

Sygnatura akt VIII C 616/22

WYROK

W IMIENIU RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ

Dnia 31 października 2023 roku

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

Przewodniczący: Sędzia Tomasz Kalsztejn

Protokolant: stażysta Aleksandra Łuczak

po rozpoznaniu w dniu 3 października 2023 roku w Łodzi

na rozprawie

sprawy z powództwa A. K.

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

o zapłatę

zasądza od pozwanego Towarzystwa (...) Spółki Akcyjnej z siedzibą w W. na rzecz powódki A. K. kwotę 3.646,45 zł (trzy tysiące sześćset czterdzieści sześć złotych czterdzieści pięć groszy)

z ustawowymi odsetkami za opóźnienie od kwoty 2.387,50 zł (dwa tysiące trzysta osiemdziesiąt siedem złotych pięćdziesiąt groszy) od dnia 14 czerwca 2021 roku do dnia zapłaty oraz od kwoty 1.258,95 zł (jeden tysiąc dwieście pięćdziesiąt osiem złotych dziewięćdziesiąt pięć groszy) od dnia 6 października 2022 roku do dnia zapłaty;

oddala powództwo w pozostałym zakresie;

zasądza od pozwanego Towarzystwa (...) Spółki Akcyjnej z siedzibą w W. na rzecz powódki A. K. kwotę 784,53 zł (siedemset osiemdziesiąt cztery złote pięćdziesiąt trzy grosze) tytułem zwrotu kosztów procesu;

nakazuje pobrać na rzecz Skarbu Państwa – Sądu Rejonowego dla Łodzi-Widzewa w Ł. tytułem nieuiszczonych kosztów sądowych:

od powódki A. K. z niewykorzystanej części uiszczonej przez nią w dniu 28 listopada 2022 roku zaliczki kwotę 272,97 zł (dwieście siedemdziesiąt dwa złote dziewięćdziesiąt siedem groszy),

od pozwanego Towarzystwa (...) Spółki Akcyjnej z siedzibą w W. kwotę 554,20 zł (pięćset pięćdziesiąt cztery złote dwadzieścia groszy);

nakazuje zwrócić powódce A. K. od Skarbu Państwa – Sądu Rejonowego dla Łodzi-Widzewa w Łodzi kwotę 147,71 zł (sto czterdzieści siedem złotych siedemdziesiąt jeden groszy) tytułem niewykorzystanej części zaliczki.

Sygn. akt VIII C 616/22

UZASADNIENIE

W dniu 9 września 2022 roku powódka A. K., reprezentowana przez zawodowego pełnomocnika, wytoczyła przeciwko (...) S.A. w W. powództwo o zapłatę kwoty 5.453,79 zł z ustawowymi odsetkami za opóźnienie od dnia

17 kwietnia 2021 roku do dnia zapłaty, ponadto wniosła o zasądzenie od pozwanego zwrotu kosztów procesu. W uzasadnieniu pełnomocnik wyjaśnił, że w dniu 17 marca 2021 roku miało miejsce zdarzenie drogowe, w wyniku którego uszkodzony został należący do T. N. samochód marki F. (...) o nr rej. (...). Sprawca szkody posiadał ubezpieczenie OC u pozwanego. Po zgłoszeniu szkody pozwany przeprowadził postępowanie likwidacyjne, w toku którego wypłacił odszkodowanie w wysokości 1.228,06 zł. Suma ta jest zaniżona, a celowe i ekonomicznie uzasadnione koszty przywrócenia samochodu F. do stanu sprzed szkody wynoszą 6.681,85 zł brutto, co wynika z opinii niezależnego rzeczoznawcy. Pełnomocnik podniósł ponadto, że z punktu widzenia obowiązku odszkodowawczego nie ma znaczenia prawnej okoliczność, czy poszkodowany dokonał naprawy oraz jakim kosztem to uczynił, nie jest on również zobligowany do skorzystania z propozycji ubezpieczyciela oferującego zorganizowanie naprawy pojazdu. Wreszcie wskazał, że powódka nabyła wierzytelność wobec pozwanego w drodze umowy cesji.

