

## UZASADNIENIE

Pozwem z dnia 24 kwietnia 2017 roku strona powodowa (...) spółka z o.o. we W. domagała się od strony pozwanej (...) S.A. V. (...) w W. zasądzenia kwoty 1972,16 zł wraz z ustawowymi odsetkami za opóźnienie oraz kosztami procesu. W uzasadnieniu wskazała, że w kolizji drogowej został uszkodzony samochód osobowy marki F., będący własnością P. K., a sprawca kolizji był ubezpieczony u strony pozwanej (w zakresie obowiązkowego ubezpieczenia od odpowiedzialności cywilnej). Szkoda obejmowała koszty przywrócenia pojazdu do stanu sprzed kolizji w wysokości 1357,16 zł (w części zakwestionowanej przez stronę pozwaną, która zapłaciła jedynie 1120,85 zł z należnej kwoty 2478,01 zł) oraz koszty wykonania ekspertyzy przez niezależnego rzeczoznawcę (615 zł). Strona pozwana odmówiła (mimo wezwania) zapłaty powyższej kwoty na rzecz strony powodowej, która nabyła wierzycelność w drodze umowy cesji.

W dniu 15 maja 2017 roku został wydany nakaz zapłaty w postępowaniu upominawczym, którym zasądzono kwotę dochodzoną pozwem oraz 647 zł kosztów procesu.

W sprzeciwie od nakazu zapłaty strona pozwana wniosła o oddalenie powództwa w całości oraz zasądzenie kosztów procesu. Przyznała, że co do zasady ponosi odpowiedzialność za powstałą szkodę oraz że zapłaciła na rzecz poszkodowanego koszty naprawy pojazdu w wysokości 1120,85 zł. W pozostałym zakresie strona pozwana zakwestionowała roszczenie strony powodowej co do wysokości. Zarzuciła, że ponoszone przez poszkodowanego wydatki muszą mieć charakter celowy i ekonomicznie uzasadniony, a kwota wypłacona w postępowaniu likwidacyjnym spowodowała przywrócenie pojazdu do stanu sprzed szkody. Strona pozwana zakwestionowała także obowiązek zwrotu kosztów wykonania prywatnej opinii rzeczoznawcy.

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

W dniu 14 kwietnia 2014 roku pojazd marki F. (...) o numerze rejestracyjnym (...), stanowiący własność P. K. (poszkodowanego), brał udział w kolizji drogowej.

Sprawca kolizji był ubezpieczony od odpowiedzialności cywilnej (OC) w (...) S.A. V. (...) w W..

(dowód: bezsporne;

oświadczenie – k. 55;

zgłoszenie szkody – k. 66v-67)

W dniu 14 kwietnia 2014 roku poszkodowany P. K. zgłosił powstanie szkody (...) S.A. V. (...) w W. (ubezpieczycielowi).

W dniu 16 kwietnia 2014 roku przedstawiciel ubezpieczyciela sporządził kosztorys naprawy, z którego wynikało, że koszt naprawy pojazdu F. (...) o numerze rejestracyjnym (...) wynosił 911,26 zł netto (1120,85 zł brutto).

W piśmie z dnia 24 kwietnia 2014 roku ubezpieczyciel poinformował poszkodowanego P. K., że zostało przyznane odszkodowanie w wysokości 1120,85 zł, które zostało poszkodowanemu wypłacone.

(dowód: bezsporne;

zgłoszenie szkody – k. 66v-67;

kosztorys – k. 15;

decyzja z dnia 24.04.2014 roku – k. 16)

W dniu 28 lipca 2014 roku A. K., prowadzący działalność gospodarczą pod nazwą (...) Biuro Usług (...), sporządził na zlecenie poszkodowanego (P. K.) kalkulację naprawy nr (...), z której wynikało, że koszt naprawy pojazdu F. (...) o numerze rejestracyjnym (...) wynosił 2014,64 zł netto (2478,01 zł brutto).

(dowód: bezsporne;

kalkulacja naprawy – k. 17-18)

W tym samym dniu (28 lipca 2014 roku) A. K., prowadzący działalność gospodarczą pod nazwą (...) Biuro Usług (...), wystawił fakturę VAT nr (...), w której obciążył poszkodowanego P. K. kwotą 500 zł netto (615 zł brutto) za analizę dokumentacji szkodowej i wycenę wysokości szkody w samochodzie F. (...) o numerze rejestracyjnym (...).

