

Sygn. akt VIII C 153/23

WYROK W IMIENIU RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ

dnia 9 listopada 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 26 października 2023 roku w Ł.

sprawy z powództwa K. J.

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

o zapłatę

1. zasądza od pozwanego na rzecz powoda kwotę 9.287,56 zł (dziewięć tysięcy dwieście osiemdziesiąt siedem złotych pięćdziesiąt sześć groszy) wraz z odsetkami ustawowymi za opóźnienie od dnia 14 lutego 2019 r. do dnia zapłaty,
2. oddala powództwo w pozostałej części,
3. zasądza od pozwanego na rzecz powoda kwotę 4.548,81 zł (cztery tysiące pięćset czterdzieści osiem złotych osiemdziesiąt jeden groszy) tytułem zwrotu kosztów procesu, z ustawowymi odsetkami za opóźnienie od dnia uprawomocnienia się orzeczenia do dnia zapłaty,
4. zarządza zwrot ze Skarbu Państwa- Sądu Rejonowego dla Łodzi- Widzewa w Łodzi na rzecz powoda kwoty 618,19 zł (sześćset osiemnaście złotych dziewiętnaście groszy) tytułem zwrotu pozostałej części zaliczki uiszczonej w dniu 24 kwietnia 2023 r.

Sygn. akt VIII C 153/23

UZASADNIENIE

W dniu 30 grudnia 2022 roku K. J., reprezentowany przez zawodowego pełnomocnika, wytoczył przeciwko (...) S.A. w W. powództwo o zapłatę kwoty 9.418,94 zł tytułem kosztów naprawy pojazdu oraz kwoty 738 zł tytułem poniesionych kosztów kalkulacji naprawy, obie kwoty z ustawowymi odsetkami za opóźnienie od dnia 14 lutego 2019 roku do dnia zapłaty, ponadto wniósł o zasądzenie od pozwanego kosztów procesu. W uzasadnieniu pełnomocnik wyjaśnił że w dniu 14 grudnia 2018 roku doszło do kolizji drogowej, w wyniku której uszkodzeniu uległ należący do powoda samochód marki

V. (...). Sprawca zdarzenia był ubezpieczony w zakresie OC u pozwanego. Po zgłoszeniu szkody pozwany wyliczył wartość szkody na kwotę 7.816,45 zł, która została wypłacona. Odszkodowanie to jest zaniżone, jak wynika bowiem z kalkulacji poszkodowanego rzeczywisty koszt naprawy pojazdu wynosi 17.235,39 zł. Koszt kalkulacji wyniósł 738 zł. Pomimo wystosowanego wezwania do zapłaty pozwany nie spełnił roszczenia.

(pozew k. 5-7)

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

W uzasadnieniu pełnomocnik wyjaśnił, że wypłacone powodowi odszkodowanie zostało ustalone w oparciu o kosztorys sporządzony przez rzeczoznawcę, zgodnie z zasadami art. 361 § 1 k.c., przy założeniu że poszkodowany przy naprawieniu szkody będzie kierował się rachunkiem ekonomicznym. W kosztorysie uwzględniono rabaty na części oryginalne (16%)

i materiały lakiernicze (40%), których udzielenie było gwarantowane poszkodowanemu, a także części jakości (...). Jednocześnie powodowi zaproponowano możliwość naprawy pojazdu za cenę podaną w kalkulacji, która jednak nie spotkała się z jego uznaniem. Dlatego też zdaniem pozwanego dochodzone w sprawie roszczenie, wykraczające poza kwotę wypłaconego odszkodowania, uznać należy za niecelowe i nieuzasadnione. Pełnomocnik wskazał również, że uszkodzony pojazd nie był objęty gwarancją, miał duży przebieg wpływający na stopień jego wyeksploatowania, co uzasadniało użycie w naprawie części bez logo producenta pojazdu. Podniósł, że nie można pomijać dla oceny wysokości szkody faktu, czy auto zostało naprawione lub zbyte. Finalnie pełnomocnik zakwestionował roszczenie z tytułu zwrotu kosztów prywatnej ekspertyzy. Zwrócił uwagę, że kalkulacja ta została sporządzona przez samego powoda, który prowadzi działalność gospodarczą pod nazwą (...) K. J., wobec czego sporny koszt nie pozostaje w związku przyczynowym ze szkodą.

