

## UZASADNIENIE

Pozwem z dnia 8 czerwca 2018 roku powód M. R., prowadzący działalność gospodarczą pod nazwą MR EKSPERT, domagał się od strony pozwanej (...) S.A. w W. zasądzenia kwoty 5169,31 zł wraz z ustawowymi odsetkami za opóźnienie oraz kosztami procesu. W uzasadnieniu wskazał, że w kolizji drogowej został uszkodzony samochód osobowy marki V. (...), będący własnością M. K. i J. K., a sprawca kolizji był ubezpieczony u strony pozwanej (w zakresie obowiązkowego ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej). Szkoda obejmowała koszty przywrócenia pojazdu do stanu sprzed kolizji w wysokości 4578,91 zł (w części zakwestionowanej przez stronę pozwaną, która zapłaciła jedynie 3244,87 zł z należnej kwoty 7823,78 zł) oraz koszty wykonania ekspertyzy przez niezależnego rzeczoznawcę (590,40 zł). Strona pozwana odmówiła (mimo wezwania) zapłaty powyższej kwoty na rzecz powoda, który nabył wierzycelność w drodze umowy cesji.

W dniu 15 listopada 2018 roku został wydany nakaz zapłaty w postępowaniu upominawczym, którym zasądzoną kwotę dochodzoną pozwem oraz 1282 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 3244,87 zł. W pozostałym zakresie strona pozwana zakwestionowała roszczenie powoda. Przede wszystkim zarzuciła, że wysokość szkody jest uzależniona od tego, czy poszkodowani dokonali naprawy uszkodzonego pojazdu (i w jakim zakresie). Zarzuciła także, że uszkodzony pojazd nie miał oryginalnych części i nie był na gwarancji. Strona pozwana zarzuciła wreszcie, że koszt sporządzenia prywatnej kalkulacji nie był wydatkiem koniecznym.

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

W dniu 7 czerwca 2017 roku pojazd marki V. (...) o numerze rejestracyjnym (...), stanowiący własność M. K. i J. K. (poszkodowanych), brał udział w kolizji drogowej.

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

(dowód: bezsporne;

notatka informacyjna – k. 115)

W dniu 8 czerwca 2017 roku poszkodowany M. K. zgłosił powstanie szkody (...) S.A. w W. (ubezpieczycielowi).

(dowód: bezsporne;

zgłoszenie szkody – k. 91-94)

W tym samym dniu (8 czerwca 2017 roku) poszkodowany M. K. (cedent) zawarł z M. R., prowadzącym działalność gospodarczą pod nazwą MR EKSPERT (cesjonariuszem), umowę, której przedmiotem była cesja wierzycelności przysługujących cedentowi z tytułu szkody komunikacyjnej z dnia 7 czerwca 2017 roku, przysługującej wobec ubezpieczyciela (OC) sprawcy szkody (oraz samego sprawcy), z tytułu kosztów wynajęcia pojazdu zastępczego oraz kosztów wyceny technicznej szkody w pojeździe.

(dowód: bezsporne;

umowa z dnia 8.06.2017 roku z zawiadomieniem – k. 21-22)

W dniu 14 czerwca 2017 roku R. T. sporządził na zlecenie (...) S.A. w W. (ubezpieczyciela) kosztorys (...) nr (...), z którego wynikało, że koszt naprawy pojazdu V. (...) o numerze rejestracyjnym (...) wynosił 2638,10 zł netto (3244,87 zł brutto).

(dowód: bezsporne;

kosztorys z wyceną – k. 13-19)

W piśmie z tego samego dnia (14 czerwca 2017 roku) ubezpieczyciel poinformował poszkodowanych M. K. i J. K., że w związku z zaistniałą szkodą zostało przyznane odszkodowanie w wysokości 3244,87 zł.

(dowód: bezsporne;

pismo z dnia 14.06.2017 roku – k. 123)

W dniu 23 czerwca 2017 roku M. R., prowadzący działalność gospodarczą pod nazwą MR EKSPERT, sporządził opinię techniczną nr (...) (wraz z kalkulacją naprawy), z której wynikało, że koszt naprawy pojazdu V. (...) o numerze rejestracyjnym (...) wynosił 6360,80 zł netto (7823,78 zł brutto).

(dowód: bezsporne;

opinia techniczna z kalkulacją naprawy – k. 25-34)

W tym samym dniu (23 czerwca 2017 roku) M. R., prowadzący działalność gospodarczą pod nazwą MR EKSPERT, wystawił fakturę VAT nr (...), w której obciążył M. K. kwotą 480 zł netto (590,40 zł brutto) za opracowanie opinii technicznej nr (...).

