

Sygn. akt VIII C 468/19

WYROK W IMIENIU RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ

Dnia 30 marca 2021 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 24 marca 2021 roku w Łodzi

na rozprawie

sprawy z powództwa R. B.

przeciwko (...) Spółce Akcyjnej w Ł.

o zapłatę 70.828,65 zł

- 1) zasądza od pozwanego na rzecz powoda kwotę 69.168,64 zł (sześćdziesiąt dziewięć tysięcy sto sześćdziesiąt osiem złotych i sześćdziesiąt cztery grosze) wraz z ustawowymi odsetkami za opóźnienie od dnia 24 czerwca 2017 roku do dnia zapłaty;
- 2) umarza postępowanie w sprawie w pozostałym zakresie;
- 3) zasądza od powoda na rzecz pozwanego kwotę 9.459 zł (dziewięć tysięcy czterysta pięćdziesiąt dziewięć złotych) tytułem zwrotu kosztów procesu.

Sygn. akt VIII C 468/19

UZASADNIENIE

W dniu 12 lutego 2020 roku powód R. B., reprezentowany przez zawodowego pełnomocnika, wytoczył przeciwko (...)U. S.A. w Ł., powództwo o zapłatę kwoty 70.828,65 zł wraz z ustawowymi odsetkami za opóźnienie od dnia 24 czerwca 2017 roku do dnia zapłaty, ponadto wniósł o zasądzenie zwrotu kosztów procesu, w tym kosztów zastępstwa procesowego według norm przepisanych.

W uzasadnieniu pełnomocnik wskazał, że w wyniku wypadku komunikacyjnego z dnia 24 maja 2017 roku doszło do uszkodzenia należącego do powoda samochodu marki M. o nr rej. (...). Po zgłoszeniu szkody pozwany przeprowadził postępowanie likwidacyjne, w toku którego ustalił wartość szkody w wysokości 34.146,81 zł, która to kwota nie została jednak wypłacona uprawnionemu. W ocenie powoda ustalona suma jest zaniżona, właściwe odszkodowanie wyraża się bowiem co najmniej kwotą 70.828,65 zł. **(pozew k. 4-6)**

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 pozwany wyjaśnił, że w toku likwidacji szkody nie uznał swojej odpowiedzialności co do zasady ponieważ zapisy elektroniczne pojazdu nie zawierają danych wskazujących na udział pojazdu powoda w zdarzeniu, w którym nastąpiło aktywowanie elementów ochrony biernej (...). Niezależnie od powyższego wskazał, iż kalkulacja

powoda jest zawyżona i uwzględnia w naprawie koszt oryginalnych części w sytuacji, w której powód nie wykazał, że przedmiotowy pojazd był naprawiany przy użyciu takiego rodzaju części. **(odpowiedź na pozew k. 32-33)**

W toku procesu stanowiska stron nie uległy zmianie. Po wydaniu opinii przez biegłego sądowego, na rozprawie w dniu 24 marca 2021 roku powód zmodyfikował powództwo i wniósł o zasądzenie od pozwanego kwoty 69.168,64 zł z odsetkami jak w pozwie, w pozostałej części cofając powództwo ze zrzeczeniem się dochodzonego roszczenia. **(protokół rozprawy k. 54-56v., k. 73-77, k. 249-250)**

Sąd Rejonowy ustalił następujący stan faktyczny:

W dniu 24 maja 2017 roku doszło do zdarzenia drogowego, w którym brał udział należący do R. B. samochód marki M. o nr rej. (...), rok produkcji 2015. Bezpośrednio przed kolizją powód poruszał się ul. (...) w kierunku od A. do B.. Pasażerem samochodu był G. K.. W tym samym czasie ul. (...) w kierunku skrzyżowania z ul. (...) samochodem marki H. jechał M. C.. Po dojechaniu do skrzyżowania M. C. uznał, że zdąży przez nie przejechać przed nadjeżdżającym z prawej strony pojazdem marki M., który poruszał się drogą z pierwszeństwem przejazdu. Założenie to okazało się błędne, skutkiem czego kierowany przez powoda samochód uderzył czołowo w lewy bok pojazdu marki H.. W wyniku kolizji w samochodzie powoda doszło do uruchomienia poduszek powietrznych, a uszkodzeniu uległ przód pojazdu. W samochodzie sprawcy uszkodzenia objęły w szczególności przednie i tylne drzwi lewe oraz słupek B. Uczestnicy zdarzenia sporządzili z jego przebiegu stosowne oświadczenie.

M. C. posiadał ubezpieczenie odpowiedzialności cywilnej posiadaczy pojazdów mechanicznych w pozwanym Towarzystwie (...). Po przekazaniu danych ubezpieczycielowi powodowi, zamówił on z ubezpieczenia A. sprawcy lawetę, która odholowała jego pojazd. W protokole przekazania pojazdu sporządzonym przez podmiot holujący, jako uszkodzenia samochodu marki M. wymieniono: przedni zderzak, maska, lampy, lewy błotnik, poduszki powietrzne. Sporządzona na miejscu zdarzenia dokumentacja fotograficzna ukazuje wystrzelone poduszki powietrzne w samochodzie powoda. **(dowód z przesłuchania powoda 00:33:43-00:50:36 elektronicznego protokołu rozprawy z dnia 8 listopada 2019 roku, zeznania świadka 00:14:42-00:25:00 elektronicznego protokołu rozprawy z dnia 8 listopada 2019 roku, zeznania świadka G. K. 00:25:39-00:31:20 elektronicznego protokołu rozprawy z dnia 8 listopada 2019 roku, oświadczenie o zdarzeniu drogowym k. 62, dokumentacja fotograficzna k. 63-70, k. 72, k. 90v.-101v., k. 107v.-108v., oświadczenie A. k. 71, faktura za holowanie pojazdu k. 88, fotokopia certyfikatu polisy k. 103v.; z akt szkody: polisa OC)**

Powód zgłosił szkodę ubezpieczycielowi sprawcy, który wdrożył postępowanie likwidacyjne. Jednocześnie rozpoczął naprawę pojazdu w zakresie, na jaki pozwalały mu możliwości finansowe, w szczególności dokonał zakupu poduszek powietrznych wraz z modulem (...), które zamontował w pojeździe. Pojazd marki M. był trzykrotnie poddawany oględzinom przez rzeczoznawcę ubezpieczyciela, w toku których odczytano moduł (...), który w tym czasie był już wymieniony na nowy. W trakcie odczytu modułu pojawiły się następujące błędy: brak rozpoznania ECU (numeru sterownika), otwarty obwód kurtyny prawej i kurtyny lewej (może świadczyć o braku zamontowania kurtyń albo ich niepodłączeniu do modułu (...)), błąd CAN (sieci komunikacyjnej łączącej obwody w pojeździe), błąd czujnika satelitarnego, brak nr VIN w pamięci modułu (...). Odczytany został także sterownik klimatyzacji, który wskazywał na czasowy zanik komunikacji pomiędzy sterownikiem poduszek powietrznych a tym sterownikiem. Przeprowadzający odczyt M. K. nie dokonał organoleptycznych oględzin modułu (...), nie odczytał fizycznie numeru sterownika (...), nie sprawdzał, czy sterownik był podłączony do poduszek. Do odczytów użyto oprogramowania koncernu PSA (P., C., DS, O. i brytyjski V.), który nie posiadał możliwości odczytania danych z systemów elektronicznych samochodu M.. Nr VIN pojazdu powoda został dopisany do bazy danych, która dotyczyła samochodu C. (...).

Stan pojazdu w momencie oględzin pozwalał na jego eksploatację na krótkich odcinkach. Jednocześnie stan ten różnił się od stanu z dnia przeprowadzenia pierwszych oględzin pojazdu.