(odpowiedź na pozew k. 39-44v.)

W toku procesu stanowiska stron nie uległy zmianie.

(protokół rozprawy k. 118-118v.)

Sąd Rejonowy ustalił następujący stan faktyczny:

W dniu 14 grudnia 2018 roku doszło do zdarzenia drogowego, w którym uszkodzony został należący do K. J. samochód marki V. (...) o nr rej. (...).

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

(z akt szkody: pismo z (...); okoliczności bezsporne)

Powód zgłosił szkodę ubezpieczycielowi sprawcy, który wdrożył postępowanie likwidacyjne. Wartość szkody została ostatecznie ustalona na kwotę 7.816,45 zł brutto, którą wypłacono uprawnionemu, o czym pozwany poinformował w wydanych decyzjach.

W sporządzonej kalkulacji ubezpieczyciel m.in. przyjął stawkę za 1 rbg w wysokości 55 zł netto, obniżył wartość materiałów lakierniczych o 40%, w odniesieniu do niektórych elementów uwzględnił ceny części jakości P, (...), a dodatkowo zastosował 16% potrącenia na cenach części.

(decyzja k. 12-13, z akt szkody: druk zgłoszenia szkody, przyjęcie zgłoszenia szkody, kalkulacja naprawy, decyzje o wypłacie odszkodowania; okoliczności bezsporne)

Uznając wypłacone odszkodowanie za zaniżone powód, w ramach prowadzonej przez siebie działalności gospodarczej, sporządził kalkulację naprawy, na gruncie której koszt naprawy samochodu V. oszacował na 17.235,39 zł. Z powyższego tytułu (...) K. J. wystawił na K. J. fakturę opiewającą na kwotę 738 zł.

(kalkulacja naprawy k. 14-22, faktura k. 25, okoliczności bezsporne)

W wiadomości email z dnia 29 grudnia 2022 roku powód wezwał pozwanego do zapłaty w terminie 3 dni kwoty 17.235,39 zł pomniejszonej o dotychczas wypłacone odszkodowanie oraz kwoty 738 zł tytułem kosztów sporządzenia dokumentacji w szkodzie. W odpowiedzi pozwany podtrzymał swoje stanowisko.

(wydruk wiadomości email k. 26, z akt szkody: pismo z dnia 11.01.2023; okoliczności bezsporne)

Koszty naprawy samochodu V. (...) w związku ze szkodą z dnia 14 grudnia 2018 roku, przy użyciu części nowych, oryginalnych sygnowanych logo producenta pojazdu oraz rynkowej stawki za rbg w wysokości 100 zł netto, z uwzględnieniem technologii naprawy producenta pojazdu przywracającej stan poprzedni, wynosi 17.104,01 zł brutto. Uwzględnienie oferowanych przez pozwanego rabatów na oryginalne części zamienne (16%) oraz materiały lakiernicze (40%), jak również użycie w naprawie części jakości (...), obniżyłoby jej koszt do kwoty 13.874,07 zł brutto. Koszt ten nie miałby charakteru uzasadnionego.

Naprawa na częściach oryginalnych nie doprowadziłaby do wzrostu wartości pojazdu.

Nie była możliwa naprawa pojazdu według kalkulacji pozwanego przy uwzględnieniu, że poszkodowany naprawił już pojazd oraz biorąc pod uwagę rocznik czy przebieg pojazdu.

(pisemna opinia biegłego sądowego k. 65-81)

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. Sąd oparł się również na opinii biegłego sądowego T. B.. 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 treści opinii biegły wyjaśnił, że zastosowana przez pozwanego stawka za rbg w wysokości 55 zł netto nie miała rynkowego charakteru, że kalkulacja pozwanego nie pozwala na zastosowanie nowych oryginalnych części zamiennych zakupionych w oficjalnej dystrybucji, podczas gdy w uszkodzonym pojeździe zamontowane były części oryginalne jakości O. Zwrócił uwagę, że kosztorys ten nie uwzględnia części technologii naprawy przewidzianej przez producenta pojazdu, a ponadto zawiera części jakości (...) i P, których zastosowanie nie przywraca pojazdu do stanu najbardziej zbliżonego do stanu poprzedniego pod względem technicznym, estetycznym i użytkowym, a ponadto skutkuje obniżeniem jego wartości. Dodał, że z uwagi na zastosowanie w kalkulacji potrącenia na materiałach lakierniczych warsztat dokonujący naprawy na jej podstawie musiałby zrezygnować z zysku. Opinia biegłego nie była kwestionowana przez strony procesu.

