

**Sygnatura akt VIII C 98/22**

## WYROK

### W IMIENIU RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ

Dnia 18 maja 2023 roku

**Sąd Rejonowy dla Łodzi - Widzewa w Łodzi VIII Wydział Cywilny** w składzie:

Przewodniczący: Sędzia Tomasz Kalsztein

Protokolant: st. sekr. sąd Dorota Piasek

po rozpoznaniu w dniu 4 maja 2023 roku w Łodzi

na rozprawie

sprawy z powództwa A. K.

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

o zapłatę

- zasądza od pozwanego (...) Spółki Akcyjnej z siedzibą w W. na rzecz pozwanego A. K. kwotę 20.100 zł (dwadzieścia tysięcy sto złotych) z ustawowymi odsetkami za opóźnienie od dnia 2 grudnia 2021 roku do dnia zapłaty;
- oddala powództwo w pozostałej części roszczenia odsetkowego;
- zasądza od pozwanego (...) Spółki Akcyjnej z siedzibą w W. na rzecz pozwanego A. K. kwotę 5.422 zł (pięć tysięcy czterysta dwadzieścia dwa złote) tytułem zwrotu kosztów procesu;
- nakazuje pobrać od pozwanego (...) Spółki Akcyjnej z siedzibą w W. na rzecz Skarbu Państwa – Sądu Rejonowego dla Łodzi-Widzewa w Łodzi kwotę 1.169,06 zł (jeden tysiąc sto sześćdziesiąt dziewięć złotych sześć groszy) tytułem nieuiszczonych kosztów sądowych, z czego kwotę 500 zł (pięćset złotych) z zaliczki uiszczonej w dniu 9 listopada 2022 roku.

**Sygn. akt VIII C 98/22**

## UZASADNIENIE

W dniu 2 grudnia 2021 roku powód A. K., reprezentowany przez zawodowego pełnomocnika, wytoczył przeciwko (...) S.A. w W. powództwo o zapłatę kwoty 20.100 zł tytułem częściowego odszkodowania z ustawowymi odsetkami za opóźnienie od dnia 9 listopada 2021 roku do dnia zapłaty, ponadto wniósł o zasądzenie od pozwanego zwrotu kosztów procesu. W uzasadnieniu pełnomocnik wyjaśnił, że w dniu 9 października 2021 roku miało miejsce zdarzenie drogowe, w wyniku którego uszkodzony został należący do M. K. samochód marki B. (...). Sprawca szkody posiadał ubezpieczenie OC u pozwanego. Po zgłoszeniu szkody pozwany przeprowadził postępowanie likwidacyjne, w toku którego ustalił wartość szkody na kwotę 46.374,49 zł. Suma ta jest nieprawidłowa, bowiem uzasadnione koszty naprawy wynoszą 81.665,67 zł, co wynika z kalkulacji nr 99/ (...)/21. Pełnomocnik podniósł ponadto, że zakład ubezpieczeń nie może narzucać obowiązku wykonania naprawy w konkretnym warsztacie lub zakupu materiałów we

wskazany punkt sprzedaży, a poszkodowany ma swobodę wyboru warsztatu naprawczego. Wreszcie wskazał, że powód nabył wierzycelność wobec pozwanego w drodze umowy cesji.

**(pozew k. 2-3v.)**

W dniu 28 grudnia 2021 roku referendarz sądowy w Sądzie Rejonowym dla Łodzi-Widzewa w Łodzi w sprawie o sygnaturze akt II Nc 1685/21 wydał nakaz zapłaty w postępowaniu upominawczym zgodnie z żądaniem pozwu.

**(nakaz zapłaty k. 24)**

W sprzeciwie od powyższego nakazu pozwany, reprezentowany przez zawodowego pełnomocnika, wniósł o oddalenie powództwa oraz o zasądzenie od powoda zwrotu kosztów procesu. W uzasadnieniu pełnomocnik podniósł zarzut przyczynienia się poszkodowanego do powstania rozmiarów szkody poprzez nieuzasadniony brak współdziałania z pozwanym w zakresie naprawy uszkodzonego pojazdu, bowiem pozwany miał możliwość napraw pojazdu w sieci naprawczej (...) i z tego nie skorzystał. Podkreślił, że skoro naprawa pojazdu była możliwa w granicach kwoty wypłaconej przez pozwanego, kwota ta określiła granicę obowiązku odszkodowawczego. Ewentualne wydatki poniesione przez poszkodowanego, przekraczając koszty naprawy zaproponowanej przez ubezpieczyciela, nie pozostają w adekwatnym związku przyczynowym i nie można ich uznać za celowe i ekonomicznie uzasadnione. Nadto pełnomocnik wyjaśnił, że Wreszcie podniósł, że nie bez znaczenia pozostaje okoliczność ewentualnej naprawy lub zbycia pojazdu, bowiem szkoda winna zostać wyrażona jako różnica pomiędzy uzyskaną ze sprzedaży ceną, a tą którą poszkodowany uzyskałby gdyby przedmiotem sprzedaży był pojazd nieuszkodzony.

