

Sygn. akt VIII C 53/22

WYROK W IMIENIU RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ

dnia 27 lutego 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 23 lutego 2023 roku w Ł.

sprawy z powództwa K. P.

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

o zapłatę

1. zasądza od pozwanego na rzecz powódki kwotę 36.315,58 zł (trzydzieści sześć tysięcy trzysta piętnaście złotych pięćdziesiąt osiem groszy) wraz z odsetkami ustawowymi za opóźnienie od kwoty 29.600 zł (dwadzieścia dziewięć tysięcy sześćset złotych) od dnia 17 lutego 2021 r. do dnia zapłaty, od kwoty 5.735,58 zł (pięć tysięcy siedemset trzydzieści pięć złotych pięćdziesiąt osiem groszy) od dnia 21 stycznia 2023 r. do dnia zapłaty, od kwoty 100 zł (sto złotych) od dnia 18 lutego 2021 r. do dnia zapłaty, a od kwoty 880 zł (osiemset osiemdziesiąt złotych) od dnia 21 stycznia 2023 r. do dnia zapłaty,

2. oddala powództwo w pozostałej części,

3. zasądza od pozwanego na rzecz powódki kwotę 6.233 zł (sześć tysięcy dwieście trzydzieści trzy złote) tytułem zwrotu kosztów procesu,

4. nakazuje pobrać od pozwanego na rzecz Skarbu Państwa- Sądu Rejonowego dla Łodzi- Widzewa w Łodzi kwotę 872,16 zł (osiemset siedemdziesiąt dwa złote szesnaście groszy) tytułem tymczasowo poniesionych kosztów sądowych w postaci wynagrodzenia biegłego.

Sygn. akt VIII C 53/22

UZASADNIENIE

W dniu 17 grudnia 2021 roku powódka K. P., reprezentowana przez zawodowego pełnomocnika, wytoczyła przeciwko (...) S.A. w W. powództwo

o zapłatę kwoty 20.000 zł tytułem częściowego odszkodowania za szkodę w pojeździe marki M. z ustawowymi odsetkami za opóźnienie od dnia 17 listopada 2020 roku do dnia zapłaty oraz kwoty 100 zł tytułem częściowego odszkodowania za parkowanie pojazdu z ustawowymi odsetkami za opóźnienie od dnia 18 lutego 2021 roku do dnia zapłaty. Ponadto wniosła o zasądzenie od pozwanego zwrotu kosztów procesu. W uzasadnieniu pełnomocnik wyjaśnił, że w dniu 13 października 2020 roku miało miejsce zdarzenie drogowe, w wyniku którego uszkodzony został należący do K. P. samochód marki M.. Sprawca szkody posiadał ubezpieczenie OC u pozwanego. Po zgłoszeniu szkody pozwany przeprowadził postępowanie likwidacyjne, w toku którego ustalił wartość szkody na kwotę 120.186,18 zł za szkodę w pojeździe oraz 900 zł za parkowanie. Pomimo wezwania do dopłaty odszkodowania pozwany nie spełnił roszczenia, wobec czego powódka wystąpiła przeciwko niemu z pozwem. Wyrokiem zaocznym z dnia 9 czerwca 2021 roku Sąd zasądził od pozwanego na rzecz powódki kwotę 49.700 zł tytułem częściowego odszkodowania za szkodę w pojeździe, 300 zł tytułem zwrotu kosztów prywatnej ekspertyzy, 100 zł tytułem odszkodowania za parkowanie

