

Sygn. akt VIII C 2468/17

WYROK W IMIENIU RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ

Dnia 7 października 2020 roku

Sąd Rejonowy dla Łodzi-Widzewa w Łodzi VIII Wydział Cywilny

w składzie:

Przewodniczący: Sędzia Anna Bielecka-Gąszcz

Protokolant: staż. Katarzyna Górniak

po rozpoznaniu w dniu 23 września 2020 roku w Łodzi

na rozprawie

sprawy z powództwa T. D.

przeciwko Towarzystwu (...) w W.

o zapłatę

1. zasądza od pozwanego na rzecz powoda kwotę 24.419,77 zł (dwadzieścia cztery tysiące czterysta dziewiętnaście złotych i siedemdziesiąt siedem groszy) wraz z ustawowymi odsetkami za opóźnienie od dnia 31 sierpnia 2017 roku do dnia zapłaty;
2. oddala powództwo w pozostałym zakresie;
3. zasądza od pozwanego na rzecz powoda kwotę 3.370,20 zł (trzy tysiące trzysta siedemdziesiąt złotych i dwadzieścia groszy) tytułem zwrotu kosztów procesu;
4. nakazuje pobrać od powoda na rzecz Skarbu Państwa – Sądu Rejonowego dla Łodzi-Widzewa w Łodzi kwotę 126,35 zł (sto dwadzieścia sześć złotych i trzydzieści pięć groszy) tytułem nieuiszczonych kosztów sądowych;
5. nakazuje pobrać od pozwanego na rzecz Skarbu Państwa – Sądu Rejonowego dla Łodzi-Widzewa w Łodzi kwotę 505,42 zł (pięćset pięć złotych i czterdzieści dwa grosze) tytułem nieuiszczonych kosztów sądowych.

Sygn. akt VIII C 2468/17

UZASADNIENIE

W dniu 21 grudnia 2017 roku powód T. D., reprezentowany przez zawodowego pełnomocnika, wytoczył przeciwko Towarzystwu (...) w W., powództwo o zasądzenie kwoty 10.000 zł tytułem częściowego odszkodowania wraz z ustawowymi odsetkami za opóźnienie od dnia 20 sierpnia 2017 roku do dnia zapłaty, ponadto wniósł o zasądzenie zwrotu kosztów procesu, w tym kosztów zastępstwa procesowego według norm przepisanych.

W uzasadnieniu podniósł, że w dniu 17 lipca 2017 roku miało miejsce zdarzenie, w wyniku którego uszkodzony został należący do powoda samochód marki M. (...) o nr rej. (...). Sprawca szkody posiadał ubezpieczenie OC w pozwanym Towarzystwie. Po zgłoszeniu szkody pozwany przeprowadził postępowanie likwidacyjne, w toku którego zakwalifikował szkodę, jako całkowitą i wypłacił na rzecz poszkodowanego świadczenie w kwocie 8.650 zł, stanowiącej różnicę pomiędzy wartością pojazdu przez kolizją (18.000 zł) a wartością pozostałości (9.350 zł). W ocenie powoda

stanowisko pozwanego jest nieprawidłowe, rzeczywista wartość samochodu wynosi bowiem 40.200 zł, zaś koszt naprawy 32.455,16 zł. Pomimo złożenia odwołania ubezpieczyciel podtrzymał swoją decyzję. **(pozew k. 4-7)**

W odpowiedzi na pozew pozwany, reprezentowany przez zawodowego pełnomocnika, wniósł o oddalenie powództwa w całości oraz o zasądzenie od powoda zwrotu kosztów procesu według norm przepisanych. Pozwany wskazał, że powód zamieszkuje w Wielkiej Brytanii, tam też nabył i zarejestrował pojazd. W konsekwencji wartość szkody winna zostać ustalona według cen obowiązujących w miejscu zamieszkania powoda. Naprawa pojazdu na terenie Wielkiej Brytanii jest całkowicie nieopłacalna, dlatego szkoda winna zostać rozliczona, jako całkowita według cen brytyjskich. W toku likwidacji szkody uszkodzony samochód został wystawiony na aukcji internetowej, gdzie złożono za niego ofertę zakupu za kwotę 9.350 zł. Pozwany podniósł ponadto, że przedmiotowy pojazd brał udział w innym zdarzeniu szkodowym z dnia 3 listopada 2016 roku, z tytułu którego uprawnionemu została wypłacona suma ponad 13.000 zł. **(odpowiedź na pozew k. 53-55v.)**

