

UZASADNIENIE

Zaskarżonym wyrokiem Sąd Rejonowy dla Łodzi – Widzewa w Łodzi w dniu 7 maja 2021 r., w sprawie o sygn. akt VIII C 618/20 z powództwa M. J. przeciwko pozwanemu Towarzystwu (...) Spółce Akcyjnej z siedzibą w W., o zapłatę:

1. zasądził od Towarzystwa (...) Spółki Akcyjnej z siedzibą w W. na rzecz M. J. kwotę 1.501 zł wraz z odsetkami ustawowymi za opóźnienie:
 - a. od kwoty 1.269,56 zł od dnia 20 czerwca 2017 r. do dnia zapłaty;
 - b. od kwoty 231,44 zł od dnia 23 lipca 2018 r. do dnia zapłaty;
2. zasądził od Towarzystwa (...) Spółki Akcyjnej z siedzibą w W. na rzecz M. J. kwotę 1.550,44 zł tytułem zwrotu kosztów procesu;
3. obciążył Towarzystwo (...) Spółki Akcyjnej z siedzibą w W. obowiązkiem zwrotu na rzecz Skarbu Państwa – Sądu Rejonowego dla Łodzi – Widzewa w Łodzi kwoty 1.072,56 zł tytułem nieuiszczonych wydatków;
4. zwraca ze Skarbu Państwa – Sądu Rejonowego dla Łodzi – Widzewa w Łodzi na rzecz M. J. kwotę 342,56 zł tytułem zwrotu nadpłaconej zaliczki uiszczonej w dniu 18 sierpnia 2020 r..

Sąd I instancji ustalił, że w dniu 19 maja 2017 r. doszło do zdarzenia drogowego, w wyniku którego uszkodzony został należący do M. J. samochód marki C. (...) o nr rej. (...). W dacie szkody pojazd ten znajdował się w 3 roku eksploatacji.

Sprawca szkody był ubezpieczony w zakresie OC u pozwanego ubezpieczyciela.

M. J. zgłosiła szkodę pozwanemu w dniu 20 maja 2017 r. (data wpłynięcia zgłoszenia). W toku postępowania likwidacyjnego pozwany określił wartość szkody na kwotę 40.542,62 zł, o wypłacie której powiadomił powódkę decyzją z dnia 9 czerwca 2017 r.. W sporządzonym kosztorysie pozwany zastosował stawkę za rbg na poziomie 55 zł, 60% odchylenia dla materiałów lakierniczych oraz 17% rabatu dla wartości części zamiennych. Jednocześnie wartość pojazdu w stanie nieuszkodzonym, przy uwzględnieniu korekty 7% z tytułu wcześniejszych napraw, została ustalona na 54.500 zł

Nie zgadzając się z ustaloną przez ubezpieczyciela wartością szkody powódka zleciła wykonanie prywatnej ekspertyzy, na gruncie której koszt naprawy pojazdu marki C. został ustalony na kwotę 52.461,16 zł. Następnie M. J. wywiodła odwołanie, w treści którego wniosła o dopłatę w terminie 30 dni odszkodowania w wysokości 11.918,54 zł. W odpowiedzi pozwany pismem z dnia 7 czerwca 2018 r. poinformował o dopłacie odszkodowania w wysokości 3.418,72 zł, która to kwota została wypłacona w dniu 8 czerwca 2018 r.. Przy weryfikacji kosztorysu przesłanego przez powódkę pozwany uznał stawkę za rbg w wysokości 100 zł, natomiast w zakresie materiałów lakierniczych zastosował rabat w wysokości 40% oraz utrzymał 17% rabatu dla wartości części zamiennych.

Przedmiotowy pojazd został zakupiony poza granicami Polski. Przed zawarciem umowy auto było poddane oględzinom przez rzeczoznawcę. W momencie sprzedaży powódka pytała o wypadkową historię pojazdu i została wówczas zapewniona, że nie było żadnych szkód.

Przed zdarzeniem z dnia 19 maja 2017 r. w samochodzie powódki świeciła się kontrolka (...). Po ustaleniu ewentualnych kosztów naprawy rzeczzonego systemu mąż powódki podjął decyzję o przeprowadzeniu samodzielnej jego naprawy.

Po zaistnieniu przedmiotowej szkody samochód marki C. został naprawiony przez męża powódki za kwotę przekraczającą wartość wypłaconego przez pozwanego odszkodowania. Naprawa zakończyła się pod koniec 2017 r.,

nie objęła wszystkich uszkodzonych elementów, a po jej przeprowadzeniu auto było użytkowane przez powódkę i jej męża. W styczniu 2019 r. samochód ten został sprzedany.

M. J. nie otrzymała od pozwanego informacji o możliwości skorzystania z rabatów, ubezpieczyciel nie wskazywał również warsztatów, w których auto mogło zostać naprawione.

Celowy i ekonomicznie uzasadniony koszt naprawienia pojazdu marki C. przy uwzględnieniu cen części sygnowanych logo producenta pojazdu oraz stawki za rbg stosowanej przez warsztaty zapewniające wykonanie naprawy zgodnie z technologią naprawy wynosi 57.356,43 zł, zaś przy zastosowaniu części innych niż z logo producenta pojazdu wynosi 52.340,09 zł.

Koszt naprawy uwzględniający rabaty na oryginalne części zamienne oraz materiały lakiernicze gwarantowane przez pozwanego wynosi 48.282,80 zł.

Jakość części nieoryginalnych bez logo producenta odbiega jakością od jakości części fabrycznych, wobec czego nie zapewniają one skutecznej naprawy, przywracającej wszystkie cechy techniczne, funkcjonalne oraz estetyczne pojazdu do stanu sprzed szkody.

Naprawa pojazdu powódki wykonana z użyciem części sygnowanych logo producenta pojazdu nie spowoduje wzrostu wartości pojazdu.

Wyjściowa wartość rynkowa pojazdu w stanie nieuszkodzonym wynosi 68.000 zł. Po zastosowaniu korekt, w tym automatycznej korekty za pochodzenie wynikającej z instrukcji systemu E. (-15%) oraz korekty za wcześniejsze naprawy z tytułu domniemanego uczestnictwa we wcześniejszej kolizji (-7%) wartość ta wynosi 54.300 zł. Wartość rynkowa pozostałości zbywalnych w stanie kompletnym wynosi 23.400 zł.

Automatyczna korekta za pochodzenie pojazdu z obszaru UE może wynieść do -40% i wynika z analizy rynku i przepływu aut w UE. Ręczne wprowadzenie rzeczony korekty jest uzasadnione, gdy opiniujący sam dokonuje analizy przepływu aut między krajami, popierając to własnymi materiałami.

