

Sygn. akt VIII C 488/23

/

WYROK W IMIENIU RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ

Dnia 14 listopada 2023 roku

Sąd Rejonowy dla Łodzi-Widzewa w Łodzi VIII Wydział Cywilny

w składzie:

Przewodniczący: Asesor sądowy Justyna Stelmach

Protokolant: stażysta Julita Pietrasiak

po rozpoznaniu w dniu 31 października 2023 roku w Łodzi

na rozprawie

sprawy z powództwa (...) Spółki z ograniczoną odpowiedzialnością z siedzibą w K.

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

o zapłatę

zasądza od pozwanego na rzecz powoda kwotę 2.201,75 zł (dwa tysiące dwieście jeden złotych siedemdziesiąt pięć groszy) wraz z odsetkami ustawowymi za opóźnienie:

od kwoty 613,95 zł (sześćset trzynaście złotych dziewięćdziesiąt pięć groszy) od dnia 3 grudnia 2020 roku do dnia zapłaty,

od kwoty 1.587,80 zł (jeden tysiąc pięćset osiemdziesiąt siedem złotych osiemdziesiąt groszy) od dnia 22 stycznia 2021 roku do dnia zapłaty;

oddala powództwo w pozostałej części;

zasądza od pozwanego na rzecz powoda kwotę 1.117 zł (jeden tysiąc sto siedemnaście złotych) tytułem zwrotu kosztów procesu wraz z odsetkami ustawowymi za opóźnienie od dnia uprawomocnienia się wyroku do dnia zapłaty.

Sygn. akt VIII C 488/23

UZASADNIENIE

W dniu 17 maja 2023 roku powód (...) Sp. z o.o. w K., reprezentowany przez zawodowego pełnomocnika, wytoczył przeciwko Towarzystwu (...) w W. powództwo o zasądzenie kwoty 2.201,75 zł z ustawowymi odsetkami za opóźnienie od dnia

3 grudnia 2020 roku do dnia zapłaty, ponadto wniósł o zasądzenie od pozwanego kosztów procesu. W uzasadnieniu pełnomocnik wskazał, że w dniu 31 października 2020 roku doszło do zdarzenia komunikacyjnego, w wyniku którego uszkodzeniu uległ samochód marki F.

o nr rej. (...). Sprawca zdarzenia był ubezpieczony w zakresie OC u pozwanego.

W związku ze szkodą poszkodowany zlecił powodowi przeprowadzenie naprawy pojazdu oraz wynajął od niego samochód zastępczy. Koszt naprawy wyniósł ostatecznie 2.997,84 zł

i został pokryty przez pozwanego do kwoty 2.383,89 zł. Z kolei najem przypadał na okres

1-17 grudnia 2020 roku (16 dni) przy stawce dobowej 104,55 zł, wobec czego powód wystawił z tego tytułu fakturę na kwotę 1.672,80 zł. Pozwany uznał za zasadny jedynie 1 dzień najmu według stawki 85 zł brutto. W dalszej kolejności pełnomocnik podniósł, że poszkodowany ma prawo wyboru warsztatu, któremu zleci naprawę pojazdu, że nie jest zobowiązany do wykonania naprawy najtańszym kosztem i nie musi w tym zakresie korzystać z propozycji ubezpieczyciela. Poszkodowany jest także uprawniony do wynajęcia pojazdu zastępczego od wybranego przez siebie podmiotu. Wreszcie pełnomocnik wyjaśnił, że powód nabył wierzytelność wobec pozwanego w drodze umowy cesji.

(pozew k. 5-9)

W dniu 11 lipca 2023 roku referendarz sądowy wydał w przedmiotowej sprawie nakaz zapłaty w postępowaniu upominawczym, którym zasądził od pozwanego na rzecz powoda dochodzoną wierzytelność wraz z kosztami procesu.