**(sprzeciw k. 27-36)**

W toku procesu stanowiska stron nie uległy zmianie. Pełnomocnicy stron wypowiedzieli się także co do opinii biegłego sądowego.

**(pismo procesowe k. 60-61v., k. 147, k. 150, k. 176, k. 202, k. 222, głos do protokołu k. 231, protokół rozprawy k. 73, 78-80, k. 230)**

**Sąd Rejonowy ustalił następujący stan faktyczny:**

W dniu 9 października 2021 roku doszło do zdarzenia drogowego, w którym uszkodzony został należący do M. K. samochód marki B. (...) o nr rej. (...).

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

**(zeznania świadka M. K. 00:03:32-00:08:09 w elektronicznym protokole rozprawy z dnia 17 maja 2023 roku k. 78-80, okoliczności bezsporne)**

Zaistniała szkoda tego samego dnia została zgłoszona ubezpieczycielowi sprawcy, który wdrożył postępowanie likwidacyjne. Wartość szkody ustalono na kwotę 46.374,49 zł, o czym pozwany poinformował decyzją z dnia 28 października 2021 roku.

Na mocy umowy przelewu wierzycelności z dnia 12 listopada 2021 roku A. K. przeniósł na powoda wierzycelność w postaci prawa do żądania odszkodowania od sprawcy szkody oraz (...) S.A., w związku ze szkodą z dnia 9 października 2021 roku w pojeździe marki B..

W sporządzonej na zlecenie strony poszkodowanej kalkulacji naprawy koszt przywrócenia samochodu marki B. do stanu przed szkodą ustalono na kwotę 81.665,67 zł brutto.

Pismem z dnia 24 listopada 2021 roku, przesłanym na adres email pozwanego, powód wezwał go do zapłaty w terminie 7 dni kwoty 35.291,18 zł tytułem uzupełniającego odszkodowania.

Pismem z dnia 2 grudnia 2021 roku pozwany poinformował, że nie znalazł podstaw do zmiany swojego stanowiska w zakresie wyliczenia szkody.

**(ustalenie wysokości szkody wraz z kalkulacją k. 41-48, podsumowanie zgłoszenia szkody k. 49-52, decyzja k. 7, wezwanie do zapłaty k. 8, wydruk wiadomości email k. 9, k. 10-11, pismo k. 12, umowa przelewu wiarygodności k. 13-13v., kalkulacja naprawy k. 14-17)**

M. K. zdecydował się na naprawę pojazdu w nieautoryzowanym serwisie naprawczym. Do naprawy samochodu użyto części oryginalnych z logo producenta. Koszt naprawy wyniósł około 80.000 zł, a więc przekroczył znacznie kwotę przyznaną przez pozwanego w toku postępowania likwidacyjnego. Różnicę poszkodowany pokrył z własnych środków. Po dokonaniu naprawy przywracającej pojazd do stanu sprzed szkody poszkodowany zbył przedmiotowy pojazd.

Pozwany w toku postępowania likwidacyjnego nie informował poszkodowanego o możliwości naprawy pojazdu w warsztacie naprawczym ze swojej sieci warsztatów.

**(zeznania świadka M. K. 00:03:32-00:08:09 w elektronicznym protokole rozprawy z dnia 17 maja 2023 roku k. 78-80)**

Koszt naprawy samochodu marki B. uszkodzonego na skutek zdarzenia z dnia 9 października 2021 roku na częściach nowych i oryginalnych (uwzględniając stan sprzed szkody), stosując technologię naprawy jaka pozwoli przywrócić mu wszystkich funkcje techniczne i estetyczne (oraz udzielić gwarancji na taką naprawę), przy stawce za rbg 110 zł netto obserwowanej w rejonie województwa (...) w 2021 roku wśród warsztatów nieautoryzowanych, wyniósłby 95.844,42 zł brutto. Koszt naprawy pojazdu uwzględniający zastosowanie w naprawie części oryginalnych jak również zamienników o oznaczeniach marketingowych Q, przy stawce za roboczogodzinę na poziomie 110 zł netto za prace blacharsko-lakiernicze wyniósłby 95.061,37 zł brutto.

