

UZASADNIENIE

W pozwie z dnia 27 listopada 2020 roku strona powodowa (...) spółka z o.o. we W. domagała się od strony pozwanej (...) S.A. w W. zasądzenia kwoty 20516,40 zł wraz z ustawowymi odsetkami za opóźnienie oraz kosztami procesu. W uzasadnieniu wskazała, że w kolizji drogowej został uszkodzony samochód osobowy marki B. (...), będący własnością R. S., a sprawca kolizji był ubezpieczony u strony pozwanej (w zakresie obowiązkowego ubezpieczenia od odpowiedzialności cywilnej). W związku z powyższą kolizją poszkodowany zawarł ze stroną powodową umowę najmu samochodu zastępczego marki M. (obejmującą pięćdziesiąt dwa dni) za kwotę 350 zł netto (430,50 zł brutto) za jedną dobę. Z tego tytułu strona powodowa wystawiła poszkodowanemu fakturę VAT na kwotę 22386 zł brutto, która została częściowo zapłacona przez stronę pozwaną (w zakresie kwoty 1869,60 zł za osiem dni najmu według stawki 190 zł netto [233,70 zł brutto]). Jednocześnie strona pozwana odmówiła (mimo wezwania) zapłaty na rzecz strony powodowej (która nabyła wierzycelność w drodze umowy cesji) pozostałych kosztów najmu pojazdu zastępczego.

W dniu 13 stycznia 2021 roku został wydany nakaz zapłaty w postępowaniu upominawczym, którym zasądzono kwotę dochodzoną pozwem oraz 3443 zł kosztów procesu.

W sprzeciwie od nakazu zapłaty strona pozwana wniosła o oddalenie powództwa w całości oraz zasądzenie kosztów procesu. Przyznała, że zapłaciła na rzecz poszkodowanego koszty wynajmu pojazdu zastępczego w wysokości 1869,60 zł, a w pozostałym zakresie zakwestionowała roszczenie strony powodowej co do wysokości, zarówno w zakresie czasu najmu pojazdu zastępczego, jak również zastosowanej przez stronę powodową stawki za dobę. Strona pozwana zarzuciła, że ponoszone przez poszkodowanego wydatki muszą mieć charakter celowy i ekonomicznie uzasadniony, a strona pozwana ponosi odpowiedzialność jedynie za normalne następstwa szkody. Zarzuciła także, że zaproponowała poszkodowanemu najem pojazdu zastępczego za swoim pośrednictwem (według niższej stawki).

Sąd ustalił następujący stan faktyczny:

W dniu 31 marca 2020 roku pojazd marki B. (...) o numerze rejestracyjnym (...), stanowiący własność R. S. (poszkodowanego), brał udział w kolizji drogowej.

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

(dowód: bezsporne;

opis zdarzenia – k. 11;

podsumowanie zgłoszenia szkody – k. 66-68;

kserokopia dowodu rejestracyjnego – k. 90, 93)

W tym samym dniu (31 marca 2020 roku) poszkodowany R. S. (najemca) zawarł z (...) spółką z o.o. we W. (wynajmującym) umowę, której przedmiotem było wynajęcie samochodu zastępczego marki M. o numerze rejestracyjnym (...). Strony ustaliły stawkę dobową czynszu najmu na kwotę 350 zł netto.

Pojazd został wydany poszkodowanemu w dniu 31 marca 2020 roku o godzinie 14:38. Poszkodowany zwrócił samochód zastępczy w dniu 22 maja 2020 roku o godzinie 15:40.

(dowód: bezsporne;

umowa z dnia 31.03.2020 roku z cennikiem – k. 36-37;

protokoły przekazania i zwrotu – k. 38)

W tym samym dniu (31 marca 2020 roku) poszkodowany R. S. (cedent) zawarł z wynajmującym (...) spółką z o.o. we W. (cesjonariuszem) umowę, której przedmiotem była cesja wierzytelności przysługującej poszkodowanemu z tytułu szkody komunikacyjnej z dnia 31 marca 2020 roku, przysługującej wobec ubezpieczyciela (OC) sprawcy szkody, z tytułu wynajmu pojazdu zastępczego.