(pozew k. 5-7)

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

W uzasadnieniu pełnomocnik wyjaśnił, że wprawdzie możliwość dochodzenia odszkodowania z tytułu kosztów przywrócenia pojazdu do stanu sprzed szkody nie jest uzależniona od wykonania naprawy pojazdu, to ewentualna naprawa nie jest okolicznością irrelevantną dla ustalenia odszkodowania. Dlatego też w przypadku dokonania naprawy auta przywracającej stan poprzedni, to poniesione koszty takiej naprawy wyznaczają wysokość szkody. Niezależnie od powyższego pełnomocnik podniósł, że wyliczone odszkodowanie winno uwzględniać ceny zamienników wskazanych w systemie A., albowiem naprawa pojazdu częściami oryginalnymi może prowadzić do wzrostu wartości pojazdu. Jednocześnie zakwestionował moc dowodową załączonej przez powoda kalkulacji naprawy

(odpowiedź na pozew k. 30-32v.)

W toku procesu stanowiska stron nie uległy zmianie. Pełnomocnik pozwanego uzupełniająco podniósł, że zasadna jest zastosowana przez biegłego stawka za rbg 115 zł netto, a maksymalny akceptowalny koszt naprawy samochodu F. wynosi 4.020,99 zł brutto. Na rozprawie poprzedzającej wydanie wyroku pełnomocnicy stron nie stawili się.

(pismo procesowe k. 91, k. 152, protokół rozprawy k. 159)

Sąd Rejonowy ustalił następujący stan faktyczny:

W dniu 17 marca 2021 roku doszło do zdarzenia drogowego, w którym uszkodzony został należący do T. N. samochód marki F. (...) o nr rej. (...).

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

(okoliczności bezsporne)

Poszkodowany zgłosił szkodę ubezpieczycielowi sprawcy, który wdrożył postępowanie likwidacyjne. Wartość szkody została ustalona na kwotę 1.228,06 zł brutto, którą wypłacono uprawnionemu, o czym pozwany poinformował decyzją z dnia 27 kwietnia 2021 roku.

W sporządzonej kalkulacji ubezpieczyciel m.in. przyjął stawkę za 1 rbg w wysokości 55 zł netto, obniżył wartość materiałów lakierniczych o 50%, uwzględnił ceny części jakości P, (...), a dodatkowo zastosował 25% potrącenia na cenach części.

W piśmie z dnia 14 maja 2021 roku T. N. odwołał się od decyzji ubezpieczyciela oraz wezwał go do wypłaty w terminie 30 dni kwoty 2.387,50 zł.

(decyzja k. 11-11v., kalkulacja naprawy k. 12-15, k. 17-20v., umowa cesji k. 16-16v., z akt szkody: druk zgłoszenia szkody, odwołanie; okoliczności bezsporne)

Na mocy umowy przelewu wierzytelności z dnia 4 października 2021 roku T. N. przeniósł na powódkę wierzytelność w postaci prawa do uzyskania odszkodowania od sprawcy szkody oraz jego ubezpieczyciela w związku ze zdarzeniem z dnia 17 marca 2021 roku w pojeździe marki F. (...).

Po nabyciu wierzytelności powódka zleciła wykonanie kalkulacji naprawy, na gruncie której koszt naprawy przedmiotowego samochodu, przy uwzględnieniu stawki za rbg 130 zł netto oszacowano na 6.681,85 zł brutto.

(umowa cesji k. 16-16v., kalkulacja naprawy k. 17-20v., okoliczności bezsporne)

Uzasadniony koszt naprawy samochodu F. (...) na częściach nowych i oryginalnych, przy uwzględnieniu stanu technicznego pojazdu sprzed szkody oraz zastosowaniu technologii naprawy jaka pozwoli przywrócić mu wszystkie funkcje techniczne i estetyczne (oraz udzielić gwarancji na taką naprawę), przy średniej stawce za rbg 115 zł netto obserwowanej w województwie (...) w 2021 roku wśród warsztatów nieposiadających autoryzacji, wynosi 4.874,51 zł brutto, a przy stawce 130 zł netto wynosi 5.075,62 zł.

Dokumentacja fotograficzna nie potwierdza, aby w wyniku zdarzenia z dnia 17 marca 2021 roku uszkodzeniu uległy uchwyt klamki, uchwyt zamka, prowadnice szyby, listwa wnęki, szkło lusterka, osłona górna ramy drzwi. Elementy te są demontowane.