Powyższy nakaz pozwany, reprezentowany przez zawodowego pełnomocnika, zaskarżył sprzeciwem w całości, wnosząc o oddalenie powództwa w całości oraz o zasądzenie od powoda kosztów procesu. W uzasadnieniu pełnomocnik odnosząc się do wypłaconego przez pozwanego odszkodowania za naprawę pojazdu wyjaśnił, że w jego kwocie zostały uwzględnione indywidualne cechy pojazdu oraz brak pozostawiania na gwarancji producenta, co uzasadniło zastosowanie w naprawie dostępnych alternatywnych części zamiennych oraz odpowiedniej amortyzacji. Dodał, że poszkodowany był informowany na etapie postępowania likwidacyjnego o możliwości przeprowadzenia pełnej naprawy uszkodzeń związanych ze szkodą w warsztacie współpracującym z pozwanym. Nieskorzystanie z tej propozycji doprowadziło do nieuzasadnionego zwiększenia rozmiaru szkody. W zakresie kosztów najmu samochodu zastępczego pełnomocnik podniósł, że roszczenie takie nie zostało zgłoszone na etapie postępowania likwidacyjnego, że pozwany uznał za zasadny okres najmu wynoszący

1 dzień, że uzasadniona stawka najmu wynosi 85 zł netto, a jedynie omyłkowo wartość ta została uznana jako kwota brutto. W konsekwencji pozwany nie uznaje stawki najmu, jako spornej. Pełnomocnik wskazał ponadto, że uszkodzony pojazd był jezdny po szkodzie, nie zagrażał bezpieczeństwu ruchu drogowego, wobec czego najem był uzasadniony wyłącznie na czas rzeczywiście wykonywanej naprawy. Dodał, że ubezpieczyciel nie może odpowiadać za działania warsztatu skutkujące zwłoką w naprawie.

(nakaz zapłaty k. 30, sprzeciw k. 37-48)

W toku procesu stanowiska stron nie uległy zmianie.

(pismo procesowe k. 69-72v., protokół rozprawy k. 91-93)

Sąd Rejonowy ustalił następujący stan faktyczny:

W dniu 31 października 2020 roku doszło do zdarzenia drogowego, w wyniku którego uszkodzeniu uległ samochód marki F. o nr rej. (...), którego właścicielem jest B. R.. Samochód po szkodzie nie był jezdny.

Przed zdarzeniem auto to było w pełni sprawne. Poszkodowany zakupił je jako nowe w 2017 roku.

Podmiot odpowiedzialny za zdarzenie posiadał ubezpieczenie odpowiedzialności cywilnej posiadaczy pojazdów mechanicznych u pozwanego ubezpieczyciela.

(zeznania świadka B. R. 00:07:17-00:33:01 elektronicznego protokołu rozprawy z dnia 31 października 2023 roku, okoliczności bezsporne)

W związku ze szkodą poszkodowany zlecił powodowi naprawę pojazdu. Decyzja o wyborze powodowego serwisu była podyktowana faktem, że poszkodowany chciał naprawić auto w (...) F.. W dacie 23 listopada 2023 roku poszkodowany wystawił powodowi stosowne upoważnienie do odbioru odszkodowania, a następnego dnia powód przesłał pozwanemu pierwszą kalkulację naprawy do akceptacji.

Decyzją z dnia 24 listopada 2023 roku pozwany poinformował o przyznaniu odszkodowania w wysokości 402,13 zł. Wartość tę zakwestionował poszkodowany argumentując, że nie wystarcza na zakup opon. Po wydaniu decyzji pozwany zweryfikował otrzymany kosztorys do kwoty 618,37 zł netto. Następnie, w odpowiedzi na odwołanie poprosił o przesłanie dokumentacji potwierdzającej większy zakres szkody.

W międzyczasie, w dniu 1 grudnia 2020 roku powód wystawił zlecenie naprawy samochodu F.. Tego samego dnia poszkodowany zawarł z powodem umowę najmu pojazdu zastępczego, na mocy której wynajął samochód marki F. (...). Cena najmu wyniosła 85 zł netto. Poszkodowany nie posiadał w gospodarstwie domowym innego pojazdu, który mógłby użytkować w miejsce uszkodzonego.