(dowód: bezsporne;

umowa z dnia 31.03.2020 roku – k. 42-43)

W dniu 1 kwietnia 2020 roku przedstawiciel poszkodowanego zgłosił powstanie szkody (...) S.A. w W. (ubezpieczycielowi).

W trakcie telefonicznego zgłoszenia szkody przedstawiciel poszkodowanego poinformował ubezpieczyciela, że poszkodowany wynajmuje już pojazd zastępczy z OC sprawcy szkody od innego podmiotu oraz został poinformowany o możliwości wynajęcia pojazdu zastępczego za pośrednictwem ubezpieczyciela oraz akceptowanych przez ubezpieczyciela stawkach najmu.

Dodatkowo w piśmie z dnia 2 kwietnia 2020 roku ubezpieczyciel poinformował poszkodowanego o możliwości nieodpłatnego wynajęcia samochodu zastępczego za pośrednictwem ubezpieczyciela (w wypożyczalni z nim współpracującej według stawek dziennych netto za segment A – od 55 zł do 70 zł, segment B – od 65 zł do 80 zł, segment C – od 75 zł do 95 zł, segment D – od 110 zł do 130 zł oraz segment E – od 190 zł do 220 zł). Ubezpieczyciel poinformował także, że w przypadku wynajęcia pojazdu zastępczego bez pośrednictwa ubezpieczyciela koszt najmu będzie podlegał weryfikacji do wysokości powyższych stawek.

(dowód: bezsporne;

podsumowanie zgłoszenia szkody – k. 66-68;

pismo z dnia 2.04.2020 roku – k. 70-72;

nagranie zgłoszenia szkody (na płycie CD) – k. 55;

transkrypcja zgłoszenia szkody – k. 142-145)

W dniu 3 kwietnia 2020 roku przedstawiciel ubezpieczyciela sporządził kalkulację naprawy uszkodzonego samochodu, z której wynikało, że koszt naprawy pojazdu B. (...) o numerze rejestracyjnym (...) wynosił 33841,50 zł netto (41625,04 zł brutto).

W dniu 3 kwietnia 2020 roku ubezpieczyciel wystawił uszkodzony pojazd na portalu aukcyjnym. Aukcja zakończyła się w dniu 7 kwietnia 2020 roku.

W piśmie z dnia 7 kwietnia 2020 roku ubezpieczyciel poinformował poszkodowanego, że szkoda w pojeździe została zakwalifikowana jako całkowita. Wysokość odszkodowania została ustalona na kwotę 18300 zł jako różnica pomiędzy wartością pojazdu sprzed zdarzenia powodującego szkodę (27300 zł) a wartością pojazdu w stanie uszkodzonym (9000 zł).

W dniu 10 kwietnia 2020 roku ubezpieczyciel wypłacił poszkodowanemu kwotę 18500 zł.

W piśmie z dnia 14 kwietnia 2020 roku ubezpieczyciel poinformował poszkodowanego, że szkoda w pojeździe została zakwalifikowana jako całkowita. Wysokość odszkodowania została ustalona na kwotę 18500 zł jako różnica pomiędzy wartością pojazdu sprzed zdarzenia powodującego szkodę (27300 zł) a wartością pojazdu w stanie uszkodzonym (8800 zł).

W piśmie z dnia 14 kwietnia 2020 roku ubezpieczyciel poinformował poszkodowanego o przyznaniu odszkodowania z tytułu szkody całkowitej w wysokości 18500 zł.

