

Sygn. akt VIII C 757/21

WYROK W IMIENIU RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ

Dnia 12 maja 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 14 kwietnia 2023 roku w Łodzi

na rozprawie

sprawy z powództwa M. P.

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

o zapłatę 21.384,85 zł

1. zasądza od pozwanego na rzecz powoda kwotę 21.384,85 zł (dwadzieścia jeden tysięcy trzysta osiemdziesiąt cztery złote i osiemdziesiąt pięć groszy) wraz z ustawowymi odsetkami za opóźnienie od kwoty 21.223,45 zł (dwadzieścia jeden tysięcy dwieście dwadzieścia trzy złote i czterdzieści pięć groszy) od dnia 23 listopada 2020 roku do dnia zapłaty oraz od kwoty 161,40 zł (sto sześćdziesiąt jeden złotych i czterdzieści groszy) od dnia 30 marca 2023 roku do dnia zapłaty;
2. zasądza od pozwanego na rzecz powoda kwotę 5.479 zł (pięć tysięcy czterysta siedemdziesiąt dziewięć złotych) tytułem zwrotu kosztów procesu;
3. nakazuje zwrócić na rzecz pozwanego ze środków Skarbu Państwa – Sądu Rejonowego dla Łodzi-Widzewa kwotę 200,26 zł (dwieście złotych i dwadzieścia sześć groszy) tytułem niewykorzystanej części zaliczki na poczet wynagrodzenia biegłego.

Sygn. akt VIII C 757/21

UZASADNIENIE

W dniu 11 sierpnia 2021 roku powód M. P., reprezentowany przez zawodowego pełnomocnika, wytoczył przeciwko (...) S.A.

w S., powództwo o zasądzenie kwoty 21.223,45 zł z ustawowymi odsetkami za opóźnienie od dnia 8 maja 2020 roku do dnia zapłaty, ponadto wniósł o zasądzenie zwrotu kosztów procesu.

W uzasadnieniu wyjaśnił, że w dniu 7 kwietnia 2020 roku miała miejsce kolizja drogowa, w wyniku której doszło do uszkodzenia samochodu marki M. 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 pierwotnie ustalił wartość szkody w wysokości 14.398,33 zł, a następnie dopłacił 3.855,14 zł. Suma ta jest zaniżona, a pozwany wyliczając należne odszkodowanie uwzględnił części inne niż oryginalne oraz nierynkową stawkę

za rbg na poziomie 54,50 zł netto. W konsekwencji wypłacona kwota nie pozwala na przywrócenie stanu poprzedniego. Ze sporządzonej na zlecenie powoda kalkulacji wynika, że koszt naprawy samochodu M. wynosi 39.476,92 zł. Wezwany do dopłaty odszkodowania pozwany odmówił jednak uznania roszczenia. **(pozew k. 5-5v.)**

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 w związku z zaistniałą szkodą pozwany oferował poszkodowanemu zorganizowanie naprawy pojazdu wraz z możliwością nabycia części zamiennych z wynegocjowanym rabatem. Brak jest zatem podstaw do przyjęcia stanowiska, aby wyznacznikiem odszkodowania w zakresie części były wyższe ceny od innych dostawców. **(odpowiedź na pozew k. 58-60)**

W toku procesu stanowiska stron nie uległy zmianie. Po wydaniu opinii przez biegłego sądowego powód rozszerzył powództwo o kwotę 161,40 zł z ustawowymi odsetkami za opóźnienie od dnia doręczenia pozwanemu odpisu pisma procesowego w tym przedmiocie. **(pismo procesowe k. 70-70v., k. 78, k. 132, protokół rozprawy k. 147)**

Sąd Rejonowy ustalił następujący stan faktyczny:

W dniu 8 maja 2020 roku doszło do kolizji drogowej, w wyniku którego uszkodzony został należący do powoda samochód marki M. o nr rej. (...). Sprawca szkody był ubezpieczony w zakresie OC u pozwanego ubezpieczyciela. **(okoliczności bezsporne)**

Zaistniała szkoda została zgłoszona pozwanemu, który wdrożył postępowanie likwidacyjne. W jego toku pierwotnie ustalił, że wartość naprawy uszkodzonego pojazdu wynosi 14.398,33 zł brutto, o czym poinformował decyzją z dnia 6 maja 2020 roku. Ostatecznie ubezpieczyciel wyliczył odszkodowanie na kwotę 18.253,47 zł, którą wypłacił w dniu 7 maja 2020 roku. Suma ta uwzględnia m.in. 25% upust na cenie części zamiennych, 8% rabat na całość naprawy, potrącenia wynikające ze wzrostu wartości handlowej pojazdu, stawkę za rbg w wysokości 54,50 zł netto, a także w odniesieniu do szeregu elementów ceny części jakości P i PJ.