Poza pęknięciem obudowy pompy (...), która nosi ślady klejenia, żaden inny materiał nie wskazuje na wcześniejsze uszkodzenie samochodu powódki.

Ustalona przez biegłego sądowego wartość rynkowa pojazdu powódki w stanie nieuszkodzonym z pominięciem korekty z tytułu wcześniejszych napraw (4.720 zł) wynosi 59.020 zł (54.300 zł + 4.720 zł) i przewyższa koszt naprawy pojazdu wyliczony dla każdego wariantu.

Odsetki ustawowe za opóźnienie od kwoty 3.418,72 zł wypłaconej powódce tytułem uzupełniającego odszkodowania za okres od dnia 21 czerwca 2017 r. do dnia 8 czerwca 2018 r. wynoszą 231,44 zł.

Sąd Rejonowy wskazał, że stan faktyczny w sprawie ustalił m.in. na podstawie dowodu z przesłuchania powódki. Dokonując ustaleń faktycznych Sąd I instancji oparł się ponadto na opinii biegłego sądowego G. P.. Oceniając opinię biegłego sądowego, Sąd Rejonowy 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. Wydając opinię biegły oparł się na zgromadzonym w aktach sprawy materiale dowodowym, w tym na dokumentacji sporządzonej w toku procesu likwidacji szkody. W ustnej opinii uzupełniającej biegły odniósł się do zarzutów strony powodowej wskazując, z jakich przyczyn zakwalifikował do wymiany poszczególne elementy uszkodzonego pojazdu oraz co stanowiło podstawę zastosowania poszczególnych korekt, w tym z tytułu pochodzenia pojazdu i wcześniejszych napraw. Biegły wyjaśnił przy tym, że druga z wymienionych korekt znalazła zastosowanie z uwagi na domniemane uczestnictwo we wcześniejszej kolizji dodając, iż poza sklejoną obudową pompy (...) żaden inny element pojazdu marki C. nie wskazuje na jego uczestnictwo w innym, aniżeli przedmiotowym zdarzeniu drogowym.

Na rozprawie w dniu 9 marca 2021 r. Sąd Rejonowy wskazał, że pominął wniosek dowodowy strony powodowej o dopuszczeniu dowodu z opinii innego biegłego sądowego, jako zbędny. 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). Podkreślenia wymaga przy tym, 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 powołania kolejnego biegłego. Konieczność taka zajdzie w przypadku, gdy sporządzona w sprawie opinia ze względu na swoje wady (niekompletność, niezupełność, sprzeczność) jest nieprzydatna dla ustalenia istotnych dla rozstrzygnięcia faktów. Potrzeba powołania kolejnego biegłego 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 (por. m.in. wyrok SA w Białymstoku z dnia 16 września 2015 roku, I ACa 456/15, L.; wyrok SA w Katowicach z dnia 12 grudnia 2014 roku, I ACa 764/14, L.; wyrok SN z dnia 9 lipca 2014 roku, I UK 444/13, L.; wyrok SA w Łodzi z dnia 22 kwietnia 2014 roku, I ACa 1404/13, L.). W rozpoznawanej sprawie zaś, o czym była już mowa, opinia biegłego sądowego G. P. była jasna i kompletna, 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. Jednocześnie dla ustalenia wartości pojazdu powódki w stanie nieuszkodzonym z pominięciem korekty z tytułu wcześniejszych napraw nie była niezbędna wiedza specjalistyczna, wobec ustalenia przez biegłego wartości tej korekty (7% od kwoty bazowej 68.000 zł, co daje 4.720 zł) wyliczenie sprowadzało się bowiem do przeprowadzenia prostego matematycznego działania, tj. do dodania kwoty 4.720 zł do kwoty 54.300 zł (wartość rynkowa pojazdu ustalona przez biegłego), co dało wynik 59.020 zł.

Wobec tak ustalonego stanu faktycznego Sąd Rejonowy uznał, że powództwo zasługiwało na uwzględnienie w całości.

W niniejszej sprawie znajdują zastosowanie zasady odpowiedzialności samoistnego posiadacza mechanicznego środka komunikacji poruszanego za pomocą sił przyrody statutowane w przepisie art. 436 k.c., oraz – w związku z objęciem odpowiedzialności posiadacza pojazdu obowiązkowym ubezpieczeniem odpowiedzialności cywilnej – przepisy ustawy z dnia 22 maja 2003 r. o ubezpieczeniach obowiązkowych, Ubezpieczeniowym Funduszu Gwarancyjnym i Polskim Biurze Ubezpieczycieli Komunikacyjnych (t.j. Dz.U. z 2013 r., poz. 392 ze zm.), 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 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.).

Sąd Rejonowy wskazał, że w przedmiotowej sprawie bezspornym między stronami był fakt zaistnienia zdarzenia komunikacyjnego z dnia 19 maja 2017 r., w wyniku którego uszkodzony został samochód marki C.. 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, spór stron dotyczył również charakteru zaistniałej szkody.

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 szczególnie 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). Reguła ta ma jednak wyjątki. Do ich grona zalicza się przede wszystkim sytuacja, w której remont samochodu okazał się niemożliwy, albo pociąga za sobą nadmierne trudności lub koszty. N. trudności lub kosztów powinna być oceniana w odniesieniu do konkretnego przypadku, z uwzględnieniem interesów ekonomicznych obu stron. Od strony praktycznej - metodologicznej zakwalifikowanie szkody jako całkowitej rodzi ściśle określone konsekwencje, albowiem należne w