Sąd Rejonowy zważył, co następuje:

Powództwo było zasadne w przeważającej 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 wynika. 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 wykroczyć poza granice odpowiedzialności cywilnej posiadacza lub kierującego pojazdem, ale również nie może być mniejsza niż wynika na skutek ruchu pojazdu mechanicznego szkoda. W sferze odpowiedzialności odszkodowawczej podstawowym założeniem wszelkich rozważań jest z reguły zasada pełnego odszkodowania. Wynika z niej,

że wszelka szkoda wyrządzona przez posiadacza lub kierowcę pojazdu mechanicznego, powinna być w świetle obowiązujących przepisów prawa pokrywana przez zakład ubezpieczeń w ramach obowiązkowego ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej. Poszkodowany w związku ze zdarzeniem objętym umową ubezpieczenia obowiązkowego odpowiedzialności cywilnej może dochodzić roszczeń bezpośrednio od zakładu ubezpieczeń (art. 19 ust. 1 ustawy, art. 822 § 4 k.c.).

W przedmiotowej sprawie bezspornym między stronami był fakt zaistnienia zdarzenia komunikacyjnego z dnia 14 grudnia 2018 roku, w wyniku którego uszkodzony został samochód marki V.. 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, a także zasadność roszczenia z tytułu zwrotu kosztów prywatnej ekspertyzy.

Odszkodowanie za szkodę powstałą na skutek zdarzenia komunikacyjnego ustala się

i wypłaca w granicach odpowiedzialności cywilnej posiadacza lub kierowcy pojazdu mechanicznego (sprawcy szkody). Przy czym dla ustalenia granic odpowiedzialności cywilnej sprawcy szkody koniecznym jest odwołanie się do podstawowych zasad przewidzianych przepisami kodeksu cywilnego (art. 361 i art. 363 § 2 k.c.). Reguła wyrażona w przepisie art. 361 § 1 k.c. stanowi, że zobowiązany do odszkodowania ponosi odpowiedzialność tylko za normalne następstwa działania lub zaniechania, z którego szkoda wynika. Stosownie zaś do § 2 przepisu art. 361 k.c. naprawienie szkody obejmuje straty, jakie poszkodowany poniósł, a także korzyści, które mógłby osiągnąć, gdyby nie wyrządzono mu szkody. W myśl przepisu art. 363 § 2 k.c. jeżeli naprawienie szkody ma nastąpić w pieniądzu, wysokość odszkodowania powinna być ustalona według cen z daty ustalenia odszkodowania, chyba że szczególne okoliczności wymagają przyjęcia za podstawę cen istniejących w innej chwili. W tym miejscu wskazać należy, że w warunkach gospodarki rynkowej dla obrotu towarowego decydujące znaczenie mają reguły ekonomiczne podaży i popytu, a więc rynek, dlatego też bezsprzecznie podstawą przy obliczaniu wysokości odszkodowania powinny być ceny rynkowe.

Zgodnie z przyjętym zarówno w doktrynie jak i w orzecznictwie poglądem pod pojęciem szkody należy rozumieć różnicę pomiędzy stanem majątku poszkodowanego, jaki zaistniał po zdarzeniu wywołującym szkodę, a stanem tego majątku, jaki istniałby, gdyby nie doszło do zdarzenia szkodzącego (tzw. dyferencyjna metoda ustalania szkody). W odniesieniu do szkody komunikacyjnej jest to w praktyce różnica pomiędzy wartością, jaką pojazd przedstawiał

