

**Sygnatura akt VIII C 173/20**

## WYROK

### W IMIENIU RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ

Dnia 19 stycznia 2022 roku

**Sąd Rejonowy dla Łodzi - Widzewa w Łodzi VIII Wydział Cywilny** w składzie:

Przewodniczący: Sędzia Małgorzata Sosińska-Halbina

Protokolant: st. sekr. sąd. Izabella Bors

po rozpoznaniu w dniu 12 stycznia 2022 roku w Łodzi

na rozprawie

sprawy z powództwa G. A.

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

o zapłatę

- zasądza od pozwanego na rzecz powoda kwotę 14.827,14 zł (czternaście tysięcy osiemset dwadzieścia siedem złotych czternaście groszy) z ustawowymi odsetkami za opóźnienie od kwoty 10.100 zł (dziesięć tysięcy sto złotych) od dnia 7 marca 2020 roku do dnia zapłaty oraz od kwoty 4.727,14 zł (cztery tysiące siedemset dwadzieścia siedem złotych czternaście groszy) od dnia 29 grudnia 2020 roku do dnia zapłaty;
- oddala powództwo w pozostałym zakresie roszczenia odsetkowego;
- zasądza od pozwanego na rzecz powoda kwotę 3.267 zł (trzy tysiące dwieście sześćdziesiąt siedem złotych) tytułem zwrotu kosztów procesu;
- nakazuje pobrać od pozwanego na rzecz Skarbu Państwa – Sądu Rejonowego dla Łodzi-Widzewa w Łodzi kwotę 3.373,91 zł (trzy tysiące trzysta siedemdziesiąt trzy złote dziewięćdziesiąt jeden groszy) tytułem zwrotu kosztów sądowych.

Sygn. akt VIII C 173/20

## UZASADNIENIE

W dniu 17 lutego 2020 roku powód G. A., reprezentowany przez zawodowego pełnomocnika, wytoczył przeciwko U. T..U. S.A. w W. (pierwotnie (...) S.A. w W.) powództwo o zapłatę kwoty 9.550 zł tytułem częściowego odszkodowania z ustawowymi odsetkami za opóźnienie od dnia 10 grudnia 2019 roku do dnia zapłaty oraz kwoty 550 zł tytułem zwrotu kosztu sporządzenia prywatnej ekspertyzy z ustawowymi odsetkami za opóźnienie od dnia wniesienia pozwu do dnia zapłaty, ponadto wniósł o zasądzenie od pozwanego zwrotu kosztów procesu.

W uzasadnieniu pełnomocnik wskazał, że w dniu 4 listopada 2019 roku miało miejsce zdarzenie, w wyniku którego uszkodzony został należący do G. A. samochód marki M. (...) -klasa o nr rej. (...). Sprawca szkody posiadał ubezpieczenie OC u pozwanego. Po zgłoszeniu szkody pozwany przeprowadził postępowanie likwidacyjne, w toku którego ustalił wartość szkody na kwotę 67.948,52 zł. Wartość ta jest nieprawidłowa, a pozwany dokonując wyceny szkody zaniżył stawkę za rbg, ceny części oraz koszt materiału lakierniczego, nie uwzględnił niezbędnych czynności naprawczych, a także pominął części niezbędne do prawidłowej technologicznie naprawy. Celem ustalenia zasadnej wysokości odszkodowania poszkodowany zlecił wydanie prywatnej ekspertyzy na gruncie której koszt naprawy

samochodu M. oznaczono na kwotę 93.127,97 zł. Z powyższego tytułu powód poniósł wydatek w wysokości 550 zł. Pełnomocnik podniósł ponadto, że poszkodowany ma możliwość wyboru zakładu naprawczego, który przywróci pojazd do stanu sprzed szkody i nie jest zobowiązany do skorzystania w tym zakresie z propozycji ubezpieczyciela. Wskazał również, że wyliczone odszkodowanie nie powinno uwzględniać rabatów oferowanych przez ubezpieczyciela. Wreszcie podniósł, że z punktu widzenia zasadności dochodzonego roszczenia nie ma znaczenia, czy poszkodowany naprawił pojazd, powód zdecydował się bowiem na kosztorysowe rozliczenie szkody.

(pozew k. 5-13v.)