ramach ubezpieczenia OC posiadaczy pojazdów mechanicznych odszkodowanie ustalane jest metodą dyferencyjną. Metoda ta polega na ustaleniu wysokości odszkodowania poprzez pomniejszenie wartości pojazdu w stanie przed uszkodzeniem - o wartość pozostałości (wrak pojazdu). Zgodnie z ugruntowanym orzecnictwem Sądu Najwyższego (por. m.in. wyrok z dnia 12 kwietnia 2018 roku, II CNP 43/17, L.; postanowienie z dnia 12 stycznia 2006 roku, III CZP 76/05, L.), koszt naprawy uszkodzonego w wypadku komunikacyjnym pojazdu, nieprzewyższający jego wartości sprzed wypadku, nie jest nadmierny w rozumieniu art. 363 § 1 k.c. Wyrażając ten pogląd Sąd Najwyższy przypomniał, że w odniesieniu do ubezpieczenia OC zastosowanie znajduje zasada pełnego odszkodowania, przy czym suma pieniężna wypłacona przez ubezpieczyciela nie może być wyższa od poniesionej szkody. Kwestia ta była także przedmiotem rozważań na gruncie wyroku z dnia 20 lutego 2020 roku (V CKN 903/00, OSNC 2003/1/15), w którym Sąd Najwyższy przyjął, że jeżeli zatem koszt naprawy samochodu jest wyższy od jego wartości przed uszkodzeniem, roszczenie poszkodowanego ogranicza się do kwoty odpowiadającej różnicy wartości samochodu sprzed i po wypadku. Wyjaśnił, że świadczenie zobowiązanego polegające na przywróceniu stanu poprzedniego lub zapłaceniu kwoty odpowiadającej wartości takiego przywrócenia (kosztów naprawy samochodu) nie powinno przekraczać kosztów celowych, ekonomicznie uzasadnionych. Gdy w konkretnych okolicznościach sprawy zostanie stwierdzony brak ekonomicznego uzasadnienia naprawienia szkody we wskazanym sposób, roszczenie poszkodowanego ogranicza się do innej formy odszkodowania. Polega ona na zapłaceniu kwoty wyrównującej uszczerbek majątkowy wyrażający się różnicą pomiędzy wartością samochodu przed i po uszkodzeniu. Typową sytuacją, w której tak trzeba będzie określić zakres obowiązku odszkodowawczego, jest taka, w której koszt naprawy samochodu wydatnie, znacznie, przekraczałby wartość samochodu przed wypadkiem. W takim wypadku przywrócenie stanu poprzedniego (wyłożenie kosztów takiego przywrócenia) pociągałoby za sobą dla poszkodowanego nadmierne koszty (art. 363 § 1 k.c.). Gdyby więc koszt naprawy samochodu był znacznie wyższy od wartości samochodu przed uszkodzeniem, roszczenie poszkodowanego ogranicza się do kwoty odpowiadającej różnicy wartości samochodu sprzed i po wypadku. Takie ustalenie wysokości szkody ("strat, które poszkodowany poniósł") i sposobu jej naprawienia nie pozostaje w sprzeczności z zasadami określonymi w art. 361 § 2 i 363 § 1 k.c., ani w art. 822 k.c. Dlatego też w orzecnictwie za utrwalony należy uznać pogląd, iż jeżeli koszt naprawy samochodu jest wyższy od jego wartości przed uszkodzeniem, roszczenie poszkodowanego ogranicza się do kwoty odpowiadającej różnicy wartości samochodu sprzed i po wypadku (por. m.in. wyrok SN z dnia 20 kwietnia 1971 roku, II CR 475/70, OSP 1971/12/231; wyrok SN z dnia 20 lutego 2002 roku, V CKN 903/00, OSNC 2003/1/15; wyrok SN z dnia 3 kwietnia 2019 roku, II CSK 100/18, LEX; wyrok SA w Krakowie z dnia 30 kwietnia 2013 roku, I ACa 306/13, LEX). Sąd Rejonowy podkreślił, że w pełni podziela ten pogląd przyjmując, że koszt naprawy uszkodzonego w wypadku komunikacyjnym pojazdu, przewyższający jego wartość sprzed wypadku, uzasadnia uznanie naprawy za nieopłacalną, a w konsekwencji celowym i uzasadnionym jest odstąpienie od przywrócenia stanu poprzedniego. W omawianej sprawie, w ocenie Sądu I instancji, nie zachodził jednak przypadek szkody całkowitej.

W pierwszej kolejności Sąd Rejonowy podkreślił, że nie kwestionuje opinii biegłego sądowego w zakresie ustalonych kosztów naprawy samochodu C., została ona bowiem w tej części precyzyjnie uzasadniona, a w opinii uzupełniającej biegły szczegółowo wyjaśnił, z jakich przyczyn zakwalifikował do naprawy poszczególne elementy, a także, dlaczego uwzględnić należało koszt chłodnicy o nr części 1330W2. Sąd podziela także argumentację biegłego na okoliczność zastosowania korekty z tytułu pochodzenia pojazdu, kwestia ta została bowiem merytorycznie uzasadniona. Przypomnienia wymaga, że jej wartość jest wyliczana automatycznie przez program i wynika z analizy rynku oraz przepływu aut w UE. Wprawdzie możliwe jest ręczne jej wprowadzenie, wówczas jednak biegły musi samodzielnie dokonać rzeczowej analizy na podstawie własnych obserwacji popartych stosownymi dokumentami, co w sprawie nie miało miejsca. Zdaniem Sądu I instancji niezasadna była natomiast korekta z tytułu wcześniejszych napraw powypadkowych ustalona w pierw przez pozwanego, a następnie przyjęta przez biegłego na poziomie (w obu przypadkach) -7%. Jak wyjaśnił biegły, korekta ta została zastosowana wyłącznie z uwagi na domniemane uczestnictwo pojazdu marki C. we wcześniejszym zdarzeniu drogowym, przy czym biegły swoje domniemanie oparł na twierdzeniach pozwanego, które jednak nie zostały w żaden sposób udokumentowane oraz na widocznym pęknięciu na obudowie pompy (...).

Sąd Rejonowy ocenił taką argumentację jako całkowicie nieprzekonującą. Po pierwsze biegły dopuścił możliwość, że pęknięcie obudowy mogło nastąpić w inny sposób wskazując, że 100% pewności nikt w żadnej dziedzinie nie da. Po drugie, jak wynika z depozycji powódki, element (...) był naprawiany samodzielnie przez jej męża. Wprawdzie powódka nie wyjaśnia co dokładnie i w jaki sposób zostało naprawione, to jednocześnie jej twierdzenia na okoliczność naprawy tego właśnie elementu w żaden sposób nie zostały podważone przez stronę przeciwną. Nie budzi przy tym wątpliwości, że to pozwanego obciążała powinność wykazania, że pojazd marki C. brał wcześniej udział w innych kolizjach, co uprawniałoby go do zastosowania omawianej korekty, jeśli z faktu tego chciał wywodzić korzystne dla siebie skutki prawne (art. 6 k.c., art. 232 k.p.c.). Powinności tej pozwany nawet nie starał się sprostować, z żadnego dokumentu zgromadzonego w aktach szkody nie wynika bowiem, co stanowiło podstawę spornej korekty, twierdzenia w tym zakresie nie zostały także przedstawione w odpowiedzi na pozew oraz w dalszych pismach procesowych. Co oczywiste, jakakolwiek korekta wpływająca na wartość szkody ustalaną w procesie cywilnym nie może być przyjmowana w oparciu o domniemanie, a musi zostać dowiedziona zgodnie z ciężarem dowodu, co w sprawie nie miało miejsca. Powódka konsekwentnie podnosiła, że nabyła pojazd bezkolizyjny, który przed zakupem był poddany oględzinom przez rzeczoznawcę, że po nabyciu auta nie brało ono udziału w żadnej szkodzie, co zresztą wprost wynika z wydruku z (...) i nie zostało w żaden sposób podważone. Wreszcie, o czym była mowa, powódka potwierdziła, że w obrębie systemu (...) były przeprowadzane prace naprawcze z innych jednak przyczyn, aniżeli udział samochodu w kolizji.

