

Sygn. akt VIII C 234/22

WYROK W IMIENIU RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ

dnia 12 czerwca 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 15 maja 2023 roku w Ł.

sprawy z powództwa M. Z.

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

o zapłatę

- zasądza od pozwanego na rzecz powoda kwotę 3.162,81 zł (trzy tysiące sto sześćdziesiąt dwa złote osiemdziesiąt jeden groszy) wraz z odsetkami ustawowymi za opóźnienie od dnia 9 marca 2022 r. do dnia zapłaty,
- oddala powództwo w pozostałej części,
- zasądza od powoda na rzecz pozwanego kwotę 1.402,69 zł (jeden tysiąc czterysta dwa złote sześćdziesiąt dziewięć groszy) tytułem zwrotu kosztów procesu,
- nakazuje pobrać na rzecz Skarbu Państwa- Sądu Rejonowego dla Łodzi- Widzewa w Łodzi:
 - od powoda kwotę 348,05 zł (trzysta czterdzieści osiem złotych pięć groszy),
 - od pozwanego kwotę 156,37 zł (sto pięćdziesiąt sześć złotych trzydzieści siedem groszy), tytułem zwrotu tymczasowo uiszczonych kosztów sądowych w postaci wynagrodzenia biegłego.

Sygn. akt VIII C 234/22

UZASADNIENIE

W dniu 9 marca 2022 roku powód M. Z., reprezentowany przez zawodowego pełnomocnika, wytoczył przeciwko (...) S.A. w W. powództwo o zapłatę kwoty 10.100 zł tytułem dalszego częściowego odszkodowania z ustawowymi odsetkami za opóźnienie od dnia wytoczenia powództwa do dnia zapłaty, ponadto wniósł o zasądzenie od pozwanego zwrotu kosztów procesu. W uzasadnieniu pełnomocnik wyjaśnił, że w dniu 29 sierpnia 2021 roku miało miejsce zdarzenie, w wyniku którego uszkodzony został należący do powoda samochód marki A. (...) o nr rej. (...). Sprawca szkody posiadał ubezpieczenie OC u pozwanego. Po zgłoszeniu szkody pozwany uznał swoją odpowiedzialność i wypłacił na rzecz powoda sumę 11.039,65 zł netto (13.578,77 zł brutto). W ocenie poszkodowanego przyznana kwota jest zaniżona i nie kompensuje w całości poniesionej przez niego szkody. W dalszej kolejności pełnomocnik podniósł, że odszkodowanie winno być wyliczone przy uwzględnieniu przeciętnej stawki za rbg obowiązującej na terenie Ł. oraz technologii producenta pojazdu, co oznacza pełne przywrócenie do stanu sprzed szkody.

(pozew k. 4-9)

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 pełnomocnik wyjaśnił, że pozwany w sposób prawidłowy ustalił przysługujące powodowi odszkodowanie i wypłacił kwotę niezbędną do pokrycia uszczerbku w jego majątku. Zaoferował również możliwość naprawy pojazdu za cenę podaną w kalkulacji przy uwzględnieniu części jakości O oraz nabycia materiału lakierniczego z upustem 40% i części zamiennych z upustem 16% względem cen wynikających z programu A.. Pełnomocnik wskazał, że uszkodzony pojazd nie był serwisowany w (...), brak jest także udokumentowanej historii jego eksploatacji. Podniósł, że nie można pomijać dla oceny wysokości szkody faktu, czy auto zostało naprawione oraz tego, czy i dlaczego poszkodowany nie skorzystał z możliwości tańszego nabycia części przy pomocy podmiotów współpracujących z pozwanym.

(odpowiedź na pozew k. 52-55v.)

W toku procesu stanowiska stron nie uległy zmianie. Pełnomocnik powoda uzupełniająco wyjaśnił, że dla powstania roszczenia o naprawienie szkody w postaci kosztów naprawy pojazdu nie mają znaczenia późniejsze zdarzenia m.in. w postaci sprzedaży uszkodzonego lub już naprawionego pojazdu. Przypomniał, że roszczenie odszkodowawcze powstaje z chwilą powstania obowiązku naprawienia szkody, a nie po powstaniu kosztów naprawy z czym wiąże się brak obowiązku po stronie poszkodowanego udowadniania konkretnych wydatków poniesionych na naprawę. Istotny jest bowiem sam fakt powstania szkody, nie zaś naprawienia samochodu i powstania wydatków z tego tytułu. Wreszcie zwrócił uwagę, że poszkodowany ma prawo wyboru warsztatu naprawczego, że naprawa winna zostać przeprowadzona przy użyciu części oryginalnych, zaś odszkodowanie wyliczone według cen rynkowych.