W praktyce warsztatowej za zasadne uznaje się koszty odbudowy pojazdu na częściach takich, jakie uległy uszkodzeniu. Z materiału dowodowego nie wynika, aby były to części nieoryginalne. Każda naprawa powypadkowa blacharsko-lakiernicza powoduje obniżenie wartości pojazdu, a nie jego wzrost, bez względu na użytą jakość części.

(pisemna opinia biegłego sądowego k. 48-65, pisemna uzupełniająca opinia biegłego sądowego k. 102-107, k. 127-132)

Do dnia wyrokowania pozwany nie zapłacił powódce kwoty dochodzonej pozwem.

(okoliczność bezsporna)

Powyższy stan faktyczny Sąd ustalił bądź jako bezsporny, bądź na podstawie dowodów z dokumentów znajdujących się w aktach sprawy. Sąd oparł się również na opinii biegłego sądowego M. S.. 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 opinii uzupełniającej biegły wypowiedział się na temat zarzutów sformułowanych przez stronę pozwaną. I tak wyjaśnił, że zestawy mocowania zderzaka przedniego oraz drzwi są elementami jednorazowymi i zachodzi konieczność ich demontażu do naprawy tych elementów. Elementem jednorazowym, a dodatkowo klejonym jest również uszczelka drzwi, która musi być wymieniona przy lakierowaniu drzwi. Odnośnie czasu naprawy drzwi biegły wskazał, że jest on adekwatny do pola ich deformacji, a dodatkowo kwotowo zbliżony do ustaleń pozwanego. Zazaczył, że wbrew twierdzeniom ubezpieczyciela, przy naprawie drzwi element ten będzie lakierowany zarówno od zewnątrz, jak i od wewnątrz, co ma związek ze sposobem naprawy. Podał także, że na potrzeby naprawy zachodzi konieczność demontażu elementu pod nazwą „napis błotnika przedniego lewego”, akcentując, że sam pozwany przewidział w swojej kalkulacji taki demontaż. Wreszcie biegły sporządził dodatkowe kalkulacje naprawy zgodnie

z wnioskiem pozwanego (k. 117-117v.) na kwoty: 4.020,99 zł brutto (przy stawce za rbg 115 zł netto) oraz 4.201,80 zł brutto (przy stawce za rbg 130 zł netto), wskazując jednocześnie, że kwoty te nie stanowią uzasadnionego kosztu naprawy, a naprawa przeprowadzona według w/w kalkulacji będzie niezgodna z technologią.

Sąd Rejonowy zważył, co następuje:

Powództwo jest zasadne i zasługuje na uwzględnienie w 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, 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 marca 2021 roku, w wyniku którego uszkodzony został samochód marki F.. 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.

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

w przepisie art. 361 § 1 k.c. stanowi, że zobowiązany do odszkodowania ponosi odpowiedzialność tylko za normalne następstwa działania lub zaniechania, z którego szkoda wynikła. Stosownie zaś do § 2 przepisu art. 361 k.c. naprawienie szkody obejmuje straty, jakie poszkodowany poniósł, a także korzyści, które mógłby osiągnąć, gdyby nie wyrządzono mu szkody. W myśl przepisu art. 363 § 2 k.c. jeżeli naprawienie szkody ma nastąpić w pieniądzu, wysokość odszkodowania powinna być ustalona według cen z daty ustalenia odszkodowania, chyba że szczególne okoliczności wymagają przyjęcia za podstawę cen istniejących w innej chwili. W tym miejscu wskazać należy, że w warunkach gospodarki rynkowej dla obrotu towarowego decydujące znaczenie mają reguły ekonomiczne podaży i popytu, a więc rynek, dlatego też bezsprzecznie podstawą przy obliczaniu wysokości odszkodowania powinny być ceny rynkowe.