Sąd Rejonowy zaznaczył, że dopuszcza sygnalizowaną przez biegłego możliwość, iż hipotetyczna szkoda mogła nie zostać zgłoszona, biegły zdaje się jednak pomijać relewantną okoliczność, a mianowicie, iż mowa o pojeździe z 2015 r., zarejestrowanym w Polsce w dniu 5 grudnia 2016 r., który w dacie zdarzenia znajdował się w raptem 3 roku użytkowania. Pojazd ten w dacie nabycia przez powódkę niespornie musiał być objętą gwarancją i mieć wykupione ubezpieczenie AC. W takim stanie rzeczy zdaniem Sądu wykonanie ewentualnej naprawy z własnych środków wydaje się być mało realne, zwłaszcza, że producenci pojazdów dla utrzymania gwarancji, co do zasady wymagają przeprowadzenia napraw w (...), co rzecz jasna przekłada się na ich koszt. W świetle powyższych okoliczności postawione przez biegłego domniemanie uznać należy za obalone. Konsekwencją powyższej konkluzji jest zmiana wartości rynkowej pojazdu w stanie nieuszkodzonym z kwoty 54.300 zł na kwotę 59.020 zł, co przy każdym wariantcie kosztów naprawy kwalifikuje szkodę, jako częściową, skoro koszt ten nie przekracza wartości pojazdu. 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 prawnego okoliczność, czy poszkodowany dokonał naprawy oraz czy i jakim kosztem to uczynił (por. uchwała SN z dnia 15 listopada 2001 roku, III CZP 68/01, OSPiKA 2002, nr 7-8, poz. 103, wyrok SN z dnia 27 czerwca 1988 roku, I CR 151/88, LEX; wyrok SN z dnia 7 sierpnia 2003 roku, IV CKN 387/01, LEX). Zgodnie bowiem z utrwalonym 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. 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 fakt naprawy samochodu marki C. przez męża powódki, poniesiony koszt tejże naprawy oraz późniejsza sprzedaż pojazdu, mają irrelevantne znaczenie dla oceny rozmiaru odpowiedzialności pozwanego. Pozwany optując w odpowiedzi na pozew za rachunkowym rozliczeniem szkody zdaje się przy tym nie zauważać istotnej okoliczności, a mianowicie, że sama naprawa samochodu nie oznacza

jeszcze, iż pojazd został przywrócony do stanu sprzed szkody. W takim przypadku poszkodowany angażuje bowiem własne środki pieniężne i organizuje naprawę w stopniu, na jaki pozwala mu jego sytuacja majątkowa.

W oparciu o opinię biegłego sądowego Sąd Rejonowy ustalił, że rzeczywisty koszt naprawy samochodu marki C. uszkodzonego w wyniku opisanego powyżej zdarzenia komunikacyjnego z dnia 19 maja 2017 r. z uwzględnieniem stawki za roboczogodzinę prac blacharsko-lakierniczych na poziomie 100 zł, z użyciem części nowych, oryginalnych oraz zastosowaniem technologii naprawy producenta, wynosi 57.356,43 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. 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 zawinionego działania sprawcy szkody lub innej osoby odpowiedzialnością cywilną 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.

W ocenie Sądu Rejonowego brak jest podstaw do uznania za zasadne naprawę pojazdu używanego wyłącznie przy zastosowaniu tzw. zamienników, a nie części autoryzowanych z logo producenta pojazdu, tylko z uwagi na rok produkcji pojazdu, czy też przebieg. Tego typu postępowanie byłoby całkowicie bezzasadne i krzywdzące dla poszkodowanego, którego szkoda powstała na skutek zawinionego działania innego podmiotu. Jednocześnie niesporne jest, jak również wynika to wprost z opinii biegłego sądowego, 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 w (...) były montowane jakiegokolwiek zamienniki. Sąd uznał ponadto, iż poszkodowana nie była zobowiązana do naprawy pojazdu w warsztatach współpracujących z pozwanym, a także za stawki 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. Narzucanie poszkodowanemu gdzie i za ile ma naprawić pojazd niespornie niweczyłoby jego uprawnienie odnośnie wyboru sposobu likwidacji szkody. Nie może przy tym ująć uwadze, że pozwany nie udowodnił, iż 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. Jak wyjaśnił 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.

Sąd Rejonowy podkreślił, że opinia biegłego G. P. stanowi przekonujący i miarodajny dowód w sprawie. Opinia ta odzwierciedla staranność i wnikliwość w badaniu zleconego zagadnienia, wyjaśnia wszystkie istotne okoliczności, podaje przyczyny, które doprowadziły do przyjętej konkluzji, a równocześnie jest poparta głęboką wiedzą i wieloletnim doświadczeniem zawodowym biegłego. Jednocześnie opinii tej nie podważają pozostałe dowody zebrane w sprawie, nie była ona również kwestionowana przez strony procesu.

Skoro zatem niezbędny koszt naprawy samochodu marki C. uszkodzonego w wyniku zdarzenia komunikacyjnego z dnia 19 maja 2017 roku wynosi 57.356,43 zł brutto, wysokość należnego powódce roszczenia kształtuje się na tym samym poziomie. Do dnia wyrokowania pozwany wypłacił z tytułu przedmiotowej szkody kwotę 43.961,34 zł brutto, a zatem roszczenie powódki wyrażające się kwotą 1.269,56 zł było zasadne w całości. Na marginesie podkreślenia wymaga, że roszczenie to byłoby uzasadnione dla każdego wariantu naprawy wyliczonego przez biegłego, w tym przy kosztach naprawy uwzględniających rabaty oferowane przez pozwanego.

W pełni uzasadnione było także żądanie zapłaty skapitalizowanych odsetek od uzupełniającego odszkodowania wypłaconego powódce przez pozwanego, tj. od kwoty 3.418,72 zł za okres od dnia 21 czerwca 2017 roku do dnia 8 czerwca 2018 roku, co daje kwotę 231,44 zł

Mając powyższe na uwadze Sąd Rejonowy zasądził od pozwanej na rzecz powódki kwotę 1.501 zł z ustawowymi odsetkami za opóźnienie od kwoty 1.269,56 zł od dnia 20 czerwca 2017 roku do dnia zapłaty oraz od kwoty 231,44 zł od dnia 23 lipca 2018 r. do dnia zapłaty.

