

Sygn. akt VIII C 795/21

WYROK W IMIENIU RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ

Dnia 28 kwietnia 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 12 kwietnia 2023 roku w Łodzi

na rozprawie

sprawy z powództwa S. D.

przeciwko (...) Spółce Akcyjnej w W.

o zapłatę 3.780,55 zł

- zasądza od pozwanego na rzecz powódki kwotę 3.780,55 zł (trzy tysiące siedemset osiemdziesiąt złotych i pięćdziesiąt pięć groszy) wraz z ustawowymi odsetkami za opóźnienie od dnia 18 grudnia 2020 roku do dnia zapłaty;
- zasądza od pozwanego na rzecz powódki kwotę 1.647 zł (jeden tysiąc sześćset czterdzieści siedem złotych) tytułem zwrotu kosztów procesu;
- nakazuje pobrać od pozwanego na rzecz Skarbu Państwa – Sądu Rejonowego dla Łodzi-Widzewa w Łodzi kwotę 1.155,97 zł (jeden tysiąc sto pięćdziesiąt pięć złotych i dziewięćdziesiąt siedem groszy) tytułem niewiszczonych kosztów sądowych.

Sygn. akt VIII C 795/21

UZASADNIENIE

W dniu 23 sierpnia 2021 roku powódka S. D., reprezentowana przez zawodowego pełnomocnika, wytoczyła przeciwko (...) S.A. w W. powództwo o zasądzenie kwoty 2.000 zł tytułem części dalszego odszkodowania z tytułu kosztów naprawy samochodu F.

z ustawowymi odsetkami za opóźnienie od dnia 18 grudnia 2020 roku do dnia zapłaty, ponadto wniosła o zasądzenie zwrotu kosztów procesu.

W uzasadnieniu podniesiono, że w dniu 17 listopada 2020 roku miała miejsce kolizja drogowa, w wyniku której doszło do uszkodzenia samochodu marki F. o nr rej. (...), będącego własnością D. S.. Sprawca zdarzenia był ubezpieczony w zakresie OC u pozwanego. Po zgłoszeniu szkody ubezpieczyciel przeprowadził postępowanie likwidacyjne w toku, którego ustalił wartość szkody w wysokości 10.029,60 zł. Suma ta jest zaniżona, a należne odszkodowanie wyraża się kwotą 21.224,02 zł. Po nabyciu od poszkodowanego wierzytelności powódka wezwała pozwanego do dopłaty odszkodowania, a następnie wystąpiła przeciwko niemu z pozwem. W wyniku podjętych przez nią działań, w dniu 5 sierpnia 2021 roku ubezpieczyciel wydał decyzję o dopłacie odszkodowania w kwocie 7.940,04 zł. Powódka cofnęła wówczas powództwo nie zrzekając się jednak roszczenia ponad wypłacone przez pozwanego kwoty. Pełnomocnik dodał, że dochodzone w przedmiotowej sprawie roszczenie nie było objęte żądaniem na gruncie wcześniejszego

procesu. Wreszcie podniósł, że poszkodowany ma prawo wyboru zakładu naprawczego, że należne odszkodowanie winno być wyliczone według stawek rynkowych, bez rabatów oferowanych przez ubezpieczyciela, że dalsze losy pojazdu są nieistotne z punktu widzenia ustalenia kosztów naprawy, że przyznana przez pozwanego suma pieniężna nie była wystarczająca do przywrócenia stanu poprzedniego. **(pozew k. 5-17)**

W odpowiedzi na pozew pozwany, reprezentowany przez zawodowego pełnomocnika, wniósł o oddalenie powództwa w całości oraz o zasądzenie od powódki zwrotu kosztów procesu. W uzasadnieniu wyjaśnił, że w związku z zaistniałą szkodą pozwany wypłacił tytułem odszkodowania łącznie kwotę 17.969,64 zł. Suma ta została ustalona przy uwzględnieniu cen części oryginalnych wraz z wytypowanym dostępnym zamiennikiem jakości Q, bez naliczenia rabatów. Wskazał, że kosztorys powódki w sposób niezasadny rozszerza zakres prac naprawczych przewidując wymianę elementów, które poddają się naprawie. Przypomniał ponadto, że użycie nowych części i materiałów do naprawy jest zasadne o ile jest to celowe i ekonomicznie uzasadnione. **(odpowiedź na pozew k. 63-64v.)**