w chwili wypadku, a jego wartością po wypadku (por. m.in. wyrok SA w Warszawie z dnia 20 listopada 2014 roku, I Aca 685/14, LEX). Co do zasady wysokość odszkodowania winna odpowiadać kosztom usunięcia wskazanej wyżej różnicy w wartości majątku poszkodowanego (kosztom naprawy uszkodzonego pojazdu). Podmiot odpowiedzialny jest zobowiązany zwrócić poszkodowanemu wszelkie celowe i ekonomicznie uzasadnione wydatki poniesione w celu przywrócenia poprzedniego stanu samochodu, do których należy zaliczyć w zasadzie także koszt nowych części i innych materiałów (por. wyrok SN z dnia 20 października 1972 roku, II CR 425/72, OSNCP 1973, nr 6, poz. 111). 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 orzecnictwem 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 orzecnictwie 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 orzecnictwo; 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 odmienne 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 uszkodzeniu 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 ewentualnej naprawy samochodu marki V. i jej koszt, jak również ewentualna sprzedaż tego pojazdu mają irrelevantne znaczenie dla oceny rozmiaru odpowiedzialności pozwanego. Pozwany zdaje się przy tym całkowicie ignorować okoliczność, że przeprowadzenie naprawy pojazdu nie oznacza jeszcze, że został on przywrócony do stanu sprzed szkody. W przypadku zaniżonego odszkodowania (a takie niewątpliwie zostało wypłacone przez pozwanego) 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 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 V. (...) uszkodzonego w wyniku opisanego powyżej zdarzenia drogowego, z uwzględnieniem rynkowej stawki za roboczogodzinę prac blacharsko-lakierniczych na poziomie 100 zł netto, z użyciem części nowych, oryginalnych, a także technologii producenta pojazdu przywracającej stan poprzedni, wynosi 17.104,01 zł brutto. Jak wyjaśnił biegły, użycie wyłącznie części oryginalnych gwarantuje przywrócenie pojazdu do stanu sprzed szkody, przy czym przeprowadzona w ten sposób naprawa nie skutkuje wzrostem wartości pojazdu. 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). Odmiennie stanowisko skutkowałoby w zasadzie przerzuceniem 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 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. Dodatkowo, jak wyjaśnił biegły

w opinii, w przypadku zastąpienia uszkodzonych części kategorii O elementami jakości (...) nie ma się do czynienia z częściami identycznymi. Różnica sprowadza się do tego, że części jakości (...) nie posiadają znaku producenta pojazdu, a jednocześnie są tańsze o 25-50% od części oryginalnych, co powoduje zmniejszenie wartości rynkowej pojazdu po ich zamontowaniu. 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 zawinonego 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, nieznane są ich parametry, a ich montaż

w pojeździe może skutkować nieprawidłowym działaniem systemów bezpieczeństwa. Co relewantne, pozwany, który przeprowadził oględziny samochodu V. nie wykazał w żaden sposób (art. 6 k.c., art. 232 k.p.c.), aby w aucie tym były montowane jakiegokolwiek zamienniki. Pozwany nie zaoferował także dowodów, które pozwoliłyby przyjąć, iż naprawa przy użyciu nowych części oryginalnych skutkować będzie wzrostem wartości przedmiotowego pojazdu pomimo, że zgodnie z cyt. uchwałą SN w sprawie III CZP 80/11, wyłącznie w przypadku wykazania przez ubezpieczyciela powyższego faktu odszkodowanie może ulec obniżeniu

o kwotę odpowiadającą temu wzrostowi (por. także wyrok z dnia 8 grudnia 2021 roku,

I NSNc 78/21, L.). Zajmując przywołane stanowisko Sąd Najwyższy odrzucił kierunek wykładni, z którego miałyby wynikać, że zastąpienie części już eksploatowanej, nieraz przez znaczny okres, częścią nową powoduje, że poszkodowany zyskuje, gdyż w jego pojeździe pojawiła się część mająca większą wartość niż ta, która uległa zniszczeniu. Podkreślił, że część po połączeniu jej z pojazdem nie może być oceniana jako samodzielny przedmiot obrotu, lecz staje się jednym z elementów, które należy brać pod uwagę przy ocenie poniesionej straty. Stratę tę określa się przez porównanie wartości pojazdu przed zdarzeniem wyrządzającym szkodę i po przywróceniu go do stanu poprzedniego. W orzecznictwie podnosi się ponadto, że przywrócenie pojazdowi sprawności technicznej nie może być