Koszt naprawy uwzględniający zastosowanie w naprawie części oryginalnych jak również zamienników o oznaczeniach marketingowych P (P, PJ, PC, PT), przy stawce za roboczogodzinę na poziomie 110 zł netto za prace blacharsko-lakiernicze wyniósłby 94.306,71 zł brutto.

Wykonanie naprawy przedmiotowego pojazdu zgodnie z kosztorysem naprawy sporządzonym przez pozwanego jest nierealne, bowiem kalkulacja ta nie obejmuje pełnego zakresu uszkodzeń pojazdu, nie zawiera niezbędnych elementów jednorazowych, które należy wymienić w związku z wymogami technologicznymi związanymi z pracami lakierniczymi prowadzonymi na pojeździe. W kosztorysie ujęto znacznie zaniżoną stawkę roboczogodzinową, która nie odpowiada realiom rynku lokalnego, jak również zaniżone ceny części zamiennych i materiałów lakierniczych oraz ujęto części mogące nie spełniać wymagań producenta pojazdu.

Wiek pojazdu nie ma wpływu na możliwość zastosowania w naprawie części oryginalnych. Do przywrócenia pojazdu do stanu sprzed szkody konieczne jest użycie części tego samego rodzaju i jakości co części wymieniane, uszkodzone w danym zdarzeniu.

**(pisemna opinia biegłego sądowego k. 91-111, uzupełniająca opinia biegłego sądowego k. 164-167, k. 210-212)**

Do dnia wyrokowania pozwany nie zapłacił powodowi kwoty dochodzonej pozwem.

**(okoliczność bezsporna)**

Powyższy stan faktyczny Sąd ustalił bądź jako bezsporny, bądź na podstawie dowodów

z dokumentów znajdujących się w aktach sprawy. Za podstawę ustalenia stanu faktycznego Sąd przyjął ponadto zeznania świadka, których wiarygodność nie była podważana przez stronę przeciwną. Sąd oparł się ponadto na dowodzie z 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 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. Biegły w sposób szczegółowy odniósł się do kwestionowanych przez pozwanego kwestii wyjaśniając w opiniach uzupełniających, że forma naprawy pojazdu wskazana przez pozwanego byłaby całkowicie nieskuteczną naprawą pojazdu. Pozostawienie zdeformowanego uramowania wnęki koła powodować mogłoby również szybkie korodowanie szkieletu w miejscach odkształceń, które zazwyczaj powodują rozerwanie lakierowanej warstwy ochronnej blach. Osłabienie konstrukcji wskutek odkształceń (zmiany geometrii wzmocnień) oraz przyszłej korozji powodowałby spadek poziomu ochrony pasażerów w trakcie zderzenia bocznego. R. nie tylko ustala po złożeniu drzwi ale również przenosi obciążenia kolizyjne z drzwi i ich wzmocnienia na szkielet nadwozia. Skuteczna naprawa pojazdu powinna przywrócić nie tylko odtworzenie cech wizualnych pojazdu, ale przede wszystkim zapewnić poziom bezpieczeństwa założony przez producenta pojazdu. Wymiana technologiczna błotnika w tym wypadku jest operacją niezbędną. Do deformacji punktu mocowania rygla drzwi doszło wskutek deformacji szkieletu drzwi, który oddziaływał bezpośrednio na zamek drzwi i rygiel. Deformacja ta powstała nie wskutek odkształcenia błotnika lecz wskutek przemieszczenia szkieletu drzwi, który wgniółł rygiel w głąb błotnika i wzmocnienia błotnika. Szkielet drzwi został złamany gdyż z jednej strony był zablokowany przez zamek w ryglu umieszczonym na błotniku tylnym a z drugiej strony działała na niego siła próbująca przesunąć szkielet do tyłu, Taki mechanizm uszkodzeń spowodował przemieszczenie rygla zamka drzwi, co jest widoczne gołym okiem i nie wymaga potwierdzenia pomiarami.

### ***Sąd Rejonowy zważył, co następuje:***

Powództwo było zasadne i zasługiwało na uwzględnienie w całości w zakresie należności głównej oraz częściowo co do 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. 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 9 października 2021 roku, w wyniku którego uszkodzony został samochód marki B.. 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 orzecnictwie 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. 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 samochodu A. miałby 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 B. uszkodzonego w zdarzeniu z dnia 9 października 2021 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 95.844,42 zł brutto. Jak wyjaśnił biegły, użycie 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 przerwaniem częściowo ciężaru przywrócenia rzeczy do stanu poprzedniego na poszkodowanego. Zaś do takiego obciążenia poszkodowanego skutkami zawnionego 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 (a takowe posiadał samochód B.), 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, 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. Co relewantne, pozwany, 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). Sądowi nie są przy tym znane normy techniczne, które uzależniałyby zastosowanie w naprawie części niższej jakości lub używanych z uwagi na wiek pojazdu, czy też jego przebieg, na brak takich norm zwrócił również uwagę biegły sądowy. Nie może także tracić

z pola widzenia okoliczności, że pozwany nie udowodnił, że poszkodowana 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 K. K. stanowi przekonujący i miarodajny dowód w sprawie.