(pismo procesowe k. 76-85, k. 173-175, protokół rozprawy k. 95-96, k. 102-102v., k. 109-110, k. 184-184v.)

Sąd Rejonowy ustalił następujący stan faktyczny:

W dniu 29 sierpnia 2021 roku doszło do zdarzenia drogowego, w wyniku którego uszkodzony został należący do M. Z. samochód marki A. (...) o nr rej. (...).

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

(zeznania świadka S. A. – elektroniczny protokół rozprawy z dnia 10 października 2022 roku, oświadczenie sprawcy kolizji k. 12, okoliczności bezsporne)

Zaistniała szkoda została zgłoszona pozwanemu, który wdrożył postępowanie likwidacyjne. W jego toku oszacował, że wartość naprawy uszkodzonego pojazdu wynosi 13.578,77 zł brutto. Dokonując wyceny pozwany m.in. przyjął stawkę za rbg w wysokości 65 zł netto, dokonał potrącenia na koszcie materiałów lakierniczych, w odniesieniu do dwóch elementów przyjął ceny części jakości (...), uwzględnił ponadto 16% rabat na częściach zamiennych.

Decyzją z dnia 22 maja 2020 roku pozwany poinformował o wypłacie odszkodowania w ustalonej wysokości.

(formularz zgłoszenia szkody k. 13-15, wycena naprawy pojazdu k. 19, kalkulacja naprawy k. 20-28, decyzja ubezpieczeniowa k. 35-36, okoliczności bezsporne)

Po zdarzeniu powód sprzedał samochód A. za cenę 13.000 zł.

(umowa sprzedaży k. 86)

Koszt naprawy samochodu A. na częściach nowych i oryginalnych, uwzględniając stan techniczny pojazdu przed zdarzeniem szkodowym, stosując technologię naprawy jaka pozwoli przywrócić mu wszystkie funkcje techniczne i

estetyczne (oraz udzielić gwarancji na taką naprawę) oraz średnią stawkę za rbg 120 zł netto obserwowaną na rynku lokalnym wśród warsztatów bez autoryzacji, wyniósłby 20.151,62 zł brutto. Użycie w naprawie części oryginalnych oraz zamienników jakości (...) zmniejszyłoby jej koszt do kwoty 18.568,06 zł brutto, a w przypadku zastosowania w naprawie części oryginalnych i rabatów oferowanych przez pozwanego – do kwoty 16.741,58 zł brutto.

Wartość pojazdu A. w stanie nieuszkodzonym mogła wynosić 18.000 zł brutto, a w stanie uszkodzonym 7.000 zł brutto.

(pisemna opinia biegłego sądowego k. 115-131)

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 zeznaniach świadka, który opisał przebieg zdarzenia szkodowego, a także na opinii 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. Opinia biegłego nie była kwestionowana przez strony procesu.

Sąd Rejonowy zważył, co następuje:

Powództwo jest zasadne i zasługuje na uwzględnienie w części.

