

Sygn. akt VIII C 11/22

WYROK W IMIENIU RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ

dnia 25 maja 2023 roku

Sąd Rejonowy dla Łodzi – Widzewa w Łodzi w VIII Wydziale Cywilnym

w składzie: przewodniczący: Sędzia Bartek Męcina

protokolant: st. sekr. sąd. Ewa Ławniczak

po rozpoznaniu na rozprawie w dniu 25 maja 2023 roku w Ł.

sprawy z powództwa S. R.

przeciwko (...) S.A. w W.

o zapłatę

1. zasądza od pozwanego na rzecz powoda kwotę 23.063 zł (dwadzieścia trzy tysiące sześćdziesiąt trzy złote) wraz z odsetkami ustawowymi za opóźnienie od dnia 24 września 2021 r. do dnia zapłaty oraz kwotę 5.775,57 zł (pięć tysięcy siedemset siedemdziesiąt pięć złotych pięćdziesiąt siedem groszy) tytułem zwrotu kosztów procesu,

2. nakazuje pobrać od pozwanego na rzecz Skarbu Państwa- Sądu Rejonowego dla Łodzi- Widzewa w Łodzi kwotę 346,25 zł (trzysta czterdzieści sześć złotych dwadzieścia pięć groszy) tytułem zwrotu tymczasowo uiszczonych kosztów sądowych w postaci wynagrodzenia biegłego,

3. zarządza zwrot ze Skarbu Państwa- Sądu Rejonowego dla Łodzi- Widzewa w Łodzi na rzecz powoda:

a) kwoty 295,43 zł (dwieście dziewięćdziesiąt pięć złotych czterdzieści trzy grosze) tytułem zwrotu pozostałej części zaliczki na wynagrodzenie biegłego uiszczonej w dniu 5 sierpnia 2022 r.,

b) kwoty 500 zł (pięćset złotych) tytułem zwrotu zaliczki na wynagrodzenie biegłego uiszczonej w dniu 9 sierpnia 2022 r.

Sygn. akt VIII C 11/22

UZASADNIENIE

W dniu 30 grudnia 2021 roku powód S. R., reprezentowany przez zawodowego pełnomocnika, wytoczył przeciwko (...) S.A. w W. powództwo

o zasądzenie kwoty 23.063 zł z ustawowymi odsetkami za opóźnienie od dnia 24 września 2021 roku do dnia zapłaty, ponadto wniósł o zasądzenie od pozwanego zwrotu kosztów procesu.

W uzasadnieniu pełnomocnik wskazał, że w dniu 14 kwietnia 2021 roku miało miejsce zdarzenie, w wyniku którego uszkodzony został samochód marki M. o nr rej. (...) należący do K. B.. Sprawca szkody posiadał ubezpieczenie OC u pozwanego. Po zgłoszeniu szkody pozwany przeprowadził postępowanie likwidacyjne, w toku którego ustalił wartość szkody na łączną kwotę 27.290,48 zł. Suma ta jest zaniżona w stosunku do rzeczywistej wysokości szkody, która wyraża się kwotą 49.653,48 zł, co wynika ze sporządzonej na zlecenie poszkodowanego ekspertyzy. Z tego tytułu poniósł on wydatek w wysokości 700 zł. Pełnomocnik wyjaśnił ponadto, że powód nabył przedmiotową wierzytelność w drodze umowy cesji.

(pozew k. 6-7v.)

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 wysokość odszkodowania została ustalona szacunkowo z wykorzystaniem systemów eksperckich, w oparciu o zgromadzoną dokumentację dotyczącą uszkodzeń pojazdu i uwzględnia technologię naprawy określoną przez producenta pojazdu. Przyznane świadczenie pieniężne zapewnia możliwość przywrócenia pojazdu do stanu sprzed szkody. Wskazał, że poszkodowanemu była proponowana możliwość wykonania naprawy

w warsztacie sieci naprawczej (...), z której nie skorzystał, a tym samym przyczynił się do zwiększenia rozmiarów szkody. Podniósł, że wydatki poniesione przez poszkodowanego,

a przekraczające koszty naprawy zaproponowanej przez ubezpieczyciela nie pozostają