W odpowiedzi na powyższe pełnomocnik powoda podtrzymał powództwo w całości. Wyjaśnił, że w dniu 3 listopada 2016 roku powód nie był jeszcze właścicielem samochodu marki M. i nie posiada żadnej dokumentacji związanej z tą szkodą. Wskazał, iż po przedmiotowej szkodzie pojazd został naprawiony w Polsce za kwotę ok. 30.000 zł, a następnie w dniu 10 października 2017 roku sprzedany w Wielkiej Brytanii za cenę 9.200 funtów brytyjskich. Przypomniał także, że poszkodowany jest uprawniony do otrzymania odszkodowania niezależnie od tego czy naprawił pojazd, przy czym wysokość świadczenia winna odpowiadać kosztom przywrócenia rzeczy jej wartości sprzed wypadku. **(pismo procesowe k. 66-69)**

W toku procesu stanowiska stron nie uległy zmianie. Po wydaniu opinii przez biegłego sądowego, w piśmie procesowym z dnia 17 kwietnia 2019 roku powód rozszerzył powództwo o kwotę: 14.419,77 zł tytułem odszkodowania z ustawowymi odsetkami za opóźnienie od dnia 20 sierpnia 2017 roku do dnia zapłaty, 1.190,03 (...) tytułem odszkodowania za najem pojazdu zastępczego z ustawowymi odsetkami za opóźnienie od dnia 8 listopada 2017 roku do dnia zapłaty, 246 zł tytułem odszkodowania za koszty tłumaczenia z ustawowymi odsetkami za opóźnienie od dnia 8 listopada 2017 roku do dnia zapłaty. W odniesieniu do rozszerzonej części powództwa pełnomocnik pozwanego wniósł o jego oddalenie. Ponadto wypowiedział się w zakresie wydanej przez biegłego sądowego opinii. **(pismo procesowe k. 126-130, k. 139, k. 165-167, k. 170, protokół rozprawy k. 179-180, k. 199-189)**

Sąd Rejonowy ustalił następujący stan faktyczny:

W dniu 17 lipca 2017 roku doszło do zdarzenia drogowego, w którym brał udział należący do T. D. samochód marki M. (...) o nr rej. (...). Kierujący pojazdem marki F. nie ustąpił pierwszeństwa przejazdu podczas wjazdu na skrzyżowanie, w wyniku czego doprowadził do kolizji z pojazdem marki M.. Na miejsce zdarzenia została wezwana policja. Sprawca kolizji - kierujący pojazdem marki F. został ukarany mandatem karnym.

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

Przedmiotowy pojazd powód nabył w Wielkiej Brytanii, tam też został on zarejestrowany. Samochód jest dostosowany do ruchu lewostronnego. **(zgłoszenie szkody k. 174-178; z akt szkody: certyfikat rejestracji pojazdu, notatka urzędowa; okoliczności bezsporne)**

T. D. zgłosił szkodę ubezpieczycielowi sprawcy, który wdrożył postępowanie likwidacyjne. W jego toku wartość samochodu marki M. przed kolizją została ustalona na kwotę 18.000 zł, natomiast wartość naprawy na kwotę 25.778,86 zł. Dokonując powyższych wyliczeń pozwany zastosował dodatnią korektę za przebieg (5.120 zł) oraz przyjął, iż samochód jest wyposażony w sześciostopniową skrzynię biegów. Wobec powyższego pozwany zakwalifikował szkodę, jako całkowitą. Po ustaleniu wartości pozostałości na kwotę 9.350 zł (najwyższa suma uzyskana w wyniku licytacji internetowej) ubezpieczyciel określił odszkodowanie na poziomie 8.650 zł. Decyzją z dnia 31 lipca 2017 roku pozwany poinformował powoda o przyznaniu świadczenia w w/w wysokości.

Nie zgadzając się z decyzją pozwanego powód zwrócił się do rzeczoznawcy samochodowego. W wydanej opinii wartość pojazdu została ustalona na kwotę 40.200 zł, natomiast koszty naprawy na sumę 32.455,16 zł.