(dowód: bezsporne;

faktura VAT – k. 19)

W dniu 30 lipca 2014 roku poszkodowany P. K. (cedent) zawarł z (...) spółką z o.o. we W. (cesjonariuszem) umowę, której przedmiotem była cesja wierzytelności przysługującej cedentowi z tytułu szkody komunikacyjnej dotyczącej pojazdu F. (...) o numerze rejestracyjnym (...), przysługującej wobec ubezpieczyciela (OC) sprawcy szkody.

(dowód: bezsporne;

umowa z dnia 30.07.2014 roku z załącznikiem – k. 13-14)

W piśmie z dnia 12 kwietnia 2017 roku pełnomocnik cesjonariusza wezwał ubezpieczyciela do zapłaty kwoty dochodzonej pozwem.

Ubezpieczyciel odmówił zapłaty.

(dowód: bezsporne;

piśmo z dnia 12.04.2017 roku z dowodem nadania – k. 20-21;

piśmo z dnia 8.05.2017 roku – k. 70)

Koszt naprawy pojazdu marki F. (...) o numerze rejestracyjnym (...), obejmującej uszkodzenia tylnego zderzaka z listwą ozdobną oraz tłumika układu wylotowego spalin, uwzględniający w procesie naprawy wyłącznie oryginalne, nowe części zamienne oraz stawki roboczo-godzin w wysokości 85 zł netto dla prac mechanicznych i blacharskich oraz 105 zł netto dla prac lakierniczych wyniósł 1799,62 zł netto (2213,53 zł brutto).

(dowód: opinia biegłego sądowego – k. 124-136 i 173-180)

### **Sąd zważył, co następuje:**

Powództwo zasługiwało na częściowe uwzględnienie.

Bezsporne pomiędzy stronami było przede wszystkim to, że pojazd należący do poszkodowanego P. K. uległ uszkodzeniu na skutek kolizji z dnia 14 kwietnia 2014 roku. Poza sporem było także to, że podmiotem zobowiązanym do likwidacji szkody (i wypłaty odszkodowania) była strona pozwana. Bezsporny był wreszcie fakt częściowego spełnienia świadczenia (częściowego naprawienia szkody). Istota niniejszego sporu sprowadzała się natomiast do tego, czy wypłacone dotychczas przez stronę pozwaną odszkodowanie pokryło całość szkody poniesionej przez poszkodowanego.

Strona powodowa swoje roszczenia wywodziła z umowy przelewu wierzytelności, jaka łączyła ją z P. K., uczestnikiem kolizji, której sprawca był ubezpieczony od odpowiedzialności cywilnej (OC) u strony pozwanej. Na mocy tej

umowy strona powodowa nabyła przysługujące poszkodowanemu roszczenie odszkodowawcze z tytułu przywrócenia uszkodzonego pojazdu do stanu sprzed kolizji. W ocenie strony powodowej strona pozwana zaniżyła należne odszkodowanie.

Zgodnie z art. 436 §1 k.c. w zw. z art. 435 k.c. samoistny posiadacz mechanicznego środka komunikacji poruszanego za pomocą sił przyrody ponosi odpowiedzialność za szkodę na osobie lub mieniu, wyrządzoną komukolwiek przez ruch tego pojazdu, chyba że szkoda nastąpiła wskutek siły wyższej albo wyłącznie z winy poszkodowanego lub osoby trzeciej, za którą nie ponosi odpowiedzialności. Przewidziana w tym przepisie odpowiedzialność oparta jest na zasadzie ryzyka (surowszej od odpowiedzialności na zasadzie winy zawartej w art. 415 k.c.), która powstaje bez względu na winę posiadacza pojazdu mechanicznego, jak również bez względu na to, czy szkoda nastąpiła w warunkach zachowania bezprawnego.

Zgodnie natomiast z art. 436 §2 k.c. w razie zderzenia się mechanicznych środków komunikacji poruszanych za pomocą sił przyrody wymienione osoby (samoistni posiadacze pojazdów mechanicznych) mogą wzajemnie żądać naprawienia poniesionych szkód tylko na zasadach ogólnych. Przepis ten zatem w razie zderzenia się dwóch pojazdów (a z taką sytuacją mieliśmy do czynienia w niniejszej sprawie) przewiduje powrót do zasad ogólnych, a więc do odpowiedzialności na zasadzie winy z art. 415 k.c.

Należy przy tym zauważyć, że odpowiedzialność cywilna posiadacza pojazdu jest objęta systemem obowiązkowego ubezpieczenia, a zgodnie z art. 19 ust. 1 ustawy z dnia 22 maja 2003 roku o ubezpieczeniach obowiązkowych, Ubezpieczeniowym Funduszu Gwarancyjnym i Polskim Biurze Ubezpieczycieli Komunikacyjnych (Dz.U. 2003, nr 124, poz. 1152 ze zm.) poszkodowany w związku ze zdarzeniem objętym umową ubezpieczenia obowiązkowego odpowiedzialności cywilnej może dochodzić roszczeń bezpośrednio od ubezpieczyciela. Analogiczną do powyższego przepisu normę zawiera także art. 822 §4 k.c. Tym samym strona pozwana była legitymowana biernie do występowania w niniejszym procesie.

