 roku, a więc ustawowy termin na wypłatę świadczenia upływał w dniu 30 grudnia 2020 roku. Począwszy od dnia następnego pozwany pozostawał zatem w zwłoce w spełnieniu świadczenia odszkodowawczego. Dlatego też powód był uprawniony żądać odsetek od uzupełniającego odszkodowania od dnia 16 stycznia 2021 roku.

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. zasądzając od pozwanego na rzecz powoda kwotę 4.936,37 zł stanowiącą różnicę pomiędzy kosztami faktycznie poniesionymi a kosztami, które strona powodowa powinna ponieść (powód wygrał spór w 87% ponosząc koszty w wysokości 6.334 zł, natomiast pozwany w wysokości 4.417 zł). Na koszty powoda złożyły się: 1917 zł opłaty sądowej, 17 zł opłaty skarbowej od pełnomocnictwa, 3.600 zł wynagrodzenia zawodowego pełnomocnika, 800 zł zaliczki na wydanie opinii przez biegłego. Zaś po stronie pozwanego na koszty złożyły się: 17 zł opłaty skarbowej od pełnomocnictwa, 3.600 zł wynagrodzenia zawodowego pełnomocnika, 800 zł zaliczki na wydanie opinii przez biegłego.

W oparciu o art. 98 k.p.c. w zw. z art. 100 k.p.c. w zw. z art. 113 ust. 1 i ust. 2 ustawy o kosztach sądowych w sprawach cywilnych Sąd nakazał pobrać na rzecz Skarbu Państwa kwotę 278,38 zł, tytułem nieuiszczonych wydatków: od powoda z zasądzonego w pkt 1 wyroku roszczenia kwotę 65,64 zł, od pozwanego kwotę 439,30 zł.

Z tych względów, orzeczono jak w sentencji.