W wiadomości e-mail z dnia 30 sierpnia 2017 roku powód wniósł o ponowne przeanalizowanie sprawy, wskazując, że ewentualna korekta odszkodowania z tytułu kierownicy po prawej stronie winna wynieść maksymalnie 20%, a więc ok. 10.000 zł, do kwoty ok. 40.000 zł. W odpowiedzi pozwany poinformował, że nie widzi podstaw do zmiany uprzednio zajętego stanowiska.

Pismem z dnia 2 listopada 2017 roku T. D. wezwał pozwanego do zapłaty kwoty 23.805,16 zł tytułem uzupełniającego odszkodowania, kwoty 246 zł tytułem zwrotu kosztów tłumaczenia, kwoty 1.190,03 (...) tytułem zwrotu kosztów najmu pojazdu zastępczego. W wyniku wystosowanego wezwania ubezpieczyciel podtrzymał pierwotną decyzję. **(decyzja k. 11-12, kosztorys naprawy k. 13-18, protokół szkody w pojeździe k. 19-20, opinia wraz z kalkulacją szkody k. 21-34, wydruk z poczty e-mail k. 35, pismo k. 37, k. 42-42v., k. 43-43v., wezwanie do zapłaty k. 39-41okoliczności bezsporne)**

Powód naprawił przedmiotowy pojazd w Polsce. W dniu 10 października 2017 roku T. D. sprzedał samochód marki M. za kwotę 9.200 (...). Transakcja została przeprowadzona na terenie Wielkiej Brytanii.

Przed kolizją z dnia 17 lipca 2017 roku, w dniu 3 listopada 2016 roku przedmiotowy pojazd brał udział w zdarzeniu drogowym. W jego dacie powód nie był jeszcze właścicielem pojazdu. Szkada była likwidowana z OC sprawcy, a ubezpieczyciel wypłacił uprawnionemu kwotę 13.357,71 zł. **(umowa sprzedaży k. 70, dokumentacja w aktach szkody (...))**

W dacie szkody z dnia 3 listopada 2016 roku samochód marki M. nie posiadał nienaprawionych uszkodzeń. Wartość bazowa przedmiotowego pojazdu wynosiła 45.200 zł brutto. Po uwzględnieniu korekt, m.in. z tytułu przebiegu (+ 3.072 zł) oraz z tytułu wcześniejszych napraw (- 3% wartości), wartość pojazdu wynosiła 52.000 zł brutto bez korekty z tytułu kierownicy po prawej stronie oraz 38.900 zł brutto z uwzględnieniem takiej korekty. Koszt naprawy pojazdu, przy uwzględnieniu stawki za 1 rbg na poziomie 100 zł netto, technologii producenta pojazdu, z użyciem części zamiennych oznaczonych logo marki M., wynosi 33.069,77 zł brutto. Wartość samochodu marki M. po uszkodzeniu wyniosła 18.800 zł brutto (uwzględniono korektę za kierownicę po prawej stronie). Szacowana wartość rynkowa samochodu marki M. (...) ustalona na rynku brytyjskim, na miesiąc szkody wynosiła przynajmniej 40.000 zł brutto.

Przedmiotowa szkoda nie jest szkodą całkowitą. **(pisemna opinia biegłego sądowego k. 103-112, pisemna uzupełniająca opinia biegłego sądowego wraz z załącznikami k. 153-158)**

