

Sygn. akt VIII C 1012/20

WYROK W IMIENIU RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ

Dnia 17 grudnia 2021 roku

Sąd Rejonowy dla Łodzi-Widzewa w Łodzi VIII Wydział Cywilny

w składzie:

Przewodniczący: Sędzia Anna Bielecka-Gąszcz

Protokolant: sekr. sąd. Katarzyna Górniak

po rozpoznaniu w dniu 19 listopada 2021 roku w Łodzi

na rozprawie

sprawy z powództwa K. K. (1)

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

o zapłatę 11.128,04 zł

1. zasądza od pozwanego na rzecz powódki kwotę 11.128,04 zł (jedenaście tysięcy sto dwadzieścia osiem złotych i cztery grosze) wraz z ustawowymi odsetkami za opóźnienie od dnia 4 września 2020 roku do dnia zapłaty;
2. oddala powództwo w pozostałym zakresie;
3. zasądza od pozwanego na rzecz powódki kwotę 4.867 zł (cztery tysiące osiemset sześćdziesiąt siedem złotych) tytułem zwrotu kosztów procesu;
4. nakazuje pobrać od pozwanego na rzecz Skarbu Państwa – Sądu Rejonowego dla Łodzi-Widzewa w Łodzi kwotę 237,77 zł (dwieście trzydzieści siedem złotych i siedemdziesiąt siedem groszy) tytułem nieuiszczonych kosztów sądowych.

Sygn. akt VIII C 1012/20

UZASADNIENIE

W dniu 28 września 2020 roku powódka K. K. (1), reprezentowana przez zawodowego pełnomocnika, wytoczyła przeciwko (...) S.A. w W. powództwo o zapłatę kwoty 11.128,04 zł tytułem odszkodowania z ustawowymi odsetkami za opóźnienie od dnia 8 maja 2020 roku do dnia zapłaty, ponadto wniosła o zasądzenie od pozwanego zwrotu kosztów procesu.

W uzasadnieniu podniesiono, że w dniu 3 kwietnia 2020 roku miało miejsce zdarzenie, w wyniku którego uszkodzony został należący do powódki samochód marki M. o nr rej. (...). Sprawca szkody posiadał ubezpieczenie OC u pozwanego. Po zgłoszeniu szkody pozwany przeprowadził postępowanie likwidacyjne, w toku którego ustalił wartość szkody na kwotę 44.622,10 zł. Wartość ta jest nieprawidłowa i nie gwarantuje restytucji pojazdu. Celem ustalenia zasadnej wysokości odszkodowania poszkodowana zleciła wydanie prywatnej ekspertyzy na gruncie której koszt naprawy samochodu M. oznaczono na kwotę 55.750,14. Naprawa winna zostać przeprowadzona przy zastosowaniu części jakości O, a poszkodowany ma możliwość wyboru zakładu naprawczego, który przywróci pojazd do stanu sprzed szkody i nie jest zobowiązany do skorzystania w tym zakresie z propozycji ubezpieczyciela. Wyliczone odszkodowanie

nie powinno uwzględniać rabatów oferowanych przez ubezpieczyciela. Z punktu widzenia zasadności dochodzonego roszczenia nie ma znaczenia, czy poszkodowany naprawił pojazd. **(pozew k. 6-22)**

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

W uzasadnieniu pełnomocnik wyjaśnił, że wypłacona w toku likwidacji szkody kwota była wystarczająca do pokrycia uszczerbku w majątku poszkodowanego i uwzględniała określony procentowo upust na częściach zgodnie z porozumieniem zawartym pomiędzy pozwanym a dostawcą części. Poszkodowany został poinformowany o możliwości naprawy samochodu w warsztatach sieci partnerskich pozwanego, z czego nie skorzystał. Ponadto podniósł, że w przypadku naprawy pojazdu to koszty tej naprawy, nie zaś hipotetyczne koszty wyliczone przez biegłego, wyznaczają rozmiar szkody, a także, że przedmiotowy pojazd posiadał uszkodzenia niezwiązane ze szkodą. **(odpowiedź na pozew k. 57-60v.)**

W toku procesu stanowiska stron nie uległy zmianie. **(pismo procesowe k. 81-85, protokół rozprawy k. 97-100, k. 166-167)**