W dniu 7 grudnia 2020 roku powód przesłał pozwanemu do akceptacji drugą kalkulację, w której ustalił koszt naprawy na kwotę 6.161,99 zł brutto. Pozwany zweryfikował kosztorys w dniu 10 grudnia 2020 roku, o czym powiadomił powoda

w wiadomości email z 11 grudnia 2020 roku. W międzyczasie powód ponaglał pozwanego w sprawie analizy kosztorysu akcentując, że poszkodowany użytkuje samochód zastępczy. Pozwany zaakceptował koszt naprawy na poziomie 1.938,12 zł netto wskazując, że za tę kwotę pojazd może być przywrócony do stanu poprzedniego przez warsztat sieci naprawczej przy zachowaniu technologii naprawy producenta pojazdu, z użyciem nowych i oryginalnych części. Niezwłocznie po otrzymaniu zweryfikowanego kosztorysu powód zamówił części zamienne zgodnie z zaakceptowanym zakresem naprawy, które dostarczono 16 grudnia 2020 roku. Następnie powód przystąpił do naprawy, która trwała 1 dzień. W trakcie procesu naprawczego wykonany został pomiar geometrii zawieszenia pojazdu.

W dniu 17 grudnia 2020 roku powód wystawił fakturę VAT nr (...) na kwotę 2.997,84 zł. Faktura w zakresie części zamiennych obejmowała m.in. piastę koła tylnego oraz czop półosi koła.

Z tytułu najmu pojazdu powód wystawił w dniu 22 grudnia 2020 roku fakturę VAT nr (...) na kwotę 1.672,80 zł brutto za okres 16 dni najmu po stawce dobowej 85 zł netto. Tego samego dnia faktura została przesłana pozwanemu na pocztę email.

Jednocześnie B. R. na mocy umowy z daty 17 grudnia 2020 roku przeniósł na rzecz powoda przysługującą mu względem pozwanego wierzytelność z tytułu szkody w samochodzie marki F. o nr rej. (...) z dnia 31 października 2020 roku,

w tym z tytułu kosztów najmu pojazdu zastępczego.

(zeznania świadka B. R. 00:07:17-00:33:01 elektronicznego protokołu rozprawy z dnia 31 października 2023 roku, zeznania świadka P. K. 00:33:01-00:51:17 elektronicznego protokołu rozprawy z dnia 31 października 2023 roku, zlecenie naprawy k. 16, kalkulacja naprawy k. 17-18v., faktura k. 19, k. 23, wyniki pomiaru geometrii zawieszenia k. 20, umowa najmu k. 22-22v., umowa przelewu wierzytelności k. 27-27v., z akt szkody na płycie cd: decyzje ubezpieczeniowe, odwołanie, korespondencja email, zweryfikowane kosztorysy naprawy; okoliczności bezsporne)

Decyzją z dnia 8 stycznia 2021 roku ubezpieczyciel poinformował o wypłacie odszkodowania w kwocie 2.383,89 zł z tytułu przeprowadzonej naprawy oraz w kwocie 85 zł z tytułu najmu auta zastępczego. Odnosząc się do szkody w pojeździe ubezpieczyciel wyjaśnił, że ustalona suma odszkodowania gwarantuje dokonanie realnej jego naprawy.

W zakresie najmu wskazał, że zaakceptował 1 dzień, ponieważ uszkodzenia pojazdu po zdarzeniu nie zagrażały bezpieczeństwu i mógł się on poruszać po drogach zgodnie z przepisami prawa o ruchu drogowym. Uznany dzień obejmował technologiczny czas naprawy. Jednocześnie za zasadną uznana została stawka dobowo na poziomie 85 zł brutto.