Zgodnie z przyjętym zarówno w doktrynie jak i w orzecznictwie poglądem pod pojęciem szkody należy rozumieć różnicę pomiędzy stanem majątku poszkodowanego, jaki zaistniał po zdarzeniu wywołującym szkodę, a stanem tego majątku, jaki istniałby, gdyby nie doszło do zdarzenia szkodzącego (tzw. dyferencyjna metoda ustalania szkody). W odniesieniu do szkody komunikacyjnej jest to w praktyce różnica pomiędzy wartością, jaką pojazd przedstawiał w chwili wypadku, a jego wartością po wypadku (por. m.in. wyrok SA w Warszawie z dnia 20 listopada 2014 roku, I Aca 685/14, LEX). Co do zasady wysokość odszkodowania winna odpowiadać kosztom usunięcia wskazanej wyżej różnicy w wartości majątku poszkodowanego (kosztom naprawy uszkodzonego pojazdu). Podmiot odpowiedzialny jest zobowiązany zwrócić poszkodowanemu wszelkie celowe i ekonomicznie uzasadnione wydatki poniesione w celu przywrócenia poprzedniego stanu samochodu, do których należy zaliczyć w zasadzie także koszt nowych części i innych materiałów (por. wyrok SN z dnia 20 października 1972 roku, II CR 425/72, OSNCP 1973, nr 6, poz. 111). W tym miejscu koniecznym jest dodatkowo wskazanie, iż obowiązek naprawienia szkody przez wypłatę odpowiedniej sumy pieniężnej powstaje z chwilą wyrządzenia szkody i nie jest uzależniony od tego, czy poszkodowany dokonał naprawy rzeczy i czy w ogóle zamierza ją naprawiać. Przy takim rozumieniu obowiązku odszkodowawczego nie ma w zasadzie znaczenia prawnej okoliczność, czy poszkodowany dokonał naprawy oraz czy i jakim kosztem to uczynił (por. uchwała SN z dnia 15 listopada 2001 roku, III CZP 68/01, OSPiKA 2002, nr 7-8, poz. 103, wyrok SN z dnia 27 czerwca 1988 roku, I CR 151/88, LEX; wyrok SN z dnia 7 sierpnia 2003 roku, IV CKN 387/01, LEX). Zgodnie bowiem z utrwalonym orzecznictwem Sądu Najwyższego, to nie poniesione przez poszkodowanego koszty naprawy, a równowartość hipotetycznie określonych kosztów przywrócenia pojazdu do stanu poprzedniego, wyznacza poziom odpowiedzialności ubezpieczyciela sprawcy szkody. Także zbycie pojazdu przez właściciela nie wpływa na wysokość należnego mu odszkodowania. Okoliczność, że poszkodowany nie czekając na wypłatę odszkodowania podejmuje decyzję o sprzedaży uszkodzonego samochodu, nie pozbawia go bowiem prawa do odszkodowania w wysokości odpowiadającej hipotetycznym kosztom naprawy, skoro rzeczywista naprawa nie stanowi warunku dochodzenia odszkodowania. W konsekwencji poszkodowany w ramach ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej posiadacza pojazdu mechanicznego, w przypadku szkody częściowej może żądać odszkodowania w wysokości odpowiadającej niezbędnym i uzasadnionym ekonomicznie kosztom przywrócenia pojazdu do stanu poprzedniego, także wtedy, gdy naprawy nie dokonał, albo też dokonał jej częściowo i sprzedał pojazd w stanie uszkodzonym. Przyjęcie przeciwnego poglądu powodowałoby nieuzasadnione różnicowanie sytuacji poszkodowanych w wypadkach komunikacyjnych (w takich samych lub podobnych stanach faktycznych), szczególnie biorąc pod uwagę, że sytuacja ta niejednokrotnie uzależniona jest od stanowiska ubezpieczyciela zobowiązanego do wypłaty odszkodowania. Brak jest podstaw prawnych do wymagania od poszkodowanego, aby z naprawą lub sprzedażą samochodu stanowiącego jego własność oczekiwał do zakończenia np. postępowania sądowego albo też, aby wysokość należnego odszkodowania uzależniona była od momentu, w którym następuje ostatecznie jego wypłata. Na wysokość odszkodowania mogłyby wówczas mieć wpływ okoliczności irrelevantne z punktu widzenia rozmiaru doznanego przez właściciela pojazdu uszczerbku, ustalanego w dacie zdarzenia. Skoro poszkodowany, który uzyskał odszkodowanie przed dokonaniem naprawy nie musi następnie rozliczać się z uzyskanych środków, to wymagania takiego nie można kierować wobec tych poszkodowanych, którzy wcześniej dokonali całkowitej albo częściowej naprawy samochodu, albo też go sprzedali. Zbycie rzeczy jest uprawnieniem właściciela tak samo jak korzystanie z niej. Skorzystanie z tego uprawnienia nie może ograniczać więc wysokości należnego poszkodowanemu odszkodowania, ubezpieczyciel sprawcy szkody powinien bowiem wyrównać uszczerbek w majątku poszkodowanego do pełnej wysokości szkody. Nie znajduje zatem oparcia w utrwalonym orzecznictwie Sądu Najwyższego stanowisko, że w przypadku sprzedaży pojazdu