identyfikowane z przywróceniem pojazdu w pełni do stanu poprzedniego. Ponadto naprawa pojazdu z reguły nie powoduje, że odzyskuje on swoją pełną wartość handlową w stosunku do stanu sprzed wyrządzenia szkody. Nawet

w przypadku kompleksowej naprawy w autoryzowanym zakładzie mechanicznym, zgodnie

z technologią producenta, przy użyciu nowych, oryginalnych części pojazd naprawiany

w realiach rynkowych, jest z reguły wart mniej niż pojazd, który nie uczestniczył w kolizji i nie podlegał procesowi naprawczemu (por. postanowienie SN z dnia 7 grudnia 2018 roku,

III CZP 51/18, OSNC 2019/9/94). Tożsamy wniosek wysnuł biegły w opinii. Nie może również tracić z pola widzenia okoliczności, że pozwany nie udowodnił, iż powód 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. Z opinii biegłego wynika wręcz odmienna konkluzja, a mianowicie że możliwość taka nie istniała. O czym była mowa wyżej, opinia biegłego T. B. stanowi przekonujący i miarodajny dowód w sprawie.

Sąd uznał ponadto, że powód nie był zobligowany do naprawy pojazdu w warsztatach współpracujących z pozwanym, a także za stawki i ceny części oraz materiałów lakierniczych wynikające ze sporządzonej przez pozwanego ekspertyzy. 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 niesporne niweczyłoby jego uprawnienie odnośnie wyboru sposobu likwidacji szkody. Jak już wyjaśniono pozwany nie udowodnił, że poszkodowany 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 przy tym Sąd Okręgowy w Łodzi w wyroku z dnia 24 października 2018 roku (IX Ca 668/18, L.), w przypadku podjęcia decyzji o wyborze sposobu naprawienia szkody poprzez wypłatę kwoty odszkodowania na rachunek poszkodowanego, jako miarodajne koszty naprawy powinny być brane pod uwagę obiektywne i uśrednione koszty części na rynku, nie zaś koszty proponowane przez podmiot wskazany przez ubezpieczyciela. Poszkodowany ma bowiem prawo do tego, aby za ustaloną kwotę odszkodowania móc naprawić pojazd

w wybranym warsztacie naprawczym, 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. Na uznanie zasługuje również stanowisko wyrażone przez Sąd Okręgowy w Łodzi w wyroku z dnia 18 listopada 2020 roku (III Ca 1432/19, L.) który wyjaśnił, że współpraca wierzyciela z dłużnikiem, o której mowa w art. 354 § 2 k.c., w odniesieniu do ubezpieczeniowego stosunku odszkodowawczego, polega na uzgodnieniu spraw podstawowych, takich jak – w przypadku szkody w pojeździe – przesądzenie sposobu przywrócenia stanu sprzed wypadku (czy samochód nadaje się do naprawy, czy też celowe jest przeznaczanie go do kasacji) oraz stwierdzenie, czy zasadnicze podzespoły samochodu (np. silnik lub karoseria) będą podlegały wymianie, czy tylko naprawie. Przypisanie zaś poszkodowanemu naruszenia obowiązku współpracy poszkodowanego

z ubezpieczycielem poprzez przeciwdziałanie zwiększeniu szkody i minimalizowanie jej skutków, można rozważać tylko w razie wykazania świadomości i niedbalstwa poszkodowanego przy skorzystaniu z usług podmiotu stosującego stawki wygórowane (i to rażąco) w stosunku do występujących na lokalnym rynku, a następnie domagania się odszkodowania w zawyżonej wysokości na podstawie faktur za naprawę pojazdu (in concreto). Kończąc ten wątek zwrócić należy uwagę na w istocie brak technicznej możliwości zakupu materiału lakierniczego na odległość, jeżeli ma on posłużyć do przywrócenia stanu poprzedniego. Wszak każda naprawa lakiernicza wymaga indywidualnego doboru odcienia lakieru, dodatkowo wiąże się z użyciem – poza lakierem – wielu innych środków, których ilości ogólnie nie da się ustalić. Dlatego też forsowana przez pozwanego możliwość zakupu lakieru lakierniczego na odległość z rabatem 40% ma w rzeczywistości nierealny charakter. Dodatkowo jak wyjaśnił biegły w opinii, naprawa z uwzględnieniem takiego rabatu pozbawiałaby warsztat naprawczy jakiegokolwiek zysku, co przeczyłoby w istocie profilowi działalności takiego podmiotu.