w adekwatnym związku przyczynowym i nie można ich uznać za ekonomicznie uzasadnione

i celowe. Pełnomocnik zwrócił również uwagę, że w przypadku dokonania naprawy pojazdu to koszty tej naprawy, nie zaś hipotetycznie wyliczone, wyznaczają granicę obowiązku odszkodowawczego. Gdyby zaś poszkodowany sprzedał pojazd w stanie uszkodzonym należne mu świadczenie pieniężne winno wyrażać się różnicą pomiędzy uzyskaną ceną sprzedaży a ceną, którą mógłby uzyskać gdyby pojazd był w pełni sprawny. Finalnie pełnomocnik wskazał, że odmawiając współdziałania z ubezpieczycielem pozwany przyczynił się do zwiększenia rozmiarów szkody.

(odpowiedź na pozew k. 40-45v.)

W toku procesu stanowiska stron nie uległy zmianie. Na rozprawie poprzedzającej wydanie wyroku pełnomocnicy stron nie stawili się.

(pismo procesowe k. 61-62, protokół rozprawy k. 197-197v.)

Sąd Rejonowy ustalił następujący stan faktyczny:

W dniu 14 kwietnia 2021 roku doszło do zdarzenia drogowego, w wyniku którego uszkodzony został należący do K. B. samochód marki M. (...)

o nr rej. (...).

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

(z akt szkody: notatka policyjna; okoliczności bezsporne)

Zaistniała szkoda została zgłoszona pozwanemu, który wdrożył postępowanie likwidacyjne. W jego toku ustalili, że wartość naprawy uszkodzonego pojazdu wynosi 27.290,47 zł brutto. Wyliczając tę wartość pozwany m.in. uwzględnił stawkę za rbg w wysokości 55 zł netto, zastosował potrącenie wartości na materiałach lakierniczych (współczynnik odchylenia 67%) oraz na wartości felgi przedniej i tylnej lewej (50%), ponadto w odniesieniu do siedmiu elementów przyjął cenę części alternatywnych (...). Jednocześnie pozwany pomniejszył koszty naprawy o kwotę 902 zł brutto wynikającą ze wzrostu wartości pojazdu po naprawie.

Decyzją z dnia 28 lipca 2021 roku ubezpieczyciel poinformował K. B. o przyznaniu odszkodowania w ustalonej wysokości.

(ustalenie wysokości szkody k. 11-15, określenie zmiany wartości pojazdu po naprawie k. 15v.-17, z akt szkody: podsumowanie zgłoszenia szkody, decyzja ubezpieczeniowa ; okoliczności bezsporne)

W dniu 24 sierpnia 2021 roku K. B. scedował na rzecz powoda wszelkie wierzytelności przysługujące mu od ubezpieczyciela sprawcy szkody w związku ze zdarzeniem z dnia 14 kwietnia 2021 roku, w wyniku którego uszkodzeniu uległ samochód marki M..

Po nabyciu wierzytelności powód zlecił wydanie ekspertyzy, na gruncie której koszt naprawy samochodu marki M. został oszacowany na kwotę 49.653,48 zł brutto.

Z powyższego tytułu poniósł wydatek w wysokości 700 zł.

Pismem z dnia 8 września 2021 roku powód powiadomił pozwanego o nabyciu wierzytelności oraz wezwał go do zapłaty w terminie 7 dni kwoty 23.063 zł. W odpowiedzi z dnia 24 września 2021 roku pozwany oświadczył, że akceptuje kosztorys do kwoty 46.721,70 zł dodając, że wypłaci uzupełniające odszkodowanie po przedłożeniu faktur/rachunków za naprawę.

(umowa cesji wierzytelności k. 9-10, faktura k. 28, kalkulacja naprawy k. 18-27, wezwanie do zapłaty k. 29-30, pismo k. 31, okoliczności bezsporne)

K. B. naprawił samochód po szkodzie korzystając z usług poleconego przez rodzinę warsztatu naprawczego. Naprawa została przeprowadzona przy użyciu oryginalnych części. Wypłacone przez pozwanego odszkodowanie nie wystarczyło na pokrycie kosztów naprawy.