W kosztorysie z dnia 24 maja 2017 roku koszt naprawy uszkodzonego samochodu pozwany ustalił na sumę 34.146,81 zł.

W dniu 12 czerwca 2017 roku pozwany wydał dwie decyzje w sprawie odszkodowania. W jednej z nich poinformował o ustaleniu należnego świadczenia na kwotę 34.146,81 zł oraz o tym, że zostanie ona wypłacona na konto powoda, w drugiej wyjaśnił natomiast, że uznaje zgłoszone roszczenia za niezasadne i odmawia wypłaty odszkodowania. Stanowisko to pozwany uzasadnił brakiem zapisów w pamięci sterowników pojazdów, które świadczyłyby o aktywowaniu elementów ochrony biernej (...) oraz pozwoliłyby odtworzyć parametry pojazdu przez zdarzeniem.

Nie zgadzając się ze stanowiskiem i kosztorysem ubezpieczyciela powód zlecił wydanie prywatnej ekspertyzy, w której koszt naprawy samochodu marki M. ustalono na kwotę 70.828,65 zł. Pismem z dnia 24 sierpnia 2017 roku R. B. wezwał pozwanego do zapłaty rzeczony sumy pieniężnej. **(dowód z przesłuchania powoda 00:33:43-00:50:36 elektronicznego protokołu rozprawy z dnia 8 listopada 2019 roku, zeznania świadka M. K. 00:13:00-01:00:00 elektronicznego protokołu rozprawy z dnia 6 grudnia 2019 roku, kalkulacja naprawy k. 10-13, kosztorys k. 14-16, decyzja k. 17-18, k. 19-20, wezwanie przedsądowe wraz z potwierdzeniem nadania przesyłki k. 21-22; z akt szkody: raport CrashData; okoliczności bezsporne)**

Nie można wykluczyć, że w dniu 24 maja 2017 roku w B. Nowym, na skrzyżowaniu ulic (...) doszło do uderzenia przodem nadwozia samochodu marki M. w lewy bok nadwozia samochodu marki H.. Uszkodzenia nadwozi obu pojazdów mają porównywalne cechy geometryczne, korelujące z deklarowanymi przez uczestników zdarzenia okolicznościami. Prawdopodobną bezpośrednią przyczyną kolizji było niezastosowanie się M. C. do dyspozycji znaku drogowego A-7 „ustęp pierwszeństwa”. Powód mógł mieć utrudnioną możliwość przewidzenia ruchu samochodu H. ze względu na porastające prawe pobocze ul. (...) (przed skrzyżowaniem) gęste krzewy i drzewa.

Wyniki badania systemu (...) przeprowadzone w pojeździe marki M. przez pracownika firmy (...), nie uzupełnione badaniami organoleptycznymi elementów wykonawczych tego systemu, przy użyciu urządzenia, które nie ma oprogramowania akceptowanego przez producenta pojazdu, w sytuacji, gdy powód deklaruje wcześniejszą wymianę sterownika systemu i jego elementów wykonawczych, przy dodatkowym braku informacji, jaki był sposób połączeń (wtyczka-gniazdo) elementów wykonawczych systemu z jego instalacją elektryczną, poddaje w wątpliwość wartość techniczną przeprowadzonego badania.

Koszt usunięcia wszystkich stwierdzonych w samochodzie marki M. uszkodzeń według warsztatowej zasady przywrócenia stanu poprzedniego, przy zastosowaniu w naprawie części oryginalnych, o jakości gwarantowanej przez producenta pojazdu, technologii naprawy rekomendowanej przez producenta pojazdu oraz stawek za rbg na poziomie 100 zł netto, wynosi 69.168,64 zł.

Koszt naprawy przy użyciu części jakości (...) i stawki za rbg w wysokości 100 zł netto wynosi 64.337,38 zł, natomiast przy użyciu części jakości P wynosi 63.342,31 zł.