W trakcie dokonywania oględzin uszkodzonego pojazdu pracownik pozwanego nie odnotował, aby były w nim zamontowane części nieoryginalne. **(protokół szkody w pojeździe k. 11-13, kalkulacja naprawy k. 14-19v., k. 21-26v., decyzja k. 20, k. 27, potwierdzenie przelewu k. 28, okoliczności bezsporne)**

Nie zgadzając się z wypłaconym odszkodowaniem powód zlecił wykonanie kalkulacji naprawy, na gruncie której koszt naprawy samochodu marki M. został oszacowany na kwotę 39.476,92 zł brutto. Pismem doręczonym w dniu 23 października 2020 roku powód wezwał pozwanego do dopłaty w terminie 30 dni odszkodowania w wysokości 21.223,45 zł. W odpowiedzi ubezpieczyciel podtrzymał swoje stanowisko. **(wezwanie do zapłaty wraz z potwierdzeniem nadania i odbioru przesyłki k. 29-30v., kalkulacja naprawy k. 34-37, pismo k. 39-40v., okoliczności bezsporne)**

Uzasadniony koszt naprawy samochodu M. na częściach nowych i oryginalnych, uwzględniając stan techniczny pojazdu przed zdarzeniem szkodowym (widoczne uszkodzenia bez związku ze szkodą oraz poprzednie naprawy), stosując technologię naprawy jaka pozwoli przywrócić mu wszystkie funkcje techniczne i estetyczne (oraz udzielić gwarancji na taką naprawę) oraz stawkę za rbg 100 zł netto obserwowaną w województwie (...) w 2020 roku wśród warsztatów bez autoryzacji, wyniósłby 39.638,32 zł brutto.

Wiek czy przebieg pojazdu nie ma wpływu na możliwość zastosowania w naprawie części oryginalnych. Każda powypadkowa naprawa blacharsko-lakiernicza powoduje obniżenie wartości pojazdu, a nie wzrost, bez względu na użytą jakość części. Wymiana uszkodzonych elementów przywraca stan poprzedni auta, co nie powoduje wzrostu jego wartości.

W praktyce warsztatowej za zasadne uznaje się koszty odbudowy pojazdu na częściach takich, jakie uległy uszkodzeniu – w przypadku samochodu M. na częściach oryginalnych. (***pisemna opinia biegłego sądowego k. 94-114***)

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 świadka, których treść nie była podważana przez stronę pozwaną. Dokonując ustaleń faktycznych Sąd oparł się ponadto na opinii biegłego sądowego M. S.. Oceniając opinię biegłego sądowego, Sąd nie znalazł podstaw do kwestionowania zawartych w jej treści wniosków, opinia ta była bowiem rzetelna, jasna, logiczna oraz w sposób wyczerpujący objaśniająca budzące wątpliwości kwestie. Opinia ta w pełni odnosiła się do zagadnień będących jej przedmiotem, wnioski biegłego nie budzą przy tym wątpliwości w świetle zasad wiedzy oraz doświadczenia życiowego, a jednocześnie opinia została sporządzona w sposób umożliwiający przedsięwzięcie - z punktu widzenia zasad wiedzy, doświadczenia życiowego

i logicznego rozumowania - analizy przez biegłego zagadnień będących jej przedmiotem. Wydając opinię biegły oparł się na zgromadzonym w aktach sprawy materiale dowodowym, w tym na dokumentacji sporządzonej w toku procesu likwidacji szkody. Opinia biegłego nie była kwestionowana przez strony procesu, pełnomocnik pozwanego w piśmie procesowym z dnia 7 listopada 2022 roku wnosił jedynie o to, aby biegły dokonał wyliczenia kosztów naprawy z uwzględnieniem oferowanych przez niego rabatów. Postanowieniem z dnia

15 listopada 2022 roku Sąd na podstawie art. 235² § 1 k.p.c. pominął wniosek dowodowy pełnomocnika pozwanego, o którym mowa wyżej, jako zbędny dla rozstrzygnięcia sprawy i zmierzający jedynie do przedłużenia postępowania. O czym będzie mowa w dalszej części uzasadnienia, należne poszkodowanemu odszkodowanie winno być ustalone według kryteriów rynkowych, z pominięciem rabatów proponowanych przez towarzystwa ubezpieczeń, wobec czego wyliczenie przez biegłego kosztów naprawy samochodu M. z uwzględnieniem rabatów oferowanych przez pozwanego było zbędne.