Powyższy stan faktyczny Sąd ustalił bądź jako bezsporny, bądź na podstawie dowodów z dokumentów znajdujących się w aktach sprawy. Za podstawę ustalenia stanu faktycznego Sąd przyjął ponadto dowód z opinii biegłego sądowego K. G.. 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. Wydając opinię biegły oparł się na zgromadzonym w aktach sprawy materiale dowodowym, w tym na dokumentacji sporządzonej w toku procesu likwidacji szkody. W pierwotnej opinii biegły wyjaśnił, iż zgromadzona dokumentacja nie daje podstaw do przyjęcia, że w przedmiotowym pojeździe były zamontowane części nieoryginalne, a także, aby pojazd ten posiadał nienaprawione uszkodzenia. Odnośnie korekty za kierownicę po prawej stronie wskazał, że jest ona automatycznie przyjmowana przez system ekspercki na poziomie 25%. Podniósł jednak, iż w jego ocenie korekta taka nie jest zasadna w sytuacji, gdy samochód jest eksploatowany w Wielkiej Brytanii i tam też sprzedany, a wyłącznie czasowo przebywał w Polsce. W takim bowiem przypadku korekta ta, mająca na celu rekompensować uciążliwość stałego użytkowania pojazdu w ruchu prawostronnym, traci sens. W pisemnej opinii uzupełniającej, odnosząc się do zarzutów sformułowanych przez stronę pozwaną, biegły wyjaśnił, iż sam ubezpieczyciel zastosował dodatnią korektę za przebieg oraz przyjął, że samochód był wyposażony w sześciostopniową skrzynię biegów. W dalszej kolejności wskazał, że żaden z polskich systemów nie pozwala na wyliczenie wartości pojazdu na rynku brytyjskim. Dodał, iż możliwe jest ustalenie średniej wartości rynkowej na dzień dzisiejszy w oparciu o ogłoszenia

sprzedaży na rynku brytyjskim, zaznaczając, iż szacowanie takie jest bardzo zgrubne i zakłada taki sam popyt na pojazdy, jak przedmiotowy na rynku brytyjskim w dacie szkody i w dacie dzisiejszej.

Sąd Rejonowy zważył, co następuje:

Powództwo było zasadne i zasługiwało na uwzględnienie w przeważającej części.

W niniejszej sprawie znajdują zastosowanie zasady odpowiedzialności samoistnego posiadacza mechanicznego środka komunikacji poruszanego za pomocą sił przyrody statutowane w przepisie art. 436 k.c., oraz – w związku z objęciem odpowiedzialności posiadacza pojazdu obowiązkowym ubezpieczeniem odpowiedzialności cywilnej – przepisy ustawy z dnia 22 maja 2003 roku o ubezpieczeniach obowiązkowych, Ubezpieczeniowym Funduszu Gwarancyjnym i Polskim Biurze Ubezpieczycieli Komunikacyjnych (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 17 lipca 2017 roku, w wyniku którego uszkodzony został samochód marki M.. 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 oraz żądanie zwrotu kosztów najmu pojazdu zastępczego, 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 szczególne okoliczności wymagają przyjęcia za podstawę cen istniejących w innej chwili. W tym miejscu wskazać należy, że w warunkach gospodarki rynkowej dla obrotu towarowego decydujące znaczenie mają reguły ekonomiczne podaży i popytu, a więc rynek, dlatego też bezsprzecznie podstawą przy obliczaniu wysokości odszkodowania powinny być ceny rynkowe.