Brak jest technicznych podstaw do twierdzenia, że naprawa pojazdu wykonana z użyciem części nieoryginalnych odtworzy wszystkie cechy pojazdu, takie jakie założył jego konstruktor i producent. **(pisemna opinia biegłego sądowego k. 128-173)**

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 przesłuchania powoda oraz zeznania świadków.

Sąd oparł się ponadto na treści opinii biegłego sądowego P. K.. 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 opinii biegły

w odniesieniu do dokonanego odczytu modułu (...) wyjaśnił, iż przeprowadzone badanie organoleptyczne systemu poduszek powietrznych mogłoby wykazać, czy poduszki powietrzne zadziałały na skutek sygnału ze sterownika, czy też były aktywowane np. pozasystemowo. Pozwoliłoby ponadto na ustalenie roku produkcji elementów systemu (...), który można by porównać z rokiem produkcji pojazdu. Biegły wskazał również, że wobec braku zabezpieczenia śladów zdarzenia niemożliwe było pełne odtworzenie przebiegu kolizji przy zastosowaniu przykładowo metod obliczeniowych, czy też symulacyjnych. Dodał, iż sporządzenie w takich realiach analizy przestrzenno-ruchowej i formułowanie na jej podstawie kategoriycznych wniosków byłoby nierzetelne, a także, że symulacja przeprowadzona z użyciem programów (...) lub V-SIM byłaby obciążona błędem wynikającym z hipotetycznego położenia pojazdów lub ich prędkości w momencie kolizji. Miałaby ona teoretyczny charakter i obciążona byłaby błędami wynikającymi z subiektywnej oceny i eksperymentalnego wyznaczania parametrów kolizji. Biegły przeprowadził ponadto dogłębną analizę wykorzystywania przy naprawie części nieoryginalnych, w wyniku której doszedł do wniosku, że części takie nie tylko nie gwarantują przywrócenia pojazdu do stanu sprzed szkody, ale również mogą nieść ze sobą zagrożenie bezpieczeństwa w ruchu drogowym. Przykładowo biegły wskazał, że tylko montaż nakładki zderzaka wykonanej z innego materiału, niż zalecanego przez producenta pojazdu może skutkować nie zadziałaniem systemu (...) lub (...) (aktywny system ochrony pieszych) lub dodatkowymi obrażeniami pieszych.

Sąd Rejonowy zważył, co następuje:

Powództwo w kształcie po modyfikacji dokonanej na rozprawie w dniu 24 marca 2021 roku było zasadne w całości.

Na wstępie czynionych w niniejszej sprawie rozważań przypomnieć należy, że strona powodowa na rozprawie, o których mowa wyżej, cofnęła żądanie pozwu ponad kwotę 69.168,64 zł. Uznając, że częściowe cofnięcie powództwa przez powoda nie jest sprzeczne z prawem ani zasadami współżycia społecznego, nie zmierza również do obejścia prawa (art. 203 § 4 k.p.c.), na podstawie art. 355 § 1 k.p.c. i art. 203 § 1 k.p.c., Sąd umorzył postępowanie w sprawie w części, w której nastąpiło cofnięcie, orzekając jak w punkcie 2 sentencji wyroku.

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 wynikła na skutek ruchu pojazdu mechanicznego szkoda. W sferze odpowiedzialności odszkodowawczej podstawowym założeniem wszelkich rozważań jest z reguły zasada pełnego odszkodowania. Wynika z niej, że wszelka szkoda wyrządzona przez posiadacza lub kierowcę pojazdu mechanicznego, powinna być w świetle obowiązujących przepisów prawa pokrywana przez zakład ubezpieczeń w ramach obowiązkowego ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej.