Reasumując dotychczasową część rozważań Sąd uznał, że powód był uprawniony dochodzić uzupełniającego odszkodowania w wysokości stanowiącej różnicę pomiędzy kosztem naprawy wyliczonym przez biegłego (17.104,01 zł) a wypłaconą przez pozwanego sumą pieniężną (7.816,45 zł), a więc kwoty 9.287,56 zł. Dalej idące roszczenie należało oddalić.

W przedmiotowej sprawie powód dochodził także zapłaty kwoty 738 zł tytułem poniesionych kosztów związanych ze zleceniem prywatnej ekspertyzy, które to żądanie Sąd uznał za niezasadne. Wskazać należy, że wprawdzie powód wystąpił z pozwem jako osoba fizyczna, to jednocześnie prowadzi działalność gospodarczą związaną przede wszystkim z oceną ryzyka i szacowaniem poniesionych strat. Jak wyjaśnił Sąd Okręgowy w Łodzi w wyroku z dnia 20 lipca 2018 roku (XIII Ga 617/18, L.), do powstania szkody majątkowej w związku

z koniecznością uzyskania prywatnej wyceny kosztów naprawy nie dochodzi z momentem wypłaty przez ubezpieczyciela świadczenia wynikającego z umowy (w tym wypadku kosztów naprawy pojazdu) w zaniżonej wysokości. Tego rodzaju działanie kwalifikować można dopiero jako nienależyte wykonanie umowy ubezpieczenia,

uzasadniające odpowiedzialność dłużnika na podstawie art. 471 k.c. W związku z tym przyjąć należy, iż szkoda w omawianym rozumieniu powstaje z chwilą poniesienia wydatku w celu uzyskania prywatnej wyceny kosztów naprawy. W dalszej kolejności Sąd wskazał, że oceny, czy poniesienie określonych kosztów mieści się w ramach szkody i normalnego związku przyczynowego, należy dokonywać na podstawie indywidualnej sytuacji poszkodowanego i konkretnych okoliczności sprawy. Obowiązkiem poszkodowanego jest przy tym podejmowanie działań zmierzających do zminimalizowania szkody, a brak z jego strony takiego działania nie może prowadzić do zwiększenia obowiązku odszkodowawczego osoby zobowiązanej do naprawienia szkody. Nie ulega wątpliwości, że koszty przed sądowej ekspertyzy wykonanej na zlecenie poszkodowanego mogą być zasadne, jednak nie w każdej sytuacji. W szczególności wykluczyć należy jakikolwiek automatyzm w uwzględnianiu tych wydatków jako składnik odszkodowania. Analizując kwestię istnienia adekwatnego związku przyczynowego pomiędzy szkodą powoda, rozumianą jako wydatek na pokrycie kosztów opracowania kalkulacji kosztów naprawy pojazdu, a nienależytym wykonaniem przez pozwanego zobowiązania wynikającego z umowy ubezpieczenia, Sąd Okręgowy podniósł, że poniesiony przez powoda wydatek w żaden sposób nie minimalizował szkody powstałej w wyniku uszkodzenia ubezpieczonego pojazdu, lecz służyć miał do oszacowania wysokości świadczenia należnego od pozwanego ubezpieczyciela na użytek postępowania sądowego, przy czym posiadanie prywatnej ekspertyzy nie było warunkiem niezbędnym, aby dochodzić przed sądem tego świadczenia. Sam fakt, iż pozwany zaniżył wysokość wypłaconych kosztów naprawy był jednak niewystarczający do przyjęcia, że dla określenia prawidłowej wysokości tych kosztów koniecznym było zlecenie przez powoda sporządzenia odpłatnej kalkulacji przez rzeczoznawcę. W oparciu o kalkulację opracowaną przez pozwanego powód, jako podmiot prowadzący działalność gospodarczą związaną z oceną ryzyka i szacowaniem poniesionych strat oraz posiadający wieloletnie doświadczenie w zakresie sądowego dochodzenia roszczeń związanych z szacowaniem kosztów napraw pojazdów, powinien bowiem bez trudu ustalić, w jakich elementach kalkulacji pozwanego wysokość kosztów naprawy została zaniżona. Sąd rozpoznający niniejszą sprawę popiera w całości zaprezentowane przez Sąd Okręgowy w Łodzi stanowisko. W zaistniałej w sprawie sytuacji powód niewątpliwie był władny samemu określić wysokość szkody, a w konsekwencji wysokość dochodzonego roszczenia, co zresztą uczynił, ale w ramach prowadzonej przez siebie firmy. Wszak faktura na K. J. została wystawiona przez (...) K. J.. Brak było zatem podstaw, ażeby koszt prywatnej ekspertyzy potraktować w realiach niniejszej sprawy jako element szkody. Koszt ten nie pozostawał w adekwatnym związku przyczynowym z nienależytym wykonaniem przez pozwanego, a wynikały z tego tytułu wydatek, jako zbędny i niecelowy, nie mógł stanowić składnika szkody, do której naprawienia pozwany byłby zobowiązany na podstawie art. 471 k.c.