W toku procesu stanowiska stron nie uległy zmianie. Po wydaniu opinii przez biegłego sądowego powódka rozszerzyła powództwo o kwotę 1.780,55 zł

wraz z ustawowymi odsetkami za opóźnienie od dnia 18 grudnia 2020 roku do dnia zapłaty. Pozwany wniósł o oddalenie pozwu także w jego rozszerzonym kształcie. **(pismo procesowe k. 68-72, k. 74-74v., k. 172-174, k. 192, protokół rozprawy k. 91-92, k. 99-101, k. 180-181, k. 190-191)**

Sąd Rejonowy ustalił następujący stan faktyczny:

W dniu 17 listopada 2020 roku doszło do kolizji drogowej, w wyniku którego uszkodzony został należący do D. S. samochód marki B. 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 ustalił, że wartość naprawy uszkodzonego pojazdu wynosi 10.029,60 zł brutto, o czym poinformował decyzją z dnia 17 grudnia 2020 roku. W czasie dokonywania oględzin pojazdu pracownik pozwanego nie odnotował, aby były w nim zamontowane części nieoryginalne. **(decyzja k. 21-22, z akt szkody: druk zgłoszenia szkody, protokół z oględzin; okoliczności bezsporne)**

Na mocy umowy cesji z dnia 24 kwietnia 2021 roku D. S. przeniósł na powódkę prawo do dochodzenia odszkodowania w związku ze szkodą z dnia 17 listopada 2020 roku w pojeździe marki F., przysługujące mu względem pozwanego ubezpieczyciela. **(umowa cesji k. 30, okoliczności bezsporne)**

Po nabyciu wierzytelności powódka zleciła wykonanie kalkulacji naprawy, na gruncie której koszt naprawy samochodu marki F. został określony na kwotę 21.224,02 zł brutto. W wiadomości email z dnia 26 maja 2021 roku powódka wezwała pozwanego do zapłaty w terminie 5 dni uzupełniającego odszkodowania w wysokości 11.194,42 zł. Pozwany nie spełnił roszczenia, wobec czego powódka wystąpiła przeciwko niemu na drogę postępowania sądowego o zapłatę kwoty 5.100 zł. W toku zainicjowanego procesu (sygn. akt I C 1145/21) pozwany wypłacił powódce uzupełniające odszkodowanie w kwocie 7.904,04 zł.

W następstwie powyższego S. D. cofnęła powództwo wraz ze zrzeczeniem się roszczenia w zakresie dochodzonej pozwem kwoty, zastrzegając, że nie zrzeka się dalej idących roszczeń, które nie były objęte pozwem. W związku z oświadczeniem powódki postępowanie w sprawie I C 1145/21 zostało umorzone. **(kalkulacja naprawy k. 23-29, wydruk wiadomości email k. 34, k. 36, pozew k. 37-42, decyzja k. 44, pismo procesowe k. 50, postanowienie k. 53, okoliczności bezsporne)**

Samochód F. przed zaistnieniem przedmiotowej szkody nie posiadał żadnych nienaprawionych uszkodzeń. Wypłacone przez pozwanego odszkodowanie było niewystarczające do przeprowadzenia naprawy pojazdu. Po szkodzie auto zostało naprawione, a następnie sprzedane. **(zeznania świadka D. S. – elektroniczny protokół rozprawy z dnia 4 listopada 2022 roku)**

Koszt naprawy samochodu F. na częściach nowych i oryginalnych, stosując technologię naprawy jaka pozwoli przywrócić mu wszystkie funkcje techniczne i estetyczne (oraz udzielić gwarancji na taką naprawę) oraz stawkę za rbg 110 zł netto, wyniosłby 21.750,19 zł brutto. Użycie w naprawy części jakości Q obniżyłoby jej koszt do kwoty 21.170,86 zł brutto, a części jakości P - do kwoty 17.420,33 zł brutto.

Wiek pojazdu nie ma wpływu na możliwość zastosowania w naprawie części oryginalnych. Dla przywrócenia stanu poprzedniego konieczne jest zastosowanie części tego samego rodzaju i jakości, co części wymieniane, uszkodzone w zdarzeniu – w przypadku pojazdu F. części oryginalnych. Naprawa z wykorzystaniem części oryginalnych, a więc przywracająca stan poprzedni, nie powoduje wzrostu wartości pojazdu.