(dowód: bezsporne;

kalkulacje naprawy – k. 12-27 i 74-89;

decyzje i pisma ubezpieczyciela – k. 28-30, 108-109 i 112-114;

tabela likwidacji szkody – k. 40;

raport z aukcji – k. 105-107;

potwierdzenie przelewu – k. 31)

W dniu 26 maja 2020 roku wynajmujący ((...) spółka z o.o. we W.) wystawił fakturę VAT nr (...), w której obciążył poszkodowanego R. S. kwotą 18200 zł netto (22386 zł brutto) za wynajem pojazdu zastępczego – 52 dni po 350 zł netto (430,50 zł brutto).

(dowód: bezsporne;

faktura VAT nr (...) – k. 39)

W korespondencji elektronicznej z dnia 26 maja 2020 roku przedstawiciel poszkodowanego wezwał ubezpieczyciela do zapłaty odszkodowania za najem samochodu zastępczego.

(dowód: bezsporne;

wiadomość z dnia 26.05.2020 roku – k. 138)

W piśmie z dnia 27 maja 2020 roku ubezpieczyciel przyznał poszkodowanemu odszkodowanie z tytułu wynajmu pojazdu zastępczego w wysokości 1869,60 zł (8 dni po 190 zł netto [233,70 zł brutto] za dobę).

(dowód: bezsporne;

pismo z dnia 27.05.2020 roku – k. 41)

Sąd zważył, co następuje:

Powództwo zasługiwało na częściowe uwzględnienie.

Bezsporne pomiędzy stronami było przede wszystkim to, że pojazd należący do poszkodowanego R. S. uległ uszkodzeniu na skutek kolizji w dniu 31 marca 2020 roku. Poza sporem było także to, że poszkodowany przeniósł na stronę powodową swoją wierzytelność z tytułu szkody w postaci kosztów wynajmu samochodu zastępczego oraz że podmiotem zobowiązanym do likwidacji szkody (i wypłaty odszkodowania) była strona pozwana. Bezsporny był wreszcie fakt częściowego spełnienia świadczenia przez stronę pozwaną (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 roszczenie wywodziła z umowy cesji, jaka łączyła ją z R. S., właścicielem pojazdu uczestniczącego w 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 kosztów najmu pojazdu zastępczego. W ocenie strony powodowej strona pozwana zaniżyła należne odszkodowanie

poprzez nieuzasadnione obniżenie dobowej stawki czynszu najmu (z kwoty 350 zł netto do kwoty 190 zł netto) oraz obniżenie czasu trwania najmu pojazdu (z 52 dni do 8 dni).

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, że strona pozwana była ubezpieczycielem sprawcy kolizji z dnia 31 marca 2020 roku w zakresie obowiązkowego ubezpieczenia od odpowiedzialności cywilnej, a co za tym idzie ponosiła odpowiedzialność za powstałą szkodę. Tym samym właściwie 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 zwrotu 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 też 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).

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. 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 stronie powodowej spoczywał ciężar udowodnienia istnienia dochodzonego pozwem roszczenia, bowiem to ona domagała się zapłaty odszkodowania (naprawienia szkody w postaci kosztów związanych z wynajmem samochodu zastępczego). Trzeba w tym miejscu jednak podkreślić, że strona powodowa dołączyła do pozwu umowę najmu (z dobową stawką czynszu w wysokości 350 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 strona powodowa bezpodstawnie zawiązała stawkę dobową najmu oraz jego okres. Tym samym nie ulega wątpliwości, że w powyższym zakresie (wykazania, że kwota czynszu najmu pojazdu zastępczego rażąco odbiegała od wysokości stosowanych na rynku lokalnym oraz że czas najmu był nadmiernie wydłużony) ciężar dowodu 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 CKN 1466/99, OSNC 2003, nr 5, poz. 64.

Trzeba w tym miejscu raz jeszcze podkreślić, że strona powodowa dochodziła roszczenia, które wywodziła 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. Podkreślenia wymaga przy tym 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 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 strona powodowa) 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 350 zł netto) była stawką zawyżoną w stosunku do stawek powszechnie stosowanych.