W odpowiedzi na pozew - pozwany, reprezentowany przez zawodowego pełnomocnika, wniósł o oddalenie powództwa w całości oraz o zasądzenie od powoda zwrotu kosztów procesu. W uzasadnieniu pełnomocnik wyjaśnił, że przedmiotowy pojazd był importowany z USA po szkodzie całkowitej i posiadał uszkodzenia niezwiązane ze zdarzeniem, co czyni naprawę nieopłacalną (jej koszt przekracza wartość pojazdu) i kwalifikuje szkodę, jako całkowitą. Odnosząc się do kosztów naprawy wskazał, że winny one uwzględniać wartość zamienników dodając, że w przypadku przeprowadzenia naprawy istotne znaczenie ma jej rzeczywisty koszt. Ponadto podniósł, że powód był informowany o możliwości dokonania naprawy w warsztatach współpracujących z pozwanym, z czego nie skorzystał, a tym samym naruszył obowiązek minimalizacji rozmiarów szkody. Dodał, że wykonana w toku likwidacji szkody kalkulacja uwzględniała stawkę 80 zł netto za rbg, ceny nowych części zamiennych spoza bazy producentów i generalnych importerów danej marki, a w przypadku ich braku ceny nowych części oryginalnych, a także 10% rabat. Na koniec pełnomocnik zakwestionował roszczenie z tytułu zwrotu kosztów prywatnej ekspertyzy.

(odpowieź na pozew k. 56-62)

Replikując na powyższe pełnomocnik powoda podtrzymał pozew w całości. Wskazał, że pozwany likwidując szkodę zakwalifikował ją jako częściową, a powód nie kwestionował takiego sposobu jej rozliczenia. Wyjaśnił, że wypłacone świadczenie nie pozwalało na przywrócenie pojazdu do stanu sprzed szkody, a także, że podczas oględzin pojazdu pozwany nie stwierdził, aby były w nim zamontowane inne części, niż jakości O. Powtórzył, że poszkodowany ma swobodę wyboru warsztatu naprawczego, a zakład ubezpieczeń nie może narzucić mu miejsca wykonania naprawy, ani zakupu materiałów.

(pismo procesowe k. 105-115v.)

W toku procesu stanowiska stron nie uległy zmianie. Po wydaniu opinii przez biegłego sądowego powód rozszerzył powództwo o kwotę 4.727,14 zł z tytułu odszkodowania za uszkodzenie pojazdu z odsetkami jak w pozwie. Pozwany wniósł o oddalenie pozwu także w jego rozszerzonej postaci.

(pismo procesowe k. 255-255v., k. 281-281v., k. 448-449, protokół rozprawy k. 292-293, k. 395-397, k. 462-463, k. 472-473)

### **Sąd Rejonowy ustalił następujący stan faktyczny:**

W dniu 4 listopada 2019 roku doszło do zdarzenia drogowego, w którym uszkodzony został należący do powoda G. A. samochód marki M. (...) - klasa o nr rej. (...).

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

(notatka informacyjna o zdarzeniu drogowym k. 19, okoliczności bezsporne)

Powód zgłosił szkodę ubezpieczycielowi sprawcy, który wdrożył postępowanie likwidacyjne. W toku likwidacji szkody pozwany dokonał oględzin przedmiotowego pojazdu oraz zakwalifikował szkodę jako częściową. Wartość odszkodowania została ustalona na kwotę 67.948,52 zł i tę wypłacono uprawnionemu, o czym pozwany poinformował decyzją z dnia 14 stycznia 2020 roku. W sporządzonej kalkulacji ubezpieczyciel m.in. przyjął stawkę za 1 rbg w

wysokości 80 zł netto, obniżył koszt materiałów lakierniczych o 10%, zastosował potrącenie 10% na częściach zamiennych.

W sporządzonym protokole oględzin oraz w protokole szkody w pojeździe nie odnotowano, aby w samochodzie marki M. były zamontowane jakiegokolwiek zamienniki, w tym części jakości (...).

Nie zgadzając się z wysokością wypłaconego świadczenia powód zlecił sporządzenie prywatnej ekspertyzy, na gruncie której koszt naprawy samochodu M. oszacowano na kwotę 93.127,97 zł. Z powyższego tytułu G. A. poniósł wydatek w wysokości 550 zł.

Pismem z dnia 29 stycznia 2020 roku powód wezwał pozwanego do dopłaty pełnej należnej kwoty odszkodowania wraz z ustawowymi odsetkami za opóźnienie od 31-go dnia po zgłoszeniu szkody. W odpowiedzi na powyższe pozwany podtrzymał swoje stanowisko.

(przyjęcie zgłoszenia szkody k. 20, decyzja k. 21-21v. , kalkulacja kosztów naprawy k. 22-27, wezwanie do zapłaty k. 29, wydruk wiadomości email k. 30-31, pismo k. 32-32v., opinia k. 33-34, kalkulacja naprawy k. 37-45, faktura k. 46, protokół oględzin k. 74-75v., protokół szkody w pojeździe k. 76, druk zgłoszenia szkody k. 94-95, notatka służbowa do szkody k. 97, okoliczności bezsporne)

Przedmiotowy pojazd powód zakupił od M. B. w dniu 15 września 2019 roku. (...) zostało sprowadzone z USA po szkodzie całkowitej (kwalifikacja szkody w USA).