wysokość odszkodowania może być przez poszkodowanego udowodniona tylko poprzez wykazanie różnicy między wartością pojazdu przed szkodą i ceną uzyskaną z jego sprzedaży, które jednocześnie wyznaczają wielkość uszczerbku w jego majątku. 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; wyrok SN z dnia

3 lipca 2019 roku, II CSK 308/18, L.; wyrok SN z dnia 3 kwietnia 2019 roku, II CSK 100/18, L.). W ocenie Sądu odmienne stanowisko budziłoby również wątpliwości

z perspektywy konstytucyjnej zasady równości wobec prawa (art. 32 Konstytucji RP). Poszkodowani, którzy naprawili pojazd i którzy naprawy nie dokonali oraz poszkodowani, którzy po szkodzie częściowej zbyli pojazd czy też pozostawili go w swojej dyspozycji nie powinni być odmiennie traktowani, skoro w ich sytuacji prawnej nie zachodzą różnice, które by to uzasadniały (por. m.in. wyroki Trybunału Konstytucyjnego z dnia 24 października 2006 roku, SK 41/05, OTK-A 2006, nr 9, poz. 126, z dnia 7 lutego 2006 roku, SK 45/04, OTK-A 2006, nr 2, poz. 15 oraz wyroki Sądu Najwyższego z dnia 4 listopada 2015 roku, I BU 9/14, M.Pr. 2016, nr 2, str. 97-105, i z dnia 5 maja 2010 roku, I PK 201/09). W konsekwencji, wbrew wywodom strony pozwanej, fakt ewentualnej naprawy samochodu marki F. i jej koszt, czy też sprzedaż tego pojazdu, mają irrelevantne znaczenie dla oceny rozmiaru odpowiedzialności pozwanego. Pozwany zdaje się przy tym całkowicie ignorować okoliczność, że przeprowadzenie naprawy pojazdu nie oznacza jeszcze, że został on przywrócony do stanu sprzed szkody.

W przypadku zaniżonego odszkodowania (a takie niewątpliwie zostało wypłacone przez pozwanego) osoba zlecająca naprawę, jeśli nie chce albo nie ma możliwości zaangażowania własnych środków, dysponuje bowiem ograniczonymi środkami finansowymi, które wyznaczają zakres naprawy (przykładowo wymuszają stosowanie części używanych, zamienników itp.). Wobec powyższego nie ulega żadnej wątpliwości to, że racjonalnie i ekonomicznie uzasadnione koszty przywrócenia samochodu do stanu sprzed zdarzenia, które wyznaczają wysokość należnego odszkodowania – jako uszczerbku w majątku poszkodowanego powstałego już

w dacie zdarzenia – winny zostać ustalone w oparciu o jednolite, identyfikowane w sposób tożsamy, obiektywnie weryfikowalne, hipotetycznie postrzegane kryteria, a więc bez względu na to, czy doszło już do naprawy uszkodzonego samochodu, czy też nie i np. nastąpiła jego sprzedaż, czy też samochód nie został naprawiony i w dalszym ciągu pozostaje własnością poszkodowanego, a ten nie ma zamiaru dokonywać jego naprawy, albowiem pozostaje zainteresowany jedynie „wyrównaniem” doznanego – na skutek uszkodzenia samochodu – uszczerbku w stanie jego majątku.