Zgodnie z przyjętym zarówno w doktrynie jak i w orzecnictwie poglądem pod pojęciem szkody należy rozumieć różnicę pomiędzy stanem majątku poszkodowanego, jaki zaistniał po zdarzeniu wywołującym szkodę, a stanem tego majątku, jaki istniałby, gdyby nie doszło do zdarzenia szkodzącego (tzw. dyferencyjna metoda ustalania szkody). W odniesieniu do szkody komunikacyjnej jest to w praktyce różnica pomiędzy wartością, jaką pojazd przedstawiał w chwili wypadku, a jego wartością po wypadku (por. m.in. wyrok SA w Warszawie z dnia 20 listopada 2014 roku, I ACa 685/14, LEX). Co do zasady wysokość odszkodowania winna odpowiadać kosztom usunięcia wskazanej wyżej różnicy w wartości majątku poszkodowanego (kosztom naprawy uszkodzonego pojazdu). Podmiot odpowiedzialny jest zobowiązany zwrócić poszkodowanemu wszelkie celowe i ekonomicznie uzasadnione wydatki poniesione w celu przywrócenia poprzedniego stanu samochodu, do których należy zaliczyć w zasadzie także koszt nowych części i innych materiałów (por. wyrok SN z dnia 20 października 1972 roku, II CR 425/72, OSNCP 1973, nr 6, poz. 111). 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. 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 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 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. przez T. D., poniesiony koszt tejże naprawy oraz późniejsza sprzedaż pojazdu, mają irrelevantne znaczenie dla oceny rozmiaru odpowiedzialności pozwanego. Pozwany optując 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. Okoliczności związane z naprawą pojazdu zdaniem Sądu nie były jednak całkowicie nieistotne. W pierwszej kolejności uwypuklenia wymaga, że strona pozwana nie podważyła powołanego przez powoda faktu, iż naprawa została przeprowadzona w Polsce. Wprawdzie pozwany żądał przedstawienia rachunków za naprawę oraz oznaczenia zakładu naprawczego, czego powód nie uczynił, to jednak wnioski pozwanego w tym zakresie były podyktowane wyłącznie chęcią przejścia z kosztorysowego na rachunkowy sposób likwidacji szkody, co wynika z przywołanej przez ubezpieczyciela argumentacji. Na żadnym etapie procesu pozwany nie podnosił natomiast, że powód naprawił pojazd w Wielkiej Brytanii. Sam fakt naprawy należy przy tym uznać za niesporny, zwłaszcza w kontekście sprzedaży pojazdu przez powoda w niedługim czasie po zaistnieniu zdarzenia szkodowego za kwotę 9.200 (...), która nie pozwala na przyjęcie, że pojazd ten był nienaprawiony. Skoro zatem T. D. zlecił naprawę w Polsce, to zdaniem Sądu miejsce naprawy determinuje zasady ustalania jej kosztów. Abstrakcją byłoby bowiem przyjmowanie, że koszty naprawy pojazdu przeprowadzonej w kraju A winny być liczone według cen obowiązujących w kraju (...) wyłącznie dlatego, że w tym kraju pojazd został nabyty i zarejestrowany. Skoro odszkodowanie ma służyć naprawieniu szkody, a więc odpowiadać kosztom przywrócenia rzeczy do stanu sprzed szkody, to okoliczność, gdzie pojazd ma być naprawiany nie może zostać pominięta. Nie może przy tym ująć uwagę, że w toku postępowania likwidacyjnego pozwany sam posługiwał się cenami obowiązującymi na rynku polskim, a nie brytyjskim. Dopiero ustalona przez biegłego wartość samochodu przed kolizją spowodowała zmianę stanowiska pozwanego, który starał się wykazać, że decyzja o szkodzie całkowitej była zasadna, wychodząc z założenia, że naprawa w Wielkiej Brytanii będzie bardziej kosztowna. W tym miejscu należy sobie postawić pytanie, czy gdyby poszkodowany – właściciel pojazdu zarejestrowanego w Wielkiej Brytanii – zgłaszając szkodę pozwanemu z tytułu szkody zaistniałej na terenie Polski, żądał wyliczenia kosztów naprawy według cen obowiązujących na rynku brytyjskim, a nie zachodziłaby obawa, że szkoda może być zakwalifikowana jako całkowita, pozwany również obstawałby przy ustalaniu wartości odszkodowania według tych cen. W ocenie Sądu z dużym prawdopodobieństwem, graniczącym z pewnością, na tak postawione pytanie należy odpowiedzieć w sposób przeczący. Wyjaśnienia wymaga w tym miejscu, że pozwany nie oznaczył sposobu, jaki winien przyjąć biegły przy ustalaniu kosztów naprawy na rynku brytyjskim. Skoro, jak wskazał biegły, polskie systemy eksperckie uniemożliwiają ustalenie wartości pojazdu na rynku brytyjskim, to per analogiam należy uznać, że są one także nieprzydatne dla określenia kosztów naprawy na takim rynku. W istocie zatem ustalenie wartości szkody metodą forsowaną przez pozwanego nie było możliwe. Oczywiście biegły mógłby samodzielnie ustalić ceny obowiązujące na rynku brytyjskim, takie oszacowanie kosztów naprawy bez wątpienia nie byłoby jednak obiektywne. Biegły podobnie, jak miało to miejsce na gruncie ustalania wartości samochodu według stawek rynku brytyjskiego, badałby bowiem jedynie „wycinek” tego rynku, który udałoby mu się poddać analizie. Tak ustalone stawki nie mogłyby zostać uznane za średnie stawki obowiązujące na danym rynku, a jedynie za stawki, które proponuje konkretny warsztat naprawczy. Reasumując tę część rozważań Sąd uznał, że szkoda winna zostać wyceniona według stawek obowiązujących na polskim rynku. Skoro tak, to niezależnie od przyjętego przez biegłego wariantu, w sprawie nie zachodził przypadek szkody całkowitej, skoro ustalony koszt naprawy był niższy od najniższej

wartości pojazdu ustalonej przez biegłego, co w świetle przytoczonego wyżej orzecznictwa, nie czyniło naprawy nieopłacalną. Nie ma zatem istotnego znaczenia okoliczność, czy wartość pojazdu marki M. winna zostać obniżona o korektę z tytułu kierownicy po prawej stronie.