W niniejszej sprawie znajdują zastosowanie zasady odpowiedzialności samoistnego posiadacza mechanicznego środka komunikacji poruszanego za pomocą sił przyrody statutowane w przepisie art. 436 k.c., oraz – w związku z objęciem odpowiedzialności posiadacza pojazdu obowiązkowym ubezpieczeniem odpowiedzialności cywilnej – przepisy ustawy z dnia 22 maja 2003 roku o ubezpieczeniach obowiązkowych, Ubezpieczeniowym Funduszu Gwarancyjnym i Polskim Biurze Ubezpieczycieli Komunikacyjnych, 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 29 sierpnia 2021 roku, w wyniku którego uszkodzony został samochód marki A.. 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 prawnej okoliczność, czy poszkodowany dokonał naprawy oraz czy i jakim kosztem to uczynił (por. uchwała SN z dnia 15 listopada 2001 roku, III CZP 68/01, OSPiKA 2002, nr 7-8, poz. 103, wyrok SN z dnia 27 czerwca 1988 roku, I CR 151/88, LEX; wyrok SN z dnia 7 sierpnia 2003 roku, IV CKN 387/01, LEX). Zgodnie bowiem z utrwalonym orzecznictwem Sądu Najwyższego, to nie poniesione przez poszkodowanego koszty naprawy, a równowartość hipotetycznie określonych kosztów przywrócenia pojazdu do stanu poprzedniego, wyznacza poziom odpowiedzialności ubezpieczyciela sprawcy szkody. Także zbycie pojazdu przez właściciela nie wpływa na wysokość należnego mu odszkodowania. Okoliczność, że poszkodowany nie czekając na wypłatę odszkodowania podejmuje decyzję o sprzedaży uszkodzonego samochodu, nie pozbawia go bowiem prawa do odszkodowania w wysokości

odpowiadającej hipotetycznym kosztom naprawy, skoro rzeczywista naprawa nie stanowi warunku dochodzenia odszkodowania. W konsekwencji poszkodowany w ramach ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej posiadacza pojazdu mechanicznego, w przypadku szkody częściowej może żądać odszkodowania w wysokości odpowiadającej niezbędnym i uzasadnionym ekonomicznie kosztom przywrócenia pojazdu do stanu poprzedniego, także wtedy, gdy naprawy nie dokonał, albo też dokonał jej częściowo i sprzedał pojazd w stanie uszkodzonym. Przyjęcie przeciwnego poglądu powodowałoby nieuzasadnione różnicowanie sytuacji poszkodowanych w wypadkach komunikacyjnych (w takich samych lub podobnych stanach faktycznych), szczególnie biorąc pod uwagę, że sytuacja ta niejednokrotnie uzależniona jest od stanowiska ubezpieczyciela zobowiązanego do wypłaty odszkodowania. Brak jest podstaw prawnych do wymagania od poszkodowanego, aby z naprawą lub sprzedażą samochodu stanowiącego jego własność oczekiwał do zakończenia np. postępowania sądowego albo też, aby wysokość należnego odszkodowania uzależniona była od momentu, w którym następuje ostatecznie jego wypłata. Na wysokość odszkodowania mogłyby wówczas mieć wpływ okoliczności irrelevantne z punktu widzenia rozmiaru doznanego przez właściciela pojazdu uszczerbku, ustalanego w dacie zdarzenia. Skoro poszkodowany, który uzyskał odszkodowanie przed dokonaniem naprawy nie musi następnie rozliczać się z uzyskanych środków, to wymagania takiego nie można kierować wobec tych poszkodowanych, którzy wcześniej dokonali całkowitej albo częściowej naprawy samochodu, albo też go sprzedali. Zbycie rzeczy jest uprawnieniem właściciela tak samo jak korzystanie z niej. Skorzystanie z tego uprawnienia nie może ograniczać więc wysokości należnego poszkodowanemu odszkodowania, ubezpieczyciel sprawcy szkody powinien bowiem wyrównać uszczerbek w majątku poszkodowanego do pełnej wysokości szkody. Nie znajduje zatem oparcia w utrwalonym orzecznictwie Sądu Najwyższego stanowisko, że w przypadku sprzedaży pojazdu wysokość odszkodowania może być przez poszkodowanego udowodniona tylko poprzez wykazanie różnicy między wartością pojazdu przed szkodą i ceną uzyskaną z jego sprzedaży, które jednocześnie wyznaczają wielkość uszczerbku w jego majątku. 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; wyrok SN z dnia 3 lipca 2019 roku, II CSK 308/18, L.; wyrok SN z dnia 3 kwietnia 2019 roku, II CSK 100/18, L.). W ocenie Sądu odmiennie stanowisko budziłoby również wątpliwości z perspektywy konstytucyjnej zasady równości wobec prawa (art. 32 Konstytucji RP). Poszkodowani, którzy naprawili pojazd i którzy naprawy nie dokonali oraz poszkodowani, którzy po szkodzie częściowej zbyli pojazd czy też pozostawili go w swojej dyspozycji nie powinni być odmiennie traktowani, skoro w ich sytuacji prawnej nie zachodzą różnice, które by to uzasadniały (por. m.in. wyroki Trybunału Konstytucyjnego z dnia 24 października 2006 roku, SK 41/05, OTK-A 2006, nr 9, poz. 126, z dnia 7 lutego 2006 roku, SK 45/04, OTK-A 2006, nr 2, poz. 15 oraz wyroki Sądu Najwyższego z dnia 4 listopada 2015 roku, I BU 9/14, M.Pr. 2016, nr 2, str. 97-105, i z dnia 5 maja 2010 roku, I PK 201/09). W konsekwencji, wbrew wywodom strony pozwanej, fakt sprzedaży samochodu marki A., jak również uzyskana przez powoda cena, mają irrelevantne znaczenie dla oceny rozmiaru odpowiedzialności pozwanego.