pojazdu. Decyzją z dnia 22 września 2021 roku pozwany zrealizował zapadłe orzeczenie, co jednak nie czyni zadość żądaniom powódki, ze sporządzonej na jej zlecenie kalkulacji wynika bowiem, że koszt naprawy samochodu M. wynosi 199.486,31 zł. Pełnomocnik wskazał, że wyliczając wartość szkody ubezpieczyciel przyjął zaniżoną stawkę za rbg w wysokości 55 zł netto, pominął niezbędne czynności naprawcze oraz części niezbędne do prawidłowej technologicznie naprawy, a także zaniżył koszty materiału lakierniczego i ceny części. W konsekwencji wykonanie naprawy zgodnie z kosztorysem pozwanego nie gwarantowało przywrócenia stanu poprzedniego pojazdu. Na okoliczność kosztów parkowania pełnomocnik podał z kolei, że uszkodzony samochód był przechowywany na parkingu do dnia 17 grudnia 2020 roku (tj. przez 66 dni) za stawkę dobową 30 zł brutto, co daje łączny koszt 1.980 zł brutto. Wyjaśnił, że szkoda miała częściowy charakter, samochód M. nie był jezdny, co potwierdził sam pozwany, a poszkodowana oczekiwała z naprawą do czasu zakończenia postępowania likwidacyjnego. Ponadto pełnomocnik przypomniał, że poszkodowany ma możliwość wyboru zakładu naprawczego, który przywróci pojazd do stanu sprzed szkody i nie jest zobowiązany do skorzystania w tym zakresie z propozycji ubezpieczyciela. Podniósł, że wyliczone odszkodowanie nie powinno uwzględniać rabatów oferowanych przez ubezpieczyciela, a naprawa powinna zostać przeprowadzona przy użyciu części oryginalnych z logo producentów pojazdu, takie bowiem były zamontowane w samochodzie w dacie szkody. Wreszcie wskazał, że z punktu widzenia zasadności dochodzonego roszczenia nie ma znaczenia, czy poszkodowana naprawiła pojazd.

(pozew k. 6-25)

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

W uzasadnieniu pełnomocnik zakwestionował przedłożony przez poszkodowaną kosztorys naprawy akcentując, że jest on nieprawidłowy, zawyżony, obejmuje uszkodzenia niezwiązane ze szkodą. Jednocześnie powódka nie przedstawiła żadnych dokumentów, które potwierdziłyby naprawę pojazdu oraz jej koszt. Pełnomocnik podważył również koszt parkowania uszkodzonego samochodu wskazując, że zgodnie z obowiązkiem minimalizacji rozmiarów szkody powódka winna przechowywać auto w miejscu, w którym zwyczajowo to czyniła, nie zaś decydować się na jego odpłatne przetrzymywanie na parkingu. Wyjaśnił, iż pozwany uznał za zasadny 30-dniowy okres parkowania obejmujący początkowo okres od dnia 21 października do dnia 9 listopada 2020 roku (pierwszy kosztorys), a następnie okres 8-17 grudnia 2020 roku. W okresie przerwy pozwany nie dysponował wiedzą na temat tego, co się działo z pojazdem, dlatego też nie został on uznany.

(odpowiedź na pozew k. 123-126)

W toku procesu stanowiska stron nie uległy zmianie. Po wydaniu przez biegłego sądowego opinii uzupełniającej pełnomocnik powódki rozszerzył powództwo w zakresie odszkodowania za uszkodzenie pojazdu o kwotę 16.215,58 zł. Pozwany wniósł o oddalenie powództwa także w jego rozszerzonym kształcie.

(pismo procesowe k. 138, k. 190-190v., k. 223-223v., k. 229-229v., protokół rozprawy k. 242-242v.)

Sąd Rejonowy ustalił następujący stan faktyczny:

W dniu 13 października 2020 roku doszło do zdarzenia drogowego, w którym uszkodzony został należący do K. P. samochód marki M. o nr rej. (...). W związku z zakresem uszkodzeń pojazdu powódki funkcjonariusze policji zatrzymali kierującą M. dowód rejestracyjny.

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

(policyjna notatka urzędowa k. 31-32, okoliczności bezsporne)

W dniu 16 października 2020 roku poszkodowana zgłosiła szkodę pozwanemu, który wdrożył postępowanie likwidacyjne. Pierwsze oględziny uszkodzonego pojazdu miały miejsce w dniu 5 listopada 2020 roku. Pomimo sporządzenia w tej dacie kosztorysu, został on doręczony powódce dopiero w dniu 7 grudnia 2020 roku. Następnego dnia zgłosiła ona wniosek o przeprowadzenie oględzin dodatkowych, które odbyły się w dniu 17 grudnia 2020 roku.

W sporządzonym kosztorysie pozwany m.in. przyjął stawkę za rbg w wysokości 55 zł netto, współczynnik odchylenia na materiałach lakierniczych na poziomie 67%, uwzględnił 25% rabat na częściach zamiennych.

Decyzją z dnia 27 listopada 2020 roku, przesłaną na pocztę email w dniu 30 listopada 2020 roku, pozwany powiadomił o przyznaniu odszkodowania w wysokości 111.240,79 zł. Po dokonaniu dodatkowych oględzin ubezpieczyciel sporządził drugi kosztorys naprawy, tym razem opiewający na kwotę 116.154,62 zł,

Nie zgadzając się w wysokością przyznanej sumy powódka zleciła sporządzenie kosztorysu naprawy, w którym koszt przywrócenia samochodu marki M. do stanu sprzed szkody ustalono na kwotę 199.486,31 zł brutto.