Podstawową funkcją odszkodowania jest to, że odszkodowanie powinno przywrócić w majątku poszkodowanego stan rzeczy naruszony zdarzeniem wyrządzającym szkodę. Nie może ono jednak przewyższać wysokości faktycznie poniesionej szkody. Odszkodowanie nie może bowiem być źródłem bezpodstawnego wzbogacenia po stronie poszkodowanego. Kodeks cywilny przewiduje dwa równoważne sposoby naprawienia szkody – przywrócenie stanu poprzedniego lub zapłatę odpowiedniej sumy pieniężnej (art. 363 §1 k.c.). Co do zasady wybór sposobu naprawienia szkody należy do poszkodowanego. Jego wybór pozostaje dla zobowiązanego do naprawienia szkody wiążący, z wyjątkiem sytuacji, w których przywrócenie stanu poprzedniego jest niemożliwe albo pociągałoby za sobą nadmierne trudności lub koszty dla zobowiązanego – wówczas bowiem poszkodowany może domagać się jedynie zapłaty sumy pieniężnej.

Jak już wyżej wspomniano, w przypadku zderzenia pojazdów odpowiedzialność samoistnego posiadacza pojazdu mechanicznego wobec drugiego posiadacza oparta jest na zasadzie winy. Zgodnie z art. 415 k.c. kto z winy swej wyrządził drugiemu szkodę, obowiązany jest do jej naprawienia. Przesłankami powyższej odpowiedzialności są czyn sprawcy noszący znamiona winy, szkoda oraz związek przyczynowy pomiędzy tymże czynem a szkodą.

Bezsporne między stronami było (o czym była już mowa wyżej), że strona pozwana co do zasady ponosiła odpowiedzialność za powstałą szkodę. Tym samym poza sporem pozostawało istnienie dwóch przesłanek odpowiedzialności odszkodowawczej, czyli czynu sprawcy noszącego znamiona winy oraz (co do zasady) związku przyczynowego pomiędzy tymże czynem a szkodą.

Pod pojęciem szkody, stanowiącej podstawową przesłankę odpowiedzialności odszkodowawczej, należy rozumieć powstałą wbrew woli poszkodowanego różnicę między jego obecnym stanem majątkowym, a takim stanem, jaki zaistniałby, gdyby nie nastąpiło zdarzenie wywołujące szkodę. Wszelka szkoda, rozpatrywana jako uszczerbek o charakterze majątkowym, może mieć w świetle przepisów kodeksu cywilnego (art. 361 §2 k.c.) postać dwojaką. Może ona bowiem obejmować zarówno stratę, jakiej doznaje mienie poszkodowanego, wskutek czego poszkodowany staje się uboższy (damnum emergens czyli szkoda rzeczywista), jak również utratę korzyści, jakiej spodziewać mógł

się poszkodowany, gdyby mu nie wyrządzono szkody, wskutek czego poszkodowany nie staje się bogatszy (*lucrum cessans*). Podstawę obliczenia wysokości szkody stanowić powinno uchwycenie różnicy między stanem majątku osoby poszkodowanej, który rzeczywiście istnieje po nastąpieniu zdarzenia wywołującego szkodę, a stanem majątku hipotetycznym, pomyślanym jako stan, który urzeczywistniłby się, gdyby nie nastąpiło zdarzenie wywołujące szkodę.

Podstawą skutecznego dochodzenia roszczenia odszkodowawczego jest także wykazanie istnienia pomiędzy określonym zdarzeniem a szkodą normalnego związku przyczynowego (art. 361 §1 k.c.). Tak rozumiany związek przyczynowy zachodzi wówczas, gdy w danym układzie stosunków i warunków oraz w zwyczajnym biegu rzeczy, bez szczególnego zbiegu okoliczności, szkoda jest typowym następstwem określonego rodzaju zdarzeń. Ocena, czy skutek jest normalny powinna być oparta na całokształcie okoliczności sprawy oraz wynikać z zasad doświadczenia życiowego i zasad wiedzy naukowej, specjalnej (tak na przykład Sąd Najwyższy w wyroku z dnia 2 czerwca 1956 roku, III CR 515/56, OSNC 1957, nr 1, poz. 24).