(dowód: bezsporne;

faktura VAT – k. 37)

W dniu 15 marca 2018 roku poszkodowani M. K. i J. K. (cedenci) zawarli z M. R., prowadzącym działalność gospodarczą pod nazwą MR EKSPERT (cesjonariuszem), umowę, której przedmiotem była cesja wierzytelności przysługujących cedentom z tytułu szkody komunikacyjnej z dnia 7 czerwca 2017 roku, przysługującej wobec ubezpieczyciela (OC) sprawcy szkody (oraz samego sprawcy).

(dowód: bezsporne;

umowa z dnia 15.03.2018 roku z zawiadomieniem – k. 35-36)

W piśmie z dnia 19 marca 2018 roku cesjonariusz wezwał ubezpieczyciela do zapłaty kwoty dochodzonej pozwem.

Ubezpieczyciel odmówił zapłaty.

(dowód: bezsporne;

wezwanie do zapłaty z dnia 19.03.2018 roku – k. 23-24)

### **Sąd zważył, co następuje:**

Powództwo w całości zasługiwało na uwzględnienie.

Bezsporne pomiędzy stronami było przede wszystkim to, że pojazd należący do poszkodowanych M. K. i J. K. uległ uszkodzeniu na skutek kolizji w dniu 7 czerwca 2017 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 poszkodowanych.

Powód swoje roszczenie wywodził z umowy cesji, jaka łączyła go z M. K. i J. K., właścicielami pojazdu uczestniczącego w kolizji, której sprawca był ubezpieczony od odpowiedzialności cywilnej (OC) u strony pozwanej. Na mocy tej umowy powód nabył przysługujące poszkodowanym roszczenie odszkodowawcze z tytułu przywrócenia uszkodzonego pojazdu do stanu sprzed kolizji. W ocenie powoda 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.

Właściwie 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 powód domagał się kosztów przywrócenia uszkodzonego 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 powodzie spoczywał ciężar udowodnienia istnienia dochodzonego pozwem roszczenia, bowiem to on domagał się zapłaty odszkodowania.

Powód twierdził, że szkoda z tytułu kosztów przywrócenia uszkodzonego pojazdu do stanu sprzed kolizji wynosiła 7823,78 zł brutto, z czego strona pozwana zapłaciła kwotę 3244,87 zł. Tym samym przedmiotem żądania pozwu w

tym zakresie była niezapłacona do tej pory należność w wysokości 4578,91 zł. W celu wykazania wysokości szkody powód przedłożył sporządzoną przez siebie opinię techniczną (z kalkulacją naprawy), która ustaliła wysokość szkody w pojeździe poszkodowanych na kwotę 6360,80 zł netto (7823,78 zł brutto).

Trzeba w tym miejscu wskazać, że w sprzeciwie od nakazu zapłaty strona pozwana nie zakwestionowała zarówno autentyczności powyższej kalkulacji naprawy, jak również jej prawidłowości. Nie ulega przy tym wątpliwości, że strona pozwana w sprzeciwie od nakazu zapłaty właściwie nie zakwestionowała roszczenia powoda (zarzucając jedynie, że wysokość szkody jest uzależniona od tego, czy poszkodowani dokonali naprawy uszkodzonego pojazdu [i w jakim zakresie]). W szczególności w ocenie Sądu strona pozwana w żaden sposób nie zakwestionowała wysokości szkody poniesionej przez poszkodowanych (choćby z ostrożności procesowej). Trzeba w tym miejscu podkreślić, że strona pozwana powinna była wyraźnie wskazać fakty i dowody związane z konkretnymi okolicznościami, z którymi się nie zgadza, jeśli miało to służyć obronie jej racji. Powinna także szczegółowo ustosunkować się do wszystkich twierdzeń powoda (także dotyczących wysokości szkody wskazanej w kalkulacji naprawy), a tego w żaden sposób nie uczyniła (w sprzeciwie od nakazu zapłaty strona pozwana szczegółowo opisała jedynie różnicę pomiędzy rzeczywistym oraz hipotetycznym ustaleniem wysokości szkody, wynikającym z naprawienia [lub nie] uszkodzonego pojazdu oraz zarzuciła, że uszkodzony pojazd nie miał oryginalnych części i nie był na gwarancji, o czym będzie jeszcze mowa niżej). Nie ulega przy tym wątpliwości, że podstawowym zadaniem (i obowiązkiem) strony pozwanej jest szczegółowe wypowiedzenie się co do faktów przytoczonych w pozwie przez powoda.