Termin wymagalności świadczeń przysługujących poszkodowanemu od zakładu ubezpieczeń z tytułu obowiązkowego ubezpieczenia posiadaczy pojazdów mechanicznych za szkody powstałe w związku z ruchem tych pojazdów określa art. 14 ust. 1 ustawy, zgodnie z którym zakład ubezpieczeń wypłaca odszkodowanie w terminie 30 dni licząc od dnia złożenia przez poszkodowanego lub uprawnionego zawiadomienia o szkodzie. W przypadku gdyby wyjaśnienie w terminie, o którym mowa w ust. 1, okoliczności niezbędnych do ustalenia odpowiedzialności zakładu ubezpieczeń albo wysokości odszkodowania okazało się niemożliwe, odszkodowanie wypłaca się w terminie 14 dni od dnia, w którym przy zachowaniu należytej staranności wyjaśnienie tych okoliczności było możliwe, nie później jednak niż w terminie 90 dni od dnia złożenia zawiadomienia o szkodzie, chyba że ustalenie odpowiedzialności zakładu ubezpieczeń albo wysokości odszkodowania zależy od toczącego się postępowania karnego lub cywilnego (art. 14 ust. 2 ustawy). Niespełnienie świadczenia w terminie powoduje po stronie dłużnika konsekwencje przewidziane w art. 481 § 1 k.c., zgodnie z którym, jeżeli dłużnik opóźnia się ze spełnieniem świadczenia pieniężnego, wierzyciel może żądać odsetek za czas opóźnienia, chociażby nie poniósł żadnej szkody i chociażby opóźnienie było następstwem okoliczności, za które dłużnik odpowiedzialności nie ponosi. Jeżeli stopa odsetek za opóźnienie nie była z góry oznaczona, należą się odsetki ustawowe za opóźnienie (§ 2 art. 481 k.c.). W niniejszej sprawie pozwany potwierdził fakt wpłynięcia zgłoszenia szkody w dniu 20 maja 2017 r., co rodziło po jego stronie obowiązek wypłaty należnego powódce odszkodowania do dnia 19 czerwca 2017 r.. Odsetki od tego świadczenia były zatem zasadne od dnia następnego zwłaszcza, iż pozwany nawet nie starał się wykazać, iż ustalenie wartości szkody w 30-dniowym terminie nie było możliwe. Odsetki od kwoty 231,44 zł Sąd zasądził natomiast od daty wniesienia pozwu.

O obowiązku zwrotu kosztów procesu Sąd I instancji orzekł na podstawie art. 98 k.p.c. zasądzając od pozwanego na rzecz powódki kwotę 1.550,44 zł obejmującą: opłatę sądową od pozwu – 76 zł, wynagrodzenie pełnomocnika w stawce minimalnej – 900 zł, opłatę skarbową od pełnomocnictwa – 17 zł oraz wykorzystaną zaliczkę na poczet biegłego sądowego – 557,44 zł.

Zgodnie z przepisem art. 113 ust. 1 ustawy o kosztach sądowych w sprawach cywilnych w związku z art. 98 k.p.c. Sąd nakazał pobrać od pozwanego na rzecz Skarbu Państwa – Sądu Rejonowego dla Łodzi-Widzewa w Łodzi kwotę 1.072,56 zł tytułem nieuiszczonych kosztów sądowych. Ponadto Sąd na podstawie art. 84 ust. 2 w zw. z ust. 1 ustawy

o kosztach sądowych w sprawach cywilnych nakazał zwrócić ze Skarbu Państwa – Sądu Rejonowego dla Łodzi – Widzewa w Łodzi na rzecz M. J. kwotę 342,56 zł tytułem zwrotu nadpłaconej zaliczki uiszczoney w dniu 18 sierpnia 2020 r..

Apelację od powyższego wyroku wniósł pozwany, zaskarżając wydane rozstrzygnięcie w całości.

Skarżący wydanemu orzeczeniu zarzucił:

1. naruszenie przepisów postępowania, mające wpływ na rozstrzygnięcie, to jest art. 233 § 1 k.p.c. poprzez niewłaściwe zastosowanie skutkujące dowolną, fragmentaryczną, sprzeczną z doświadczeniem życiowym oraz zasadami logicznego rozumowania oceną dowodu z opinii biegłego rzeczoznawcy samochodowego G. P. polegającą na:

a. uznaniu z jednej strony opinii biegłego jako jasną, rzetelną, logiczną, w sposób wyczerpujący objaśniającą budzące wątpliwości kwestie, a z drugiej strony zanegowanie wniosków biegłego dotyczących szkody całkowitej w pojeździe oraz wcześniejszego uszkodzenia pompy (...) i zastosowania korekty z tytułu wcześniejszych napraw;

b. przyjęciu, wbrew opinii biegłego, że w przedmiotowej sprawie nie występuje szkoda całkowita, podczas gdy biegły zarówno w opinii podstawowej jak i opiniach uzupełniających podtrzymał swoje stanowisko w zakresie dokonanych wyliczeń, zgodnie z którymi koszty naprawy pojazdy przewyższały wartość pojazdu w stanie sprzed szkody, wobec czego szkoda w pojeździe winna być zakwalifikowana jako całkowita;

c. ustalenie faktu sprzecznego z treścią opinii biegłego, iż biegły dopuścił inną możliwość uszkodzenia pompy (...) aniżeli skutek zdarzenia drogowego, podczas gdy biegły kategorycznie wykluczył powstanie pęknięcia w wyniku naprawy jednocześnie wskazując że sama obudowa pompy (...) nie pęka wskutek normalnej eksploatacji, wobec czego uszkodzenie musiało powstać wskutek stłuczki;

d. pominięcie opinii biegłego, w zakresie, w jakim biegły stwierdził, iż jeżeli obudowa (...) była kiedyś klejona i znajduje się ona w środku komory silnika to w przeszłości musiało być również duże uszkodzenie, co świadczyłoby o poważnej kolizji;

2. naruszenie przepisów postępowania, mające wpływ na rozstrzygnięcie, to jest art. 233 § 1 k.p.c. poprzez niewłaściwe zastosowanie skutkujące dowolną, fragmentaryczną, sprzeczną z doświadczeniem życiowym oraz zasadami logicznego rozumowania oceną dowodu z zeznań strony powodowej polegającej na:

a. pominięciu, że powódka potwierdziła dokonanie wcześniejszej naprawy pompy (...), w dodatku naprawy nieserwisowej, dokonanej przez męża powódki, co skutkowało ustaleniem faktu niezgodnego z rzeczywistym stanem rzeczy, iż wydaje się być mało realne wykonanie naprawy z własnych środków;

b. pominięciu zeznań powódki złożonych na rozprawie w dniu 30 kwietnia 2021 r., zgodnie z którymi uszkodzony samochód nie był serwisowany, co skutkowało ustaleniem faktu niezgodnego z rzeczywistym stanem rzeczy, iż uszkodzony pojazd musiał być objęty gwarancją ;

c. dowolnym ustaleniu, że wcześniejsza naprawa pompy (...) wynikała z innych przyczyn aniżeli kolizja, co nie wynika w żaden sposób ze złożonych przez powódkę zeznań;

3. naruszenie przepisów prawa procesowego, to jest art. 232 k.p.c. w zw. z art. 6 k.c. poprzez niewłaściwe zastosowanie i przyjęcie, że pozwany nie wykazał, iż pojazd uczestniczył we wcześniejszej kolizji, co uzasadniałoby zastosowanie korekty z tytułu wcześniejszych napraw, podczas gdy fakt ten został wykazany dowodem z opinii biegłego, zgodnie z którą jeżeli obudowa (...) była kiedyś klejona i znajduje się ona w środku komory silnika to w przeszłości musiało być również duże uszkodzenie, co świadczyłoby o poważnej kolizji, a sam fakt uszkodzenia pompy (...) nie był sporny między stronami.