W oparciu o opinię biegłego sądowego Sąd ustalił, że rzeczywisty koszt naprawy samochodu marki M. uszkodzonego w wyniku opisanego powyżej zdarzenia komunikacyjnego z dnia 17 lipca 2017 roku z uwzględnieniem przeciętnej stawki za roboczogodzinę prac blacharsko-lakierniczych na poziomie 100 zł netto, z użyciem części nowych, oryginalnych oraz zastosowaniem technologii producenta pojazdu, wynosi 33.069,77 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 skutkowało by 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. 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. Co relewantne, pozwany nie wykazał w żaden sposób (art. 6 k.c., art. 232 k.p.c.), aby w (...) były montowane jakiegokolwiek części nieoryginalne. O czym była mowa wyżej, opinia biegłego K. G. 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.

Skoro zatem niezbędny koszt naprawy samochodu marki M. uszkodzonego w wyniku zdarzenia komunikacyjnego z dnia 17 lipca 2017 roku wynosi 33.069,77 zł, wysokość należnego powodowi odszkodowania kształtuje się na tym samym poziomie. Do dnia wyrokowania pozwany wypłacił z tytułu przedmiotowej szkody kwotę 8.650 zł, a zatem powód mógł domagać z tytułu uzupełniającego odszkodowania kwoty 24.419,77 zł, a więc dochodzonej pozwem.

W przedmiotowej sprawie powód dochodził także zapłaty kwoty 1.190,03 (...) tytułem zwrotu kosztów najmu pojazdu zastępczego oraz kwoty 246 zł tytułem zwrotu kosztów tłumaczenia dokumentacji związanej z najmem pojazdu. Pozwany na etapie likwidacji szkody, jak i w toku procesu, kwestionował żądanie w tym zakresie, w tym zasadność najmu przez okres 31 dni. Wobec stanowiska pozwanego, to powód winien wykazać, że z omawianego tytułu jest uprawniony do żądania kwoty 1.190,03 (...), jeśli z faktu tego chciał wywodzić korzystne dla siebie skutki prawne (art. 6 k.c.). Reguła ta znajduje również swój procesowy odpowiednik w treści art. 232 k.p.c., w świetle którego to strony są obowiązane wskazywać dowody dla stwierdzenia faktów, z których wywodzą skutki prawne. Oznacza to, że obecnie Sąd nie jest odpowiedzialny za wynik postępowania dowodowego, a ryzyko nieudowodnienia podstawy faktycznej żądania ponosi powód. Podkreślenia w tym miejscu wymaga, że powód, jako strona inicjująca proces, jest obowiązany do udowodnienia wszystkich twierdzeń pozwu, w oparciu o które sformułował swe roszczenie.

