

## UZASADNIENIE

W pozwie z dnia 7 kwietnia 2020 roku powód D. G. (1), prowadzący działalność gospodarczą pod nazwą (...), domagał się od strony pozwanej (...) spółki europejskiej w R. na Łotwie zasądzenia kwoty 4162,42 zł wraz z ustawowymi odsetkami za opóźnienie oraz kosztami procesu. W uzasadnieniu wskazał, że w kolizji drogowej został uszkodzony samochód osobowy marki M. (...), stanowiący własność (...) spółki z o.o. we W., a sprawca kolizji był ubezpieczony u strony pozwanej (w zakresie obowiązkowego ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej). W związku z koniecznością naprawy uszkodzonego pojazdu poszkodowany zawarł z powodem umowę najmu samochodu zastępczego marki T. (...) (obejmującą trzydzieści jeden dni) za kwotę 170 zł netto (209,10 zł brutto) za jedną dobę. Z tego tytułu powód wystawił poszkodowanemu fakturę VAT, z której do zapłaty pozostała kwota 4162,42 zł. Strona pozwana odmówiła zapłaty powyższej kwoty na rzecz powoda (który nabył wierzycelności w drodze umowy cesji), mimo wezwania do zapłaty.

W dniu 21 kwietnia 2021 roku został wydany nakaz zapłaty w postępowaniu upominawczym, którym zasądzono kwotę dochodzoną pozwem oraz 1000 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 szkodę oraz że podmiot likwidujący szkodę w jej imieniu (...) S.A. w W.) zapłacił na rzecz poszkodowanego koszty wynajmu pojazdu zastępczego w wysokości 1107,58 zł. W pozostałym zakresie strona pozwana zakwestionowała roszczenie powoda co do wysokości, zarówno w zakresie czasu najmu pojazdu zastępczego (uznając okres sześciu dni z trzydziestu jeden dni), jak również zastosowanej przez powoda stawki za dobę (uznając stawkę w wysokości 95 zł netto). Zarzuciła przy tym, że ponoszone przez poszkodowanego wydatki muszą mieć charakter celowy i ekonomicznie uzasadnione, a strona pozwana ponosi odpowiedzialność jedynie za normalne następstwa szkody.

W odpowiedzi na sprzeciw od nakazu zapłaty powód w całości podtrzymał żądanie pozwu.

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

W dniu 19 kwietnia 2017 roku pojazd marki M. (...) o numerze rejestracyjnym (...), stanowiący własność (...) spółki z o.o. we W. (poszkodowanego), brał udział w kolizji drogowej.

Sprawca kolizji był ubezpieczony od odpowiedzialności cywilnej (OC) w (...) spółce europejskiej w R. na Łotwie.

(dowód: bezsporne;

potwierdzenie ubezpieczenia – k. 61;

oświadczenie – k. 90)

W dniu 20 kwietnia 2017 roku poszkodowany zgłosił powstanie szkody (...) S.A. w W. (w ramach bezpośredniej likwidacji szkody).

(dowód: bezsporne;

zgłoszenie szkody – k. 85v-87)

W dniu 10 maja 2017 roku poszkodowany (...) spółka z o.o. we W.) zlecił D. G. (2), prowadzącemu działalność gospodarczą pod nazwą (...), wykonanie naprawy uszkodzonego pojazdu (M. (...)) i zobowiązał się do pokrycia kosztów naprawy, opartych na normach ujętych w bazach (...) przy zastosowaniu stawek 125 zł za roboczogodzinę prac blacharskich oraz 135 zł za roboczogodzinę prac lakierniczych.

(dowód: bezsporne;

zlecenie – k. 10)

W dniu 9 czerwca 2017 roku poszkodowany (...) spółka z o.o. we W. (najemca) zawarł z D. G. (1), prowadzącym działalność gospodarczą pod nazwą (...) (wynajmującym) umowę, której przedmiotem było wynajęcie samochodu zastępczego marki T. (...) o numerze rejestracyjnym (...). Strony ustaliły stawkę dobową czynszu najmu na kwotę 170 zł netto.

Pojazd został przekazany poszkodowanemu w dniu 9 czerwca 2017 roku o godzinie 10:01. Poszkodowany zwrócił samochód zastępczy w dniu 17 lipca 2017 roku o godzinie 15:39.