4. naruszenie przepisów prawa materialnego., to jest art. 361 k.c. oraz 363 k.c. w zw. z art. 822 § 1 k.c. w zw. z art. 34 ust. 1 ustawy z dnia 22 maja 2003 r. o ubezpieczeniach obowiązkowych. Ubezpieczeniowym Funduszu Gwarancyjnym i Polskim Biurze Ubezpieczycieli Komunikacyjnych poprzez błędne zastosowanie i zasądzenie odszkodowania w wysokości odpowiadającej kosztom naprawy pojazdu w sytuacji, gdy w pojeździe wystąpiła szkoda całkowita, wobec czego należne odszkodowanie winno być ustalone w wysokości odpowiadającej różnicy pomiędzy wartością pojazdu sprzed szkody a wartością pozostałości;

5. naruszenie przepisów prawa materialnego, to jest art. 805 § 1 k.c. poprzez błędną wykładnię polegającą na przyjęciu, że samochód wyprodukowany w 2015 roku musiał mieć wykupione ubezpieczenie AC, podczas gdy umowa ubezpieczenia AC jest umową dobrowolną, i nie ma żadnego obowiązku jej zawierania, nawet w przypadku aut nowych, czy kilkuletnich.

W związku z tak postawionymi zarzutami skarżący wniósł o zmianę rozstrzygnięcia w zakresie zaskarżenia poprzez oddalenie powództwa w całości oraz rozstrzygnięcie o kosztach procesu w zakresie postępowania w I i II instancji, w tym kosztów zastępstwa procesowego, stosownie do wyniku postępowania i zasady odpowiedzialności strony za wynik sprawy.

W odpowiedzi na apelację pozwanego, powódka wniósł o jej oddalenie oraz zasądzenie od pozwanego na swoją rzecz kosztów postępowania apelacyjnego, w tym kosztów zastępstwa procesowego według norm przepisanych.

Sąd Okręgowy zważył, co następuje:

Apelacje wniesiona przez pozwanego okazała się niezasadna i jako taka podlegała oddaleniu.

Zdaniem Sądu Okręgowego, wyrok Sądu Rejonowego jest prawidłowy i jako taki musi się ostać. Podniesione przez apelującego zarzuty nie zasługują na uwzględnienie. Sąd Okręgowy podziela zarówno ustalenia faktyczne dokonane przez Sąd I instancji i przyjmuje je, jako własne, jak i dokonaną ocenę prawną.

Przede wszystkim podniesione przez skarżącego zarzuty naruszenia art. 233 § 1 k.p.c. nie mogą zostać uznane za skuteczne. Należy wskazać, że zarzut naruszenia przedmiotowego przepisu może być uznany za zasadny jedynie w wypadku wykazania, że ocena materiału dowodowego jest rażąco wadliwa, czy w sposób oczywisty błędna, dokonana z przekroczeniem granic swobodnego przekonania sędziowskiego, wyznaczonych w tym przepisie. Sąd drugiej instancji ocenia bowiem legalność oceny dokonanej przez Sąd I instancji, czyli bada czy zostały zachowane kryteria określone w art. 233 § 1 k.p.c. Należy zatem mieć na uwadze, że - co do zasady - Sąd ocenia wiarygodność i moc dowodów według własnego przekonania na podstawie wszechstronnego rozważenia zebranego materiału, dokonując wyboru określonych środków dowodowych. Jeżeli z danego materiału dowodowego sąd wyprowadza wnioski logicznie poprawne i zgodne z doświadczeniem życiowym, to ocena Sądu nie narusza reguł swobodnej oceny dowodów i musi się ostać, choćby w równym stopniu, na podstawie tego materiału dowodowego, dawały się wysnuć wnioski odmienne. Przeprowadzona przez sąd ocena dowodów może być skutecznie podważona tylko wtedy, gdy brak jest logiki w wiązaniu wniosków z zebranymi dowodami lub, gdy wnioskowanie sądu wykracza poza schematy logiki formalnej albo, wbrew zasadom doświadczenia życiowego, nie uwzględnia jednoznacznych praktycznych związków przyczynowo - skutkowych (por. przykładowo postanowienie Sądu Najwyższego z dnia 11 stycznia 2001 r., I CKN 1072/99, Prok. i Pr. 2001 r., Nr 5, poz. 33, postanowienie Sądu Najwyższego z dnia 17 maja 2000 r., I CKN 1114/99, wyrok Sądu Najwyższego z dnia 14 stycznia 2000r., I CKN 1169/99, OSNC 2000 r., nr 7-8, poz. 139).

Jak wskazał Sąd Najwyższy w licznych orzeczeniach (np. wyrok z dnia 16 grudnia 2005 r., sygn. akt III CK 314/05, wyrok z dnia 21 października 2005r., sygn. akt III CK 73/05, wyrok z dnia 13 października 2004 r. sygn. akt III CK 245/04, LEX nr 174185), skuteczne postawienie zarzutu naruszenia przez sąd przepisu art. 233 § 1 k.p.c. wymaga wykazania, że sąd uchybił zasadom logicznego rozumowania lub doświadczenia życiowego, to bowiem może być jedynie przeciwstawione uprawnieniu sądu do dokonywania swobodnej oceny dowodów. Nie jest natomiast wystarczające przekonanie o innej, niż przyjął sąd wadze (doniosłości) poszczególnych dowodów i ich odmiennej

ocenie, niż ocena sądu. Dla skuteczności zarzutu naruszenia art. 233 § 1 k.p.c. nie wystarcza stwierdzenie o wadliwości dokonanych ustaleń faktycznych, odwołujące się do stanu faktycznego, który w przekonaniu skarżącego odpowiada rzeczywistości. Konieczne jest tu wskazanie przyczyn dyskwalifikujących postępowanie sądu w tym zakresie. W szczególności skarżący powinien wskazać, jakie kryteria oceny naruszył sąd przy ocenie konkretnych dowodów, uznając brak ich wiarygodności i mocy dowodowej lub niesłusznie im je przyznając (por. wyrok Sądu Apelacyjnego w Szczecinie z dnia 19 czerwca 2008r., I ACa 180/08, LEX nr 468598).