W oparciu o opinię biegłego sądowego Sąd ustalił, że rzeczywisty koszt naprawy samochodu marki A. uszkodzonego w wyniku opisanego powyżej zdarzenia komunikacyjnego z dnia 29 sierpnia 2021 roku, z uwzględnieniem stawki za roboczogodzinę prac blacharsko-lakierniczych na poziomie 120 zł netto, z użyciem części nowych, oryginalnych, a także oferowanych przez pozwanego rabatów wynosi 16.741,58 zł brutto. Wskazać należy, że za uwzględnieniem rabatów konsekwentnie optowała strona pozwana zarówno na etapie likwidacji szkody, jak i w toku procesu, na taki sposób rozliczenia ostatecznie zgodę wyraził również powód, czego dał wyraz w swoim ostatnim piśmie procesowym. Wobec powyższego, uwzględniając stanowiska stron w w/w zakresie, Sąd z trzech wariantów przedstawionych przez biegłego wybrał ten, który przewidywał najniższy koszt naprawy. Godzi się przypomnieć, że poszkodowany jest w pełni uprawniony do naprawy rzeczy poprzez zastosowanie części nowych i oznaczonych logo producenta, a nie tzw.

zamienników. Zastosowanie elementów oryginalnych pochodzących od oznaczonego producenta jest ściśle związane z możliwością naprawy uszkodzonego samochodu w warsztacie autoryzowanym przez producenta pojazdu, z korzystania usług, którego nie można w żadnym razie pozbawić poszkodowanego. Poszkodowany, w tym także poszkodowany właściciel pojazdu używanego, ma prawo wyboru zarówno miejsca, w którym zostanie przeprowadzona naprawa jego pojazdu jak i zastosowanych elementów oraz materiałów. Pokrzywdzony nie ma przy tym obowiązku poszukiwania sprzedawcy oferującego części najtaniej (por. uchwała SN 7 sędziów z dnia 12 kwietnia 2012 roku, III CZP 80/11, OSNC 2012/10/112; wyrok SN z dnia 25 kwietnia 2002 roku, I CKN 1466/99, OSNC 2003/5/64). Odmienne stanowisko skutkowałoby w zasadzie przerzuceniem częściowo ciężaru przywrócenia rzeczy do stanu poprzedniego na poszkodowanego. Zaś do takiego obciążenia poszkodowanego skutkami zawinionego działania sprawcy szkody lub innej osoby odpowiedzialnej cywilnie za tę szkodę nie ma uzasadnionej podstawy prawnej. Przywrócenie, bowiem rzeczy uszkodzonej (także używanej) do stanu poprzedniego polega na doprowadzeniu jej do stanu używalności w takim zakresie, jaki istniał przed wyrządzeniem szkody. Dlatego też, jeżeli do osiągnięcia tego celu konieczne jest użycie nowych elementów oznaczonego producenta, to poniesione na to wydatki wchodzi w skład kosztu naprawienia szkody przez przywrócenie rzeczy do stanu poprzedniego, a w konsekwencji wydatki te w ostatecznym wyniku obciążają osobę odpowiedzialną za szkodę. Nie budzi wątpliwości, że oryginalność części wykorzystywanych do naprawy pojazdu stanowi istotny czynnik decydujący o tym, czy naprawa jest wystarczająca do przywrócenia jego do stanu poprzedniego. Jest oczywiste, że ich dobór może prowadzić do pogorszenia położenia poszkodowanego. Pogorszenie takie miałyby miejsce zarówno wtedy, gdyby użyta część była pod istotnymi względami częścią gorszą od tej, która uległa uszkodzeniu, jak i wtedy, gdyby równowartość "restytucyjna" części zastępczej była niepewna. W ocenie Sądu brak jest podstaw do uznania za zasadne naprawę pojazdu używanego wyłącznie przy zastosowaniu tzw. zamienników, a nie części autoryzowanych z logo producenta pojazdu, tylko z uwagi na rok produkcji pojazdu, czy też przebieg. Tego typu postępowanie byłoby całkowicie bezzasadne