Decyzją z dnia 1 lutego 2021 roku pozwany poinformował o uznaniu dodatkowo kwoty 4.031,56 zł z tytułu szkody w pojeździe, wobec czego łączna suma wypłacona poszkodowanej wyniosła 120.186,18 zł.

Pismem z dnia 13 lutego 2021 roku powódka wezwała pozwanego do zapłaty w terminie 7 dni uzupełniającego odszkodowania w wysokości 79.300,13 zł. W odpowiedzi ubezpieczyciel powiadomił o braku podstaw do zmiany swojego stanowiska.

W związku ze szkodą powódka w okresie od 13 października (data szkody) do 17 grudnia 2020 roku (data oględzin dodatkowych) przechowywała uszkodzony pojazd na parkingu za stawkę dobową 30 zł. Z powyższego tytułu poniosła wydatek w wysokości 1.980 zł. Decyzją z dnia 18 lutego 2021 roku ubezpieczyciel poinformował poszkodowaną o uznaniu kosztów parkowania do kwoty 900 zł. Pozwany uznał stawkę dobową za parkowanie w wysokości 30 zł, zweryfikował natomiast okres parkowania do 30 dni uzasadniając swoje stanowiskiem brakiem wiedzy odnośnie tego, co się działo z pojazdem w okresie od 10 listopada do 7 grudnia 2020 roku.

(druk zgłoszenia szkody k. 33-34, wydruk wiadomości email k. 35, k. 40, k. 41, k. 90-97, decyzja k. 36-37, k. 38-38v., k. 42-42v., k. 89-89v., wezwanie do zapłaty k. 39, kalkulacja naprawy k. 66-71, rachunek k. 73-75, potwierdzenie przyjęcia zgłoszenia szkody k. 77-77v., kosztorys k. 82-86v., pismo k. 102, k. 103-108, okoliczności bezsporne)

Pozwem z dnia 7 marca 2021 roku K. P. wystąpiła przeciwko (...) z pozwem o zapłatę kwot: 49.700 zł tytułem częściowego odszkodowania za szkodę w pojeździe, 300 zł tytułem zwrotu kosztów prywatnej ekspertyzy, 100 zł tytułem częściowego odszkodowania z tytułu kosztów parkowania. Wyrokiem zaocznym z dnia 9 czerwca 2021 roku wydanym w sprawie I C 525/21 Sąd Rejonowy dla Łodzi-Widzewa w Łodzi zasądził od pozwanego na rzecz powódki dochodzone w/w pozwem kwoty wraz z kosztami procesu.

Pismem z dnia 9 września 2021 roku powódka wezwała (...) do realizacji zapadłego orzeczenia, jak również zapłaty kwoty 30.580,13 zł.

Decyzją z dnia 22 września 2021 roku pozwany poinformował powódkę o uznaniu roszczenia w wysokości zasądzonej przywołanym wyrokiem oraz o braku podstaw do wypłacenia wyżej kwoty.

(pozew k. 44-62v., wyrok zaoczny k. 63-63v., decyzja k. 64-65, k. 101-101v., wezwanie do zapłaty k. 98, wydruk wiadomości email k. 99-100, okoliczności bezsporne)

Szacunkowy koszt naprawy samochodu marki M. uszkodzonego na skutek zdarzenia

z dnia 13 października 2020 roku na częściach nowych i oryginalnych, uwzględniający konieczność wykonania wszystkich czynności techniczno-technologicznych niezbędnych do jego odbudowy, pozwalających udzielić gwarancji na taką naprawę, przy stawce za rbg 110 zł netto, wyniosłby 205.221,76 zł brutto.

Kosztorys sporządzony przez stronę pozwaną nie dawał możliwości wykonania naprawy przedmiotowego pojazdu, ponieważ przewidywał nierealną w 2020 roku stawkę za rbg 55 zł netto, pomijał niezbędne operacje technologiczne, zawierał potrącenia na częściach i materiałach lakierniczych.

W świetle praktyki warsztatowej (ale i norm producentów pojazdu) żadna odbudowa elementu poszyciowego nie przywraca stanu poprzedniego pojazdu.

Parkowanie pojazdu jest czynnością związaną z jego zabezpieczeniem przed dalszym uszkodzeniem.