Wbrew stanowisku skarżącego, Sąd I instancji nie naruszył powyższych dyrektyw oceny dowodów i w sposób prawidłowy dokonał ustalenia stanu faktycznego w przedmiotowej sprawie. Podniesione przez pozwanego zarzuty stanowią wyłącznie gołosłowną polemikę z rozważaniami Sądu Rejonowego. Po pierwsze należy podkreślić, że w okolicznościach nie zostało wykazane, że pojazd marki C. brał wcześniej udział w innych kolizjach. Wbrew twierdzeniom skarżącego biegły wyjaśnił, że poza sklejoną obudową pompy (...) żaden inny element pojazdu marki C. nie wskazuje na jego uczestnictwo w innym, aniżeli przedmiotowym zdarzeniu drogowym. Powódka konsekwentnie podnosiła, że nabyła pojazd bezkolizyjny, który przed zakupem był poddany oględzinom przez rzeczoznawcę, że po nabyciu auta nie brało ono udziału w żadnej szkodzie, co zresztą wprost wynika z wydruku z (...) i nie zostało w żaden sposób podważone. Wreszcie, o czym była mowa, powódka potwierdziła, że w obrębie systemu (...) były przeprowadzane prace naprawcze z innych jednak przyczyn, aniżeli udział samochodu w kolizji.

Jak słusznie zauważył Sąd Rejonowy jakakolwiek korekta wpływająca na wartość szkody ustalaną w procesie cywilnym nie może być przyjmowana w oparciu o domniemania, a musi zostać dowiedziona zgodnie z ciężarem dowodu, co w sprawie nie miało miejsca. Natomiast twierdzenia pozwanego odnośnie rzekomego uczestnictwa pojazdu powódki w innym niezgłoszonym zdarzeniu drogowym są całkowicie gołosłowne. Zwłaszcza, że jak argumentował sam pozwany kolizja drogowa w ramach, której doszłoby do pęknięcia obudowy pompy (...) byłaby bardzo poważna, a łączny zakres uszkodzeń byłby dużo szerszy. Trudno sobie w tej sytuacji wyobrazić, aby nie doszło do zgłoszenia takowej szkody, zwłaszcza, że pojazd powódki w dacie kolizji z dnia 19 maja 2017 r. był w trzecim roku użytkowania.

Wreszcie należy również przypomnieć, że biegły dopuścił możliwość, że pęknięcie obudowy mogło nastąpić w inny sposób wskazując, że 100% pewności nikt w żadnej dziedzinie nie da. Co za tym idzie, wbrew argumentacji skarżącego, powódka mogła mieć po prostu pecha i być może obudowa pompy (...) została wykonana z gorszych jakościowo materiałów lub nastąpił błąd w procesie produkcji i doszło do jej samoistnego uszkodzenia w wyniku normalnej eksploatacji. Skarżący w okolicznościach przedmiotowej sprawy nie zdołał przedstawić żadnego dowodu na okoliczność, iż rzeczywiście pojazd powódki marki C. przed 19 maja 2017 r. uczestniczył w innej kolizji drogowej.

Kolejny z wymienionych zarzutów tj. zarzut naruszenia art. 6 k.c. w zw. z art. 232 k.p.c. jest całkowicie bezzasadny, a co więcej został sformułowany w sposób nieprawidłowy. Wyjaśnić należy, że art. 6 k.c. oraz relewantny art. 232 k.p.c. jest adresowany do stron postępowania, gdyż określa ich obowiązki w zakresie wykazywania faktów, z których wywodzą skutki prawne. Przepisu tego Sąd Rejonowy nie mógł zatem naruszyć w sposób i w formie zarzucanej przez skarżącą. Przepis ten nie stanowi podstawy wyrokowania sądu i z tego względu nie może mieć wpływu na poprawność wydanego przez sąd rozstrzygnięcia (por. wyrok Sądu Najwyższego z dnia 15 lutego 2008 r., I CSK 426/07). Adresatem komentowanej normy są strony, a nie sąd, co oznacza, że to strony obowiązane są przedstawiać dowody, a sąd nie jest władny tego obowiązku wymuszać. Nie może również, co do zasady zastępować stron w jego wypełnieniu (wyrok Sądu Najwyższego z dnia 7 listopada 2007 r., II CSK 293/07).

Przepisy art. 6 k.p.c. oraz art. 232 k.p.c. rozstrzygają jedynie o ciężarze dowodu wskazując, kogo obciążają skutki niewypełnienia obowiązku udowodnienia istnienia prawa. Do jego naruszenia dochodzi wtedy, gdy sąd orzekający przypisuje obowiązek dowodowy innej stronie, niż ta, która z określonego faktu wywodzi skutki prawne. Natomiast wbrew odmiennemu stanowisku wyrażonemu w apelacji poza dyspozycją tego przepisu pozostaje ocena, czy strona, na której spoczywa obowiązek dowodowy w należyty sposób się z niego wywiązała.

Również zarzuty naruszenia prawa materialnego są pozbawione racji. Na wstępie rozważań należy wskazać, iż w myśl wskazanego przepisu art. 361 § 1 k.c., obowiązany do odszkodowania ponosi odpowiedzialność tylko za normalne

następstwa działania lub zaniechania, z którego szkoda wynikła. Natomiast zgodnie z brzmieniem przepisu art. 363 § 1 k.c. naprawienie szkody powinno nastąpić, według wyboru poszkodowanego, bądź przez przywrócenie stanu poprzedniego, bądź przez zapłatę odpowiedniej sumy pieniężnej, a w sytuacji, w której przywrócenie stanu poprzedniego jest niemożliwe albo pociąga za sobą dla zobowiązanego nadmierne trudności lub koszty, wyłącznie przez świadczenie pieniężne. Odszkodowanie powinno zniwelować uszczerbek poniesiony przez poszkodowanego, a zatem musi odpowiadać rozmiarom szkody, zarazem nie mogąc jej przewyższać. Wielkość szkody najczęściej określa się przez porównanie stanu dóbr pokrzywdzonego w okresie przed jej wyrządzeniem i po jej wyrządzeniu, a w wypadku uszkodzenia rzeczy w stopniu umożliwiającym przywrócenie do stanu poprzedniego, osoba odpowiedzialna za szkodę obowiązana jest zwrócić poszkodowanemu wszelkie celowe, ekonomicznie uzasadnione wydatki, poniesione w celu przywrócenia stanu poprzedniego rzeczy uszkodzonej (vide: wyrok Sądu Najwyższego z dnia 20 października 1972 r., II CR 425/72, L.).