(dowód: bezsporne;

umowa najmu – k. 11)

W dniu 9 czerwca 2017 roku uszkodzony w kolizji pojazd (M. (...)) został przyjęty przez warsztat naprawczy do naprawy.

W tym samym dniu (9 czerwca 2017 roku) warsztat naprawczy poinformował podmiot likwidujący szkodę o konieczności dokonania dodatkowych oględzin (z uwagi na ujawnienie kolejnych uszkodzeń mających związek z kolizją z dnia 19 kwietnia 2017 roku).

Po dokonaniu oględzin dodatkowych (i kilkukrotnych monitach warsztatu naprawczego) w dniu 29 czerwca 2018 roku podmiot likwidujący szkodę przesłał warsztatowi kalkulację naprawy, która stanowiła potwierdzenie zakresu naprawy uszkodzonego pojazdu.

W dniu 30 czerwca 2017 roku warsztat naprawczy zamówił części niezbędne do naprawy samochodu, które zostały dostarczone w dniach 1 i 4 lipca 2017 roku.

W dniu 5 lipca 2017 roku rozpoczęto naprawę uszkodzonego pojazdu, która została zakończona w dniu 14 lipca 2017 roku (piątek).

W dniu 17 lipca 2017 roku (poniedziałek) poszkodowany odebrał samochód po naprawie.

(dowód: bezsporne;

korrespondencja elektroniczna – k. 45-47;

kalkulacja naprawy – k. 48-51;

faktury VAT – k. 52-53)

W dniu 7 lipca 2017 roku poszkodowany (...) spółka z o.o. we W. (cedent) zawarł z D. G. (1), prowadzącym działalność gospodarczą pod nazwą (...) (cesjonariuszem) umowę, której przedmiotem była cesja wierzytelności przysługującej cedentowi z tytułu szkody komunikacyjnej z dnia 19 kwietnia 2017 roku w pojeździe M. (...) o numerze rejestracyjnym (...), przysługującej wobec ubezpieczyciela (OC) sprawcy szkody.

(dowód: bezsporne;

umowa z dnia 7.07.2017 roku – k. 14)

W dniu 27 lipca 2017 roku D. G. (1) wystawił fakturę VAT nr (...), w której obciążył poszkodowanego ( (...) spółkę z o.o. we W.) kwotą 5270 zł netto (6482,10 zł brutto) za wypożyczenie samochodu zastępczego (T. (...)) – 31 dni po 170 zł netto (209,10 zł brutto) – z terminem płatności w dniu 10 sierpnia 2017 roku.

(dowód: bezsporne;

faktura VAT – k. 12)

Decyzją z dnia 6 lutego 2019 roku podmiot likwidujący szkodę ( (...) S.A. w W.) przyznał odszkodowanie z tytułu wynajmu pojazdu zastępczego w kwocie 635,52 zł (6 dni po 95 zł netto [105,92 zł brutto]).

(dowód: bezsporne;

pismo z dnia 6.02.2019 roku – k. 13)

W piśmie z dnia 13 marca 2020 roku, doręczonym w dniu 17 marca 2020 roku, pełnomocnik cesjonariusza wezwał ubezpieczyciela ( (...) spółkę europejską w R. na Łotwie) do wypłaty dalszego odszkodowania.

W piśmie z dnia 20 marca 2020 roku ubezpieczyciel odmówił zapłaty.

(dowód: bezsporne;

pismo z dnia 13.03.2020 roku z dowodem odbioru – k. 18 i 134;

pismo z dnia 20.03.2020 roku – k. 19)

### ***Sąd zważył, co następuje:***

Powództwo zasługiwało na częściowe uwzględnienie.

Bezsporne pomiędzy stronami było przede wszystkim to, że pojazd należący do poszkodowanego ( ...) spółki z o.o. w W. uległ uszkodzeniu na skutek kolizji w dniu 19 kwietnia 2017 roku. Poza sporem było także to, że poszkodowany przeniósł na powoda swoją wierzytelność z tytułu wynajęcia pojazdu zastępczego, a co za tym idzie, 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.

Powód swoje roszczenia wywodził z umowy przelewu wierzytelności, jaka łączyła go z (...) spółką z o.o. w W., właścicielem pojazdu uczestniczącego w kolizji, której sprawca był ubezpieczony od odpowiedzialności cywilnej (OC) u strony pozwanej. Na mocy tej umowy powód nabył przysługujące poszkodowanemu roszczenia odszkodowawcze z tytułu kosztów najmu pojazdu zastępczego. 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.