Trzeba jeszcze zauważyć, że niekwestionowana przez stronę pozwaną kalkulacja naprawy w ocenie Sądu stanowiła pełny i wartościowy pod względem merytorycznym wywód o wysokości szkody poniesionej przez poszkodowanych (scedowanej następnie na powoda). Należy przy tym raz jeszcze podkreślić, że strona pozwana nie sformułowała jakichkolwiek zarzutów (zastrzeżeń) wobec tej kalkulacji (strona pozwana właściwie w ogóle nie ustosunkowała się do jej treści). Tym samym rzetelność i spójność dołączonej do pozwu kalkulacji naprawy nie została w żaden sposób podważona.

Należy w tym miejscu dodatkowo wskazać, że dołączona przez powoda kalkulacja naprawy była oczywiście jedynie dokumentem prywatnym. Nie ulega przy tym wątpliwości, że z takim dokumentem nie wiąże się domniemanie prawne, iż jego treść przedstawia rzeczywisty stan rzeczy (tak również Sąd Najwyższy w wyroku z dnia 3 października 2000 roku, I CKN 804/98, LEX nr 50890). Powszechnie przyjmuje się bowiem zarówno w doktrynie, jak i w orzecznictwie, że dokument prywatny nie korzysta z domniemania prawdziwości zawartych w nim oświadczeń, a każda osoba mająca w tym interes prawny może twierdzić i dowodzić, że treść złożonych oświadczeń nie odpowiada stanowi rzeczywistości (tak na przykład Sąd Najwyższy w postanowieniu z dnia 15 kwietnia 1982 roku, III CRN 65/82, LEX nr 8414). Jednocześnie Sąd może wyrokować także w oparciu o treść dokumentów prywatnych, ale jedynie w sytuacji, gdy ich treść nie została zaprzeczona w sporze przez stronę przeciwną lub gdy została potwierdzona innymi środkami dowodowymi. Tym samym treści zawarte w powyższej kalkulacji naprawy mogły być uznane za wiążące, ponieważ nie zostały zakwestionowane przez stronę pozwaną.

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).

Nie ulega przy tym wątpliwości, że 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 zawinionego 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).

Chybiony był przy tym zarzut strony pozwanej, jakoby uszkodzony pojazd nie posiadał części oryginalnych i nie był na gwarancji. Jeśli chodzi o gwarancję, to kwestia ta nie miała żadnego znaczenia dla wysokości szkody (a tym samym dla rozstrzygnięcia niniejszej sprawy). Strona pozwana natomiast w żaden sposób nie wykazała (a to na niej spoczywał w tym zakresie ciężar dowodu), aby uszkodzony w kolizji pojazd nie był wyposażony w oryginalne części zamienne. Nie ulega przy tym wątpliwości, że tezy dowodowe zgłoszonych przez stronę pozwaną wniosków (także dowodowych) nie obejmowały powyższej okoliczności.

Nie można także zgodzić się z zarzutem strony pozwanej, jakoby uzyskanie przez poszkodowanych pozytywnego wyniku badania technicznego (po dokonanej naprawie) było równoznaczne z przywróceniem uszkodzonego pojazdu do stanu sprzed szkody. Nie ulega bowiem wątpliwości, że przejście dodatkowego przeglądu technicznego potwierdza jedynie możliwość bezpiecznego i zgodnego z prawem poruszania się po drogach publicznych, a nie przywrócenie pojazdu do stanu sprzed szkody.

Biorąc wszystkie powyższe okoliczności pod uwagę należało zatem uznać (opierając się na niekwestionowanej przez stronę pozwaną opinii technicznej wraz z kalkulacją naprawy), że szkoda z tytułu przywrócenia pojazdu poszkodowanych do stanu sprzed kolizji wyniosła 7823,78 zł brutto, a po odliczeniu wypłaconego już odszkodowania (3244,87 zł) roszczenie powoda zasługiwało na uwzględnienie w kwocie 4578,91 zł (wraz z ustawowymi odsetkami za opóźnienie).

Za uzasadnione należało także uznać żądanie w zakresie zwrotu kosztów 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, Biul. SN 2019, nr 9, poz. 7).

Niezależnie od powyższego trzeba jeszcze podkreślić, że strona pozwana w żaden sposób nie wykazała, aby wynagrodzenie za sporządzenie opinii niezależnego rzeczoznawcy zostało w jakikolwiek sposób zawyżone (a tym bardziej rażąco).