W dacie zdarzenia samochód marki M. nie posiadał żadnych nienaprawionych uszkodzeń i znajdował się w bardzo dobrym stanie technicznym.

(zeznania świadka K. B. k. 67-67v.)

Koszt naprawy samochodu M. 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 120 zł netto, wyniósłby 57.518,24 zł brutto. Użycie w naprawie części jakości Q obniżyłoby jej koszt do kwoty 54.581,64 zł brutto, a części jakości P - do kwoty 50.300,84 zł brutto.

Użycie do naprawy pojazdu części o niepotwierdzonej jakości nie spełnia przesłanek przywrócenia stanu poprzedniego i jest niezgodne z technologią napraw producenta pojazdu. Dla przywrócenia stanu poprzedniego konieczne jest zastosowanie części tego samego rodzaju

i jakości, co części wymieniane, uszkodzone w zdarzeniu – w przypadku pojazdu M. części oryginalnych. Naprawa z wykorzystaniem części oryginalnych, a więc przywracająca stan poprzedni, nie powoduje wzrostu wartości pojazdu.

Kosztorys sporządzony przez pozwanego uniemożliwił wykonanie naprawy, ponieważ był oparty na nieprawidłowej identyfikacji wyposażenia pojazdu i nie zawierał niektórych niezbędnych operacji technologicznych, części i materiałów do przeprowadzenia naprawy w sposób skuteczny.

Wartość samochodu M. w stanie nieuszkodzonym mogła wynosić na datę szkody 58.000 zł brutto, a w stanie nieuszkodzonym 28.000 zł brutto.

(pisemna opinia biegłego sądowego k. 72-91, pisemna uzupełniająca opinia biegłego sądowego k. 155-156, k. 179-181)

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. Sąd oparł się również na spójnych i logicznych zeznaniach świadka K. B. opisał proces naprawy samochodu M., jak również stan tego pojazdu na datę kolizji. Zeznania poszkodowanego nie były kwestionowane przez pozwanego, wobec czego Sąd uznał, że odpowiadają prawdzie. Za podstawę ustalenia stanu faktycznego Sąd przyjął ponadto opinię biegłego sądowego K. K.. 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 przesłedzenie - 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 opiniach uzupełniających biegły odniósł się do zarzutów sformułowanych przez pełnomocników stron.

W odniesieniu do ujemnej korekty ze względu na liczbę właścicieli biegły wyjaśnił, że ma ona charakter uznaniowy i w omawianym przypadku nie znajdowała uzasadnienia, brak jest bowiem dowodów na to, że liczba właścicieli spowodowała pogorszenie stanu pojazdu w stosunku do pojazdów użytkowanych przez mniejszą ich liczbę. Dodatkowo biegły odwołał się do Instrukcji Określania Wartości (...), zgodnie z którą rzeczona korekta nie znajduje zastosowania do pojazdów starszych niż 8 lat (uszkodzony samochód marki M. został wyprodukowany w 2009 roku). Opinia biegłego w swoim ostatecznym kształcie nie była kwestionowana przez strony procesu.

Na ostatniej rozprawie Sąd na podstawie art. 235² § 1 pkt 6 k.p.c. pominął wniosek zwarty w pkt 6 odpowiedzi na pozew. O czym będzie mowa w dalszej części uzasadnienia, kwestia naprawy pojazdu po szkodzie oraz jej koszt są irrelewantne z punktu widzenia należnego poszkodowanemu świadczenia, wobec powyższego wykazanie realnych kosztów poniesionych przez K. B. w związku z naprawą pojazdu było zbędne z punktu widzenia rozstrzygnięcia sprawy.