Zgodnie ze stanowiskiem Sądu Najwyższego, zadaniem sądu nie jest zarządzenie dochodzeń w celu uzupełnienia lub wyjaśnienia twierdzeń stron i wykrycia środków dowodowych pozwalających na ich udowodnienie, ani też sąd nie jest zobowiązany do przeprowadzenia z urzędu dowodów zmierzających do wyjaśnienia okoliczności istotnych dla rozstrzygnięcia sprawy (por. wyrok SN z dnia 17 grudnia 1996 roku, I CKU 45/96, OSNC 1997/ 6-7/76). Podkreślić jednak należy, że dowodzenie własnych twierdzeń nie jest obowiązkiem strony ani materialnoprawnym, ani procesowym, a tylko spoczywającym na niej ciężarem procesowym i w konsekwencji sąd nie może nakazać, czy zobowiązać do przeprowadzenia dowodu i tylko od woli strony zależy, jakie dowody sąd będzie prowadził. Jeżeli strona uważa, że do udowodnienia jej twierdzeń wystarczy określony dowód i dlatego nie przytacza innych dowodów, to jej błąd nie jest usprawiedliwiony, sama ponosi winę niezgłoszenia dalszych dowodów i nie może zarzucać nieuzasadnionego uniemożliwienia wykazania jej praw. W ocenie Sądu powinnościami, o której mowa, powód nie zdołał sprostać. Powód poprzestał wyłącznie na złożeniu umowy najmu pojazdu wraz z fakturą za najem, które to dokumenty, wobec stanowiska strony przeciwnej, są jednak niewystarczające do przyjęcia, iż roszczenie z tego tytułu zostało udowodnione. Przypomnienia wymaga, że jak wskazał Sąd Najwyższy w uzasadnieniu uchwały 7 sędziów z dnia 17 listopada 2011 roku (III CZP 5/11, OSNC 2012/3/28), nie wszystkie wydatki pozostające w związku przyczynowym z wypadkiem komunikacyjnym mogą być refundowane. Istnieje bowiem obowiązek wierzyciela zapobiegania szkodzie i zmniejszania jej rozmiarów (art. 354 § 2 k.c., art. 362 k.c. i art. 826 § 1 k.c.). Na ubezpieczyciela ciąży w związku z tym obowiązek zwrotu wydatków celowych i ekonomicznie uzasadnionych, pozwalających na wyeliminowanie negatywnych dla poszkodowanego następstw, niedających się wyeliminować w inny sposób, z zachowaniem rozsądnej proporcji między korzyścią wierzyciela a obciążeniem dłużnika. Nie jest celowe nadmierne rozszerzanie odpowiedzialności odszkodowawczej i w konsekwencji gwarancyjnej ubezpieczyciela. W tożsamy sposób wypowiedział się Sąd Najwyższy w uchwale z dnia 15 lutego 2019 roku (III CZP 84/18, OSNC 2020/1/6), akcentując, że w ramach tego obowiązku powinnością poszkodowanego, jako wierzyciela, jest lojalne postępowanie na etapie likwidacji szkody przez ograniczanie zakresu świadczenia odszkodowawczego ubezpieczyciela, a nie zbędne powiększanie wysokości szkody. Brak podjęcia takich działań mimo, że leżały w zakresie możliwości poszkodowanego, nie może zwiększać odszkodowania należnego od ubezpieczyciela zobowiązanego do naprawienia szkody. W tym zakresie należy proporcjonalnie wyważyć interesy poszkodowanego i ubezpieczyciela kierując się standardem rozsądnie myślącej osoby, która określone zachowanie uznałaby za celowe, konieczne i racjonalne ekonomicznie. Przywołać należy również stanowisko wyrażone przez Sąd Najwyższy w uchwale z dnia 24 sierpnia 2017 roku (III CZP 20/17, OSNC 2018/6/56), że w ramach ciążącego na poszkodowanym obowiązku minimalizacji szkody i współdziałania z dłużnikiem (ubezpieczycielem) mieści się obowiązek niezwłocznego zasięgnięcia informacji co do tego, czy ubezpieczyciel może zaproponować poszkodowanemu pojazd zastępczy równorzędny uszkodzonemu (zniszczonemu). Nie ma to nic wspólnego z koniecznością poszukiwania przez poszkodowanego najtańszej oferty rynkowej najmu, nie jest bowiem istotne to, czy propozycja ubezpieczyciela jest najtańsza, lecz to, że jest przez niego akceptowana. W realiach niniejszej sprawy powód nie wykazał, iż podjął kontakt z ubezpieczycielem celem ustalenia warunków najmu pojazdu zastępczego, nie zgłosił również wniosków dowodowych zmierzających do ustalenia, że przyjęta na gruncie umowy najmu stawka jest średnią stawką rynkową oraz, że uzasadniony czas najmu wynosił 31 dni, co było kwestionowane przez pozwanego. Roszczenie w zakresie kwoty 1.190,03 (...) oraz powiązane z tym roszczeniem żądanie zapłaty kwoty 246 zł, jako nieudowodnione, należało zatem oddalić.

Mając powyższe na uwadze Sąd zasądził od pozwanego na rzecz powoda kwotę 24.419,77 zł z ustawowymi odsetkami za opóźnienie od dnia 31 sierpnia 2017 roku do dnia zapłaty, oddalając powództwo w pozostałym zakresie.