i krzywdzące dla poszkodowanego, którego szkoda powstała na skutek zawinionego działania innego podmiotu. Jednocześnie niesporne jest, że zamienniki cechują się niższą jakością i trwałością od części oryginalnych, co znajduje bezpośrednie przełożenie na okres ich eksploatacji, ponadto z reguły są to części nie posiadające homologacji, nieznanne są ich parametry, a ich montaż w pojeździe może skutkować nieprawidłowym działaniem systemów bezpieczeństwa. Co relewantne, pozwany, który przeprowadził oględziny samochodu A. nie wykazał w żaden sposób (art. 6 k.c., art. 232 k.p.c.), aby w aucie tym były montowane jakiegokolwiek zamienniki. Pozwany nie zaferował 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 poszkodowana była 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 K. K. stanowi przekonujący i miarodajny dowód w sprawie.

Reasumując Sąd doszedł do przekonania, że powód uprawniony był domagać się uzupełniającego odszkodowania stanowiącego różnicę pomiędzy kwotą wyliczoną przez biegłego (16.741,58 zł) a wypłaconą przez pozwanego (13.578,77 zł), tj. kwoty 3.162,81 zł.

Mając powyższe na uwadze Sąd zasądził od pozwanego na rzecz powoda kwotę 3.162,81 zł wraz z odsetkami ustawowymi za opóźnienie od dnia 9 marca 2022 roku do dnia zapłaty, oddalając powództwo w pozostałym zakresie.

Termin wymagalności świadczeń przysługujących poszkodowanemu od zakładu ubezpieczeń z tytułu obowiązkowego ubezpieczenia posiadaczy pojazdów mechanicznych za szkody powstałe w związku z ruchem tych pojazdów określa art. 14 ust. 1 ustawy, zgodnie

z którym zakład ubezpieczeń wypłaca odszkodowanie w terminie 30 dni licząc od dnia złożenia przez poszkodowanego lub uprawnionego zawiadomienia o szkodzie. W przypadku gdyby wyjaśnienie w terminie, o którym mowa w ust. 1, okoliczności niezbędnych do ustalenia odpowiedzialności zakład-u 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). W niniejszej sprawie nie budzi wątpliwości, że w dacie wydania decyzji o przyznaniu odszkodowania pozwany, będący profesjonalistą, miał realną możliwość ustalenia właściwej wartości odszkodowania. Tym samym żądania odsetek od zasądzonego roszczenia od daty wytoczenia powództwa było w pełni uzasadnione.

O kosztach procesu rozstrzygnięto w oparciu o art. 98 k.p.c. w zw. z art. 100 k.p.c. zasądzając od powoda na rzecz pozwanego kwotę 1.402,69 zł stanowiącą różnicę pomiędzy kosztami faktycznie poniesionymi a kosztami, które strona powodowa powinna ponieść (powód wygrał spór w 31% ponosząc koszty procesu w kwocie 5.084 zł, natomiast pozwany poniósł je

w kwocie 4.317 zł). Ponadto na podstawie art. 98 k.p.c. w zw. z art. 100 k.p.c. w zw. z art. 113 ust. 1 ustawy o kosztach sądowych w sprawach cywilnych Sąd nakazał pobrać na rzecz Skarbu Państwa – Sądu Rejonowego dla Łodzi-Widzewa w Łodzi: od powoda kwotę 348,05 zł, od pozwanego kwotę 156,37 zł, tytułem zwrotu tymczasowo uiszczonych kosztów sądowych

w postaci wynagrodzenia biegłego.

Z tych względów, orzeczono jak w sentencji.