Technologiczny czas naprawy samochodu M. bez uwzględnienia czasu oczekiwania na oględziny, oględziny dodatkowe, zamówienie części, decyzję o przyjęciu odpowiedzialności przez ubezpieczyciela, mógł wynieść 18 dni roboczych.

(pisemna opinia biegłego sądowego k. 145-169, pisemna uzupełniająca opinia biegłego sądowego k. 204-208)

Do dnia wyrokowania pozwany nie zapłacił powódce kwoty dochodzonej pozwem.

(okoliczność bezsporna)

Powyższy stan faktyczny Sąd ustalił bądź jako bezsporny, bądź na podstawie dowodów z dokumentów znajdujących się w aktach sprawy. Sąd oparł się ponadto na dowodzie z opinii biegłego sądowego P. 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 prześledzenie - z punktu widzenia zasad wiedzy, doświadczenia życiowego i logicznego rozumowania - analizy przez biegłego zagadnień będących jej przedmiotem. Wydając opinię biegły oparł się na zgromadzonym w aktach sprawy materiale dowodowym, w tym na dokumentacji sporządzonej w toku procesu likwidacji szkody. W opinii uzupełniającej biegły odniósł się do zarzutów zgłoszonych przez stronę pozwaną. I tak wyjaśnił, że samo oklejenie szyby czołowej nie daje gwarancji skutecznego przeprowadzenia operacji lakierowania słupka przedniego prawego, jest niezgodne z technologią naprawy, prowadzi do powstania wad lakierowych, dlatego konieczny jest jej demontaż. W zakresie wymiany błotnika powtórzył, że naprawa tego elementu mogłaby skutkować nieprawidłowym działaniem systemów bezpieczeństwa, które są testowane na pojazdach zmontowanych z części wcześniej nieodbudowywanych, dodając, że w przypadku naprawy błotnika jego ewentualne późniejsze uszkodzenie mogłoby skutkować zastosowaniem potrącenia na wartości tej części. Odnosnie przeprowadzenia oględzin samochodu M. po ponad 2 latach od zdarzenia biegły podtrzymał swoje stanowisko, iż jest to niecelowe.

Na rozprawie poprzedzającej wydanie wyroku Sąd pominął wniosek strony pozwanej o dopuszczenie dowodu z uzupełniającej opinii biegłego sądowego. Przypomnienia wymaga, że opinia biegłego podlega, jak inne dowody, ocenie według art. 233 § 1 k.p.c., lecz co odróżnia ją pod tym względem, to 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 L. 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.

W toku rozprawy Sąd pominął również wniosek dowodowy strony pozwanej zgłoszony

w pkt 8 i 9 odpowiedzi na pozew. Wyjaśnienia wymaga, że wniosek z pkt 8 dotyczył kwestii najmu pojazdu zastępczego, która nie była przedmiotem rozpoznania w niniejszej sprawie.

Z kolei w odniesieniu do wniosku z pkt 9 wskazać należy, że o czym będzie bowiem mowa

w dalszej części uzasadnienia, okoliczność przeprowadzenia naprawy pojazdu i jej koszt jest irrelevantna z punktu widzenia należnego poszkodowanemu odszkodowania.

Sąd Rejonowy zważył, co następuje:

Powództwo było zasadne i zasługiwało na uwzględnienie w całości w zakresie należności głównej i częściowo w zakresie odsetek.

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. Zgodnie zaś 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 13 października 2020 roku, w wyniku którego uszkodzony został samochód marki M.. Do zdarzenia drogowego doszło z winy osoby ubezpieczonej

w zakresie odpowiedzialności cywilnej posiadaczy pojazdów mechanicznych w pozwanym Towarzystwie (...). Przedmiotem sporu nie była zatem zasada odpowiedzialności pozwanego za przedmiotową szkodę. Osią sporu w niniejszej sprawie była jedynie wysokość dochodzonego roszczenia z tytułu odszkodowania, w tym z tytułu kosztów parkowania.