Nie ulega bowiem wątpliwości, że już w chwili zgłoszenia szkody strona pozwana poinformowała poszkodowanego (jego przedstawiciela) o możliwości nieodpłatnego wynajęcia samochodu zastępczego za jej pośrednictwem (według stawek dziennych netto za segment A – do 70 zł, segment B – do 80 zł, segment C – do 95 zł i segment D – do 130 zł). Szczegółowe stawki za klasy pojazdów (oraz dalsze informacje dotyczące najmu pojazdu zastępczego) zostały wskazane w piśmie z dnia 2 kwietnia 2020 roku. Strona pozwana poinformowała także, że w przypadku wynajęcia pojazdu zastępczego bez jej pośrednictwa koszt najmu będzie podlegał weryfikacji.

Na poparcie swoich zarzutów strona pozwana przedłożyła nagranie zgłoszenia szkody (wraz z transkrypcją) oraz pismo z dnia 2 kwietnia 2020 roku, z których wynikało, że po pierwsze poszkodowany miał możliwość wynajęcia pojazdu zastępczego za pośrednictwem strony pozwanej (w wypożyczalni z nią współpracującej), a po wtóre, że cena za najem auta w klasie wynajętego pojazdu kształtowała się na poziomie 190 zł netto za dobę.

Należy w tym miejscu dodatkowo podkreślić, że strona powodowa nie zaprzeczyła, aby oferta strony pozwanej dotarła do poszkodowanego.

Trzeba także wskazać, że podstawą odmowy skorzystania z oferty strony pozwanej nie mogła być jedynie **hipotetyczna** możliwość niezadowolenia (dyskomfortu) z warunków umowy (czy czasu jej trwania). Tym samym w ocenie Sądu poszkodowany powinien był najpierw skorzystać z zaproponowanej przez stronę pozwaną oferty (zwłaszcza że była prawie dwukrotnie tańsza od oferty strony powodowej), a dopiero w sytuacji rzeczywistych (i poważnych) niedogodności z nią związanych skorzystać z usług innej wypożyczalni.

Na marginesie jedynie można w tym miejscu także zauważyć, że w trakcie rozmowy telefonicznej (zgłoszenia szkody) przedstawiciel poszkodowanego w ogóle nie był zainteresowany możliwością nieodpłatnego wynajęcia samochodu zastępczego za pośrednictwem strony pozwanej i poinformował, że wynajmuje już pojazd zastępczy od innego podmiotu (strony powodowej), przez dłuższą część rozmowy domagając się jedynie informacji (drogą elektroniczną) o dostępności pojazdów (mimo szczegółowej informacji ubezpieczyciela o obowiązującej procedurze wynajmu).

Tym samym, biorąc powyższe okoliczności pod uwagę, w ocenie Sądu strona pozwana co do zasady wykazała, że poszkodowany mógł wynająć samochód zastępczy za kwotę znacznie niższą niż kwota zaproponowana przez stronę powodową oraz że stawka zastosowana przez stronę powodową (350 zł netto za dobę) była rażąco wygórowana. Mając powyższe na uwadze w ocenie Sądu właściwą (niewygórowaną) stawką najmu była wskazana przez stronę pozwaną w postępowaniu likwidacyjnym stawka 190 zł netto za dobę i taką też stawkę należało przyjąć jako ekonomicznie uzasadniony i niezbędny wydatek (koszt uszkodzenia lub zniszczenia pojazdu).