Termin wymagalności świadczeń przysługujących poszkodowanemu od zakładu ubezpieczeń z tytułu obowiązkowego ubezpieczenia posiadaczy pojazdów mechanicznych za szkody powstałe w związku z ruchem tych pojazdów określa art. 14 ust. 1 ustawy, zgodnie z którym zakład ubezpieczeń wypłaca odszkodowanie w terminie 30 dni licząc od dnia złożenia przez poszkodowanego lub uprawnionego zawiadomienia o szkodzie. W przypadku gdyby wyjaśnienie w terminie, o którym mowa w ust. 1, okoliczności niezbędnych do ustalenia odpowiedzialności zakładu ubezpieczeń albo wysokości odszkodowania okazało się niemożliwe, odszkodowanie wypłaca się w terminie 14 dni od dnia, w którym przy zachowaniu należytej staranności wyjaśnienie tych okoliczności było możliwe, nie później jednak niż w terminie 90 dni od dnia złożenia zawiadomienia o szkodzie, chyba że ustalenie odpowiedzialności zakładu ubezpieczeń

albo wysokości odszkodowania zależy od toczącego się postępowania karnego lub cywilnego (art. 14 ust. 2 ustawy). Niespełnienie świadczenia w terminie powoduje po stronie dłużnika konsekwencje przewidziane w art. 481 § 1 k.c., zgodnie z którym, jeżeli dłużnik opóźnia się ze spełnieniem świadczenia pieniężnego, wierzyciel może żądać odsetek za czas opóźnienia, chociażby nie poniósł żadnej szkody i chociażby opóźnienie było następstwem okoliczności, za które dłużnik odpowiedzialności nie ponosi. Jeżeli stopa odsetek za opóźnienie nie była z góry oznaczona, należą się odsetki ustawowe za opóźnienie (§ 2 art. 481 k.c.). 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 pozwany został wezwany do weryfikacji swojego stanowiska w wiadomości e-mail z dnia 30 sierpnia 2017 roku, w konsekwencji powód był uprawniony żądać odsetek od uzupełniającego odszkodowania dopiero od dnia 31 sierpnia 2017 roku.

O kosztach procesu rozstrzygnięto w oparciu o art. 100 k.p.c. w zw. z art. 98 k.p.c.

Strona powodowa wygrała sprawę w 80 % i dlatego w takim stopniu należy się jej zwrot kosztów procesu.

Koszty poniesione przez powoda wyniosły łącznie 5.117 zł i obejmowały: uiszczoną opłatę sądową od pozwu – 500 zł, opłatę skarbową od pełnomocnictwa – 17 zł, koszty zastępstwa procesowego w stawce minimalnej 3.600 zł – § 2 pkt 5 rozporządzenia Ministra Sprawiedliwości z dnia 22 października 2015 roku w sprawie opłat za czynności radców prawnych (t.j. Dz.U. 2018, poz. 265) oraz zaliczkę na poczet wynagrodzenia biegłego – 1.000 zł.

Z kolei koszty poniesione przez pozwanego wyniosły łącznie 3.617 zł i obejmowały: opłatę skarbową od pełnomocnictwa – 17 zł oraz koszty zastępstwa radcy prawnego w kwocie 3.600 zł – § 2 pkt 5 cyt. rozporządzenia Ministra Sprawiedliwości.

Całość poniesionych przez strony kosztów procesu wyniosła zatem 8.734 zł.

Powód wygrał spór w 80 %, a przegrał w 20 %. Powód winien zatem ponieść z tytułu kosztów procesu kwotę 1.746,80 zł (20 % kwoty ogólnej), a pozwany 6.987,20 zł (80 % kwoty ogólnej).

Mając na uwadze powyższe należało zasądzić od pozwanego na rzecz powoda kwotę 3.370,20 zł, stanowiącą różnicę pomiędzy kosztami faktycznie poniesionymi a kosztami, które strona powodowa powinna ponieść.

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 powoda kwotę 126,35 zł, od pozwanego kwotę 505,42 zł tytułem nieuiszczonych kosztów sądowych.

Z tych względów, orzeczono jak w sentencji.