Sąd Rejonowy zważył, co następuje:

Powództwo było zasadne i zasługiwało na uwzględnienie w całości.

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 bezspornym między stronami był fakt zaistnienia zdarzenia komunikacyjnego z dnia 8 maja 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). 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 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 F. i jej koszt, a także późniejsza sprzedaż tego pojazdu mają 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 nie wystąpił jednak problem nadmierności kosztów (szkody całkowitej).

W oparciu o opinię biegłego sądowego Sąd ustalił, że rzeczywiście i uzasadniony zakresem uszkodzeń koszt naprawy samochodu marki M. uszkodzonego w wyniku opisanego powyżej zdarzenia komunikacyjnego z dnia 8 maja 2020 roku, z uwzględnieniem stawki za roboczogodzinę prac blacharsko-lakierniczych na poziomie 100 zł netto, z użyciem części nowych, oryginalnych, wynosi 39.638,32 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, 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. 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. W orzecznictwie podnosi się również, że przywrócenie pojazdowi sprawności technicznej nie może być identyfikowane

z przywróceniem pojazdu w pełni do stanu poprzedniego. Z faktów powszechnie znanych wynika bowiem, że jeżeli pojazd był naprawiany w związku

z wypadkiem, to jego cena ulega obniżeniu, nie ma więc znaczenia, iż zamontowano w nim elementy nowe. Naprawa pojazdu z reguły nie powoduje zatem, 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; cyt. uchwała SN w sprawie III CZP 80/11). Nie można również tracić z pola widzenia okoliczności, że pozwany nie udowodnił, że poszkodowany był w stanie naprawić uszkodzony pojazd za kwotę podaną w sporządzonej przez niego 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 M. S. stanowi przekonujący i miarodajny dowód w sprawie.

Sąd uznał ponadto, że należne z tytułu uszkodzenia pojazdu odszkodowanie winno być wyliczone według kryteriów rynkowych, bez uwzględnienia rabatów oferowanych przez ubezpieczyciela oraz współpracujące z nim podmioty. 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, dlatego też 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 zaś jego uprawnienie odnośnie wyboru sposobu likwidacji szkody. 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 Łodzi 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 sprzed 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 więc ekonomicznie uzasadniony koszt naprawy samochodu M. wynosi 39.638,32 zł, a pozwany dotychczas wypłacił kwotę 18.253,47 zł, to do dopłaty pozostaje dochodzona pozwem suma 21.384,85 zł. Mając powyższe na uwadze Sąd zasądził od pozwanego na rzecz powódki rzeczoną kwotę z ustawowymi odsetkami za opóźnienie od kwoty 21.223,45 zł od dnia 23 listopada 2020 roku do dnia zapłaty oraz od kwoty 161,40 zł od dnia 30 marca 2023 roku do dnia zapłaty.

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.).

Godzi się ponadto przypomnieć, że zobowiązanie z tytułu odszkodowania ma charakter bezterminowy, przekształcenie go w zobowiązanie terminowe następuje zaś w drodze wezwania wierzyciela skierowanego do dłużnika do spełnienia

świadczenia. Na gruncie niniejszej sprawy powód wezwał pozwanego do wypłaty w terminie 30 dni uzupełniającego odszkodowania pismem doręczonym w dniu 23 października 2020 roku. Zakreślony termin upływał w dacie 22 kwietnia 2020 roku, co uzasadniało zasądzenie odsetek od pierwotnie dochodzonej kwoty począwszy od dnia następnego. Od rozszerzonej części powództwa Sąd zasądził odsetki od daty przypadającej po dniu doręczenia pozwanemu pisma procesowego w tym przedmiocie.

O obowiązku zwrotu kosztów procesu Sąd orzekł na podstawie art. 98 k.p.c. zasądzając od pozwanego na rzecz powoda kwotę 5.479 zł. Złożyły się na nią: opłata sądowa od pozwu – 1.062 zł, wynagrodzenie pełnomocnika w stawce minimalnej – 3.600 zł, opłata skarbową od pełnomocnictwa – 17 zł, zaliczka na biegłego – 800 zł.

Ponadto Sąd nakazał zwrócić na rzecz pozwanego od Skarbu Państwa – Sądu Rejonowego dla Łodzi-Widzewa w Łodzi kwotę 200,26 zł tytułem niewykorzystanej części zaliczki.

Z tych względów, orzeczono jak w sentencji.