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

W przedmiotowej sprawie pozwany kwestionował roszczenie powoda co do zasady, podnosząc, iż w jego przekonaniu stwierdzone uszkodzenia samochodu marki M. nie mogły powstać w deklarowanych przez powoda okolicznościach, albowiem odczytane dane z modułu (...) nie wskazują na aktywację poduszek powietrznych. W istocie zatem pozwany kwestionował swoją legitymację procesową bierną. Wobec stanowiska pozwanego w pierwszej kolejności ustaleniu wymagało, czy samochód marki M. brał udział w zdarzeniu z dnia 24 maja 2017 roku, a także, czy samo zdarzenie przebiegało w sposób przedstawiony przez powoda i świadków M. C. i G. K.. W ocenie Sądu w świetle zgromadzonego materiału dowodowego, w szczególności relacji w/w osób oraz treści opinii biegłego sądowego, brak jest podstaw do kwestionowania wersji zdarzenia zaprezentowanej przez powoda. Uczestnicy zdarzenia opisali zapamiętany przez siebie przebieg zdarzenia, unikając zastępowania luk w pamięci supozycjami, a ich relacja co do najważniejszych faktów wzajemnie ze sobą koresponduje. Oczywiście Sąd dostrzega okoliczność, że biegły nie stwierdził kategorycznie, iż zdarzenie przebiegało w sposób przedstawiony przez powoda, a jedynie dopuścił taką możliwość, z całą stanowczością uznać jednak należy, że taka konstatacja w żaden sposób nie deprecjonuje wersji R. B.. Biegły dokonując analizy zdarzenia opierał się wyłącznie na zeznaniach jego uczestników, dokumentacji fotograficznej oraz dokumentach zgromadzonych w aktach szkodowych. Przypomnienia wymaga, że w związku z zaistniałą kolizją nie była wzywana policja, nie zostały zatem zabezpieczone żadne ślady pozostawione przez oba pojazdy na jezdni, nie wiadomo, w jakim konkretnie punkcie na jezdni doszło do ich kontaktu, w jako dokładnie sposób kontakt ten przebiegał, jaka była wyjściowa oraz kolizyjna prędkość pojazdów, czy i w jaki sposób były one hamowane, czy wreszcie, jaki był tor poruszania się pojazdów po ich wzajemnym kontakcie. Klarowności w tym zakresie nie wprowadzają przy tym zeznania uczestników kolizji, są one bowiem dość ogólnikowe i skupiają się na podstawowych faktach, jakie zaistniały. Oczywiście jest przy tym, że relacje uczestników zdarzenia cechuje duży subiektywizm, a nadto, każda z osób biorących udział w zdarzeniu może zupełnie odmiennie zapamiętać jego przebieg, na co wpływa nie tylko dynamika zdarzenia, ale także zdolności percepcyjne każdej osoby. Sąd podzielił jednocześnie wnioski biegłego na okoliczność istnienia braku podstaw do przeprowadzenia symulacji kolizji, ta bowiem musiałaby być dokonywana przy przyjęciu hipotetycznych danych co do prędkości pojazdu, ich toru poruszania się przed kolizją, itp., a zatem jej wyniki nie mogłyby być uznane za prawidłowe. Symulacja taka w żaden sposób nie dałaby odpowiedzi na pytanie, jak w rzeczywistości przebiegało zdarzenie drogowe, a jedynie przedstawiłaby jeden z możliwych jego wariantów. Nie budzi przy tym wątpliwości, że zmiana któregokolwiek z parametrów branych pod uwagę przy przeprowadzaniu takiej symulacji (np. prędkości jednego z pojazdów, współczynnika przyczepności, miejsca w których doszło do kontaktu) rzutowałaby na jej efekty końcowe. Symulacja taka w istocie opierałaby się na relacji uczestników zdarzenia, które, o czym była już mowa, cechuje duży subiektywizm i które to relacje opierają się na odczuciach tych osób. Podkreślenia wymaga w tym miejscu, iż odstępując od przeprowadzenia rekonstrukcji przestrzenno-ruchowej zdarzenia biegły powołał szereg opracowań, w tym sporządzone przez Instytut Ekspertyz Sądowych z K., z których wynika, że dokonanie symulacji na gruncie materiału dowodowego jak w przedmiotowej sprawie, prowadzi do pozoracji opinii, która może zafałszować ocenę jej rzeczywistej wartości dowodowej, analiza taka nie może bowiem stanowić miarodajnej podstawy do formułowania kategorycznych wniosków, co czyni ją nie tylko bezcelową, ale też szkodliwą. Wniosków