Z powyższego wynika, że szkoda związana z uszkodzeniem pojazdu może być jedynie częścią całościowego uszczerbku majątkowego, jakiego doznaje podmiot poszkodowany w kolizji drogowej. Tak też było w niniejszej sprawie, w której strona powodowa domagała się kosztów przywrócenia pojazdu do stanu sprzed kolizji.

Trzeba w tym miejscu przypomnieć, że postępowanie cywilne ma charakter kontradyktoryjny, czego wyrazem jest przede wszystkim dyspozycja art. 232 k.p.c., określająca obowiązek stron do wskazywania dowodów dla stwierdzenia faktów, z których wywodzą skutki prawne, co z kolei jest potwierdzeniem reguły zawartej w art. 6 k.c., wyznaczającej sposób rozłożenia ciężaru dowodu. Podkreślić należy, że zasady art. 6 k.c. i 232 k.p.c. nie określają jedynie zakresu obowiązku zgłaszania dowodów przez strony, ale rozumiane muszą być przede wszystkim i w ten sposób, że strona, która nie przytoczyła wystarczających dowodów na poparcie swych twierdzeń ponosi ryzyko niekorzystnego dla siebie rozstrzygnięcia, o ile ciężar dowodu co do tych okoliczności na niej spoczywał. Zaznaczyć także należy, że nie jest rzeczą Sądu poszukiwanie za stroną dowodów przez nią nie wskazanych, mających na celu udowodnienie jej twierdzeń (tak również Sąd Najwyższy w wyroku z dnia 17 grudnia 1996 roku, I CKU 45/96, OSNC 1997, nr 6-7, poz. 76). Dopuszczenie dowodów z urzędu jest bowiem prawem, a nie obowiązkiem Sądu, z którego to prawa powinien szczególnie ostrożnie korzystać, tak by swym działaniem nie wspierał żadnej ze stron procesu. Faktycznie działanie Sądu z urzędu powinno ograniczać się tylko do sytuacji, gdy strona działa bez fachowego pełnomocnika i dodatkowo jest nieporadna.

Wobec powyższego należy stwierdzić, że zgodnie z ogólną regułą, wyrażoną w art. 6 k.c. i art. 232 k.p.c., ciężar udowodnienia faktu spoczywa na osobie, która z tego faktu wywodzi skutki prawne. Wskazana zasada oznacza, że powód składając pozew powinien udowodnić fakty, które w jego ocenie świadczą o zasadności powództwa. Udowodnienie faktów może nastąpić przy pomocy wszelkich środków dowodowych przewidzianych przez kodeks postępowania cywilnego. Nie ulega także wątpliwości, że co do zasady to na powodzie spoczywa ciężar udowodnienia twierdzeń zawartych w pozwie, bowiem to on domaga się zapłaty i powinien udowodnić zasadność swojego roszczenia. Reguła dotycząca ciężaru dowodu nie może być jednak pojmowana w ten sposób, że ciąży on zawsze na powodzie. W zależności od rozstrzyganych w procesie kwestii faktycznych i prawnych ciężar dowodu co do pewnych faktów będzie spoczywał na powodzie, co do innych z kolei – na pozwanym.

Nie ulega przy tym wątpliwości, że w niniejszej sprawie co do zasady to na stronie powodowej spoczywał ciężar udowodnienia istnienia dochodzonego pozwem roszczenia, bowiem to ona domagała się zapłaty odszkodowania.

Strona powodowa twierdziła, że szkoda z tytułu kosztów przywrócenia pojazdu do stanu sprzed kolizji wynosiła 2478,01 zł brutto, z czego strona pozwana zapłaciła kwotę 1120,85 zł. Tym samym przedmiotem żądania pozwu w tym zakresie była niezapłacona do tej pory należność w wysokości 1357,16 zł.

W tej kwestii Sąd oparł się na zgłoszonym przez obie strony dowodzie z opinii biegłego sądowego (M. S.), z której jednoznacznie wynikało, że koszt naprawy pojazdu poszkodowanego, obejmującej uszkodzenia tylnego zderzaka z listwą ozdobną oraz tłumika układu wylotowego spalin, uwzględniający w procesie naprawy wyłącznie oryginalne,

nowe części zamienne oraz stawki roboczogodzin w wysokości 85 zł netto dla prac mechanicznych i blacharskich oraz 105 zł netto dla prac lakierniczych wyniósł 1799,62 zł netto (2213,53 zł brutto).

Trzeba w tym miejscu wskazać, że sporządzona przez biegłego sądowego opinia została opracowana na podstawie wszechstronnej analizy dokumentacji oraz wiadomości specjalnych i pozwoliła Sądowi na weryfikację twierdzeń i zarzutów stron. W ocenie Sądu opinia biegłego sądowego stanowiła pełny i wartościowy pod względem merytorycznym wywód o wysokości szkody poniesionej przez poszkodowanego (scedowanej następnie na stronę powodową).