Sąd Rejonowy zważył, co następuje:

Powództwo jest zasadne i zasługuje 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 wynika 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 14 kwietnia 2021 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 Zakładzie (...). 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 wynika. Stosownie zaś do § 2 przepisu art. 361 k.c. naprawienie szkody obejmuje straty, jakie poszkodowany poniósł, a także korzyści, które mógłby osiągnąć, gdyby nie wyrządzono mu szkody. W myśl przepisu art. 363 § 2 k.c. jeżeli naprawienie szkody ma nastąpić w pieniądzu, wysokość odszkodowania powinna być ustalona według cen z daty ustalenia odszkodowania, chyba że szczególne okoliczności wymagają przyjęcia za podstawę cen istniejących w innej chwili. W tym miejscu wskazać należy, że w warunkach gospodarki rynkowej dla obrotu towarowego decydujące znaczenie mają reguły ekonomiczne podaży i popytu, a więc rynek, dlatego też bezsprzecznie podstawą przy obliczaniu wysokości odszkodowania powinny być ceny rynkowe.

Zgodnie z przyjętym zarówno w doktrynie jak i w orzecznictwie poglądem pod pojęciem szkody należy rozumieć różnicę pomiędzy stanem majątku poszkodowanego, jaki zaistniał po zdarzeniu wywołującym szkodę, a stanem tego majątku, jaki istniałby, gdyby nie doszło do zdarzenia szkodzącego (tzw. dyferencyjna metoda ustalania szkody). W odniesieniu do szkody komunikacyjnej jest to w praktyce różnica pomiędzy wartością, jaką pojazd przedstawiał w chwili wypadku, a jego wartością po wypadku (por. m.in. wyrok SA w Warszawie z dnia 20 listopada 2014 roku, I Aca 685/14, LEX). Co do zasady wysokość odszkodowania winna odpowiadać kosztom usunięcia wskazanej wyżej różnicy w wartości majątku poszkodowanego (kosztom naprawy uszkodzonego pojazdu). Podmiot odpowiedzialny jest zobowiązany zwrócić poszkodowanemu wszelkie celowe i ekonomicznie uzasadnione wydatki poniesione w celu przywrócenia poprzedniego stanu samochodu, do których należy zaliczyć w zasadzie także koszt nowych części i innych materiałów (por. wyrok SN z dnia 20 października 1972 roku, II CR 425/72, OSNCP 1973, nr 6, poz. 111). Reguła ta ma jednak wyjątki. Do ich grona zalicza się przede wszystkim sytuacja, w której remont samochodu okazał się niemożliwy, albo pociąga za sobą nadmierne trudności lub koszty. N. trudności lub kosztów powinna być oceniana w odniesieniu do konkretnego przypadku, z uwzględnieniem interesów ekonomicznych obu stron. Od strony praktyczno-metodologicznej zakwalifikowanie szkody jako całkowitej rodzi ściśle określone konsekwencje, albowiem należne w ramach ubezpieczenia OC posiadaczy pojazdów mechanicznych odszkodowanie ustalone jest metodą dyferencyjną. Metoda ta polega na ustaleniu wysokości odszkodowania poprzez pomniejszenie wartości pojazdu w stanie przed uszkodzeniem - o wartość pozostałości (wrak pojazdu). Zgodnie z ugruntowanym orzecznictwem Sądu Najwyższego (por. m.in. wyrok z dnia 12 kwietnia 2018 roku, II CNP 43/17, L.; postanowienie z dnia 12 stycznia 2006 roku, III CZP 76/05, L.), koszt naprawy uszkodzonego w wypadku komunikacyjnym pojazdu, nieprzewyższający jego wartości 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 wskazywany 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 K. 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. Biegły wyliczył bowiem wartość samochodu M. w stanie nieuszkodzonym na kwotę 58.000 zł brutto, natomiast koszt jego naprawy na częściach oryginalnych na kwotę 57.518,24 zł brutto, a więc niższą.

Wreszcie 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 kwestia naprawy samochodu marki M. i jej koszt, ma 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 co wynika zarówno z zeznań poszkodowanego, jak i opinii 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.

W oparciu o opinię biegłego sądowego Sąd ustalił, że rzeczywisty koszt naprawy samochodu marki M. uszkodzonego w wyniku opisanego powyżej zdarzenia komunikacyjnego z dnia 14 kwietnia 2021 roku, z użyciem części nowych, oryginalnych, wynosi 57.518,24 zł brutto. Jak wyjaśnił biegły, zastosowanie w naprawie 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). 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, 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 zawinionego 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, nieznanne są ich parametry, a ich montaż w pojeździe może skutkować nieprawidłowym działaniem systemów bezpieczeństwa. Co relewantne, pozwany 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 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). Finalnie uwypuklenia wymaga, że roszczenie powoda byłoby zasadne w całości także w przypadku przyjęcia pozostałych wariantów wyliczenia wartości szkody, w tym przewidującego użycie w naprawie części alternatywnych jakości P. O czym była mowa wyżej, opinia biegłego K. K. stanowi przekonujący i miarodajny dowód w sprawie.