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 wynajmu pojazdu zastępczego. Nie ulega przy tym wątpliwości, że konieczność poniesienia powyższego wydatku pozostawała (co do zasady) w adekwatnym związku przyczynowym z wystąpieniem kolizji drogowej, ponieważ odpowiedzialność ubezpieczyciela z tytułu umowy obowiązkowego ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej posiadaczy pojazdów mechanicznych za uszkodzenie albo zniszczenie pojazdu mechanicznego obejmuje celowe i ekonomicznie uzasadnione wydatki na najem pojazdu zastępczego niezależnie od tego, czy pojazd ten służył do prowadzenia działalności gospodarczej, czy też nie (tak również Sąd Najwyższy w uchwale 7 sędziów z dnia 17 listopada 2011 roku, III CZP 5/11, OSNC 2012, nr 3, poz. 28). Odpowiedzialność ubezpieczyciela obejmuje powyższe wydatki (za najem pojazdu zastępczego) także w przypadku szkody całkowitej, a więc gdy odszkodowanie ustalone zostało jako różnica pomiędzy wartością pojazdu mechanicznego sprzed zdarzenia powodującego szkodę a wartością pojazdu w stanie uszkodzonym, którego naprawa okazała się niemożliwa lub nieopłacalna (tak Sąd Najwyższy w uchwale z dnia 22 listopada 2013 roku, III CZP 76/13, OSNC 2014, nr 9, poz. 85).

Należy raz jeszcze podkreślić, że strona pozwana co do zasady przyznała (także przez częściowe spełnienie świadczenia przez podmiot likwidujący szkodę), że wydatek dotyczący najmu pojazdu zastępczego wchodził w zakres należnego odszkodowania, jednakże nie w pełnym zakresie.

Trzeba w tym miejscu przypomnieć, że postępowanie cywilne ma charakter kontrydiktoryjny, 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. Z zasady nie dotyczy to więc przedsiębiorcy, którego profesjonalizm powinien obejmować także sferę funkcjonowania w obrocie prawnym.

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 pozewem roszczenia, bowiem to on domagał się zapłaty odszkodowania (naprawienia szkody w postaci kosztów związanych z wynajmem samochodu zastępczego). Trzeba w tym miejscu jednak podkreślić, że powód dołączył do pozwu umowę najmu (z dobową stawką czynszu w wysokości 170 zł netto) oraz wystawioną na jej podstawie fakturę VAT (obejmującą cały okres najmu pojazdu zastępczego według powyższej stawki), których prawdziwości strona pozwana co do zasady nie kwestionowała. Jednocześnie w sprzeciwie od nakazu zapłaty strona pozwana zarzuciła, że powód bezpodstawnie zawyżył stawkę dobową najmu oraz wydłużył czas trwania najmu. Tym samym nie ulega wątpliwości, że w powyższym zakresie (wykazania, że kwota czynszu najmu oraz kosztów

podstawienia i odbioru pojazdu zastępczego rażąco odbiegała od wysokości stosowanych na rynku lokalnym oraz że czas najmu był nadmiernie wydłużony) ciężar dowodu co do zasady spoczywał na stronie pozwanej.

W ocenie Sądu ubezpieczyciel niewątpliwie ponosi odpowiedzialność za normalne następstwa szkody, a odszkodowanie należne od ubezpieczyciela rzeczywiście 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 (w zakresie wynajmu pojazdu zastępczego) są koszty ustalone według cen, którymi posługuje się wybrany przez poszkodowanego podmiot świadczący usługę najmu pojazdów. 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 wynajmujący pojazdy po cenach niższych, wynajął pojazd zastępczy tam, gdzie wynajmowano je drożej. 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). Oceny prawidłowości postępowania poszkodowanego nie można przy tym odrywać od jego osobistych cech i kwalifikacji. Nie ulega bowiem wątpliwości, że inne wymogi należy postawić osobie obeznej z rynkiem wynajmu pojazdów, a inne komuś, kto nie ma z nim do czynienia. Stanowisko takie zajął także Sąd Najwyższy w uzasadnieniu wyroku z dnia 25 kwietnia 2002 roku, I KKN 1466/99, OSNC 2003, nr 5, poz. 64.