(decyzja k. 21, k. 24-25, okoliczności bezsporne)

Zgodnie z wystawionym dla powoda certyfikatem, koszt roboczogodziny dla prac blacharsko-lakierniczych wynosi 197 zł netto.

(certyfikat k. 15)

Do dnia wyrokowania pozwany nie zapłacił powodowi kwoty dochodzonej pozwem.

(okoliczności bezsporne)

Powyższy stan faktyczny Sąd ustalił bądź jako bezsporny, bądź na podstawie dowodów z dokumentów znajdujących się w aktach sprawy, których prawdziwości ani rzetelności ich sporządzenia nie kwestionowała żadna ze stron. Za podstawę ustaleń faktycznych Sąd przyjął ponadto zeznania świadków. Depozycje te były logiczne i spójne, korespondowały z pozostałym materiałem dowodowym, ponadto ich wiarygodność nie była podważana przez stronę pozwaną. Wobec powyższego Sąd przyjął, iż odpowiadają one prawdzie i mogą stanowić w pełni podstawę czynionych w sprawie ustaleń faktycznych.

Na rozprawie poprzedzającej wydanie wyroku Sąd na podstawie art. 505⁷ § 2 k.p.c. pominął wniosek o dopuszczenie dowodu z opinii biegłego wobec faktu, iż koszt opinii przekroczyłby wartość przedmiotu sporu, a nie istniały żadne wyjątkowe okoliczności uzasadniające jego dopuszczenie, w szczególności ich wystąpienie nie wskazywali pełnomocnicy stron. Wyjaśnienia wymaga, że wskazany przepis ma na celu przede wszystkim zapewnienie szybkości i sprawności postępowania oraz optymalizacji jego kosztów. W przedmiotowej sprawie, zdaniem Sądu ustalenie zasadności roszczenia strony powodowej nie wymagało zastosowania wiadomości specjalnych (opinii biegłego), a wystarczający dla oceny zasadności powództwa okazał się zgromadzony materiał dowodowy. Po nowelizacji przepisów dotyczących postępowania uproszczonego w sytuacji gdy rozstrzygnięcie sprawy powinno nastąpić z zastosowaniem wiadomości tego rodzaju, należy pozostawić uznaniu sądu, czy poweźmie samodzielną ocenę, opartą na całokształcie okoliczności sprawy, czy uzna jednak za konieczne zasięgnięcie opinii biegłego (art. 505⁷ § 1 k.p.c.). W przypadku jednak, gdy spodziewane wynagrodzenie biegłego okaże się wyższe niż wartość przedmiotu sporu w danej sprawie, względ na ograniczenie tzw. społecznych kosztów wymiaru sprawiedliwości nakazuje odmówić przeprowadzenia dowodu kosztowniejszego niż przedmiot sporu (por. T. Wiśniewski (red.), Kodeks postępowania cywilnego. Komentarz. Tom II, WKP 2021). W niniejszej sprawie niewątpliwie ewentualne koszty sporządzenia opinii – biorąc pod uwagę stawki stosowane przez biegłych sądowych w innych podobnych sprawach – niewątpliwie mogłyby przekroczyć wartość roszczenia. Zdaniem Sądu koszt ten byłby wydatkiem, który nie jest niezbędny w niniejszych okolicznościach, przy tak zgromadzonym materiale dowodowym. Wobec powyższego wniosek stron o przeprowadzenie dowodu z opinii z biegłego jako zbędny podlegał pominięciu.

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. 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 o ubezpieczeniach obowiązkowych, 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 o ubezpieczeniach obowiązkowych). 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 o ubezpieczeniach obowiązkowych). 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. Poszkodowany w związku ze zdarzeniem objętym umową ubezpieczenia obowiązkowego odpowiedzialności cywilnej może dochodzić roszczeń bezpośrednio od zakładu ubezpieczeń (art. 19 ust. 1 ustawy o ubezpieczeniach obowiązkowych, art. 822 § 4 k.c.).