biegłego nie deprecjonuje przy tym raport z odczytanego przez M. K. modułu (...), który w istocie stanowił jedyną podstawę stanowiska pozwanego w zakresie odmowy przyjęcia odpowiedzialności za szkodę. Wartość tego raportu, jak wyjaśnił biegły sądowy, jest wątpliwa technicznie, świadek korzystał bowiem z oprogramowania, które nie jest dedykowane pojazdom marki M., użyto w nim danych dotyczących zupełnie innej marki samochodu - C. (...), ponadto podczas odczytu sam sterownik wraz z systemem poduszek nie został poddany badaniu organoleptycznemu, które pozwoliłoby ustalić, czy faktycznie sterownik był wymieniany. Powyższe w istocie nie pozwala na przyjęcie, iż błędy wykazane w raporcie odpowiadają rzeczywistości stanowi rzeczy, a także, że w samochodzie powoda nie doszło do wystrzelenia poduszek powietrznych. Sam raport nie podważa stanowiska powoda odnośnie wymiany sterownika (...) przed dokonaniem odczytu – zresztą sam M. K. stwierdził, że stan pojazdu pomiędzy datą pierwszych oględzin a dokonanym odczytem uległ zmianie i pozwalał na przemieszczanie się pojazdu na krótkich odcinkach, a zatem możliwe było, że faktycznie pojazd przemieścił się na odległość 13 km. Zupełnie nie przekonuje przy tym stanowisko powoda, że pojazdy M. (...) i C. (...) są produkowane w tej samej fabryce w oparciu o wspólną platformę, co zdaniem pozwanego umożliwiło zastosowanie do odczytu modułu (...) oprogramowania właściwego dla marki C.. Abstrahując od okoliczności, że twierdzenia te nie zostały poparte jakimikolwiek dowodami, wyjaśnienia wymaga, iż sama wspólna platforma nie oznacza jeszcze zastosowania w obu tych markach identycznego modułu (...). Cytując za serwisem (...), wspólna platforma oznacza wspólny zestaw wspólnego projektowania, inżynierii i wysiłków produkcyjnych, jak również głównych składników przez szereg pozornie odmiennych modeli, a nawet rodzajów samochodów. Podstawowa definicja platformy w samochodach, z technicznego punktu widzenia, obejmuje: podwozie i zawieszenie (z osiami) - gdzie podwozie składa się z przedniej podłogi, tylnej podłogi, komory silnika i ramy (wzmocnienie podwozia). Kluczowe elementy mechaniczne definiujące platformę samochodową obejmują: płytę podłogową, osie przednie i tylne oraz ich rozstaw, mechanizm kierowniczy i typ wspomaganie kierownicy, rodzaj zawieszenia przedniego i tylnego, a także umiejscowienie oraz wybór silnika i innych elementów układu napędowego (...).C._platform). Powyższe daje podstawę do wniosku, iż w ramach wspólnej platformy montażowi podlegają przede wszystkim konstrukcyjne elementy pojazdu, a także elementy układu napędowego, nie zaś systemy elektroniczne, w tym systemy bezpieczeństwa. Reasumując Sąd uznał, iż opinia biegłego P. K. stanowi wiarygodny dowód w sprawie. W tym miejscu należy wyraźnie podkreślić, iż to na pozwanym ciążyła powinność wykazania, że uszkodzenia samochodu marki M. powstały w innych okolicznościach, aniżeli zadeklarowanych przez powoda, jeśli z faktu tego chciał wywodzić korzystne dla siebie skutki prawne (art. 6 k.c., art. 232 k.p.c.). Powinności tej pozwanemu nie udało się sprostać, co implikuje konstatację, iż pozwany, jako ubezpieczyciel powoda, jest biernie legitymowany do udziału w sprawie.