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 sprawy 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 ewentualny fakt naprawy samochodu M. 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) 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 13 października 2020 roku z uwzględnieniem rynkowej stawki za roboczogodzinę prac blacharsko-lakierniczych na poziomie 110 zł netto, z użyciem części nowych, oryginalnych oraz z zastosowaniem technologii naprawy producenta pojazdu, wynosi 205.221,76 zł brutto. Godzi się przypomnieć, że poszkodowany jest w pełni uprawniony do naprawy rzeczy poprzez zastosowanie części nowych i oznaczonych logo producenta, a nie tzw. zamienników. Zastosowanie elementów oryginalnych pochodzących od oznaczonego producenta jest ściśle związane z możliwością naprawy uszkodzonego samochodu w warsztacie autoryzowanym przez producenta pojazdu, z korzystania usług, którego nie można w żadnym razie pozbawić poszkodowanego. Poszkodowany, w tym także poszkodowany właściciel pojazdu używanego, ma prawo wyboru zarówno miejsca, w którym zostanie przeprowadzona naprawa jego pojazdu jak i zastosowanych elementów oraz materiałów. Pokrzywdzony nie ma przy tym obowiązku poszukiwania sprzedawcy oferującego części najtaniej (por. uchwała SN 7 sędziów z dnia 12 kwietnia 2012 roku, III CZP 80/11, OSNC 2012/10/112; wyrok SN z dnia 25 kwietnia 2002 roku, I CKN 1466/99, OSNC 2003/5/64). Odmienne stanowisko skutkowałoby w zasadzie przerzuceniem częściowo ciężaru przywrócenia rzeczy do stanu poprzedniego na poszkodowanego. Zaś do takiego obciążenia poszkodowanego skutkami zwinionego działania sprawcy szkody lub innej osoby odpowiedzialnej cywilnie za tę szkodę nie ma uzasadnionej podstawy prawnej. Przywrócenie, bowiem rzeczy uszkodzonej (także używanej) do stanu poprzedniego polega na doprowadzeniu jej do stanu używalności w takim zakresie, jaki istniał przed wyrządzeniem szkody. Dlatego też, jeżeli do osiągnięcia tego celu konieczne jest użycie nowych elementów oznaczonego producenta, to poniesione na to wydatki wchodzą 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 przy tym 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. Co relewantne, pozwany, który dwukrotnie przeprowadzał oględziny pojazdu po zdarzeniu, nie wykazał w żaden sposób (art. 6 k.c., art. 232 k.p.c.), aby były w nim montowane jakiegokolwiek zamienniki. Powyższemu przeczy także opinia biegłego. Jednocześnie z opinii tej niezbitnie wynika, że li tylko użycie przy naprawie części oryginalnych z logo producenta pojazdu gwarantuje skuteczną naprawę pojazdu. 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.). W orzecznictwie podnosi się również, 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). Nie może także tracić z pola widzenia okoliczności, że pozwany nie udowodnił, że powódka była w stanie naprawić uszkodzony pojazd za kwotę podaną w kalkulacji naprawy, przy założeniu, że naprawa ta winna zostać przeprowadzona zgodnie z technologią producenta pojazdu, przy użyciu nowych oryginalnych części. Z opinii biegłego wynika wręcz odmienna konkluzja, a mianowicie że możliwość taka nie istniała. O czym była mowa wyżej, opinia biegłego P. K. stanowi przekonujący i miarodajny dowód w sprawie.

Skoro zatem niezbędny koszt naprawy samochodu marki M. uszkodzonego

w wyniku zdarzenia komunikacyjnego z dnia 13 października 2020 roku wynosi 205.221,76 zł brutto, wysokość należnego powódce roszczenia kształtuje się na tym samym poziomie. Do dnia wyrokowania pozwany wypłacił z tytułu przedmiotowej szkody łącznie kwotę 169.886,18 zł brutto (w tym 49.700 zł na mocy wyroku zaocznego), wobec czego żądanie powódki zasługuje na uwzględnieniu w całości.

W ocenie Sądu powódka była również uprawniona do parkowania pojazdu na parkingu do czasu wykonania przez pozwanego oględzin dodatkowych. Przypomnienia wymaga, że parkowanie to rozpoczęło się w dacie szkody, a samochód marki M. nie był jezdny.