W przedmiotowej sprawie bezspornym między stronami był fakt zaistnienia zdarzenia komunikacyjnego z dnia 31 października 2020 roku, w wyniku którego uszkodzeniu uległ samochód marki F.. Do zdarzenia doszło z winy podmiotu ubezpieczonego w zakresie odpowiedzialności cywilnej posiadaczy pojazdów mechanicznych w pozwanym Towarzystwie (...). Przedmiotem sporu nie była zatem zasada odpowiedzialności pozwanego za przedmiotową szkodę. Pozwany nie kwestionował także uprawnień poszkodowanego do wynajęcia pojazdu zastępczego. Osią sporu w niniejszej sprawie była wysokość dochodzonego roszczenia z tytułu odszkodowania oraz czas najmu samochodu zastępczego.

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). 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 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 miałoby 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 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 zawinionego działania innego podmiotu. Jednocześnie niesporne jest, że zamienniki cechują się niższą jakością i trwałością od części oryginalnych, co znajduje bezpośrednie przełożenie na okres ich eksploatacji, ponadto z reguły są to części nie posiadające homologacji, nieznanne są ich parametry, a ich montaż w pojeździe może skutkować nieprawidłowym działaniem systemów bezpieczeństwa. Co relewantne, pozwany nie wykazał w żaden sposób (art. 6 k.c., art. 232 k.p.c.), aby w aucie poszkodowanego 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 miałoby 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). W świetle poczynionych rozważań Sąd uznał, że naprawa samochodu marki F. winna nastąpić przy użyciu nowych, oryginalnych części zamiennych, bez stosowania jakiegokolwiek amortyzacji. Skoro zaś w zajęтым stanowisku procesowym pełnomocnik pozwanego podnosił, że przyznane odszkodowanie zostało wyliczone z uwzględnieniem cen części alternatywnych oraz amortyzacji, nie argumentował natomiast, że zakres naprawy nie odpowiada rzeczywistemu zakresowi szkody, nie podważał czasookresu naprawy (liczby roboczogodzin), ani podjętych w jej ramach przez powoda czynności, wreszcie nie kwestionował stawki za rbg stosowanej powoda, która niespornie ma rynkowy charakter, to zbędne było dopuszczanie dowodu z opinii biegłego na okoliczności wskazane w treści sprzeciwu. Jedynie na marginesie uwypuklenia wymaga, że biegli sędziowie konsekwentnie podnoszą w wydawanych opiniach, że przywrócenie stanu poprzedniego pojazdu jest możliwe wyłącznie przy użyciu tego samego rodzaju części, co uszkodzone – tu części oryginalnych – a naprawa taka nie powoduje wzrostu wartości pojazdu, co jest Sądowi znane z urzędu. Dodatkowo nie może ująć uwadze, że sam powód akceptując ostateczny koszt naprawy podnosił - czyniąc odpowiednie wzmianki na weryfikowanym kosztorysie - że obejmuje on naprawę na częściach nowych i oryginalnych, aczkolwiek w warsztacie sieci naprawczej z nim współpracującym.

Sąd uznał ponadto, że poszkodowany nie był zobligowany do naprawy pojazdu w warsztatach współpracujących z pozwany. Wyjaśnienia wymaga, że to do poszkodowanego należy wybór, czy zamierza naprawiać uszkodzony pojazd, a jeśli tak,

w jakim warsztacie zamierza to uczynić. Nie jest on przy tym zobowiązany do naprawy pojazdu najtańszym możliwym kosztem. Wprawdzie poszkodowany w zdarzeniu drogowym powinien współpracować z zakładem ubezpieczeń i dążyć do minimalizacji rozmiarów szkody, to jednak zasada ta nie może oznaczać ograniczenia jego uprawnień. Obowiązek minimalizacji skutków szkody musi być bowiem utrzymany i stosowany w rozsądnych granicach i nie powinien być wykorzystywany do nakłaniania poszkodowanego by zrezygnował z realizacji przysługujących mu praw podmiotowych. Narzucanie poszkodowanemu gdzie i za ile ma naprawić pojazd niespornie niweczyłoby jego uprawnienie odnośnie wyboru sposobu likwidacji szkody. 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. 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 przeznaczenie 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). Sytuacja tego typu zdecydowanie nie miała miejsca na gruncie rozpoznawanej sprawy. Wobec

powyższego Sąd uznał, że ekonomicznie uzasadniony koszt naprawy samochodu F. uszkodzonego w wyniku zdarzenia z dnia