Odnosząc się do wartości szkody przypomnienia wymaga, że 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 prawno okoliczność, czy poszkodowany dokonał naprawy oraz czy i jakim kosztem to uczynił (por. uchwała SN z dnia 15 listopada 2001 roku, III CZP 68/01, OSPiKA 2002, nr 7-8, poz. 103, wyrok SN z dnia 27 czerwca 1988 roku, I CR 151/88, LEX; wyrok SN z dnia 7 sierpnia 2003 roku, IV CKN 387/01, LEX). Zgodnie bowiem z utrwalonym orzecnictwem Sądu Najwyższego, to nie poniesione przez poszkodowanego koszty naprawy, a równowartość hipotetycznie określonych kosztów przywrócenia pojazdu do stanu poprzedniego, wyznacza poziom odpowiedzialności ubezpieczyciela sprawcy szkody. Także zbycie pojazdu przez właściciela nie wpływa na wysokość należnego mu odszkodowania. Poszkodowany nie może żądać zapłaty kosztów hipotetycznej restytucji wyłącznie w sytuacji, w której przywrócenie stanu poprzedniego byłoby niemożliwe albo pociągało za sobą nadmierne trudności lub koszty. Koszty naprawy uszkodzonego w wypadku pojazdu, nieprzewyższające jego wartości sprzed wypadku, nie są jednak nadmierne w rozumieniu art. 363 § 1 k.c. Sąd Najwyższy podkreślił przy tym, że wyrażone przezeń stanowisko jest utrwalone do tego stopnia, że za niezgodne z prawem są uznawane przez ten Sąd orzeczenia, w których stanowisko to jest podważane przez sądy powszechne (por. m.in. postanowienie SN z dnia 20 lutego 2019 roku, III CZP 91/18, Biul. Sn 2019/2 oraz postanowienie SN z dnia 11 kwietnia 2019 roku, III CZP 102/18, LEX i powołane w uzasadnieniu obu postanowień orzecznictwo). W konsekwencji fakt naprawy samochodu marki M. oraz poniesiony koszt teje naprawy mają irrelevantne znaczenie dla oceny rozmiaru odpowiedzialności pozwanego.

W oparciu o opinię biegłego sądowego Sąd ustalił, że rzeczywisty koszt naprawy samochodu marki M. uszkodzonego w wyniku opisanego powyżej zdarzenia komunikacyjnego z dnia 24 maja 2017 roku z uwzględnieniem stawki za roboczogodzinę prac blacharsko-lakierniczych na poziomie 100 zł, z użyciem części nowych, oryginalnych oraz zastosowaniem technologii naprawy producenta, wynosi 69.168,64 zł brutto. Godzi się przypomnieć, że poszkodowany jest w pełni uprawniony do naprawy rzeczy poprzez zastosowanie części nowych i oznaczonych logo producenta, a nie tzw. zamienników. Zastosowanie elementów oryginalnych pochodzących od oznaczonego producenta jest ściśle związane z możliwością naprawy uszkodzonego samochodu w warsztacie autoryzowanym przez producenta pojazdu, z korzystania usług, którego nie można w żadnym razie pozbawić poszkodowanego. Poszkodowany, w tym także poszkodowany właściciel pojazdu używanego, ma prawo wyboru zarówno miejsca, w którym zostanie przeprowadzona naprawa jego pojazdu jak i zastosowanych elementów oraz materiałów. Pokrzywdzony nie ma przy tym obowiązku poszukiwania sprzedawcy oferującego części najtaniej (por. wyrok SN z dnia 25 kwietnia 2002 roku, I CKN 1466/99, OSNC 2003/5/64). Odmienne stanowisko skutkowałoby w zasadzie 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, jak również wynika to wprost z opinii biegłego sądowego, że zamienniki cechują się niższą jakością i trwałością od części oryginalnych, co znajduje bezpośrednie przełożenie na okres ich eksploatacji, ponadto z reguły są