Trzeba w tym miejscu raz jeszcze podkreślić, że powód dochodził roszczenia, które wywodził z umowy cesji zawartej z poszkodowanym. W wyniku przelewu wierzytelności (art. 509 §2 k.c.) przechodzi na nabywcę ogół uprawnień przysługujących dotychczasowemu wierzycielowi, przy czym wierzytelność przechodzi na nabywcę w takim stanie, w jakim była w chwili zawarcia umowy przelewu wraz ze wszystkimi związanymi z nią prawami i obowiązkami. W ocenie Sądu powód, który w wyniku umowy przelewu zajął pozycję wierzyciela (poszkodowanego (...) spółki z o.o. we W.), właściwie nie był zobowiązany do wykazywania w niniejszym postępowaniu, że stawka przyjęta do obliczenia czynszu najmu nie była zawyżona. Ciężar dowodu w tym zakresie, zgodnie z art. 6 k.c. oraz art. 232 k.p.c., spoczywał bowiem na stronie pozwanej. Podkreślenia wymaga jednak fakt, że w niniejszej sprawie mieliśmy do czynienia ze specyficzną (z punktu widzenia art. 354 §2 k.c.) sytuacją, w której poszkodowany (a więc w większości przypadków osoba, która nie musi być zorientowana w realiach rynku wynajmu pojazdów) zostaje najpierw w wyniku udzielonego pełnomocnictwa (upoważnienia w postępowaniu likwidacyjnym), a następnie w wyniku umowy przelewu wierzytelności, zastąpiony przez samego wynajmującego (który w sposób oczywisty musi być obeznany ze stawkami najmu pojazdów, w tym zastępczych). W ocenie Sądu konsekwencją takiej sytuacji jest przyjęcie, że działania poszkodowanego (zwłaszcza w zakresie wyboru stawek za najem pojazdu zastępczego) należy oceniać biorąc pod uwagę profesjonalny charakter działalności wynajmującego i znajomość cen stosowanych na rynku. W takim przypadku ubezpieczyciel nie musi zatem wykazywać, że wybór droższego podmiotu wynajmującego samochodu zastępcze był wynikiem świadomego (niedbałego) działania, ale wystarczy, że udowodni samo istnienie rażąco wygórowanych stawek.

W ocenie Sądu w niniejszej sprawie należało uznać, że po pierwsze poszkodowany (a ściślej wynajmujący, czyli powód) był nielojalny wobec ubezpieczyciela, to jest wybrał podmiot stosujący stawki za najem pojazdu zastępczego, które rażąco odbiegały od przeciętnych stawek obowiązujących na rynku lokalnym, a po wtóre, że stawka czynszu najmu (w wysokości 170 zł netto [209,10 zł brutto] za dobę) była stawką zawyżoną w stosunku do stawek powszechnie stosowanych.

Nie ulega przy tym wątpliwości, że z druku zgłoszenia szkody wynikało, że poszkodowany miał możliwość wynajęcia pojazdu zastępczego za pośrednictwem podmiotu likwidującego szkodę (w wypożyczalni z nim współpracującej), a po wtóre, że cena za najem auta w klasie zbliżonej do wynajętego (i uszkodzonego) pojazdu kształtowała się na poziomie około 100 zł netto za dobę. Jednocześnie w postępowaniu likwidacyjnym podmiot likwidujący szkodę ( (...) S.A. w W.) uznał stawkę 95 zł netto (105,92 zł brutto) za dobę. Dzienną stawkę w takiej samej wysokości uznała także

strona pozwana w sprzeciwie od nakazu zapłaty. Dlatego też w ocenie Sądu taką właśnie stawkę należało przyjąć jako ekonomicznie uzasadniony i niezbędny wydatek (koszt uszkodzenia lub zniszczenia pojazdu).

Jeśli chodzi natomiast o czas wynajmu pojazdu zastępczego, to w postępowaniu likwidacyjnym (oraz sprzeciwie od nakazu zapłaty) strona pozwana zarzuciła, że powinien on obejmować okres wyłącznie sześciu dni. Jednocześnie strona pozwana bliżej nie uzasadniła swojego zarzutu (poza ogólnikami), co w ocenie Sądu oznaczało, że nie mógł być on skuteczny (i wystarczający do odparcia żądania pozwu). Strona pozwana w żaden sposób nie wykazała także (a to na niej spoczywał w tym zakresie ciężar dowodu, o czym była już mowa wyżej), że czas wynajmu pojazdu przez poszkodowanego powinien być krótszy (niż ten wskazany w fakturze wystawionej przez powoda). Tym samym w ocenie Sądu powodowi przysługiwało odszkodowanie za wynajem pojazdu zastępczego przez okres trzydziestu jeden dni (zgodnie z żądaniem).