Należy w tym miejscu jeszcze dodać, że wydatki na najem pojazdu zastępczego poniesione przez poszkodowanego, które przekraczają koszty zaproponowanego przez ubezpieczyciela skorzystania z takiego pojazdu, są objęte odpowiedzialnością z tytułu umowy obowiązkowego ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej posiadaczy pojazdów mechanicznych tylko wtedy, jeżeli ich poniesienie było celowe i ekonomicznie uzasadnione (tak również Sąd Najwyższy w uchwale z dnia 24 sierpnia 2017 roku, III CZP 20/17, LEX nr 2340475). Tymczasem strona powodowa nie tylko nie udowodniła powyższej okoliczności (celowości poniesienia kosztów wyższych, niż zaproponowane przez stronę pozwaną), ale w tym zakresie nie zgłosiła nawet twierdzeń.

Jeśli chodzi natomiast o czas wynajmu pojazdu zastępczego, to w sprzeciwie od nakazu zapłaty strona pozwana zarzuciła, że powinien on obejmować okres ośmiu dni oraz że został on przez poszkodowanego nadmiernie wydłużony.

W ocenie Sądu tak sformułowany zarzut był skuteczny tylko częściowo.

Należy przy tym wskazać, że w razie szkody całkowitej (uszkodzenia pojazdu w stopniu wyłączającym możliwość jego naprawy, ewentualnie jeżeli koszt naprawy pojazdu jest znacznie wyższy od jego wartości przed uszkodzeniem) świadczenie pieniężne ubezpieczyciela powinno obejmować kwotę odpowiadającą różnicy wartości pojazdu sprzed i po wypadku. W takiej sytuacji należy także przyjąć, że w zakres szkody pozostającej w adekwatnym związku przyczynowym ze zdarzeniem powodującym szkodę wchodzi koszty najmu pojazdu zastępczego poniesione przez

poszkodowanego w okresie niezbędnym do nabycia nowego pojazdu. Ustalenie, jakie skutki pozostają w adekwatnym związku przyczynowym ze zdarzeniem powodującym szkodę następuje przy uwzględnieniu zasad doświadczenia życiowego, a także na podstawie indywidualnej sytuacji poszkodowanego i konkretnych okoliczności sprawy (tak również Sąd Najwyższy w wyrokach z dnia 16 maja 2002 roku, V CKN 1273/00, LEX nr 55515 oraz z dnia 8 września 2004 roku, IV CK 672/03, LEX nr 146324).

Nie ulega także wątpliwości, że nabycie (zorganizowanie) nowego pojazdu (ewentualnie naprawa pojazdu uszkodzonego, mimo decyzji ubezpieczyciela o zaistnieniu szkody całkowitej) wymaga podjęcia określonych czynności organizacyjnych przy uwzględnieniu obowiązku poszkodowanego podejmowania czynności zmierzających do zapobieżenia zwiększaniu rozmiaru szkody. Ustalenie czasu niezbędnego na nabycie nowego pojazdu (lub naprawę uszkodzonego) ma charakter obiektywny i jest co do zasady niezależne od posiadania przez poszkodowanego środków pieniężnych (w tym pochodzących z wypłaty odszkodowania obejmującego różnicę wartości pojazdu sprzed i po zdarzeniu wywołującym szkodę) na kupno nowego pojazdu (lub naprawę uszkodzonego). W ocenie Sądu w przeważającej większości przypadków warunkiem niezbędnym dla rozpoczęcia wskazanych wyżej czynności jest jednak informacja uzyskana od ubezpieczyciela o zaistnieniu szkody całkowitej, a dla ich sfinalizowania (nabycia nowego samochodu lub naprawy pojazdu uszkodzonego) co najmniej wypłata odszkodowania obejmującego różnicę w wartości uszkodzonego pojazdu sprzed i po kolizji. Poszkodowany nie ma bowiem obowiązku posiadania oszczędności, a także wydatkowania ich (jeśli je posiada) na zakup nowego samochodu (ewentualnie na jego naprawę).