Sąd uznał ponadto, iż poszkodowany nie był zobowiązany do naprawy pojazdu

w warsztatach współpracujących z pozwanym, jak też do nabycia części zamiennych

i materiałów lakierniczych za ceny wynikające ze sporządzonej przez pozwanego ekspertyzy,

tj. ceny uwzględniające rabaty. 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 i 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 już wyjaśniono pozwany nie udowodnił, iż uszkodzony był 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. Jak wskazał 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, rabaty zaś nie są elementami powszechnie obowiązujących cen na rynku części zamiennych. Jeżeli w procesie wyceny wysokości szkody przyjmuje się czynniki niewystępujące na rynku lub też występujące sporadycznie, uznać należy, że nie jest to obiektywna wycena kosztów naprawy. Sąd podziela również pogląd przytoczony przez Sąd Okręgowy w Łodzi w wyroku z dnia 5 lipca 2018 roku (XIII Ga 332/18), iż rabat cenowy jest kwestią indywidualną, ustaloną między sprzedawcą a klientem, w konsekwencji nie można automatycznie stosować procentowego pomniejszenia ceny części czy usługi przy likwidacji szkody, ponieważ to czysto hipotetyczne działanie prowadziłoby w istocie do obniżenia należnego poszkodowanemu świadczenia.

W podobnym tonie wypowiedział się także Sąd Okręgowy w Bydgoszczy (wyrok z dnia 23 czerwca 2020 roku, VIII Ga 119/20, L.) uznając, że poszkodowany - jeśli się na to zdecyduje - ma prawo swobodnie nabyć części niezbędne do dokonania naprawy w miejscu swego zamieszkania i nie ma obowiązku ich zakupu od podmiotu funkcjonującego w innej miejscowości, co każdorazowo wiązać się musi także z czasem transportu oraz problemami w razie ewentualnej reklamacji.

Skoro zatem niezbędny koszt naprawy samochodu marki A. uszkodzonego w wyniku zdarzenia komunikacyjnego z dnia 9 grudnia 2021 roku wynosi 95.844,42 zł brutto, wysokość należnego powodowi roszczenia kształtuje się na tym samym poziomie. Do dnia wyrokowania pozwany wypłacił z tytułu przedmiotowej szkody kwotę 46.374,49 brutto, wobec czego roszczenie pozwu w wysokości 20.100 zł było w pełni zasadne.

Mając powyższe na uwadze Sąd zasądził od pozwanego na rzecz powoda kwotę 20.100 zł z ustawowymi odsetkami za opóźnienie od dnia 27 marca 2022 roku do dnia zapłaty, oddalając powództwo w pozostałej części roszczenia odsetkowego.

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). 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. W niniejszej sprawie powód wezwał pozwanego do zapłaty w terminie 7 dni uzupełniającego odszkodowania w dniu 24 listopada 2021 roku, pozwany pozostawał zatem w zwłoce ze spełnieniem tego świadczenia od dnia 2 grudnia 2021 roku.

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



z art. 100 zd. 2 k.p.c. Powód wygrał spór niemal w całości ulegając wyłącznie w niewielkiej części roszczenia odsetkowego, był zatem uprawniony żądać zwrotu wszystkich poniesionych w sprawie kosztów. Te obejmowały opłatę sądową od pozwu – 1.005 zł, wynagrodzenie zawodowego pełnomocnika w stawce minimalnej – 3.600 zł, opłatę skarbową od pełnomocnictwa – 17 zł oraz zaliczkę na biegłego – 800 zł. Mając powyższe na uwadze Sąd zasądził od pozwanego na rzecz powoda kwotę 5.422 zł tytułem zwrotu kosztów procesu.

W oparciu o 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 sądowych w sprawach cywilnych Sąd nakazał pobrać od pozwanego na rzecz Skarbu Państwa kwotę 1.169,06 zł tytułem nieuiszczonych kosztów sądowych, z czego kwotę 500 zł z zaliczki uiszczonej w dniu 9 listopada 2022 roku.

Z uwagi na powyższe orzeczono jak w wyroku.