Jak wynika przy tym z dokumentacji fotograficznej, zakres uszkodzeń tego pojazdu był rozległy, co w ocenie Sądu pociągało za sobą konieczność takiego jego zabezpieczenia, aby szkoda nie uległa zwiększeniu (przykładowo w wyniku aktów wandalizmu, czy też kradzieży poszczególnych dostępnych od zewnątrz elementów). Samą więc decyzję poszkodowanej

o przechowywaniu samochodu na parkingu uznać należy za słuszną, czego zresztą pozwany przynajmniej na etapie likwidacji szkody nie kwestionował. Sporna nie była także stawka dobowo (30 zł), a jedynie okres parkowania. Zarzuty pozwanego w tym zakresie okazały się jednak niezasadne. Jak wyjaśnił pełnomocnik powódki, wstrzymywała się ona z przystąpieniem do czynności naprawczych do czasu zakończenia likwidacji szkody. Takie postępowania uznać należy za uprawnione, dopiero bowiem z tą chwilą poszkodowana była w stanie podjąć decyzję odnośnie dalszych losów pojazdu. Co oczywiste, rozpoczęcie naprawy przed ostatecznym oznaczeniem rozmiarów szkody może prowadzić do bezpowrotnego usunięcia śladów zdarzenia, co może mieć późniejsze przełożenie na kwestie dowodowe w ewentualnym procesie sądowym. Dodatkowo, jak wyjaśnił biegły, nie da się skutecznie prowadzić procesu naprawczego

w sytuacji, gdy nie wszystkie uszkodzenia zostały zidentyfikowane i zakwalifikowane przez towarzystwo ubezpieczeń. W sprawie zaś niesporne było, że pierwszy kosztorys poszkodowana otrzymała dopiero w dniu 7 grudnia 2020 roku i już dzień później wniosła o dokonanie dodatkowych oględzin. Te odbyły się 17 grudnia 2020 roku i miały istotny charakter, skoro doprowadziły do ponownego przeliczenia wartości szkody przez pozwanego. Jednocześnie wyznaczyły ostatecznie zakres szkody. Trudno przy tym racjonalnie wytłumaczyć postawę pozwanego, który pomimo sporządzenia pierwotnego kosztorysu już w dniu 5 listopada 2020 roku zwlekał przez ponad miesiąc z jego wysłaniem poszkodowanej. Niewątpliwie zaś to ta zwłoka, a nie zachowanie poszkodowanej, wpłynęło na okres parkowania. Przeciż, gdyby K. P. dostała kosztorys przykładowo w pierwszej połowie listopada, to zgłosiłaby konieczność dodatkowych oględzin znacznie wcześniej, co skróciłoby czas likwidacji szkody. Reasumując Sąd uznał, że poszkodowana była uprawniona do przechowywania samochodu na parkingu przez cały 66-dniowy okres, wobec czego roszczenie w tym zakresie w kwocie 980 zł (rachunki za parking opiewały na sumę 1.980 zł, a pozwany wypłacił z tego tytułu łącznie 1.000 zł) zasługiwało na uwzględnienie w całości.

Mając powyższe na uwadze Sąd zasądził od pozwanego na rzecz powódki kwotę 36.315,58 zł z ustawowymi odsetkami za opóźnienie od kwoty 29.600 zł od dnia 17 lutego 2021 roku do dnia zapłaty, od kwoty 5.735,58 zł od dnia 21 stycznia 2023 roku do dnia zapłaty, od kwoty 100 zł od dnia 18 lutego 2021 roku do dnia zapłaty oraz od kwoty 880 zł od dnia 21 stycznia 2023 roku do dnia zapłaty, oddalając powództwo w pozostałej części.

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).

O kosztach procesu rozstrzygnięto w oparciu o art. 98 k.p.c. w zw. z art. 100 zd. 2 k.p.c. powódka wygrała bowiem spór niemal w całości, ulegając wyłącznie w części roszczenia odsetkowego. Na poniesione przez nią koszty złożyły się: opłata sądowa od pozwu – 1.005 zł oraz od rozszerzonej części powództwa – 811 zł, wynagrodzenie zawodowego pełnomocnika – 3.600 zł, opłata skarbowo od pełnomocnictwa – 17 zł oraz zaliczka na biegłego – 800 zł. Mając powyższe na względzie Sąd zasądził od pozwanego na rzecz powódki kwotę 6.233 zł tytułem zwrotu kosztów procesu. Ponadto na podstawie art. 98 k.p.c. w zw. z art. 100 zd. 2 k.p.c. w zw.

z art. 113 ust. 1 ustawy o kosztach w sprawach cywilnych Sąd nakazał pobrać od pozwanego na rzecz Skarbu Państwa – Sądu Rejonowego dla Łodzi-Widzewa w Łodzi kwotę 872,16 zł tytułem tymczasowo poniesionych kosztów sądowych w postaci wynagrodzenia biegłego.

Z uwagi na powyższe orzeczono jak w wyroku.