Należy przy tym podkreślić, że strona powodowa sformułowała szereg zarzutów wobec opinii (oraz biegłego), jednak w ocenie Sądu biegły sądowy w opinii uzupełniającej przekonująco wyjaśnił wszystkie zgłoszone wątpliwości. Ostatecznie zatem wiedza, kompetencja i doświadczenie biegłego sądowego, a także rzetelność i spójność samej opinii nie zostały w żaden sposób podważone.

Uzupełniająco trzeba w tym miejscu dodać, że sama kwestia miejsca zdarzenia nie miała najistotniejszego znaczenia, skoro sam fakt zaistnienia zdarzenia był między stronami bezsporny.

Trzeba w tym miejscu także podkreślić, że w ocenie Sądu w istocie niezrozumiałe były zarzuty strony powodowej dotyczące kwestii, czy biegły sądowy jest (nie jest) rzeczoznawcą samochodowym.

Na marginesie można przy tym zaznaczyć, że w ramach toczącego się procesu ocenie strony powodowej powinna podlegać tylko opinia biegłego sądowego (jej zawartość merytoryczna), a nie osoba biegłego sądowego.

Niezależnie od powyższych okoliczności trzeba wskazać, że ubezpieczyciel ponosi odpowiedzialność za normalne następstwa szkody, a odszkodowanie należne od ubezpieczyciela obejmuje jedynie niezbędne i ekonomicznie uzasadnione koszty uszkodzenia (zniszczenia) pojazdu, ustalone według cen występujących na lokalnym rynku (tak również Sąd Najwyższy w uchwale z dnia 13 czerwca 2003 roku, III CZP 32/03, OSNC 2004, nr 4, poz. 51). Kosztami ekonomicznie uzasadnionymi są koszty ustalone według cen, którymi posługuje się wybrany przez poszkodowanego warsztat dokonujący naprawy. Ubezpieczyciel powinien zatem pokryć koszty stosowane przez wybrany przez poszkodowanego podmiot, niezależnie od tego, że mogą być one wyższe od cen przeciętnych. Tym samym poszkodowany nie ma obowiązku poszukiwania najtańszego usługodawcy. Przypisanie poszkodowanemu naruszenia obowiązku współpracy z ubezpieczycielem (wynikającego z art. 354 §2 k.c.) jest możliwe jedynie wtedy, gdy świadomie lub przez niedbalstwo skorzystał on z droższych usług, czyli na przykład w sytuacji, kiedy poszkodowany, znając podmiot naprawiający pojazdy po cenach niższych, naprawił pojazd tam, gdzie robiono to drożej (oczywiście przy zachowaniu porównywalnej jakości naprawy). Zarzut uchybienia obowiązkowi z art. 354 §2 k.c. mógłby zatem wchodzić w grę tylko w razie wykazania świadomości i niedbalstwa poszkodowanego przy skorzystaniu z podmiotu stosującego stawki wygórowane (i to rażąco). Stanowisko takie zajął także Sąd Najwyższy w uzasadnieniu wyroku z dnia 25 kwietnia 2002 roku, I CKN 1466/99, OSNC 2003, nr 5, poz. 64.

Nie ulega przy tym wątpliwości, że w przeważającej większości przypadków szkoda powstaje w chwili zdarzenia komunikacyjnego, a obowiązek jej naprawienia (przez wypłatę odpowiedniej sumy pieniężnej) powstaje z chwilą wyrządzenia szkody i nie jest uzależniony od tego, czy poszkodowany dokonał naprawy uszkodzonego pojazdu i czy w ogóle zamierza go naprawić (tak również Sąd Najwyższy w wyroku z dnia 7 sierpnia 2003 roku, IV CKN 387/01, LEX nr 141410; w uzasadnieniu uchwały z dnia 15 listopada 2001 roku, III CZP 68/01, OSNC 2002, nr 6, poz. 74 czy w wyroku z dnia 27 czerwca 1988 roku, I CR 151/88, LEX nr 8894). Tym samym nie jest dopuszczalne uzależnienie wysokości odszkodowania od tego, czy poszkodowany dokonał naprawy uszkodzonego pojazdu, czy też tego zaniechał (stanowisko takie zajął także Sąd Okręgowy w Warszawie, Sąd Ochrony Konkurencji i Konsumentów, w uzasadnieniu wyroku z dnia 23 października 2006 roku, XVII Amc 147/05, (...) 2007, nr 227, poz. 14606).