Sąd Rejonowy ustalił następujący stan faktyczny:

W dniu 3 kwietnia 2020 roku doszło do zdarzenia drogowego, w wyniku którego uszkodzony został należący do powódki samochód marki M. (...) o nr rej. (...). Sprawca zdarzenia posiadał ubezpieczenie odpowiedzialności cywilnej posiadaczy pojazdów mechanicznych w pozwanym Towarzystwie (...). **(zeznania świadka R. K. – elektroniczny protokół rozprawy z dnia 18 czerwca 2021 roku, z akt szkody: informacja z policji o zdarzeniu drogowym, notatka urzędowa; okoliczności bezsporne)**

Powódka zgłosiła szkodę ubezpieczycielowi sprawy, który wdrożył postępowanie likwidacyjne. Ostateczna wartość szkody została ustalona na kwotę 44.622,10 zł, którą wypłacono poszkodowanemu.

Nie zgadzając się z wysokością przyznanego odszkodowania powódka zleciła sporządzenie prywatnej ekspertyzy, na gruncie której koszt naprawy pojazdu oszacowano na kwotę 55.750,14 zł.

Pismem z dnia 27 sierpnia 2020 roku przesłanym na adres email pozwanego powódka wezwała go do dopłaty w terminie 7 dni pełnej należnej kwoty odszkodowania, pod rygorem skierowania sprawy na drogę postępowania sądowego. Jednocześnie podniosła, że zgodnie z opinią rzeczoznawcy koszt przywrócenia pojazdu do stanu sprzed kolizji wynosi 55.750,14 zł. W odpowiedzi pozwany wyjaśnił, że nie znajduje podstaw do zmiany stanowiska. **(decyzja k. 28-28v, wezwanie do zapłaty k. 37, wydruk wiadomości email k. 38, kalkulacja naprawy k. 41-47, pismo k. 39, z akt szkody: zgłoszenie szkody; okoliczności bezsporne)**

Przed przedmiotowym zdarzeniem pojazd marki M. nie posiadał nienaprawionych uszkodzeń i był w bardzo dobrym stanie. Po zakupie tego auta przez powódkę zostało ono poddane naprawie przy użyciu oryginalnych części z logo producenta pojazdu. **(zeznania świadka R. K. – elektroniczny protokół rozprawy z dnia 18 czerwca 2021 roku)**

Koszty naprawy samochodu marki M. na częściach nowych i oryginalnych, z zastosowaniem technologii naprawy pozwalającej przywrócić mu wszystkie funkcje techniczne i estetyczne, przy uwzględnieniu stawki za rbg w wysokości 110 zł netto, wynosi 57.828,89 zł brutto. Koszt naprawy przy uwzględnieniu 40% rabatu wynosi 51.464,74 zł brutto.

Użycie do naprawy pojazdu części o niepotwierdzonej jakości nie spełnia przesłanek przywrócenia stanu poprzedniego. Wymiana uszkodzonych części oryginalnych na nowe oryginalne nie powoduje wzrostu wartości pojazdu.

Kosztorys wykonany przez pozwanego w toku postępowania likwidacyjnego uniemożliwił wykonanie naprawy, ponieważ nie zawierał niektórych niezbędnych operacji technologicznych, części i materiałów do przeprowadzenia

naprawy w sposób skuteczny oraz pełnych kosztów lakierowania. Ponadto w kosztorysie tym uwzględniono części mogą nie spełniać wymagań producenta pojazdu – zamienniki o niepotwierdzonej jakości rzeczywistej oraz części niepasujące do przedmiotowego pojazdu. (***pisemna opinia biegłego sądowego k. 113-124***)

Do dnia wyrokowania pozwany nie zapłacił powódce kwoty dochodzonej pozwem. (***okoliczności bezsporne***)