W oparciu o opinię biegłego sądowego Sąd ustalił, że celowy i ekonomicznie uzasadniony koszt naprawy samochodu marki F. uszkodzonego w wyniku opisanego powyżej zdarzenia komunikacyjnego z dnia 17 marca 2021 roku, z uwzględnieniem średniej stawki za roboczogodzinę prac blacharsko-lakierniczych na poziomie 115 zł netto, z użyciem części nowych, oryginalnych oraz z zastosowaniem technologii naprawy producenta pojazdu, wynosi 4.874,51 zł brutto. Przypomnienia wymaga, że w niniejszej sprawie biegły sporządził łącznie

4 kalkulacje naprawy. Kalkulacje sporządzone na gruncie opinii podstawowej gwarantowały przywrócenie samochodu F. do stanu sprzed szkody i różniły się wyłącznie w zakresie kosztu naprawy stawką za rbg (115 zł netto vs 130 zł netto). Z kolei kalkulacje sporządzone przy wydawaniu drugiej opinii uzupełniającej zostały wykonane według kryteriów podanych przez pozwanego (tj. bez uwzględnienia wymiany zestawów montażowych oraz uszczelki drzwi,

a także z czasem naprawy drzwi w wymiarze 2 rbg), również z zastosowaniem dwóch różnych stawek za rbg. Ponieważ jednak dwie ostatnie kalkulacje nie tylko nie stanowiły uzasadnionego kosztu naprawy, ale również przewidywały naprawę niezgodną z technologią producenta pojazdu, Sąd postanowił je odrzucić. Jak bowiem wynika z opinii biegłego, sporne zestawy montażowe oraz uszczelka stanowią elementy jednorazowe (!!!), co wobec konieczności ich demontażu na potrzeby naprawy przesądza o ich wymianie na nowe. Z kolei czas naprawy drzwi był pochodną zakresu ich deformacji. Trudno zatem przyjąć, że naprawa ta mogła trwać krócej, przy założeniu, że winna być ona

przeprowadzona zgodnie z technologią przewidzianą przez producenta. Oceniając natomiast kwestię wysokości stawki za rbg Sąd uznał za zasadny koszt naprawy przy stawce 115 zł netto. Jak wynika z treści opinii stawka ta ma średni charakter

i pozwala na pełną restytucję szkody. Wprawdzie poszkodowany nie jest zobligowany do naprawy pojazdu najtańszym kosztem i ma swobodę wyboru warsztatu naprawczego, to jednocześnie jego powinnością jest współpraca z dłużnikiem w celu zminimalizowania rozmiaru szkody. Skoro zaś według biegłego możliwe było przywrócenie stanu poprzedniego przy stawce za rbg 115 zł netto, to tę stawkę należy uznać za ekonomicznie uzasadnioną zwłaszcza, że strona powodowa nie przytoczyła żadnych argumentów przemawiających za przyjęciem, że naprawa winna być wykonana według stawki wyższej. Jednocześnie, jak wyjaśnił biegły, użycie wyłącznie części oryginalnych gwarantuje przywrócenie pojazdu do stanu sprzed szkody i nie doprowadzi do wzrostu wartości pojazdu. Godzi się przypomnieć, że poszkodowany jest w pełni uprawniony do naprawy rzeczy poprzez zastosowanie części nowych i oznaczonych logo producenta, a nie tzw. zamienników. Zastosowanie elementów oryginalnych pochodzących od oznaczonego producenta jest ściśle związane z możliwością naprawy uszkodzonego samochodu w warsztacie autoryzowanym przez producenta pojazdu, z korzystania usług, którego nie można w żadnym razie pozbawić poszkodowanego. Poszkodowany, w tym także poszkodowany właściciel pojazdu używanego, ma prawo wyboru zarówno miejsca, w którym zostanie przeprowadzona naprawa jego pojazdu jak i zastosowanych elementów oraz materiałów. Pokrzywdzony nie ma przy tym obowiązku poszukiwania sprzedawcy oferującego części najtaniej (por. uchwała SN 7 sędziów z dnia 12 kwietnia 2012 roku, III CZP 80/11, OSNC 2012/10/112; wyrok SN z dnia 25 kwietnia 2002 roku, I CKN 1466/99, OSNC 2003/5/64). Odmienne stanowisko skutkowałoby w zasadzie przerzuceniem częściowo ciężaru przywrócenia rzeczy do stanu poprzedniego na poszkodowanego. Zaś do takiego obciążenia poszkodowanego skutkami zawnionego działania sprawcy szkody lub innej osoby odpowiedzialnej cywilnie za tę szkodę nie ma uzasadnionej podstawy prawnej. Przywrócenie, bowiem rzeczy uszkodzonej (także używanej) do stanu poprzedniego polega na doprowadzeniu jej do stanu używalności