Należy jeszcze dodać, że uzależnienie ustalenia wysokości szkody od przedstawienia rachunków lub faktur VAT kształtuje prawa ubezpieczonego (poszkodowanego) w sposób sprzeczny z dobrymi obyczajami (tak również Sąd Okręgowy we Wrocławiu w wyroku z dnia 30 maja 2017 roku, II Ca 1778/16, LEX nr 2382054).

Jednocześnie z zasady wyrażonej w art. 363 §1 k.c. wynika, że w razie uszkodzenia pojazdu w stopniu umożliwiającym jego przywrócenie do stanu poprzedniego osoba odpowiedzialna za szkodę obowiązana jest zwrócić poszkodowanemu wszelkie celowe, ekonomicznie uzasadnione wydatki poniesione w celu przywrócenia stanu poprzedniego rzeczy uszkodzonej. Do wydatków tych należy zaliczyć także koszt nowych (i oryginalnych) części oraz innych materiałów, których użycie było niezbędne do naprawienia uszkodzonej rzeczy. Poszkodowany chcąc przywrócić stan poprzedni uszkodzonego w wypadku pojazdu nie ma bowiem co do zasady możliwości zakupu starych części czy też nie ma możliwości żądania, aby warsztat wykonujący naprawę w miejsce uszkodzonych w czasie wypadku części pojazdu wmontował stare (częściowo zużyte) części (zwłaszcza zużyte w stopniu dokładnie takim, jak w uszkodzonym pojeździe).

Odmienne poglądy prowadziłyby w istocie do sytuacji, w której ciężar przywrócenia do stanu poprzedniego uszkodzonej rzeczy (która była częściowo używana) rozkładał się pomiędzy osobę, z której winy powstała szkoda, oraz poszkodowanego. Do takiego obciążenia poszkodowanego skutkami zwinionego działania sprawcy szkody (lub innej osoby odpowiedzialnej cywilnie za tę szkodę) nie ma uzasadnionych podstaw prawnych. Przywrócenie rzeczy uszkodzonej do stanu poprzedniego polega bowiem na doprowadzeniu jej do stanu używalności w takim zakresie, jaki istniał przed wyrządzeniem szkody. Jeżeli do osiągnięcia tego celu konieczne jest użycie nowych elementów, to poniesione na to wydatki wchodzi w skład kosztów naprawienia szkody przez przywrócenie rzeczy do stanu poprzedniego. W konsekwencji zaś wydatki te ostatecznie obciążają osobę odpowiedzialną za szkodę. Stanowisko takie zajął także Sąd Najwyższy w wyroku z dnia 5 listopada 1980 roku, III CRN 223/80, OSNC 1981, nr 10, poz. 186.

Nie ulega także wątpliwości, że poszkodowanemu co do zasady przysługuje pełne prawo do odszkodowania ustalonego według cen części oryginalnych, właściwie niezależnie od wieku pojazdu, stanu jego wyeksploatowania i tego, że w obrocie dostępne są również części alternatywne, a więc (najogólniej je określając) części zamienne nie będące częściami oryginalnymi. Dzięki naprawie dokonanej z wykorzystaniem części oryginalnych stan samochodu (pod względem technicznym, użytkowym, trwałości i estetyki) jest najbardziej zbliżony do jego stanu sprzed kolizji, co odpowiada zasadzie pełnego odszkodowania (tak również Sąd Najwyższy w postanowieniu z dnia 20 czerwca 2012 roku, III CZP 85/11, OSNC 2013, nr 3, poz. 37 oraz w uchwale 7 sędziów z dnia 12 kwietnia 2012 roku, III CZP 80/11, OSNC 2012, nr 10, poz. 112).

Tym samym właściwe było przyjęcie wyliczonych przez biegłego sądowego kosztów naprawy pojazdu poszkodowanego z uwzględnieniem wyłącznie oryginalnych, nowych części zamiennych (z jednym wyjątkiem), a więc kwoty 2213,53 zł brutto.

W ocenie Sądu nie było natomiast żadnych podstaw do uwzględnienia wyliczonych przez biegłego sądowego wyższych kosztów naprawy (przywrócenia pojazdu do stanu poprzedniego), czyli obejmujących wyłącznie oryginalne, nowe części zamienne sygnowane logo producenta pojazdu, uwzględniających technologię naprawy producenta pojazdu (2592,19 zł brutto, czyli 2107,47 zł netto). Strona powodowa bowiem w żaden sposób nie wykazała, żeby poszkodowany poniósł koszty naprawy (przywrócenia stanu poprzedniego) w powyższej wysokości, a więc aby ewentualna naprawa uwzględniała (lub powinna uwzględniać) także technologię producenta pojazdu.