Powyższy stan faktyczny Sąd ustalił bądź jako bezsporny, bądź na podstawie dowodów z dokumentów zgromadzonych w aktach sprawy. Za podstawę ustaleń faktycznych Sąd przyjął ponadto dowód z zeznań świadka R. K. oraz dowód z opinii biegłego sądowego K. K. (2). Oceniając opinię biegłego Sąd nie znalazł podstaw do kwestionowania zawartych w jej treści wniosków, opinia ta była bowiem rzetelna, jasna, logiczna oraz w sposób wyczerpujący objaśniająca budzące wątpliwości kwestie. Opinia ta w pełni odnosiła się do zagadnień będących jej przedmiotem, wnioski biegłego nie budzą przy tym wątpliwości w świetle zasad wiedzy oraz doświadczenia życiowego, a jednocześnie opinia została sporządzona w sposób umożliwiający przesłedzenie - z punktu widzenia zasad wiedzy, doświadczenia życiowego i logicznego rozumowania - analizy przez biegłego zagadnień będących jej przedmiotem. Wydając opinię biegły oparł się na zgromadzonym w aktach sprawy materiale dowodowym, w tym na dokumentacji sporządzonej w toku procesu likwidacji szkody.

Na rozprawie w dniu 19 listopada 2021 roku Sąd pominął wniosek dowodowy strony pozwanej o dopuszczenie dowodu z uzupełniającej opinii biegłego sądowego, jako zbędny dla rozstrzygnięcia sprawy i zmierzający do przedłużenia postępowania. 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). Jak jednolicie przyjmuje się w judykaturze, to od uznania sądu zależy czy w sprawie istnieją wątpliwości, których opinia biegłego nie wyjaśniła, co prowadzić powinno do uzupełnienia opinii. Przepis art. 286 k.p.c. nie przewiduje bowiem obowiązku zlecenia biegłemu uzupełnienia opinii bądź dopuszczenia dowodu z dodatkowych opinii w każdym wypadku, a jedynie „w razie potrzeby”. Chodzi tu o potrzebę podyktowaną rzeczą i umotywowaną krytyką opinii dotychczasowej, nasuwającą wątpliwości co do trafności zawartych w niej konkluzji. Nie jest zatem uzasadniony wniosek strony o dopuszczenie dowodu z opinii uzupełniającej czy opinii innego biegłego, jeżeli w przekonaniu sądu opinia wyznaczonego biegłego jest na tyle kategoryczna i przekonująca, że wystarczająco wyjaśnia zagadnienia wymagające wiadomości specjalnych. (por. m.in. postanowienie SN z dnia 21 stycznia 2021 roku, (...) 49/21, L.; postanowienie SN z dnia 16 maja 2019 roku, I UK 229/18, L.). Innymi słowy to sąd musi powziąć wątpliwości – czy to sam, czy na skutek stanowisk wyrażonych w toku postępowania przez strony – że dotychczasowa opinia nie została sporządzona w sposób prawidłowy, a zatem wymaga wyjaśnień lub uzupełnienia. Jeżeli sąd takich wątpliwości nie ma – czyli uznaje wydaną opinię za w pełni wiarygodną i miarodajną – brak jest podstaw do jej uzupełniania. Na gruncie niniejszej sprawy wątpliwości takie nie zaistniały. O czym będzie mowa w dalszej części uzasadnienia ubezpieczyciel nie ma prawa narzucać poszkodowanemu miejsca, w którym ma naprawić pojazd, czy też nabyć części zamiennie, a poszkodowany jest uprawniony przeprowadzić naprawę przy wykorzystaniu oryginalnych części z logo producenta pojazdu. Tym samym zbędne było wyliczenie przez biegłego wartości szkody przy uwzględnieniu części jakości (...) oraz stawki za rbg w wysokości 95 zł stosowanej przez warsztaty naprawcze, z którymi pozwany ma zawarte umowy.

Sąd Rejonowy zważył, co następuje:

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

W niniejszej sprawie znajdują zastosowanie zasady odpowiedzialności samoistnego posiadacza mechanicznego środka komunikacji poruszanego za pomocą sił przyrody statuowane 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 (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 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 3 kwietnia 2020 roku, w wyniku którego uszkodzony został samochód marki M. (...) nr rej. (...). 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.

Odszkodowanie za szkodę powstałą na skutek zdarzenia komunikacyjnego ustala się i wypłaca w granicach odpowiedzialności cywilnej posiadacza lub kierowcy pojazdu mechanicznego (sprawcy szkody). Przy czym dla ustalenia granic odpowiedzialności cywilnej sprawcy szkody koniecznym jest odwołanie się do podstawowych zasad przewidzianych przepisami kodeksu cywilnego (art. 361 i art. 363 § 2 k.c.).

