

## WYROK

### W IMIENIU RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ

Dnia 27 października 2022 roku

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

Przewodniczący: Sędzia Tomasz Kalsztein

Protokolant: stażysta Justyna Osiewała-Wawrowska

po rozpoznaniu w dniu 4 października 2022 roku w Łodzi

na rozprawie

sprawy z powództwa T. K.

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

o zapłatę

- zasądza od pozwanego (...) Spółki Akcyjnej V. (...) z siedzibą w W. na rzecz powoda T. K. kwotę 43.033,56 zł (czterdzieści trzy tysiące trzydzieści trzy złote pięćdziesiąt sześć groszy) z ustawowymi odsetkami za opóźnienie od kwoty 33.037,74 zł (trzydzieści trzy tysiące trzydzieści siedem złotych siedemdziesiąt cztery grosze) od dnia 22 kwietnia 2021 roku do dnia zapłaty, od kwoty 2.795,82 zł (dwa tysiące siedemset dziewięćdziesiąt pięć złotych osiemdziesiąt dwa grosze) od dnia 23 czerwca 2022 roku do dnia zapłaty oraz od kwoty 7.200 zł (siedem tysięcy dwieście złotych) od dnia 14 kwietnia 2021 roku do dnia zapłaty;
- oddala powództwo w pozostałym zakresie;
- zasądza od pozwanego (...) Spółki Akcyjnej V. (...) z siedzibą w W. na rzecz powoda T. K. kwotę 6.534 zł (sześć tysięcy pięćset trzydzieści cztery złote) tytułem zwrotu kosztów procesu;
- nakazuje pobrać od pozwanego (...) Spółki Akcyjnej V. (...) z siedzibą w W. na rzecz Skarbu Państwa – Sądu Rejonowego dla Łodzi-Widzewa w Łodzi kwotę 1.355,57 zł (jeden tysiąc trzysta pięćdziesiąt pięć złotych pięćdziesiąt siedem groszy) tytułem nieuiszczonych kosztów sądowych.

Sygn. akt VIII C 623/21

## UZASADNIENIE

W dniu 2 lipca 2021 roku powód T. K., reprezentowany przez zawodowego pełnomocnika, wytoczył przeciwko C. T..U. S.A. (...) w W. powództwo o zasądzenie kwoty 5.384,51 zł z ustawowymi odsetkami za opóźnienie od dnia 22 kwietnia 2021 roku do dnia zapłaty tytułem reszty odszkodowania za szkodę z dnia 8 stycznia 2021 roku oraz kwoty 8.495 zł z ustawowymi odsetkami za opóźnienie od dnia 16 marca 2021 roku do dnia zapłaty tytułem niepokrytej części kosztów najmu pojazdu zastępczego. Ponadto wniósł o zasądzenie od pozwanego zwrotu kosztów procesu. W uzasadnieniu pełnomocnik wyjaśnił, że w dniu 8 stycznia 2021 roku doszło do zdarzenia drogowego, w wyniku którego uszkodzeniu uległ należący do powoda samochód marki M.. Sprawca zdarzenia był ubezpieczony w zakresie OC u pozwanego. Ponieważ uszkodzenia pojazdu uniemożliwiały jego dalszą jazdę powód odholował go do swojego warsztatu, a następnie zgłosił szkodę pozwanemu. Z uwagi na brak innego auta, którym powód mógłby się poruszać,

wynajął on samochód zastępczy marki M. (...) za stawkę dobową 200 zł. W toku likwidacji szkody pozwany wycenił jej wartość na kwotę 21.808,48 zł o przyznaniu której poinformował decyzją z dnia 2 marca 2021 roku. W ocenie pozwanego wyliczone odszkodowanie było nieprawidłowe z uwagi na uwzględnienie w kalkulacji części nieoryginalnych, zaniżenie stawki za rbg oraz zastosowane rabaty na cenach części. Po otrzymaniu świadczenia w dniu 4 marca 2021 roku powód powiadomił ubezpieczyciela, że otrzymana kwota pozwoli na przywrócenie sprawności pojazdu w terminie do dnia 12-13 marca 2021 roku. Jednocześnie zastrzegł, że do tego czasu będzie zmuszony korzystać z auta zastępczego. W odpowiedzi decyzją z dnia 12 marca 2021 roku pozwany powiadomił o dopłacie kwoty 3.132,04 zł z tytułu odszkodowania. Następnie między stronami toczyły się pertraktacje ugodowe, które nie przyniosły jednak skutku. W dalszej kolejności pełnomocnik wskazał, że w dniu 13 marca 2021 roku powód zdał auto zastępcze i uiścił należność za najem w wysokości 12.800 zł. Z powyższego tytułu pozwany wypłacił kwotę 4.305 zł wskazując, że najem był uzasadniony do dnia 5 lutego 2021 roku za stawkę 153,75 zł brutto, za którą proponował poszkodowanemu wynajęcie pojazdu. Pełnomocnik podniósł również, że poszkodowany w zdarzeniu drogowym nie ma obowiązku poszukiwania warsztatu, który naprawi pojazd najniższym kosztem, że powód mógł rozpocząć naprawę dopiero po otrzymaniu odszkodowania, że dokonując naprawy był zmuszony posiłkować się własnymi środkami, a także, że stawka 200 zł za dobę najmu miała rynkowy charakter.

(pozew k. 4-11v.)