Trzeba w tym miejscu zaakcentować, że następstwem zdarzenia wywołującego szkodę (polegającą na uszkodzeniu lub utracie pojazdu w stopniu faktycznie wykluczającym możliwość jego opłacalnej naprawy) 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 także 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 (tak 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 to na ubezpieczycielu ciążył obowiązek zlikwidowania zgłoszonej szkody, a więc sporządzenia kalkulacji naprawy (niezależnie od uprawnienia poszkodowanego do wyboru sposobu naprawienia szkody), ewentualnie zakwalifikowania szkody jako całkowitej (jeśli koszty naprawy przewyższyły wartość uszkodzonego pojazdu). Trzeba w tym miejscu podkreślić, że w niniejszej sprawie ubezpieczyciel (strona pozwana) dysponował materiałem potrzebnym do likwidacji szkody (oszacowania wysokości szkody oraz wypłaty odszkodowania), bowiem odszkodowanie zostało poszkodowanemu wypłacone w dniu 10 kwietnia 2020 roku. Tym samym w ocenie Sądu od dnia wypłaty odszkodowania (10 kwietnia 2020 roku) poszkodowany miał możliwość podjęcia kroków zmierzających do zorganizowania sobie nowego środka transportu, a co za tym idzie, od tej daty należało liczyć termin na zagospodarowanie pozostałości uszkodzonego pojazdu oraz kupno nowego pojazdu.

Nie ulega przy tym wątpliwości, że w przypadku zaistnienia zdarzenia powodującego szkodę (zwłaszcza w sytuacji, gdy poszkodowany wynajmuje pojazd zastępczy, który ma być finansowany z ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej sprawcy zdarzenia) poszkodowany powinien podejmować czynności bez zbędnej zwłoki, tak aby umożliwić ubezpieczycielowi (jego przedstawicielowi) jak najszybsze zlikwidowanie szkody.

Nie ulega także wątpliwości, że w normalnych (zwykłych) okolicznościach rozsądnym terminem na zagospodarowanie pozostałości uszkodzonego samochodu (zakup nowego pojazdu, ewentualnie naprawienie uszkodzonego mimo zaistnienia szkody całkowitej) jest w ocenie Sądu termin siedmiodniowy, przy czym każda ze stron może oczywiście próbować udowodnić, że termin powyższy powinien zostać skrócony lub wydłużony.

Trzeba zatem wskazać, że w niniejszej sprawie z uwagi na utrudniony (i ostatecznie nieudany) kontakt poszkodowanego z oferentem, który wygrał zorganizowaną przez stronę pozwaną aukcję dotyczącą pozostałości

uszkodzonego pojazdu, zwyczajowy siedmiodniowy termin na zagospodarowanie pozostałości należało wydłużyć do czternastu dni. Wprawdzie w ocenie Sądu ubezpieczyciel (strona pozwana) nie miał obowiązku pośredniczenia w powyższej czynności, jednak skoro już zadeklarował taką pomoc, to poszkodowany miał prawo spodziewać się, że sprzedaż pozostałości za pośrednictwem aukcji dojdzie do skutku. Jednocześnie okoliczność ta nie mogła prowadzić do nadmiernego (nieograniczonego) wydłużenia czasu na zagospodarowanie uszkodzonego pojazdu (oraz zakup nowego samochodu), zwłaszcza że ostatecznie poszkodowany sprzedał wrak bez pośrednictwa strony pozwanej i na dzień 22 maja 2020 roku (datę zakończenia najmu pojazdu zastępczego) nowy pojazd nie został nabyty.

Jednocześnie żadna ze stron w żaden sposób nie wykazała, że czas wynajmu pojazdu przez poszkodowanego (w okresie potrzebnym na zagospodarowanie pozostałości) powinien być z jakichkolwiek względów krótszy (lub dłuższy) niż czternaście dni.

Biorąc powyższe okoliczności pod uwagę poszkodowanemu za okres od dnia 31 marca 2020 roku do dnia 24 kwietnia 2020 roku (dwadzieścia pięć dni) przysługiwało roszczenie o naprawienie szkody w postaci kosztów najmu pojazdu zastępczego (scedowane następnie na stronę powodową).