Reguła wyrażona w przepisie art. 361 § 1 k.c. stanowi, że zobowiązany do odszkodowania ponosi odpowiedzialność tylko za normalne następstwa działania lub zaniechania, z którego szkoda wynikła. Stosownie zaś do § 2 przepisu art. 361 k.c. naprawienie szkody obejmuje straty, jakie poszkodowany poniósł, a także korzyści, które mógłby osiągnąć, gdyby nie wyrządzono mu szkody. W myśl przepisu art. 363 § 2 k.c. jeżeli naprawienie szkody ma nastąpić w pieniądzu,

wysokość odszkodowania powinna być ustalona według cen z daty ustalenia odszkodowania, chyba że szczególne okoliczności wymagają przyjęcia za podstawę cen istniejących w innej chwili. W tym miejscu wskazać należy, że w warunkach gospodarki rynkowej dla obrotu towarowego decydujące znaczenie mają reguły ekonomiczne podaży i popytu, a więc rynek, dlatego też bezsprzecznie podstawą przy obliczaniu wysokości odszkodowania powinny być ceny rynkowe.

Zgodnie z przyjętym zarówno w doktrynie jak i w orzecznictwie poglądem pod pojęciem szkody należy rozumieć różnicę pomiędzy stanem majątku poszkodowanego, jaki zaistniał po zdarzeniu wywołującym szkodę, a stanem tego majątku, jaki istniałby, gdyby nie doszło do zdarzenia szkodzącego (tzw. dyferencyjna metoda ustalania szkody). W odniesieniu do szkody komunikacyjnej jest to w praktyce różnica pomiędzy wartością, jaką pojazd przedstawiał w chwili wypadku, a jego wartością po wypadku (por. m.in. wyrok SA w Warszawie z dnia 20 listopada 2014 roku, I Aca 685/14, LEX). Co do zasady wysokość odszkodowania winna odpowiadać kosztom usunięcia wskazanej wyżej różnicy w wartości majątku poszkodowanego (kosztom naprawy uszkodzonego pojazdu). Podmiot odpowiedzialny jest zobowiązany zwrócić poszkodowanemu wszelkie celowe i ekonomicznie uzasadnione wydatki poniesione w celu przywrócenia poprzedniego stanu samochodu, do których należy zaliczyć w zasadzie także koszt nowych części i innych materiałów (por. wyrok SN z dnia 20 października 1972 roku, II CR 425/72, OSNCP 1973, nr 6, poz. 111). W tym miejscu koniecznym jest dodatkowo wskazanie, iż obowiązek naprawienia szkody przez wypłatę odpowiedniej sumy pieniężnej powstaje z chwilą wyrządzenia szkody i nie jest uzależniony od tego, czy poszkodowany dokonał naprawy rzeczy i czy w ogóle zamierza ją naprawiać. Przy takim rozumieniu obowiązku odszkodowawczego nie ma w zasadzie znaczenia prawnej okoliczność, czy poszkodowany dokonał naprawy oraz czy i jakim kosztem to uczynił (por. uchwała SN z dnia 15 listopada 2001 roku, III CZP 68/01, OSPiKA 2002, nr 7-8, poz. 103, wyrok SN z dnia 27 czerwca 1988 roku, I CR 151/88, LEX; wyrok SN z dnia 7 sierpnia 2003 roku, IV CKN 387/01, LEX). Zgodnie bowiem z utrwalonym orzecznictwem Sądu Najwyższego, to nie poniesione przez poszkodowanego koszty naprawy, a równowartość hipotetycznie określonych kosztów przywrócenia pojazdu do stanu poprzedniego, wyznacza poziom odpowiedzialności ubezpieczyciela sprawcy szkody. Także zbycie pojazdu przez właściciela nie wpływa na wysokość należnego mu odszkodowania. 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 M. (...) i jej koszt, a także późniejsza sprzedaż auta mają irrelevantne znaczenie dla oceny rozmiaru odpowiedzialności pozwanego.