w takim zakresie, jaki istniał przed wyrządzeniem szkody. Dlatego też, jeżeli do osiągnięcia tego celu konieczne jest użycie nowych elementów oznaczonego producenta, to poniesione na to wydatki wchodzą w skład kosztu naprawienia szkody przez przywrócenie rzeczy do stanu poprzedniego, a w konsekwencji wydatki te w ostatecznym wyniku obciążają osobę odpowiedzialną za szkodę. Nie budzi wątpliwości, że oryginalność części wykorzystywanych do naprawy pojazdu stanowi istotny czynnik decydujący o tym, czy naprawa jest wystarczająca do przywrócenia jego do stanu poprzedniego. Jest oczywiste, że ich dobór może prowadzić do pogorszenia położenia poszkodowanego. Pogorszenie takie miałyby miejsce zarówno wtedy, gdyby użyta część była pod istotnymi względami częścią gorszą od tej, która uległa uszkodzeniu, jak i wtedy, gdyby równowartość "restytucyjna" części zastępczej była niepewna. Zwrócić należy także uwagę, że pomimo sposobu produkcji części jakości (...) nie mogą być one postrzegane na równi z częściami oryginalnymi, skoro nie mają oznaczenia producenta pojazdu, a także są tańsze od tychże. Powyższe sprawia, że montaż części jakości (...) w pojeździe,

w którym były montowane wyłącznie oryginalne elementy, skutkuje zmniejszeniem wartości rynkowej pojazdu, przez co nie przywraca go do stanu sprzed szkody. W ocenie Sądu brak jest także podstaw do uznania za zasadną 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 zawnionego działania innego podmiotu. Jednocześnie niesporne jest, że zamienniki cechują się niższą jakością

i trwałością od części oryginalnych, co znajduje bezpośrednie przełożenie na okres ich eksploatacji, ponadto z reguły są to części nie posiadające homologacji, nieznanne są ich parametry, a ich montaż w pojeździe może skutkować nieprawidłowym działaniem systemów bezpieczeństwa. Co relewantne, pozwany, który przeprowadził oględziny samochodu F. nie wykazał w żaden sposób (art. 6 k.c., art. 232 k.p.c.), aby w aucie tym były montowane jakiegokolwiek zamienniki. Pamiętać należy, że po otrzymaniu zawiadomienia o wypadku zakład ubezpieczeń obowiązany jest do ustalenia we własnym zakresie przesłanek swojej odpowiedzialności oraz do zbadania okoliczności dotyczących wysokości szkody. W tym celu winien on podjąć czynności wyjaśniające w zakresie, w jakim jest to niezbędne do ustalenia zakresu szkody, w tym identyfikacji uszkodzonych elementów pod kątem m.in. ich jakości. Pozwany nie zaoferował także dowodów, które pozwoliłyby przyjąć, iż naprawa przy użyciu nowych części oryginalnych skutkować

będzie wzrostem wartości przedmiotowego pojazdu pomimo, że zgodnie z cyt. uchwałą SN w sprawie III CZP 80/11, wyłącznie w przypadku wykazania przez ubezpieczyciela powyższego faktu odszkodowanie może ulec obniżeniu o kwotę odpowiadającą temu wzrostowi (por. także wyrok z dnia 8 grudnia 2021 roku, I NSNc 78/21, L.). Zajmując przywołane stanowisko Sąd Najwyższy odrzucił kierunek wykładni,