Nie ulega przy tym wątpliwości, że strona pozwana właściwie w żaden sposób nie ustosunkowała się do wskazanego przez powoda (w odpowiedzi na sprzeciw od nakazu zapłaty) szczegółowego przebiegu postępowania likwidacyjnego (konkretnych etapów likwidacji szkody). Przede wszystkim nie wskazała, które etapy (czynności) były w jej ocenie nadmiernie wydłużone (i dlaczego).

Trzeba w tym miejscu podkreślić, że po przyjęciu uszkodzonego pojazdu do warsztatu w dniu 9 czerwca 2017 roku (i zdemontowaniu niektórych części) powód niezwłocznie zgłosił podmiotowi likwidującemu szkodę ( (...) S.A. w W.) potrzebę dodatkowych oględzin z uwagi na ujawnienie dodatkowych uszkodzeń związanych z zaistniałą szkodą. Tymczasem podmiot likwidujący szkodę dopiero w dniu 29 czerwca 2017 roku przesłał powodowi kalkulację naprawy, w której potwierdził (zaakceptował) zakres uszkodzeń (naprawy), co pozwoliło na zamówienie części niezbędnych do naprawy. Części te bezspornie zostały dostarczone powodowi ostatecznie w dniu 4 lipca 2017 roku, a naprawa uszkodzonego pojazdu została zakończona w dniu 14 lipca 2017 roku (samochód został odebrany przez poszkodowanego w dniu 17 lipca 2017 roku).

Należy zatem zaakcentować, że następstwem zdarzenia wywołującego szkodę (polegającą na uszkodzeniu pojazdu) jest utrata możliwości korzystania z rzeczy szczególnego rodzaju, która na obecnym etapie rozwoju cywilizacyjnego jest nie tylko podstawowym narzędziem służącym do wykonywania działalności zawodowej lub gospodarczej, ale także służy w życiu codziennym do zaspokajania elementarnych potrzeb życiowych i społecznych. Tym samym refundacji przez odpowiedzialnego w ramach odpowiedzialności odszkodowawczej (a więc także ubezpieczyciela) powinny podlegać wydatki poniesione przez poszkodowanego posiadacza pojazdu w okresie, w którym faktycznie nie mógł on korzystać z własnego pojazdu, gdyż są to wydatki celowe i ekonomicznie uzasadnione (stanowisko takie zajął również Sąd Najwyższy w uchwale z dnia 22 listopada 2013 roku, III CZP 76/13, OSNC 2014, nr 9, poz. 85).

Nie ulega przy tym wątpliwości, że wniosek o dopuszczenie dowodu z opinii biegłego sądowego na okoliczność ustalenia uzasadnionego czasu najmu pojazdu zastępczego (z uwzględnieniem technologicznego czasu naprawy) nie miał istotnego znaczenia dla rozstrzygnięcia niniejszej sprawy. W ocenie Sądu bowiem ewentualne ustalenie technologicznego czasu naprawy uszkodzonego pojazdu (hipotetycznego, teoretycznego czasu potrzebnego do wykonania naprawy) byłoby w niniejszej sprawie o tyle nieprzydatne, że poszkodowanemu co do zasady przysługuje roszczenie o zwrot kosztów pojazdu zastępczego za rzeczywisty czas naprawy samochodu, o ile tylko nie odbiega on w sposób oczywisty i rażąco od powszechnie uznanych standardów (a więc nie został dowolnie i bezpodstawnie wydłużony). Należy przy tym także wskazać, że rzeczywisty czas naprawy pojazdu w przeważającej większości przypadków jest dłuższy niż technologiczny czas naprawy, ponieważ może on obejmować także ewentualne oględziny dodatkowe pojazdu (co w niniejszej sprawie miało miejsce), oczekiwanie na zwolnienie stanowiska naprawczego czy zamówienie potrzebnych do naprawy części (i czas oczekiwania na nie).