Należy w tym miejscu podkreślić, że strona powodowa w żaden sposób nie udowodniła (w tym zakresie właściwie nie zgłosiła nawet twierdzeń), żeby warsztat, w którym poszkodowany ewentualnie naprawiał (lub miał naprawić) uszkodzony samochód był autoryzowanym serwisem (...). Strona powodowa nie wykazała także, aby dotychczasowe działania poszkodowanego uzasadniały skorzystanie z usług autoryzowanego serwisu naprawczego (co z kolei mogłoby skutkować obowiązkiem naprawienia szkody uwzględniającym technologię producenta pojazdu, zwłaszcza przy hipotetycznym wyliczeniu jej wysokości). Nie ulega przy tym wątpliwości, że w chwili kolizji uszkodzony pojazd miał dwanaście lat oraz znaczny przebieg. Tym samym w ocenie Sądu należało przyjąć, że szkoda (także wyliczona

hipotetycznie) obejmowała oryginalne, nowe części zamienne (z jednym wyjątkiem, który biegły sądowy przekonująco wyjaśnił), ale nie powinna uwzględniać technologii naprawy producenta pojazdu.

Biorąc zatem wszystkie powyższe okoliczności pod uwagę należało uznać (opierając się na sporządzonej opinii biegłego sądowego), że szkoda z tytułu przywrócenia pojazdu poszkodowanej do stanu sprzed kolizji wyniosła 2213,53 zł brutto, a po odliczeniu wypłaconego już odszkodowania (1120,85 zł) roszczenie strony powodowej zasługiwało na uwzględnienie w kwocie 1092,68 zł (wraz z ustawowymi odsetkami za opóźnienie).

Za uzasadnione należało także uznać żądanie w zakresie zwrotu kosztów zleconej przez poszkodowanego opinii niezależnego rzeczoznawcy. W ocenie Sądu dokonana przed wszczęciem postępowania sądowego ekspertyza może być istotną przesłanką zasądzenia odszkodowania i w takim przypadku koszt ekspertyzy stanowi szkodę podlegającą naprawieniu (tak również Sąd Najwyższy w uchwale z dnia 18 maja 2004 roku, III CZP 24/04, OSNC 2005, nr 7-8, poz. 117 czy w wyroku z dnia 2 września 1975 roku, I CR 505/75, LEX nr 7747). Koszty te pozostają bowiem w związku przyczynowym pomiędzy szkodą a zdarzeniem tę szkodę wywołującym (i to niezależnie od czasu, w którym ekspertyza została sporządzona), ponieważ zlecenie sporządzenia kalkulacji naprawy zawodowemu podmiotowi jest jedynym sposobem, który umożliwia weryfikację wyliczeń ubezpieczyciela. Tym samym poszkodowanemu (oraz cesjonariuszowi roszczeń odszkodowawczych z tytułu obowiązkowego ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej posiadaczy pojazdów mechanicznych) przysługuje od ubezpieczyciela odpowiedzialności cywilnej zwrot kosztów prywatnej opinii (ekspertyzy) rzeczoznawcy, jeżeli jej sporządzenie było niezbędne do efektywnego dochodzenia odszkodowania (stanowisko takie zajął także Sąd Najwyższy w uchwale 7 sędziów z dnia 2 września 2019 roku, III CZP 99/18, LEX nr 2714676).

Jednocześnie strona pozwana w żaden sposób nie wykazała (a to na niej spoczywał w tym zakresie ciężar dowodu), żeby koszty sporządzenia tej konkretnej opinii zostały zawyżone (i to rażąco).

Należy w tym miejscu jeszcze dodać, że poszkodowany nie był płatnikiem podatku VAT, a zatem należne stronie powodowej odszkodowanie obejmowało także kwotę podatku od towarów i usług (tak też Sąd Najwyższy w uchwale 7 sędziów z dnia 17 maja 2007 roku, III CZP 150/06, OSNC 2007, nr 10, poz. 144 oraz w uchwale z dnia 15 listopada 2001 roku, III CZP 68/01, OSNC 2002, nr 6, poz. 74).