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 winna spełnić świadczenie na rzecz strony powodowej także w terminie trzydziestodniowym. Tym samym stronie powodowej należały się odsetki ustawowe za opóźnienie od dnia 26 czerwca 2020 roku, ponieważ szkoda wynikająca z najmu samochodu zastępczego została zgłoszona ubezpieczycielowi w wiadomości elektronicznej z dnia 26 maja 2020 roku, a zatem termin spełnienia świadczenia przypadał na dzień 25 czerwca 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. W ocenie Sądu na oddalenie zasługiwał wniosek strony powodowej o dopuszczenie dowodu z opinii biegłego sądowego na okoliczność wyliczenia stawki najmu pojazdu zastępczego. Zgodnie bowiem z art. 278 §1 k.p.c. w przypadkach wymagających wiadomości specjalnych Sąd może wezwać jednego lub kilku biegłych w celu zasięgnięcia ich opinii. Tymczasem ustalenie wysokości stawek za wynajem pojazdu zastępczego (oraz ocena, czy są to stawki rynkowe) nie wymagało w ocenie Sądu żadnych wiadomości specjalnych. Takie informacje można bowiem bardzo łatwo zdobyć w oparciu o powszechnie dostępne materiały (oferty wypożyczalni samochodów, ulotki reklamowe, wydruki ze stron internetowych). Niedopuszczalny był także wniosek o dopuszczenie dowodu z opinii biegłego sądowego na okoliczność wyliczenia czasu najmu pojazdu zastępczego. Nie ulega bowiem wątpliwości, że w przypadku zakwalifikowania szkody jako całkowitej wyliczenie uzasadnionego czasu najmu pojazdu zastępczego sprowadzało się w istocie do oceny, czy czynności podejmowane przez poszkodowanego i ubezpieczyciela podejmowane były bez zbędnej zwłoki, a takie ustalenia w niniejszej sprawie także nie wymagały żadnych wiadomości specjalnych.

Mając zatem wszystkie powyższe okoliczności na względzie w ocenie Sądu stronie powodowej przysługiwało roszczenie o zapłatę odszkodowania z tytułu najmu pojazdu zastępczego za okres dwudziestu pięciu dni według uznanej przez stronę pozwaną w postępowaniu likwidacyjnym stawki w wysokości 190 zł netto (233,70 zł brutto) za każdą dobę, czyli łącznie 5842,50 zł, pomniejszone oczywiście o kwotę już wypłaconego odszkodowania (1869,60 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 żądanie pozwu zasługiwało na uwzględnienie w zakresie kwoty 3972,90 zł (wraz z ustawowymi odsetkami za opóźnienie od dnia 26 czerwca 2020 roku do dnia zapłaty), jak w punkcie I wyroku.

W pozostałej części (stawki czynszu najmu pojazdu przewyższającej kwotę 190 zł netto, dwudziestu siedmiu dni najmu 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. Strona powodowa wygrała w 19% w stosunku do pierwotnego żądania i poniosła koszty opłaty sądowej od pozwu w kwocie 1026 zł oraz koszty zastępstwa procesowego w wysokości 3600 zł, ustalone zgodnie z §2 pkt 5 rozporządzenia Ministra Sprawiedliwości z dnia 22 października 2015 roku w sprawie opłat za czynności adwokackie (Dz.U. 2015, poz. 1800 ze zm.) w brzmieniu obowiązującym w niniejszej sprawie. Należał się jej zatem zwrot kosztów w kwocie 878,94 zł. Strona pozwana wygrała natomiast w 81%, ponosząc koszty zastępstwa procesowego w wysokości 3600 zł, a zatem należał jej się zwrot kosztów w wysokości 2916 zł. Zważywszy więc na wynik sprawy i poniesione przez strony koszty należało zasądzić od strony powodowej na rzecz strony pozwanej kwotę 2037,06 zł.