Niezależnie od tego trzeba zauważyć, że to podmiot likwidujący szkodę znacząco przyczynił się do wydłużenia okresu najmu pojazdu zastępczego, ponieważ przez dłuższy czas zwlekał (i to mimo kilku monitów) z dokonaniem dodatkowych oględzin uszkodzonego pojazdu oraz akceptacją dodatkowych uszkodzeń (ujawnionych po częściowym demontażu pojazdu).

Należy w tym miejscu jeszcze dodać, że poszkodowany był płatnikiem podatku VAT (okoliczność bezsporna). Tym samym należne mu odszkodowanie sędowane na stronę powodową na podstawie art. 86 i 86a ustawy z dnia 11 marca 2004 roku o podatku od towarów i usług (Dz.U. 2017, poz. 1221 ze zm.) obejmowało także 50% kwoty podatku VAT (podatku od towarów i usług).

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 poszkodowanego, to strona pozwana winna spełnić świadczenie na rzecz powoda także w terminie trzydziestodniowym. W niniejszej sprawie jednak poszkodowany skorzystał z tak zwanej bezpośredniej likwidacji szkody (czyli odszkodowanie zostało mu wypłacone przez podmiot, który nie był zobowiązany do naprawienia szkody). Ubezpieczyciel sprawcy szkody (strona pozwana) został natomiast wezwany do zapłaty dopiero w piśmie z dnia 13 marca 2020 roku, doręczonym w dniu 17 marca 2020 roku. Tym samym powodowi należały się odsetki ustawowe za opóźnienie od dnia 17 kwietnia 2020 roku.

Ustalając stan faktyczny i wydając rozstrzygnięcie w niniejszej sprawie Sąd oparł się na przedstawionych przez strony dokumentach prywatnych, których treść co do zasady nie była kwestionowana. Sąd na podstawie art. 235<sup>2</sup> §1 pkt 1, 2 i 5 k.p.c. w zw. z art. 278 k.p.c. pominął wniosek strony pozwanej o dopuszczenie dowodu z opinii biegłego sądowego (w zakresie wysokości stawek jako niedopuszczalny [niewymagający wiadomości specjalnych]). W pozostałej części (na okoliczność ustalenia uzasadnionego czasu naprawy uszkodzonego pojazdu) Sąd oddalił ten wniosek z przyczyn wskazanych już wyżej. Sąd pominął także wnioski strony pozwanej o dopuszczenie dowodów z zeznań świadków P. Z. i V. S. oraz wniosek powoda o dopuszczenie dowodu z jego przesłuchania, ponieważ wszystkie okoliczności, na które dowody te zostały powołane albo były bezsporne, albo zostały udowodnione innymi środkami dowodowymi (dokumentami), albo nie były istotne dla rozstrzygnięcia niniejszej sprawy.

Mając wszystkie powyższe okoliczności na względzie w ocenie Sądu powodowi przysługiwało roszczenie o zapłatę odszkodowania z tytułu najmu pojazdu zastępczego za cały żądany okres (trzydziestu jeden dni) według uznanej przez stronę pozwaną stawki w wysokości 105,92 zł brutto (95 zł netto) za każdą dobę (łącznie 3283,52 zł brutto), pomniejszone oczywiście o kwotę już wypłaconego odszkodowania z tego tytułu (1107,98 zł). Dlatego też na podstawie art. 509 k.c. w zw. z 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 2175,94 zł wraz z ustawowymi odsetkami za opóźnienie od dnia 17 kwietnia 2020 roku do dnia zapłaty, jak w punkcie I wyroku.

W pozostałej części (stawki czynszu najmu pojazdu zastępczego przewyższającej kwotę 105,92 zł brutto [95 zł netto] oraz części odsetek ustawowych za opóźnienie, o czym była już mowa wyżej), powództwo było nieuzasadnione i dlatego na podstawie tych samych przepisów 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. Powód wygrał w 52% w stosunku do pierwotnego żądania i poniósł koszty opłaty sądowej od pozwu w kwocie 400 zł oraz koszty zastępstwa procesowego w wysokości 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 mu zatem zwrot kosztów w kwocie 676 zł. Strona pozwana wygrała natomiast w 48%, ponosząc koszty zastępstwa procesowego w wysokości 900 zł, a zatem należał jej się zwrot kosztów w wysokości 432 zł. Zważywszy więc na wynik sprawy i poniesione przez strony koszty należało zasądzić od strony pozwanej na rzecz powoda kwotę 244 zł.