z którego miałyby wynikać, że zastąpienie części już eksploatowanej, nieraz przez znaczny okres, częścią nową powoduje, że poszkodowany zyskuje, gdyż w jego pojeździe pojawiła się część mająca większą wartość niż ta, która uległa zniszczeniu. Podkreślił, że część po połączeniu jej z pojazdem nie może być oceniana jako samodzielny przedmiot obrotu, lecz staje się jednym z elementów, które należy brać pod uwagę przy ocenie poniesionej straty. Stratę tę określa się przez porównanie wartości pojazdu przed zdarzeniem wyrządzającym szkodę i po przywróceniu go do stanu poprzedniego. W orzecznictwie podnosi się również, że przywrócenie pojazdowi sprawności technicznej nie może być identyfikowane z przywróceniem pojazdu w pełni do stanu poprzedniego. Z faktów powszechnie znanych wynika bowiem, że jeżeli pojazd był naprawiany w związku z wypadkiem, to jego cena ulega obniżeniu, nie ma więc znaczenia, że zamontowano w nim elementy nowe. Naprawa pojazdu z reguły nie powoduje zatem, że odzyskuje on swoją pełną wartość handlową w stosunku do stanu sprzed wyrządzenia szkody. Nawet w przypadku kompleksowej naprawy w autoryzowanym zakładzie mechanicznym, zgodnie z technologią producenta, przy użyciu nowych, oryginalnych części pojazd naprawiany w realiach rynkowych, jest z reguły wart mniej niż pojazd, który nie uczestniczył w kolizji i nie podlegał procesowi naprawczemu (por. postanowienie SN z dnia 7 grudnia 2018 roku, III CZP 51/18, OSNC 2019/9/94; cyt. uchwała SN w sprawie III CZP 80/11). Nie można również tracić z pola widzenia okoliczności, że pozwany nie udowodnił, że poszkodowany był w stanie naprawić uszkodzony pojazd za kwotę podaną w sporządzonej przez niego 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 M. S. stanowi przekonujący i miarodajny dowód w sprawie.

Skoro zatem niezbędny koszt naprawy samochodu marki F. uszkodzonego w wyniku zdarzenia komunikacyjnego z dnia 17 marca 2021 roku wynosi 4.874,51 zł brutto, wysokość należnego odszkodowania kształtuje się na tym samym poziomie. Do dnia wyrokowania pozwany wypłacił z tytułu przedmiotowej szkody kwotę 1.228,06 zł brutto, a więc do dopłaty pozostaje 3.646,45 zł.

Mając powyższe na uwadze Sąd zasądził od pozwanego na rzecz powódki kwotę 3.646,45 zł z ustawowymi odsetkami za opóźnienie od kwoty 2.387,50 zł od dnia 14 czerwca 2021 roku do dnia zapłaty oraz od kwoty 1.258,95 zł od dnia 6 października 2022 roku do dnia zapłaty, oddalając pozew 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 poszkodowany odwołał się od decyzji pozwanego w piśmie

z dnia 14 maja 2021 roku żądając dopłaty w terminie 30 dni kwoty 2.387,50 zł. Odsetki od tej kwoty Sąd zasądził zatem od dnia 14 czerwca 2021 roku. Od pozostałej części roszczenia Sąd zasądził odsetki od daty przypadającej po dniu doręczenia pozwanemu odpisu pozwu.

O kosztach procesu rozstrzygnięto w oparciu o art. 98 k.p.c. w zw. z art. 100 k.p.c. zasądzając od pozwanego na rzecz powódki kwotę 784,53 zł stanowiącą różnicę pomiędzy kosztami faktycznie poniesionymi a kosztami, które strona powodowa powinna ponieść, stosownie do wyniku przedmiotowej sprawy (powódka wygrała spór w 67% ponosząc koszty procesu w kwocie 2.796,32 zł, natomiast pozwany poniósł koszty procesu w wysokości 3.300 zł).

Na podstawie art. 98 k.p.c. w zw. z art. 100 k.p.c. w zw. z art. 113 ust. 1 ustawy o kosztach sądowych w sprawach cywilnych Sąd nakazał pobrać na rzecz Skarbu Państwa – Sądu Rejonowego dla Łodzi-Widzewa w Łodzi tytułem nieuiszczonych kosztów sądowych: od powódki z niewykorzystanej części uiszczonej przez nią w dniu 28 listopada 2022 roku zaliczki kwotę 272,97 zł, od pozwanego kwotę 554,20 zł. Ponadto Sąd nakazał zwrócić powódce od Skarbu Państwa – Sądu Rejonowego dla Łodzi-Widzewa w Łodzi kwotę 147,71 zł tytułem niewykorzystanej części zaliczki.

Z tych względów, orzeczono jak w sentencji.