Należy w tym miejscu dodać, że poszkodowani nie byli płatnikami podatku VAT, a zatem należne im odszkodowanie (scedowane na powoda) 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 powód wstąpił z mocy umowy przelewu wierzytelności w prawa poszkodowanych, to strona pozwana winna spełnić świadczenie na rzecz powoda także w terminie trzydziestodniowym. Tym samym powodowi należały się odsetki ustawowe za opóźnienie od kwoty 4578,91 zł od dnia 11 lipca 2017 roku (w zakresie żądania dotyczącego zapłaty za przywrócenie pojazdu do stanu poprzedniego szkoda została zgłoszona ubezpieczycielowi w dniu 8 czerwca 2017 roku), czego strona pozwana zresztą nie kwestionowała. Jeśli chodzi natomiast o koszty ekspertyzy, to powodowi należały się odsetki ustawowe za opóźnienie od dnia następnego po dniu wyznaczonym (w wezwaniu do zapłaty) na spełnienie świadczenia (zgodnie z art. 455 k.c.), czyli od dnia 4 kwietnia 2018 roku (zgodnie z żądaniem).

Ustalając stan faktyczny i wydając rozstrzygnięcie Sąd oparł się na przedstawionych przez strony dokumentach prywatnych, w szczególności na opinii technicznej wraz z kalkulacją naprawy z dnia 23 czerwca 2017 roku (z której wynikała wysokość kosztów przywrócenia uszkodzonego pojazdu do stanu sprzed kolizji), której treść nie była w żaden sposób kwestionowana przez stronę pozwaną. Sąd na podstawie art. 227 k.p.c. w zw. z art. 229 k.p.c. i art. 230 k.p.c. oddalił jedynie wnioski obu stron o dopuszczenie dowodu z opinii biegłego sądowego. Trzeba w tym miejscu wskazać, że wniosek powoda (zgłoszony na okoliczność wyliczenia kosztów naprawy uszkodzonego pojazdu z uwzględnieniem części oryginalnych oraz stawek robocizny stosowanych w warsztatach naprawczych miejsca zamieszkania właścicieli pojazdu) miał na celu dowodzenie okoliczności bezspornej (wobec niekwestionowania przez stronę pozwaną treści dołączonej do pozwu opinii prywatnej), a tym samym był całkowicie nieprzydatny dla rozstrzygnięcia niniejszej sprawy (także strona pozwana wniosła o oddalenie tego wniosku powoda). Nieistotny dla rozstrzygnięcia sprawy był także wniosek strony pozwanej (zgłoszony na okoliczność ustalenia, czy uszkodzony pojazd został naprawiony oraz czy naprawa ta przywróciła pojazd do stanu technicznej używalności istniejącej przed jej wyrządzeniem). Należy w tym

miejscu przede wszystkim wskazać, że kwestia, czy pojazd został naprawiony, nie była sporna pomiędzy stronami. Okoliczność ta nie miała także znaczenia dla rozstrzygnięcia, ponieważ kwestia naprawy (lub nie) uszkodzonego pojazdu nie miała wpływu na wysokość szkody poniesionej przez poszkodowanego (o czym była już mowa wyżej). Natomiast kwestia ewentualnego przywrócenia uszkodzonego pojazdu do stanu technicznej używalności jak przed szkodą nie została w żaden sposób powiązana z kwotą odszkodowania wypłaconego przez stronę pozwaną (oraz treścią sporządzonego przez nią kosztorysu).

Mając zatem wszystkie powyższe okoliczności na względzie w ocenie Sądu powodowi przysługiwało roszczenie o zapłatę odszkodowania z tytułu przywrócenia pojazdu do stanu sprzed kolizji w wysokości 4578,91 zł (wraz z ustawowymi odsetkami za opóźnienie od dnia 11 lipca 2017 roku do dnia zapłaty) oraz z tytułu zwrotu kosztów ekspertyzy w wysokości 590,40 zł (wraz z ustawowymi odsetkami za opóźnienie od dnia 4 kwietnia 2018 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. w zw. z art. 455 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 5169,31 zł (wraz z ustawowymi odsetkami za opóźnienie), jak w punkcie I wyroku.

O kosztach procesu orzeczono na podstawie art. 98 k.p.c., zgodnie z którym strona przegrywająca sprawę obowiązana jest zwrócić przeciwnikowi koszty niezbędne do celowego dochodzenia praw. Mając na względzie wynik sprawy powodowi należał się zwrot kosztów procesu, na które złożyły się opłata sądowa od pozwu w kwocie 259 zł oraz koszty zastępstwa procesowego w wysokości 1800 zł, ustalone zgodnie z §2 pkt 4 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.