(umowa sprzedaży k. 96, wydruk k. 98-101)

Koszt naprawy samochodu marki M. przy uwzględnieniu warsztatowej zasady przywrócenia stanu poprzedniego, tj. użycia w naprawie części o jakości takiej, jakie zostały uszkodzone, a kwalifikują się do wymiany, stawki za rbg w wysokości 110 zł netto, wyniosłby 82.225,66 zł. Uwzględnienie stawki za rbg w wysokości 120 zł netto, rabat za naprawę w wysokości 10% oraz ceny części jakości (...) obniżyły koszt naprawy do kwoty 75.447,22 zł.

Kalkulacja pozwanego, w której pominięto część operacji technologicznie niezbędnych do prawidłowej naprawy, zastosowano ceny części nieoryginalnych bez wykazania, że spełniają normy producenta pojazdu, nie dawała żadnych możliwości technicznych przywrócenia stanu poprzedniego.

Użycie w naprawie pojazdu części innych niż oryginalne może odtworzyć cechy geometryczne pojazdu i umożliwić uzyskanie pozytywnego badania technicznego, nie gwarantuje jednak skutecznego zadziałania systemów bezpieczeństwa zamontowanych w pojeździe. Tym samym naprawa taka nie spełniałaby jednego z warunków związanych z przywróceniem stanu sprzed szkody. Brak certyfikatów do części alternatywnych (nieoryginalnych) potwierdzających ich zgodność z normami producenta pojazdu skutkuje brakiem pewności, że części te mają wartość techniczną i użytkową, jak części oryginalne, których jakość gwarantuje producent pojazdu. Ujawnienie, że w naprawie zastosowano części, co do których nie ma gwarancji ich jakości porównywalnej z częściami oryginalnymi, powoduje zawsze dodatkowy spadek wartości. Naprawa z użyciem części oryginalnych nie wpływa na podwyższenie wartości rynkowej pojazdu.

Szacowana wartość rynkowa samochodu powoda przed szkodą z dnia 4 listopada 2019 roku, uwzględniająca ślady wcześniejszej naprawy na błotniku tylnym lewym, zderzaka tylnego oraz stan, w jakim pojazd został sprowadzony do Polski, mogła wynosić 93.500 zł brutto albo 92.900 zł przy wprowadzeniu korekty wartości tarczy koła o średnicy 19 cali. Wartość pojazdu w stanie uszkodzonym stanowiła różnicę wartości pojazdu przed szkodą i kosztów jego naprawy.

Koszt naprawy samochodu M. w zakresie uszkodzeń istniejących przed sprowadzeniem go do Polski mógł wynieść na czerwiec 2019 roku (data I-szej rejestracji w Polsce) 14.879,68 zł.

(pisemna opinia biegłego sądowego k. 126-169, pisemna uzupełniająca opinia biegłego sądowego k. 220-223, k. 296-304, k. 336-341, ustna uzupełniająca opinia biegłego sądowego

– elektroniczny protokół rozprawy z dnia 15 września 2021 roku k. 395v-396v)

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 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. Opinia ta w pełni odnosiła się do zagadnień będących jej przedmiotem, wnioski biegłego nie budzą przy tym wątpliwości w świetle zasad wiedzy oraz doświadczenia życiowego, a jednocześnie opinia została sporządzona w sposób umożliwiający prześledzenie