Naprawa pojazdu F. według kosztorysu pozwanego nie była możliwa. **(pisemna opinia biegłego sądowego k. 111-130)**

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 K. 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 przedśledzenie - 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 treści opinii biegły wyjaśnił, że konieczność wymiany prawych tylnych drzwi wynika z deformacji znacznej części ich poszycia, co doprowadziło do uszkodzenia ich szkieletu, który to element z technologicznego punktu widzenia nie podlega naprawie. Dodał, że zebrany materiał w sprawie wskazuje wyłącznie na miejscową naprawę drzwi, co do której brak jest podstaw do uznania, że została wykonana niezgodnie ze sztuką blacharsko-lakierniczą. Dlatego też zdaniem biegłego nie było przesłanek do obniżenia wartości elementu wymienianego. Biegły w szerokim zakresie omówił ponadto różnice zachodzące pomiędzy częściami oryginalnymi a zamiennikami, w tym częściami jakości Q.

Na rozprawie w dniu 17 marca 2023 roku Sąd pominął wniosek strony pozwanej o dopuszczenie dowodu z uzupełniającej opinii biegłego sądowego, jako zbędny dla rozstrzygnięcia i zmierzający jedynie do przedłużenia postępowania w sprawie. 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 dopatrył.

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 17 listopada 2020 roku, w wyniku którego uszkodzony został samochód marki F.. 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. Pozwany zdaje się przy tym całkowicie ignorować

okoliczność, że przeprowadzenie naprawy pojazdu nie oznacza jeszcze, że został on przywrócony do stanu sprzed szkody. W przypadku zaniżonego odszkodowania (a takie niewątpliwie zostało wypłacone przez pozwanego na co wskazują wyjaśnienia poszkodowanego i opinia biegłego) osoba zlecająca naprawę, jeśli nie chce albo nie ma możliwości zaangażowania własnych środków, dysponuje bowiem ograniczonymi środkami finansowymi, które wyznaczają zakres naprawy (przykładowo wymuszają stosowanie części używanych, zamienników itp.). Wobec powyższego nie ulega zatem żadnej wątpliwości to, że 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 rzeczywisty koszt naprawy samochodu marki F. uszkodzonego w wyniku opisanego powyżej zdarzenia komunikacyjnego z dnia 17 listopada 2020 roku, z uwzględnieniem stawki za roboczogodzinę prac blacharsko-lakierniczych na poziomie 110 zł netto, z użyciem części nowych, oryginalnych, wynosi 21.750,19 zł brutto. O czym była już mowa, z opinii biegłego jednoznacznie wynika konieczność wymiany prawych tylnych drzwi, co ma związek nie tylko z zakresem uszkodzeń tego elementu. 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. 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 F. 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, jak również zeznań świadka, wynika wręcz odmienna konkluzja, a mianowicie że możliwość taka nie istniała. O czym była mowa wyżej, opinia biegłego K. K. stanowi przekonujący i miarodajny dowód w sprawie.

Skoro więc ekonomicznie uzasadniony koszt naprawy samochodu F. wynosi 21.750,19 zł, a pozwany dotychczas wypłacił kwotę 17.969,64 zł, to do dopłaty pozostaje dochodzona pozwem suma 3.780,55 zł.

Mając powyższe na uwadze Sąd zasądził od pozwanego na rzecz powódki kwotę 3.780,55 zł z ustawowymi odsetkami za opóźnienie od dnia 18 grudnia 2020 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.).

W realiach niniejszej sprawy pozwany zakończył postępowanie likwidacyjne w dniu 17 grudnia 2020 roku, kiedy to wydał decyzję o wypłacie odszkodowania. Zasadnym jest zatem wniosek, że w tej dacie pozwany dysponował wszelkimi informacjami pozwalającymi mu na ustalenie wartości należnego odszkodowania (z akt sprawy nie wynika, aby w późniejszym terminie zgłoszone zostały dodatkowe uszkodzenia, wykonywane były ponowne oględziny itp.).

W konsekwencji powódka była uprawniona żądać uzupełniającego odszkodowania począwszy od dnia 18 grudnia 2020 roku.

O obowiązku zwrotu kosztów procesu Sąd orzekł na podstawie art. 98 k.p.c.

zasądzając od pozwanego na rzecz powódki kwotę 1.647 zł. Złożyły się na nią: opłata sądowa od pozwu i od rozszerzenia powództwa 200 zł + 30 zł, wynagrodzenie pełnomocnika w stawce minimalnej 900 zł, opłata skarbową od pełnomocnictwa 17 zł, zaliczka na biegłego 500 zł.

W oparciu o art. 98 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 1.155,97 zł.

Z tych względów, orzeczono jak w sentencji.