31 października 2020 roku wynosi 2.997,84 zł. Z powyższego tytułu pozwany wypłacił kwotę 2.383,89 zł, a więc do dopłaty pozostawała dochodzona pozwem suma 613,95 zł.

O czym była mowa wyżej, pozwany kwestionował również koszt najmu pojazdu zastępczego, przy czym jak wynika z treści sprzeciwu sporny był wyłącznie okres najmu, nie zaś jego stawka dobowa wynosząca 85 zł netto. Zdaniem pozwanego samochód poszkodowanego był jezdny po szkodzie, wobec czego okres najmu winien wynosić 1 dzień, tyle bowiem trwała naprawa pojazdu. Odnosząc się do zarzutów pozwanego godzi się przypomnieć, że odpowiedzialność ubezpieczyciela z tytułu umowy obowiązkowego ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej posiadaczy pojazdów mechanicznych obejmuje celowe i ekonomicznie uzasadnione wydatki na najem pojazdu zastępczego. Zakres obowiązku odszkodowawczego obejmuje co do zasady poniesione koszty najmu pojazdu zastępczego tego samego typu co uszkodzony, za czas niezbędny do naprawy albo zakupu nowego pojazdu, na co zwrócił uwagę Sąd Najwyższy w uchwale siedmiu sędziów z dnia

17 listopada 2011 roku (III CZP 5/11, OSNC 2020/3/28). Stanowisko to zostało podtrzymane także w późniejszych uchwałach. Na aprobatę zasługuje m.in. pogląd Sądu Okręgowego

w Ł. wyrażony w wyroku z dnia 24 marca 2017 roku (XII Ga 811/16, L.), iż „zasadniczo uprawnienie do korzystania z pojazdu zastępczego przysługuje poszkodowanemu od pierwszego dnia wystąpienia szkody i trwa do czasu zakończenia naprawy lub wypłaty odszkodowania. W realiach rozpoznawanej sprawy Sąd nie podzielił wywodów pozwanego na temat jezdności samochodu F. po szkodzie. Przypomnienia wymaga, że wymianie

w pojeździe podlegały m.in. piasta koła tylnego oraz czop półosi koła, a więc elementy układu jezdnego, mające relewantny wpływ na bezpieczeństwo poruszania się auta po drodze. Nie potrzeba wiedzy specjalistycznej, aby uznać, że uszkodzenie piasty, czy też półosi koła realnie eliminuje samochód z ruchu drogowego. Już z tej przyczyny przywołana wyżej argumentacja pozwanego nie może się ostać. Odnosząc się natomiast do uzasadnionego czasu najmu zwrócić należy uwagę, na czynności, jakie były podejmowane przez strony w spornym okresie. I tak, jeszcze przed rozpoczęciem najmu poszkodowany odwołał się od decyzji

o przyznaniu odszkodowania w kwocie 402,13 zł. Następnie, w dniu 2 grudnia 2020 roku pozwany zwrócił się do serwisu o przesłanie dodatkowej dokumentacji potwierdzającej zwiększenie zakresu szkody. W odpowiedzi, w dacie 7 grudnia powód sporządził kolejną kalkulację i jeszcze tego samego dnia przesłał ją ubezpieczycielowi. W dacie 10 grudnia powód ponownie poprosił o weryfikację kosztorysu zastrzegając, że klient użytkuje pojazd zastępczy. Zweryfikowana kalkulacja została przesłana powodowi następnego dnia przypadającego w piątek i wówczas zamówił on części zgodnie z zaakceptowanym zakresem naprawy (tj. bez belki osi tylnej). Te zostały dostarczone 16 grudnia, a w kolejnym dniu powód dokonał naprawy. Jak widać, warsztat podejmował działania bez zbędnej zwłoki,