- z punktu widzenia zasad wiedzy, doświadczenia życiowego i logicznego rozumowania - analizy przez biegłego zagadnień będących jej przedmiotem. Wydając opinię biegły oparł się na zgromadzonym w aktach sprawy materiale dowodowym, w tym na dokumentacji sporządzonej w toku procesu likwidacji szkody. W pierwotnej opinii biegły wyliczył uzasadniony koszt naprawy samochodu M. oraz szczegółowo omówił różnice występujące pomiędzy częściami oryginalnymi z logo producenta pojazdu a zamiennikami, precyzyjnie wyjaśnił ponadto, z jakich przyczyn kosztorys sporządzony w toku likwidacji szkody nie mógłby przywrócić pojazdu do stanu poprzedniego. W opiniach uzupełniających biegły odniósł się do zarzutów sformułowanych przez strony procesu. I tak biegły wskazał, że brak jest w aktach dokumentów, które pozwalałyby zastosować korektę z tytułu przebiegu, wobec czego należało przyjąć, że ten był normatywny. Odnosząc się do uszkodzeń powstałych w pojeździe przed jego sprowadzeniem do Polski podniósł, że sam opis uszkodzeń, przykładowo w zakresie elementów zawieszenia, nie daje podstawy do pełnej analizy ich rozmiaru. Zaznaczył, że przy wycenie należałoby uwzględnić ceny części i robocizny w USA, które różnią się od cen polskich, wobec czego bez pełnej specyfikacji i udokumentowania uszkodzeń brak jest przesłanek do porównywania kosztów naprawy w obu krajach. Dodał, że baza A. nie zawiera kalkulacji kosztów naprawy do przedmiotowego auta, nie wiadomo zatem, w jaki sposób oszacowano te koszty i czy były one zasadne oraz prawidłowe od strony technologicznej naprawy oraz praktyki warsztatowej. Biegły wyjaśnił również, że ustalony w opinii koszt naprawy uwzględnia korektę (10%) z tytułu wcześniejszych napraw. W odniesieniu do korekty za import podkreślił, że instrukcja określania wartości pojazdów stanowi jedynie punkt wyjścia dla w/w korekty, a ustalając jej wymiar należy kierować się realiami rynkowymi. Nadmieniał, że rynek pojazdów z USA jest specyficzny i są one sprowadzane w większości pod konkretne zamówienie. Wynegocjowana cena zawiera w sobie koszty sprowadzenia, opłat akcyzowych, a kupujący zna zakres uszkodzeń i przybliżony koszt naprawy. Dlatego też nie bierze się realnie pod uwagę tego, że pojazd taki pochodzi z importu z USA. Biegły zwrócił przy tym uwagę, że fałszywe jest przekonanie, jakoby zawsze pojazd z polskiego salonu szybciej znajdzie nabywcę, aniżeli pojazd z USA, podkreślając, że auta amerykańskie są mniej wyeksploatowane od europejskich (wynika to z różnicy w jakości dróg, olejów i materiałów eksploatacyjnych, sposobu przeglądów i obsługi pojazdów). W zakresie kwalifikacji szkody w USA biegły podniósł, że sposób kwalifikacji szkód jest odmienny w różnych krajach, a zakres uszkodzeń pojazdu i możliwość nabycia części w jego ocenie nie kwalifikował samochodu M. do szkody całkowitej, co dodatkowo potwierdza fakt dopuszczenia go na polski obszar celny. Odnośnie kosztów mycia biegły podał, że jest to standardowa czynność związana z procesem naprawy. Wreszcie biegły wskazał, że zgodnie z unijnymi dyrektywami jedynym dokumentem potwierdzającym jakość części zamiennych jakości (...) mogą być certyfikaty potwierdzające, że części te wykonane zostały zgodnie z normami producentów pojazdu, a nie tylko ich wytwórców. Dodał, że firma (...) nie sprawdza, czy w przypadku części nieoryginalnych posiadają one certyfikaty zgodności wykonania z normami producenta pojazdu, a także, że technologia wytworzenia części nieoryginalnych jest taka sama dla każdej marki pojazdu i często ten sam wytwórca produkuje takie części do różnych marek (V., R., V., czy M.). Odnośnie samej certyfikacji wyjaśnił, że badanie winno być przeprowadzone na okoliczność wytrzymałości albo możliwych skutków uszkodzeń takich części.

I tak przykładowo nakładka zderzaka musi mieć zdolność pochłaniania energii zderzenia, ale również gwarantować, że po pęknięciu nie będzie stanowiła dodatkowego zagrożenia dla pieszego, z którym będzie miała kontakt. Biegły podał także przykład firmy (...), która nie dopuszcza dodatkowego lakierowania nakładki zderzaka, ponieważ wszelkie systemy diagnozujące bezpieczeństwo na drodze znajdują się pod taką nakładką, a ich parametry są dobierane do zderzaka jednokrotnie pomalowanego.

Na rozprawie w dniu 24 listopada 2021 roku Sąd pominął wniosek pozwanego o dopuszczenie dowodu z opinii innego biegłego sądowego. Przypomnienia wymaga, że opinia biegłego podlega, jak inne dowody, ocenie według art. 233 § 1 k.p.c., lecz co odróżnia ją pod tym względem, to szczególne dla tego dowodu kryteria oceny, które stanowią: poziom wiedzy biegłego, podstawy teoretyczne opinii, sposób motywowania sformułowanego w niej stanowiska oraz stopień stanowczości wyrażonych w niej ocen, a także zgodność z zasadami logiki i wiedzy powszechnej (postanowienie SN z dnia 7 października 2000 roku, I CKN 1170/98, OSNC 2001/4/64; wyrok SN z dnia 15 listopada 2002 roku, V CKN 1354/00, LEX). Jak jednolicie przyjmuje

się w judykaturze, to od uznania sądu zależy czy w sprawie istnieją wątpliwości, których opinia biegłego nie wyjaśniła, co prowadzić powinno do uzupełnienia opinii. Przepis art. 286 k.p.c. nie przewiduje bowiem obowiązku zlecenia biegłemu uzupełnienia opinii bądź dopuszczenia dowodu z dodatkowych opinii w każdym wypadku, a jedynie „w razie potrzeby”. Chodzi tu o potrzebę podyktowaną rzeczą i umotywowaną krytyką opinii dotychczasowej, nasuwającą wątpliwości

co do trafności zawartych w niej konkluzji. Nie jest zatem uzasadniony wniosek strony o dopuszczenie dowodu z opinii innego biegłego, jeżeli w przekonaniu sądu opinia wyznaczonego biegłego jest na tyle kategorierna i przekonująca, że wystarczająco wyjaśnia zagadnienia wymagające wiadomości specjalnych. (por. m.in. postanowienie SN z dnia 21 stycznia 2021 roku, (...) 49/21, L.; postanowienie SN z dnia 16 maja 2019 roku, I UK 229/18, L.). Potrzeba powołania kolejnego biegłego powinna być więc podyktowana okolicznościami sprawy, stosownie do treści art. 286 k.p.c.,