W oparciu o opinię biegłego sądowego Sąd ustalił, że celowy i uzasadniony koszt naprawy samochodu marki M. (...) uszkodzonego w wyniku opisanego powyżej zdarzenia komunikacyjnego z dnia 3 kwietnia 2020 roku z uwzględnieniem stawki za roboczogodzinę prac blacharsko-lakierniczych na poziomie 110 zł netto, z użyciem części nowych, oryginalnych, przywracający pojazd do stanu sprzed zdarzenia pod względem technicznym i użytkowym, wynosi 57.828,89 zł brutto. Jak wyjaśnił biegły, użycie wyłącznie części oryginalnych z logo producenta pojazdu gwarantuje przywrócenie pojazdu do stanu sprzed szkody. W ocenie biegłego bez certyfikatów pochodzących od producenta części zamiennych (w tym części jakości (...)) nie jest możliwe określenie, czy dana część była wyprodukowana zgodnie ze standardami produkcyjnymi stosowanymi przez producenta pojazdu, czyli rzeczywistej jakości danej części oraz czy spełnia ona normy przewidziane przez producenta pojazdu. Biegły podniósł również, że użycie do naprawy zamienników może przywrócić pojazd do stanu umożliwiającego dalszą eksploatację, ale w oczywisty sposób nie będzie przywróceniem stan poprzedniego. Godzi się przypomnieć, że poszkodowany jest w pełni uprawniony do naprawy rzeczy poprzez zastosowanie części nowych i oznaczonych logo producenta, a nie tzw. zamienników. Zastosowanie elementów oryginalnych pochodzących od oznaczonego producenta jest ściśle związane z możliwością naprawy uszkodzonego samochodu w warsztacie autoryzowanym przez producenta pojazdu, z korzystania usług, którego nie można w żadnym razie pozbawić poszkodowanego. Poszkodowany, w tym także

poszkodowany właściciel pojazdu używanego, ma prawo wyboru zarówno miejsca, w którym zostanie przeprowadzona naprawa jego pojazdu jak i zastosowanych elementów oraz materiałów. Pokrzywdzony nie ma przy tym obowiązku poszukiwania sprzedawcy oferującego części najtaniej (por. uchwała SN 7 sędziów z dnia 12 kwietnia 2012 roku, III CZP 80/11, OSNC 2012/10/112; wyrok SN z dnia 25 kwietnia 2002 roku, I CKN 1466/99, OSNC 2003/5/64). Odmienne stanowisko skutkowałoby w zasadzie przerzuceniem częściowo ciężaru przywrócenia rzeczy do stanu poprzedniego na poszkodowanego. Zaś do takiego obciążenia poszkodowanego skutkami zawinionego działania sprawcy szkody lub innej osoby odpowiedzialnej cywilnie za tę szkodę nie ma uzasadnionej podstawy prawnej. Przywrócenie, bowiem rzeczy uszkodzonej (także używanej) do stanu poprzedniego polega na doprowadzeniu jej do stanu używalności w takim zakresie, jaki istniał przed wyrządzeniem szkody. Dlatego też, jeżeli do osiągnięcia tego celu konieczne jest użycie nowych elementów oznaczonego producenta, to poniesione na to wydatki wchodzą w skład kosztu naprawienia szkody przez przywrócenie rzeczy do stanu poprzedniego, a w konsekwencji wydatki te w ostatecznym wyniku obciążają osobę odpowiedzialną za szkodę. W ocenie Sądu brak jest podstaw do uznania za zasadne naprawę pojazdu używanego wyłącznie przy zastosowaniu tzw. zamienników, a nie części autoryzowanych z logo producenta pojazdu, tylko z uwagi na rok produkcji pojazdu, czy też przebieg. Tego typu postępowanie byłoby całkowicie bezzasadne i krzywdzące dla poszkodowanego, którego szkoda powstała na skutek zawinionego działania innego podmiotu. Jednocześnie niesporne jest, że zamienniki cechują się niższą jakością i trwałością od części oryginalnych, co znajduje bezpośrednie przełożenie na okres ich eksploatacji, ponadto z reguły są to części nie posiadające homologacji, nieznane są ich parametry. Co relewantne, pozwany, który po zdarzeniu dokonał oględzin pojazdu M. (...), nie wykazał w żaden sposób (art. 6 k.c., art. 232 k.p.c.), aby w aucie marki tym były montowane jakiegokolwiek zamienniki. Jednocześnie z opinii biegłego niezbiecie wynika, że li tylko użycie przy naprawie części oryginalnych z logo producenta pojazdu gwarantuje skuteczną naprawę pojazdu i przywraca w pełni jego walory techniczne i użytkowe. 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. Sądowi nie są przy tym znane normy techniczne, które uzależniałyby zastosowanie w naprawie części niższej jakości lub używanych z uwagi na wiek pojazdu, czy też jego przebieg, na powyższe zwrócił także uwagę biegły sądowy. Nie może również tracić z pola widzenia okoliczności, 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. Z opinii biegłego wynika wręcz odmienna konkluzja, a mianowicie że możliwość taka nie istniała m.in. z uwagi na nieuwzględnienie niektórych operacji technologicznych, części i materiałów gwarantujących skuteczność naprawy oraz pełnych kosztów lakierowania. O czym była mowa wyżej, opinia biegłego K. K. (2) 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.