a wydłużenie się rozpoczęcia naprawy było przede wszystkim podyktowane postawą pozwanego, który kwestionował jej zakres. Co oczywiste, do momentu uzgodnienia jakie elementy podlegają naprawie powód nie mógł zamówić części zamiennych. W konsekwencji zdaniem Sądu nie sposób uznać, że okres najmu był nieadekwatny do powstałej szkody. Skoro powód jeszcze przed rozpoczęciem najmu podjął działania mające na celu ustalenie rozmiaru szkody, w odpowiednim czasie reagował na żądania pozwanego dotyczące złożenia dodatkowej dokumentacji, niezwłocznie zamówił części po otrzymaniu finalnej akceptacji kosztorysu, a następnie równie szybko przystąpił do naprawy po ich dostarczeniu, to nie sposób stawiać mu zarzutu, że działał opieszale. Dlatego też zdaniem Sądu na akceptację zasługiwał cały 16-dniowy okres najmu, a wobec tego, że jego dobową stawką nie była sporna, uwzględnić należało całą dochodzoną z powyższego tytułu kwotę.

Mając powyższe na uwadze Sąd zasądził od pozwanego na rzecz powoda kwotę 2.201,75 zł z ustawowymi odsetkami za opóźnienie od kwoty 613,95 zł od dnia 3 grudnia 2020 roku do dnia zapłaty oraz od kwoty 1.587,80 zł od dnia 22 stycznia 2021 roku do dnia zapłaty, oddalając powództwo w pozostałej części.

Termin wymagalności świadczeń przysługujących poszkodowanemu od zakładu ubezpieczeń z tytułu obowiązkowego ubezpieczenia posiadaczy pojazdów mechanicznych za szkody powstałe w związku z ruchem tych pojazdów określa art. 14 ust. 1 ustawy, zgodnie

z którym zakład ubezpieczeń wypłaca odszkodowanie w terminie 30 dni licząc od dnia złożenia przez poszkodowanego lub uprawnionego zawiadomienia o szkodzie. W przypadku gdyby wyjaśnienie w terminie, o którym mowa w ust. 1, okoliczności niezbędnych do ustalenia odpowiedzialności zakładu ubezpieczeń albo wysokości odszkodowania okazało się niemożliwe, odszkodowanie wypłaca się w terminie 14 dni od dnia, w którym przy zachowaniu należytej staranności wyjaśnienie tych okoliczności było możliwe, nie później jednak niż w terminie 90 dni od dnia złożenia zawiadomienia o szkodzie, chyba że ustalenie odpowiedzialności zakładu ubezpieczeń albo wysokości odszkodowania zależy od toczącego się postępowania karnego lub cywilnego (art. 14 ust. 2 ustawy). 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 uzupełniającego odszkodowania za naprawę pojazdu Sąd zasądził od daty wskazanej

w pozwie, jako mieszczącej się w terminie ustawowym. Z kolei odsetki od kwoty 1.587,80 zł Sąd zasądził od dnia przypadającego po upływie 30 dni od daty zgłoszenia roszczenia z tytułu najmu pojazdu zastępczego.

O kosztach sądowych orzeczono na podstawie art. 98 k.p.c. w zw. z art. 100 zd. 2 k.p.c. powód uległ bowiem wyłącznie w niewielkiej części żądania odsetkowego. Na zasądzoną na rzecz powoda kwotę 1.117 zł złożyły się: opłata sądowa od pozwu – 200 zł, wynagrodzenie zawodowego pełnomocnika w stawce minimalnej – 900 zł oraz opłata skarbową od pełnomocnictwa – 17 zł.

Z tych względów, orzeczono jak w sentencji.