a nie wynikać z samego niezadowolenia strony z dotychczas złożonej opinii. Uzasadnieniem dla takiej decyzji procesowej winny być należycie umotywowane zarzuty wskazujące niekompletność, nielogiczność i niespójność opinii (por. m.in. wyrok SA w Szczecinie z dnia 23 maja 2019 roku, I ACa 653/18, L.; wyrok SA w Lublinie z dnia 8 maja 2019 roku, III AUa 73/19, L.; wyrok

SA w W. z dnia 9 kwietnia 2019 roku, V ACa 147/18, L.). Innymi słowy to sąd musi powziąć wątpliwości – czy to sam, czy na skutek stanowisk wyrażonych w toku postępowania przez strony – że dotychczasowa opinia nie została sporządzona w sposób prawidłowy, a zatem wymaga wyjaśnień lub uzupełnienia. Jeżeli sąd takich wątpliwości nie ma – czyli uznaje wydaną opinię za w pełni wiarygodną i miarodajną

– nie ma obowiązku powoływania kolejnych biegłych tak długo, aż któryś z nich wyda opinię zgodną z oczekiwaniami strony (por. postanowienie SN z dnia 19 grudnia 2018 roku, I PK 267/17, L.). W ocenie Sądu wątpliwości tego rodzaju nie zaszły na gruncie przedmiotowej sprawy.

Ponadto, na rozprawie w dniu 12 stycznia 2022 roku Sąd pominął dowód z zeznań świadka M. B. uznając, że przeprowadzenie dowodu jest niemożliwe. Wyjaśnienia wymaga, że przesłane świadkowi na różne adresy wezwania do stawiennictwa powróciły niepodjęte do Sądu, a strona pozwana nie wskazała innych danych umożliwiających skuteczne doręczenie wezwania. Niezależnie od powyższego wskazać należy, że wnioskowany przez pozwanego dowód z przesłuchania świadka miał w istocie na celu poszukiwanie dowodu na okoliczności oznaczone w tezie dowodowej. Podkreślić przy tym należy, że w toku postępowania likwidacyjnego okoliczności te nie zostały zweryfikowane przez ubezpieczyciela choć niewątpliwie posiadał takie możliwości, niewątpliwie bowiem ubezpieczyciel był w stanie ustalić stan techniczny pojazdu, czy rodzaj użytych w nim części bezpośrednio po zdarzeniu. W konsekwencji uznać należy, że przedmiotowy wniosek był zatem zgłoszony tylko z zamiarem, iż po jego przeprowadzeniu może się okazać, że pozwany będzie mógł podnieść dodatkowe zarzuty. Takie postępowanie procesowe nie zasługuje na aprobatę, gdyż przepisy postępowania zakładają dokładnie odwrotną sytuację. Wnioski dowodowe strony zgłaszają dla poparcia swoich roszczeń i twierdzeń, a nie na wszelki wypadek, iż może się okazać, że z przeprowadzenia dowodu wyniknie dopiero dla strony możliwość zgłoszenia określonego zarzutu. Odmiennie ukształtowanie postępowania dowodowego, prowadziłyby do istotnego przedłużenia postępowania, gdyż każda ze stron mogłaby zgłaszać przeprowadzenie określonego dowodu tylko na wszelki wypadek mając nadzieję, że może po jego przeprowadzeniu będzie mogła zgłosić dodatkowe roszczenie lub zarzut (por. wyrok SN z dnia 21 listopada 2003 r. II CK 243/02).

### **Sąd Rejonowy zważył, co następuje:**

Powództwo jest zasadne 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 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 4 listopada 2019 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 zasadność żądania dotyczącego zwrotu kosztów prywatnej ekspertyzy.

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). 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 praktyczno-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 orzecznictwem Sądu Najwyższego (por. m.in. wyrok z dnia 12 kwietnia 2018 roku, II CNP 43/17, L.; postanowienie z dnia 12 stycznia 2006 roku, III CZP 76/05, L.), koszt naprawy uszkodzonego w wypadku komunikacyjnym pojazdu, nieprzewyższający jego wartości sprzed wypadku, nie jest nadmierny w rozumieniu art. 363 § 1 k.c. Wyrażając ten pogląd Sąd Najwyższy przypomniał, że w odniesieniu do ubezpieczenia OC zastosowanie znajduje zasada pełnego odszkodowania, przy czym suma pieniężna wypłacona przez ubezpieczyciela nie może być wyższa od poniesionej szkody. Kwestia ta była także przedmiotem rozważań na gruncie wyroku z dnia 20 lutego 2020 roku (V CKN 903/00, OSNC 2003/1/15), w którym Sąd Najwyższy przyjął, że jeżeli zatem koszt naprawy samochodu jest wyższy od jego wartości przed uszkodzeniem, roszczenie poszkodowanego ogranicza się do kwoty odpowiadającej różnicy wartości samochodu sprzed i po wypadku. Wyjaśnił, że świadczenie zobowiązanego polegające na przywróceniu stanu poprzedniego lub zapłaceniu kwoty odpowiadającej wartości takiego przywrócenia (kosztów naprawy samochodu) nie powinno przekraczać kosztów celowych, ekonomicznie uzasadnionych. Gdy w konkretnych okolicznościach sprawy zostanie stwierdzony brak ekonomicznego uzasadnienia naprawienia szkody we wskazany sposób, roszczenie poszkodowanego ogranicza się do innej formy odszkodowania. Polega