W orzecznictwie ugruntowany jest pogląd, stanowiący, że odszkodowanie, jakie w przypadku uszkodzenia pojazdu mechanicznego zobowiązany jest wypłacić zakład ubezpieczeń, obejmuje wszelkie celowe i ekonomicznie uzasadnione wydatki poniesione w celu przywrócenia stanu poprzedniego rzeczy. W przypadku pojazdu mechanicznego oznacza to przywrócenie mu zarówno sprawności technicznej, zapewniającej bezpieczeństwo kierowcy i innych uczestników ruchu, jak też wyglądu sprzed wypadku. W konsekwencji, na żądanie poszkodowanego, zakład ubezpieczeń zobowiązany jest do wypłaty, w ramach odpowiedzialności z tytułu ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej posiadacza pojazdu mechanicznego odszkodowania, obejmującego celowe i ekonomicznie uzasadnione koszty nowych części i materiałów służących do naprawy uszkodzonego pojazdu (por. uchwała 7 sędziów Sądu Najwyższego z dnia 12 kwietnia 2012 roku, III CZP 80/11, L., wyrok Sądu Apelacyjnego w Białymstoku z dnia 7 lipca 2017 r., sygn. akt I ACa 172/17, L.). Podkreślenia wymaga zarazem, że bez znaczenia pozostaje okoliczność, czy powstała szkoda rzeczywiście została naprawiona, albowiem obowiązek naprawienia szkody przez wypłatę odpowiedniej sumy pieniężnej powstaje z chwilą wyrządzenia szkody, niezależnie od tego, czy poszkodowany dokonał naprawy rzeczy i czy w ogóle zamierza ją naprawić (tak uchwała Sądu Najwyższego z dnia 15 listopada 2001 r., III CZP 68/01, L.).

W okolicznościach przedmiotowej sprawy Sąd Rejonowy prawidłowo uznał, że niezasadne było zastosowanie korekty z tytułu wcześniejszych napraw powypadkowych ustalonej wpieryw przez pozwanego, a następnie przyjętej przez biegłego na poziomie -7%. Jak wyjaśnił biegły, korekta ta została zastosowana wyłącznie z uwagi na domniemane uczestnictwo pojazdu marki C. we wcześniejszym zdarzeniu drogowym, przy czym biegły swoje domniemanie oparł na twierdzeniach pozwanego. Natomiast twierdzenia pozwanego w tym zakresie pozostają całkowicie gołosłowne, o czym była mowa w dotychczasowej części uzasadnienia. Sąd Okręgowy w tej sytuacji uznał, iż Sąd Rejonowy prawidłowo ustalił, że szkoda do jakiej doszło miała charakter szkody częściowej, albowiem niezbędny koszt naprawy samochodu marki C. uszkodzonego w wyniku zdarzenia komunikacyjnego z dnia 19 maja 2017 r. wynosi 57.356,43 zł, podczas gdy wartość rynkowa pojazdu w stanie nieuszkodzonym wynosiła 59.020 zł. Co za tym idzie koszty naprawy pojazdu powódki były niższe od wartości samochodu w stanie sprzed szkody, a zatem brak jest podstaw do uznania, że powstała szkoda powinna być rozliczona metodą szkody całkowitej.

Należy także nadmienić, że zgodnie z art. 363 § 1 k.c. poszkodowany może wybrać czy naprawienie szkody ma nastąpić przez przywrócenie stanu poprzedniego, czy przez zapłatę odpowiedniej sumy pieniężnej. Gdy chodzi o odszkodowanie należne z tytułu odpowiedzialności cywilnej – które zawsze wypłacane jest w pieniądzu (art. 822 § 1 k.c. i 824 (1) § 1 k.c.) – zasadę powyższą w orzecznictwie interpretuje się w ten sposób, że jeżeli właściciel uszkodzonego samochodu żąda przywrócenia stanu poprzedniego poprzez naprawę samochodu, co do zasady ubezpieczyciel nie może mu narzucić innej formy odszkodowania – w szczególności polegającej na tym, by poszkodowany poddał kasacji uszkodzony pojazd i poprzestał na odszkodowaniu w postaci różnicy między wartością pojazdu przed wypadkiem a ceną tzw. pozostałości. Jeżeli jednak okaże się, że naprawa taka jest niemożliwa, albo też gdyby pociągała ona za sobą nadmierne trudności lub koszty, dopiero wówczas roszczenie poszkodowanego będzie ograniczać się do takiej właśnie formy odszkodowania (zob. uzasadnienia wyroków Sądu Najwyższego z dnia 1 września 1970 r., II CR 371/70, OSNCP 1971, nr 5, poz. 93, z dnia 20 lutego 1981 r., I CR 11/81, OSNCP 1981, nr 10, poz. 199 oraz z dnia 11 czerwca 2003 r., V CKN 308/01, LEX nr 157324).

Niezasadny okazał się również zarzut naruszenia art. 805 § 1 k.c.. Rację w tym zakresie trzeba przyznać Sądowi I instancji, który uznał, że pojazd z 2015 roku, zarejestrowany w Polsce w dniu 5 grudnia 2016 roku, musiał być objętą gwarancją i mieć wykupione ubezpieczenie AC. W takim stanie rzeczy wykonanie ewentualnej naprawy z własnych środków oraz zatajenie potencjalnej kolizji, do której doszło wydaje się być mało realne, zwłaszcza, że producenci pojazdów dla utrzymania gwarancji co do zasady wymagają przeprowadzenia napraw w (...). Skarżący argumentował, że ubezpieczenie AC jest ubezpieczeniem dobrowolnym z punktu widzenia przepisów prawa powszechnie obowiązującego, jednakże wiedzą powszechnie znaną jest, że bardzo często producenci i dealerzy wymagają, aby auta w pierwszych latach użytkowania posiadały ubezpieczenie AC, zwłaszcza, jeżeli ich zakup odbywa się w finansowaniu. Jednakże powyższa okoliczność nie miała istotnego znaczenia dla rozstrzygnięcia sprawy.

Wobec powyższego Sąd Okręgowy oddalił wniesioną przez pozwanego apelację, na podstawie art. 385 k.p.c., jako całkowicie bezzasadną.

O kosztach postępowania apelacyjnego Sąd Okręgowy rozstrzygnął w oparciu o art. 98 § 1 k.p.c. w zw. z § 2 pkt 3) oraz § 10 ust. 1 pkt 1 rozporządzenia Ministra Sprawiedliwości w sprawie opłat za czynności radców prawnych z dnia 22 października 2015 r. (t.j. Dz.U. z 2018 r. poz. 265) zasądzając od pozwanego na rzecz powoda kwotę 450 zł tytułem kosztów zastępstwa procesowego w postępowaniu apelacyjnym.