to części nie posiadające homologacji, nieznane są ich parametry. Co relewantne, pozwany nie wykazał w żaden sposób (art. 6 k.c., art. 232 k.p.c.), aby w (...) były montowane jakiegokolwiek zamienniki. Powyższe wydaje się mocno wątpliwe zważywszy, że kolizja miała miejsce w maju 2017 roku, zaś rok produkcji pojazdu powoda to 2015, a zatem był to samochód ledwie dwuletni, prawdopodobnie objęty jeszcze gwarancją producenta. O czym była mowa wyżej, opinia biegłego P. K. 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 24 maja 2017 roku wynosi 69.168,64 zł brutto, wysokość należnego powodowi roszczenia kształtuje się na tym samym poziomie. Do dnia wyrokowania pozwany nie wypłacił uprawnionemu żadnego świadczenia, a zatem powód mógł się zasadnie domagać rzeczzonej kwoty.

Mając powyższe na uwadze Sąd zasądził od pozwanego na rzecz R. B. kwotę 69.168,64 zł z ustawowymi odsetkami za opóźnienie od dnia 24 czerwca 2017 roku (tj. po upływie 30 dni od daty zgłoszenia szkody) do dnia zapłaty.

Termin wymagalności świadczeń przysługujących poszkodowanemu od zakładu ubezpieczeń z tytułu obowiązkowego ubezpieczenia posiadaczy pojazdów mechanicznych za szkody powstałe w związku z ruchem tych pojazdów określa art. 14 ust. 1 ustawy, zgodnie z którym zakład ubezpieczeń wypłaca odszkodowanie w terminie 30 dni licząc od dnia złożenia przez poszkodowanego lub uprawnionego zawiadomienia o szkodzie. W przypadku gdyby wyjaśnienie w terminie, o którym mowa w ust. 1, okoliczności niezbędnych do ustalenia odpowiedzialności zakładu ubezpieczeń albo wysokości odszkodowania okazało się niemożliwe, odszkodowanie wypłaca się w terminie 14 dni od dnia, w którym przy zachowaniu należytej staranności wyjaśnienie tych okoliczności było możliwe, nie później jednak niż w terminie 90 dni od dnia złożenia zawiadomienia o szkodzie, chyba że ustalenie odpowiedzialności zakładu ubezpieczeń albo wysokości odszkodowania zależy od toczącego się postępowania karnego lub cywilnego (art. 14 ust. 2 ustawy). Niespełnienie świadczenia w terminie powoduje po stronie dłużnika konsekwencje przewidziane w art. 481 § 1 k.c., zgodnie z którym, jeżeli dłużnik opóźnia się ze spełnieniem świadczenia pieniężnego, wierzyciel może żądać odsetek za czas opóźnienia, chociażby nie poniósł żadnej szkody i chociażby opóźnienie było następstwem okoliczności, za które dłużnik odpowiedzialności nie ponosi. Jeżeli stopa odsetek za opóźnienie nie była z góry oznaczona, należą się odsetki ustawowe za opóźnienie (§ 2 art. 481 k.c.).

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 – powód uległ w niecałych 3% – a zatem był uprawniony żądać zwrotu poniesionych kosztów w pełnej wysokości.

Na koszty procesu poniesione przez powoda złożyły się: opłata od pozwu w kwocie 3.542 zł, koszty zastępstwa procesowego w stawce minimalnej – 5.400 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 powoda kwotę 9.459 zł tytułem zwrotu kosztów procesu.

Z tych względów, orzeczono jak w sentencji.