ona na zapłaceniu kwoty wyrównującej uszczerbek majątkowy wyrażający się różnicą pomiędzy wartością samochodu przed i po uszkodzeniu. Typową sytuacją, w której tak trzeba będzie określić zakres obowiązku odszkodowawczego, jest taka, w której koszt naprawy samochodu wydatnie, znacznie, przekraczałby wartość samochodu przed wypadkiem. W takim wypadku przywrócenie stanu poprzedniego (wyłożenie kosztów takiego przywrócenia) pociągałoby za sobą dla poszkodowanego nadmierne koszty (art. 363 § 1 k.c.). Gdyby więc koszt naprawy samochodu był znacznie wyższy od wartości samochodu przed uszkodzeniem, roszczenie poszkodowanego ogranicza się do kwoty odpowiadającej różnicy wartości samochodu sprzed i po wypadku. Takie ustalenie wysokości szkody ("strat, które poszkodowany poniósł") i sposobu jej naprawienia nie pozostaje w sprzeczności z zasadami określonymi w art. 361 § 2 i 363 § 1 k.c., ani w art. 822 k.c. Dlatego też w orzecznictwie za utrwalony należy uznać pogląd, że 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 omawianej sprawie, w ocenie Sądu, nie zachodził jednak przypadek szkody całkowitej. Jak wynika bowiem z opinii biegłego sądowego, koszt naprawy samochodu M. wynosił 82.225,66 zł, tymczasem jego wartość wyraża się kwotą 93.500 zł bądź też kwotą 92.900 zł. Przypomnienia wymaga, że biegły precyzyjnie wyjaśnił, w jaki sposób wartości te zostały ustalone, wskazał również dlaczego niemożliwe jest precyzyjne określenie kosztów naprawy pojazdu powoda po szkodzie z USA, wreszcie zwrócił uwagę na różnice w kwalifikacji szkód w różnych porządkach prawnych. Co istotne, w postępowaniu likwidacyjnym pozwany, będący podmiotem profesjonalnym w zakresie likwidacji szkód, po dokonaniu oględzin pojazdu sam nie zakwalifikował szkody, jako całkowita.