Sąd uznał ponadto, iż powódka nie była zobligowana 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 niesporne niweczyłoby jego uprawnienie odnośnie wyboru sposobu likwidacji szkody. Jak już wyjaśniono pozwany nie udowodnił, iż powódka 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.

Skoro zatem niezbędny koszt naprawy samochodu marki M. (...) uszkodzonego w wyniku zdarzenia komunikacyjnego z dnia 3 kwietnia 2020 roku wynosi 57.828,89 zł brutto, wysokość należnego powodce roszczenia kształtuje się na tym samym poziomie. Do dnia wyrokowania pozwany wypłacił z tytułu przedmiotowej szkody kwotę 44.622,10 zł brutto, a więc dochodzona pozwem suma 11.128,04 zł była w pełni zasadna.

Mając powyższe na uwadze Sąd zasądził od pozwanego na rzecz powódki kwotę 11.128,04 zł z ustawowymi odsetkami za opóźnienie od dnia 4 września 2020 roku do dnia zapłaty, oddalając powództwo w pozostałym zakresie roszczenia odsetkowego.

Termin wymagalności roszczeń 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.). Godzi się ponadto przypomnieć, że zobowiązanie z tytułu odszkodowania ma charakter bezterminowy, przekształcenie go w zobowiązanie terminowe następuje zaś w drodze wezwania wierzyciela skierowanego do dłużnika do spełnienia świadczenia. W niniejszej sprawie powódka wezwała pozwanego do dopłaty w terminie 7 dni należnego jej odszkodowania pismem z dnia 27 sierpnia 2020 roku przesłanym na pocztę email, w konsekwencji była uprawniona żądać odsetek od dnia 4 września 2020 roku.

O obowiązku zwrotu kosztów procesu Sąd orzekł zgodnie z zasadą odpowiedzialności stron za wynik sprawy na podstawie art. 98 k.p.c. w zw. z art. 100 zd. 2 k.p.c. Strona powodowa wygrała proces niemal w całości ulegając jedynie w niewielkiej części żądania odsetkowego, a zatem była uprawniona żądać zwrotu poniesionych kosztów w pełnej wysokości. Na koszty procesu poniesione przez powódkę złożyły się: opłata od pozwu w kwocie 750 zł, koszty zastępstwa procesowego w stawce minimalnej – 3.600 zł, opłata skarbową od pełnomocnictwa w kwocie 17 zł oraz zaliczka na poczet wynagrodzenia biegłego w wysokości 500 zł.

Mając na uwadze powyższe, Sąd zasądził od pozwanego na rzecz powódki kwotę 4.867 zł tytułem zwrotu kosztów procesu.

Zgodnie z przepisem art. 113 ust. 1 ustawy o kosztach sądowych w sprawach cywilnych w związku z art. 98 k.p.c. w zw. z art. 100 zd. 2 k.p.c., Sąd nakazał pobrać na rzecz Skarbu Państwa – Sądu Rejonowego dla Łodzi-Widzewa w Łodzi od pozwanego kwotę 237,77 zł tytułem nieuiszczonych kosztów sądowych.

Z tych względów, orzeczono jak w sentencji.