Zgodnie z art. 481 §1 k.c. 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. Zgodnie natomiast z art. 14 ust. 1 ustawy o ubezpieczeniach obowiązkowych, Ubezpieczeniowym Funduszu Gwarancyjnym i Polskim Biurze Ubezpieczycieli Komunikacyjnych ubezpieczyciel winien wypłacić odszkodowanie w terminie 30 dni licząc od dnia złożenia przez poszkodowanego zawiadomienia o szkodzie. Zgodnie z art. 14 ust. 2 ustawy w przypadku, gdyby w powyższym terminie niemożliwe byłoby wyjaśnienie okoliczności niezbędnych do ustalenia odpowiedzialności zakładu ubezpieczeń albo wysokości odszkodowania, odszkodowanie powinno być wypłacone 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. Skoro zatem strona powodowa wstąpiła z mocy umowy przelewu wierzytelności w prawa poszkodowanego, to strona pozwana co do zasady powinna spełnić świadczenie na rzecz strony powodowej także w terminie trzydziestodniowym. Tym samym stronie powodowej (zgodnie z żądaniem) należały się odsetki ustawowe za opóźnienie od kwoty 1092,68 zł od dnia 15 maja 2014 roku (w zakresie żądania dotyczącego zapłaty za przywrócenie pojazdu do stanu poprzedniego szkoda została zgłoszona ubezpieczycielowi w dniu 14 kwietnia 2014 roku), czego strona pozwana zresztą nie kwestionowała. Jeśli chodzi natomiast o koszty ekspertyzy, to stronie powodowej należały się odsetki ustawowe za opóźnienie od dnia 24 kwietnia 2017 roku (od dnia wytoczenia powództwa, czyli po upływie terminu płatności wskazanego w wezwaniu do zapłaty).

Ustalając stan faktyczny i wydając rozstrzygnięcie Sąd oparł się na przedstawionych przez strony dokumentach prywatnych oraz na opinii biegłego sądowego (na okoliczność kosztów przywrócenia uszkodzonego pojazdu do stanu

sprzed kolizji). Sąd oddalił jedynie wniosek strony powodowej o dopuszczenie dowodu z opinii kolejnego biegłego sądowego, jako zbędny i zmierzający jedynie do przedłużenia postępowania.

Mając wszystkie powyższe okoliczności na względzie w ocenie Sądu stronie powodowej przysługiwało roszczenie o zapłatę odszkodowania z tytułu przywrócenia uszkodzonego pojazdu do stanu sprzed kolizji w wysokości 1092,68 zł (wraz z ustawowymi odsetkami za opóźnienie od dnia 15 maja 2014 roku do dnia zapłaty) oraz z tytułu zwrotu kosztów ekspertyzy w wysokości 615 zł (wraz z ustawowymi odsetkami za opóźnienie od dnia 24 kwietnia 2017 roku do dnia zapłaty). Dlatego też na podstawie art. 415 k.c., art. 436 §2 k.c., art. 361 k.c., art. 822 k.c. oraz art. 6 k.c. i art. 481 k.c., a także art. 13, art. 14 i art. 19 ustawy o ubezpieczeniach obowiązkowych, Ubezpieczeniowym Funduszu Gwarancyjnym i Polskim Biurze Ubezpieczycieli Komunikacyjnych powództwo było uzasadnione w zakresie kwoty 1707,68 zł (wraz z ustawowymi odsetkami za opóźnienie), jak w punkcie I wyroku.

Roszczenie strony powodowej nie było natomiast uzasadnione (z przyczyn wskazanych wyżej) w części dotyczącej dalej idących kosztów przywrócenia pojazdu do stanu sprzed kolizji (ponad kwotę 1092,68 zł). Dlatego też na podstawie tych samych przepisów dalej idące powództwo, jako bezzasadne oraz nieudowodnione, podlegało oddaleniu, jak w punkcie II wyroku.

O kosztach procesu orzeczono na podstawie art. 100 k.p.c., zgodnie z którym w razie częściowego tylko uwzględnienia żądań koszty będą stosunkowo rozdzielone. Strona powodowa wygrała w 86% w stosunku do pierwotnego żądania i poniosła koszty opłaty sądowej od pozwu w kwocie 99 zł, koszty zaliczek na sporządzenie opinii biegłego sądowego w łącznej wysokości 1350,20 zł oraz koszty zastępstwa procesowego w kwocie 900 zł, ustalone zgodnie z §2 pkt 3 rozporządzenia Ministra Sprawiedliwości z dnia 22 października 2015 roku w sprawie opłat za czynności radców prawnych (Dz.U. 2015, poz. 1804 ze zm.) w brzmieniu obowiązującym w niniejszej sprawie. Należał się jej zatem zwrot kosztów w kwocie 2020,31 zł. Strona pozwana wygrała natomiast w 14%, ponosząc koszty zastępstwa procesowego w wysokości 900 zł oraz koszty zaliczek na sporządzenie opinii biegłego sądowego w łącznej wysokości 1350,20 zł, a zatem należał jej się zwrot kosztów w wysokości 315,03 zł. Zważywszy więc na wynik sprawy i poniesione przez strony koszty należało zasądzić od strony pozwanej na rzecz strony powodowej kwotę 1705,18 zł.