W tym miejscu koniecznym jest dodatkowo wskazanie, że 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 orzecznictwem Sądu Najwyższego, to nie poniesione przez poszkodowanego koszty naprawy, a równowartość hipotetycznie określonych kosztów przywrócenia pojazdu do stanu poprzedniego, wyznacza poziom odpowiedzialności ubezpieczyciela sprawcy szkody. Także zbycie pojazdu przez właściciela nie wpływa na wysokość należnego mu odszkodowania. Poszkodowany nie może żądać zapłaty kosztów hipotetycznej restytucji wyłącznie w sytuacji, w której przywrócenie stanu poprzedniego byłoby niemożliwe albo pociągało za sobą nadmierne trudności lub koszty. Koszty naprawy uszkodzonego w wypadku pojazdu, nieprzewyższające jego wartości sprzed wypadku, nie są jednak nadmierne w rozumieniu art. 363 § 1 k.c. Sąd Najwyższy podkreślił przy tym, że wyrażone przezeń stanowisko jest utrwalone do tego stopnia, że za niezgodne z prawem są uznawane przez ten Sąd orzeczenia, w których stanowisko to jest podważane przez sądy powszechne (por. m.in. postanowienie SN z dnia 20 lutego 2019 roku, III CZP 91/18, Biul. Sn 2019/2 oraz postanowienie SN z dnia 11 kwietnia 2019 roku, III CZP 102/18, LEX i powołane w uzasadnieniu obu postanowień orzecznictwo). W konsekwencji fakt naprawy samochodu marki M. i jej koszt 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 4 listopada 2019 roku z uwzględnieniem stawki za roboczogodzinę prac blacharsko-lakierniczych na poziomie 110 zł netto, z użyciem części nowych, oryginalnych oraz zastosowaniem technologii naprawy producenta pojazdu, wynosi 82.225,66 zł brutto. Jak wyjaśnił biegły, użycie wyłącznie części oryginalnych gwarantuje przywrócenie pojazdu do stanu sprzed szkody. 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 uszkodzonym. Zaś do takiego obciążenia uszkodzonego 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 uszkodzonego, którego szkoda powstała na skutek zawinionego działania innego podmiotu. Jednocześnie niesporne jest, że zamienniki cechują się niższą jakością i trwałością od części oryginalnych, co znajduje bezpośrednie przełożenie na okres ich eksploatacji, ponadto z reguły są to części nie posiadające homologacji, nieznane są ich parametry. Co relewantne, pozwany nie wykazał w żaden sposób (art. 6 k.c., art. 232 k.p.c.), aby w (...) były montowane jakiegokolwiek zamienniki, a powyższe wprost wykluczył w swoich wyjaśnieniach powód. Jednocześnie z opinii biegłego niezbicie wynika, że li tylko użycie przy naprawie części oryginalnych z logo producenta pojazdu gwarantuje skuteczną naprawę pojazdu. Pozwany nie zaoferował także dowodów, które pozwoliłyby przyjąć, iż naprawa przy użyciu nowych części oryginalnych skutkować będzie wzrostem wartości przedmiotowego pojazdu pomimo, że zgodnie z cyt. uchwałą SN w sprawie III CZP 80/11, wyłącznie w przypadku wykazania przez ubezpieczyciela powyższego faktu odszkodowanie może ulec obniżeniu o kwotę odpowiadającą temu wzrostowi. Sądowi nie są przy tym znane normy techniczne, które uzależniałyby zastosowanie w naprawie części niższej jakości lub używanych z uwagi na wiek pojazdu, czy też jego przebieg. Nie może również tracić z pola widzenia okoliczności, że pozwany nie udowodnił, iż powód był w stanie naprawić uszkodzony pojazd za kwotę podaną w kalkulacji naprawy, przy założeniu, że naprawa ta winna zostać przeprowadzona zgodnie z technologią producenta pojazdu, przy użyciu nowych oryginalnych części. Z opinii biegłego wynika wręcz odmienna konkluzja, a mianowicie że możliwość taka nie istniała. 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.

Sąd uznał ponadto, iż powód nie był zobligowany do naprawy pojazdu w warsztatach współpracujących z pozwanym, a także za stawki wynikające ze sporządzonej przez pozwanego ekspertyzy. Jak wyjaśniono wyżej, to do uszkodzonego należy wybór, czy zamierza naprawić uszkodzony pojazd, a jeśli tak, w jakim warsztacie zamierza to uczynić. Nie jest on przy tym zobowiązany do naprawy pojazdu najtańszym możliwym kosztem. Wprawdzie uszkodzony w zdarzeniu drogowym powinien współpracować z zakładem ubezpieczeń i dążyć do minimalizacji rozmiarów szkody, to jednak zasada ta nie może oznaczać ograniczenia jego uprawnień. Narzucanie uszkodzowanemu gdzie i za ile ma naprawić pojazd niesporne niweczyłoby jego uprawnienie odnośnie wyboru sposobu likwidacji szkody. Jak już wyjaśniono pozwany nie udowodnił, iż powód był w stanie naprawić uszkodzony pojazd za kwotę podaną w kalkulacji naprawy, przy założeniu, że naprawa ta winna zostać przeprowadzona zgodnie z technologią producenta pojazdu, przy użyciu nowych oryginalnych części. Jak wskazał przy tym Sąd Okręgowy w Łodzi w wyroku z dnia 24 października 2018 roku (IX Ca 668/18, L.), w przypadku podjęcia decyzji o wyborze sposobu naprawienia szkody poprzez wypłatę kwoty odszkodowania na rachunek uszkodzonego, 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. Uszkodzony ma bowiem prawo do tego, aby za ustaloną kwotę odszkodowania móc naprawić pojazd w wybranym warsztacie naprawczym, rabaty zaś nie są elementami powszechnie obowiązujących cen na rynku części zamiennych. Jeżeli w procesie wyceny wysokości szkody przyjmuje się czynniki niewystępujące na rynku lub też występujące sporadycznie, uznać należy, że nie jest to obiektywna wycena kosztów naprawy. Sąd podziela również pogląd przytoczony przez Sąd Okręgowy w Łodzi w wyroku z dnia 5 lipca 2018 roku (XIII Ga 332/18, L.), iż rabat cenowy jest kwestią indywidualną, ustaloną między sprzedawcą a klientem, w konsekwencji nie można automatycznie stosować procentowego pomniejszenia ceny części czy usługi przy likwidacji szkody, ponieważ

to czysto hipotetyczne działanie prowadziłyby w istocie do obniżenia należnego poszkodowanemu świadczenia. 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. Wreszcie zwrócić należy uwagę, że pozwany nawet nie starał się wykazać, że był w stanie dostarczyć poszkodowanemu konkretne części (oryginalne, z logo producenta pojazdu) podlegające wymianie w przedmiotowym pojeździe z zastosowaniem rabatów, na które się powołuje.