Sąd uznał ponadto, że należne z tytułu uszkodzenia pojazdu odszkodowanie winno być wyliczone według kryteriów rynkowych, a poszkodowany nie był zobligowany do naprawy pojazdu w warsztatach współpracujących z pozwanym. 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. 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 przeznaczanie 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.

Skoro zatem niezbędny koszt naprawy samochodu marki M. uszkodzonego

w wyniku zdarzenia komunikacyjnego z dnia 14 kwietnia 2021 roku wynosi 57.518,24 zł brutto, a pozwany z tytułu zaistniałej szkody wypłacił kwotę 27.290,47 zł, to do dopłaty pozostaje suma 30.227,77 zł, a więc znacznie przewyższająca żądanie powoda.

W przedmiotowej sprawie powód dochodził także zapłaty kwoty 700 zł tytułem poniesionych kosztów związanych ze zleceniem prywatnej ekspertyzy, które to żądanie Sąd uznał za zasadne. Jak wyjaśnił Sąd Apelacyjny w Warszawie w wyroku z dnia 31 stycznia 2013 roku

(I A Ca 1011/12, L.; por. także uchwała SN z dnia 18 maja 2004 roku, III CZP 24/04, OSNC 2005/7-8/117), odszkodowanie przysługujące z umowy ubezpieczenia majątkowego może - stosownie do okoliczności sprawy - obejmować także koszty ekspertyzy wykonanej na zlecenie poszkodowanego. Pojęcie szkody ubezpieczeniowej jest tożsame z pojęciem szkody zawartym

w art. 361 k.c. W skład takiej szkody wchodzi wydatki i koszty związane ze zdarzeniem wywołującym szkodę. Ocena czy poniesione koszty ekspertyzy sporządzonej na zlecenie poszkodowanego w postępowaniu przedsądowym są objęte odszkodowaniem przysługującym od ubezpieczyciela, musi być dokonana przy uwzględnieniu całokształtu okoliczności sprawy,

a w szczególności uzależniona od ustalenia, czy zachodzi normalny związek przyczynowy pomiędzy poniesieniem tego wydatku a wypadkiem, oraz czy poniesienie tego kosztu było obiektywnie uzasadnione. W niniejszej sprawie nie może budzić wątpliwości, że zlecenie przez powoda wykonania prywatnej ekspertyzy jawiło się jako w pełni zasadne, kosztorys pozwanej był bowiem znacznie zaniżony, a zatem nie pozwalał na ustalenie rzeczywistej wartości szkody.

Mając powyższe na uwadze Sąd zasądził od pozwanego na rzecz powoda kwotę 23.063 zł z ustawowymi odsetkami za opóźnienie od dnia 24 września 2021 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 7 dni uzupełniającego odszkodowania oraz kosztu prywatnej ekspertyzy w piśmie z dnia 8 września 2021 roku. Pozwany odpowiedział na wezwanie w dniu

24 września 2021 roku i od tej daty Sąd zasądził należne powodowi odsetki.

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

zasądzając od pozwanego na rzecz powoda kwotę 5.775,57 obejmującą: opłatę sądową od pozwu – 1.154 zł, wynagrodzenie pełnomocnika w stawce minimalnej – 3.600 zł, opłatę skarbową od pełnomocnictwa – 17 zł oraz wykorzystaną część zaliczki na biegłego – 1.004,57 zł.

Ponadto Sąd zarządził zwrot ze Skarbu Państwa – Sądu Rejonowego dla Łodzi-Widzewa w Ł. na rzecz powoda kwot 295,43 zł i 500 zł tytułem niewykorzystanej części zaliczek.

Z tych względów, orzeczono jak w sentencji.