Mając powyższe na uwadze Sąd zasądził od pozwanego na rzecz powoda kwotę 9.287,56 zł z ustawowymi odsetkami za opóźnienie od dnia 14 lutego 2019 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 zakładu ubezpieczeń albo wysokości odszkodowania okazało się niemożliwe, odszkodowanie wypłaca się w terminie 14 dni od dnia, w którym przy zachowaniu należytej staranności wyjaśnienie tych okoliczności było możliwe, nie później jednak niż w terminie 90 dni od dnia złożenia zawiadomienia o szkodzie, chyba że ustalenie odpowiedzialności zakładu ubezpieczeń albo wysokości odszkodowania zależy od toczącego się postępowania karnego lub cywilnego (art. 14 ust. 2 ustawy). Niespełnienie świadczenia w terminie powoduje po stronie dłużnika konsekwencje przewidziane w art. 481 § 1 k.c., zgodnie z którym, jeżeli dłużnik opóźnia się ze spełnieniem świadczenia pieniężnego, wierzyciel może żądać odsetek za czas opóźnienia, chociażby nie poniósł żadnej szkody i chociażby opóźnienie było następstwem okoliczności, za które dłużnik odpowiedzialności nie ponosi. Jeżeli stopa odsetek za opóźnienie nie była z góry oznaczona, należą się odsetki ustawowe za opóźnienie (§ 2 art. 481 k.c.).

W realiach rozpoznawanej sprawy odsetki od odszkodowania Sąd zasądził od daty wskazanej w pozwie, jako mieszczącej się w terminie ustawowym.

O kosztach procesu rozstrzygnięto w oparciu o przepis art. 98 k.p.c. w zw. z art. 100 zd. 2 k.p.c. Powód wygrał spór niemal w całości (w ponad 91%), był zatem uprawniony żądać zwrotu całości poniesionych kosztów procesu. Te obejmowały: opłatę sądową od pozwu – 750 zł, wynagrodzenie pełnomocnika w stawce minimalnej – 3.600 zł, opłatę skarbową od pełnomocnictwa – 17 zł oraz wykorzystaną część zaliczki na biegłego – 181,81 zł. Mając na uwadze powyższe należało zasądzić od pozwanego na rzecz powoda kwotę 4.548,81 zł tytułem zwrotu kosztów procesu.

Ponadto Sąd nakazał zwrócić powodowi ze Skarbu Państwa – Sądu Rejonowego dla Łodzi-Widzewa w Łodzi kwotę 618,19 zł tytułem pozostałej części zaliczki uiszczonyj w dniu 24 kwietnia 2023 roku.

Z tych względów, orzeczono jak w sentencji.