Skoro zatem niezbędny koszt naprawy samochodu marki M. uszkodzonego w wyniku zdarzenia komunikacyjnego z dnia 4 listopada 2019 roku wynosi 82.225,66 zł brutto, wysokość należnego powodowi roszczenia kształtuje się na tym samym poziomie. Do dnia wyrokowania pozwany wypłacił z tytułu przedmiotowej szkody kwotę 67.948,52 zł brutto, a więc do dopłaty pozostawała dochodzona pozwem kwota 14.277,14 zł.

W przedmiotowej sprawie powód dochodził także zapłaty kwoty 550 zł tytułem poniesionych kosztów związanych ze zleceniem prywatnej ekspertyzy, które to żądanie Sąd uznał za zasadne. Jak wyjaśnił Sąd Apelacyjny w Warszawie w wyroku z dnia 31 stycznia 2013 roku (I ACa 1011/12, L.; por. także uchwała SN z dnia 18 maja 2004 roku, III CZP 24/04, OSNC 2005/7-8/117), odszkodowanie przysługujące z umowy ubezpieczenia majątkowego może - stosownie do okoliczności sprawy - obejmować także koszty ekspertyzy. Pojęcie szkody ubezpieczeniowej jest tożsame z pojęciem szkody zawartym w art. 361 k.c. W skład takiej szkody wchodzi wydatki i koszty związane ze zdarzeniem wywołującym szkodę. Ocena, czy poniesione koszty ekspertyzy sporządzonej w postępowaniu przedsądowym są objęte odszkodowaniem przysługującym od ubezpieczyciela, musi być dokonana przy uwzględnieniu całokształtu okoliczności sprawy, a w szczególności uzależniona od ustalenia, czy zachodzi normalny związek przyczynowy pomiędzy poniesieniem tego wydatku a wypadkiem, oraz czy poniesienie tego kosztu było obiektywnie uzasadnione. W niniejszej sprawie nie może budzić wątpliwości, że zlecenie przez powoda wykonania prywatnej ekspertyzy jawiło się jako w pełni zasadne, kosztorys sporządzony przez pozwanego był bowiem znacznie zaniżony. Co oczywiste pozwany ubezpieczyciel, jako profesjonalista, miał realną możliwość właściwej wyceny zgłoszonej szkody.

Mając powyższe na uwadze Sąd zasądził od pozwanego na rzecz powoda kwotę 14.827,14 zł z ustawowymi odsetkami za opóźnienie od kwoty 10.100 zł od dnia 7 marca 2020 roku do dnia zapłaty oraz od kwoty 4.727,14 zł od dnia 29 grudnia 2020 roku do dnia zapłaty, oddalając powództwo w pozostałym zakresie roszczenia odsetkowego.

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 konkretnego świadczenia. W niniejszej sprawie powód określił swoje żądanie co do wysokości dopiero w pozwie, dlatego też odsetki od kwoty dochodzonej pozwem Sąd zasądził od dnia następującego po dacie jego doręczenia stronie

przeciwnej. Odsetki od rozszerzonej części powództwa Sąd zasądził natomiast od dnia po dacie doręczenia pozwanemu pisma procesowego zawierającego oświadczenie w tym zakresie.

O kosztach procesu Sąd orzekł na podstawie art. 98 k.p.c. w zw. z art. 100 zd. 2 k.p.c. Strona powodowa wygrała proces niemal w całości ulegając jedynie w części żądania odsetkowego, a zatem była uprawniona żądać zwrotu poniesionych kosztów w pełnej wysokości.

Na koszty procesu poniesione przez powoda złożyły się: opłata od pozwu w kwocie 750 zł, koszty zastępstwa procesowego, opłata skarbową od pełnomocnictwa w kwocie 17 zł oraz wykorzystana zaliczka na poczet wynagrodzenia biegłego w wysokości 700 zł. Sąd omyłkowo jednak przyjął, że minimalne koszty zastępstwa procesowego, przy pierwotnej wartości przedmiotu sporu, wyrażają się kwotą 1.800 zł, w sytuacji, gdy te zgodnie z treścią § 2 pkt 5 rozporządzenia Ministra Sprawiedliwości z dnia 22 października 2015 r. w sprawie opłat za czynności radców prawnych (t.j. Dz. U. z 2018 r. poz. 265) wynoszą 3.600 zł. W konsekwencji zasądzono kwotę 3.267 zł tytułem zwrotu kosztów procesu.

Zgodnie z przepisem art. 113 ust. 1 ustawy o kosztach sądowych w sprawach cywilnych w związku z art. 98 k.p.c. w zw. z art. 100 zd. 2 k.p.c., Sąd nakazał pobrać na rzecz Skarbu Państwa – Sądu Rejonowego dla Łodzi-Widzewa w Łodzi od pozwanego kwotę 3.373,91 zł tytułem nieuiszczonej opłaty sądowej od rozszerzenia powództwa.