W odpowiedzi na pozew strona pozwana, reprezentowana przez zawodowego pełnomocnika, wniosła o oddalenie powództwa w całości oraz o zasądzenie od powoda zwrotu kosztów procesu. W uzasadnieniu pełnomocnik odnosząc się do kosztów najmu wskazał, że powód był informowany o możliwości organizacji auta zastępczego i maksymalnej akceptowalnej stawce dla pojazdu segmentu D wynoszącej 125 zł netto. Pomimo tego powód zdecydował się wynająć pojazd na własną rękę na mniej korzystnych warunkach, czym naruszył obowiązek minimalizacji rozmiarów szkody. Jednocześnie wynajmowanie samochodu zastępczego przez okres 64 dni było indywidualną decyzją powoda niepozostającą w związku ze zdarzeniem szkodowym. Pełnomocnik zakwestionował również roszczenie z tytułu odszkodowania podnosząc, że wypłacona poszkodowanemu kwota 24.940,52 zł wyczerpuje wszelkie roszczenia z tego tytułu. W tym zakresie podniósł, że naprawa uszkodzonego samochodu nie może być źródłem wzbogacenia, dodając, że w przedmiotowej sprawie istniały przesłanki do uwzględnienia w naprawie części jakości (...).

(odpowiedź na pozew k. 108-111v.)

W toku procesu stanowiska stron nie uległy zmianie. Po wydaniu opinii przez biegłego sądowego powód rozszerzył powództwo o kwotę 2.795,82 zł z tytułu odszkodowania z ustawowymi odsetkami za opóźnienie od daty doręczenia pozwanemu pisma w tym przedmiocie. Pozwany wniósł o oddalenie pozwu także w rozszerzonym kształcie.

(pismo procesowe k. 205-205v., k. 211, protokół rozprawy k. 217-217v.)

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

W dniu 8 stycznia 2021 roku doszło do zdarzenia drogowego, w wyniku którego uszkodzeniu uległ należący do powoda pojazd marki M. (...) o nr rej. (...). Po zdarzeniu samochód ten nie był jezdny i został odholowany. Z uwagi na stopień uszkodzenia powodowi został zatrzymany dowód rejestracyjny.

Sprawca kolizji, ukarany za jej spowodowanie mandatem karnym, posiadał ubezpieczenie odpowiedzialności cywilnej posiadaczy pojazdów mechanicznych w pozwanym towarzystwie ubezpieczeń.

(dowód z przesłuchania powoda – elektroniczny protokół rozprawy z dnia 4 października 2022 roku, pokwitowanie k. 45v., okoliczności bezsporne)

W dniu 9 stycznia 2021 roku powód wynajął samochód zastępczy marki M. (...) za stawkę dobową 200 zł.

(umowa najmu samochodu k. 65-65v., okoliczności bezsporne)

Po zgłoszeniu szkody pozwany wdrożył postępowanie likwidacyjne. W piśmie z dnia 9 stycznia 2021 roku pozwany poinformował powoda, że jeśli uszkodzenia pojazdu uniemożliwiają jego dalsze użytkowanie i konieczne jest korzystanie z pojazdu zastępczego, prosi o zapoznanie się z zasadami najmu zamieszczonymi na stronie internetowej. Jednocześnie w przesłanej informacji na temat najmu pozwany wskazał, że wynajem nie wiąże się z koniecznością angażowania własnych środków pieniężnych, rozliczenie odbywa się bezgotówkowo, brak jest kaucji, limitu km, że w przypadku szkody częściowej okres najmu nie powinien być dłuższy od czasu obiektywnie niezbędnego do naprawy uszkodzonego pojazdu. Ponadto pouczył, że w przypadku samodzielnie zorganizowanego wynajmu, udokumentowane koszty mogą zostać uznane w takiej wysokości, w jakiej ubezpieczyciel poniósłby je, gdyby sam organizował najem. Dla klasy pojazdu (...) stawka dobowo została określona na kwotę 125 zł netto.

Początkowo pozwany wycenił wartość szkody na kwotę 19.456,28 zł. Wyliczenie to uwzględniało stawkę za rbg 75 zł netto, 40% rabatu na koszty naprawy oraz w zakresie niektórych elementów użycie w naprawie części jakości P i PJ. W wiadomości email z dnia

25 stycznia 2021 roku powód wniósł o przeprowadzenie dodatkowych oględzin pojazdu wskazując, że auto jest rozebrane i uszkodzone są dodatkowe elementy. Na skutek powyższego ubezpieczyciel zweryfikował swój kosztorys zwiększając wartość szkody do poziomu 21.808,48 zł. Jednocześnie w piśmie z dnia 4 lutego 2021 roku poinformował, że z uwagi na złożoność sprawy, czas od dnia zgłoszenia szkody był niewystarczający na wnikliwe ustalenie odpowiedzialności za szkodę. Wskazał, że na obecnym etapie sprawy brak jest przyjętej odpowiedzialności, a decyzja w tym zakresie zostanie wydana po dokonaniu dodatkowych ustaleń.

W wiadomości email z dnia 8 lutego 2021 roku powód dopytywał o etap likwidacji szkody zaznaczając, że uszkodzony pojazd nie nadaje się do użytku i jest zmuszony korzystać z auta zastępczego. Zapytanie w powyższym zakresie T. K. powtórzył w dniu 23 lutego 2021 roku.

Decyzją z dnia 2 marca 2021 roku pozwany powiadomił powoda o przyznaniu odszkodowania w wysokości 21.808,48 zł, którą to kwotę wypłacił 2 dni później.

W wiadomości email z dnia 4 marca 2021 roku powód zakwestionował wysokość wypłaconego świadczenia, wskazał, że z uwagi na datę jego wypłacenia oraz czas niezbędny do zakupu części naprawa samochodu rozpocznie się w dniu 8 marca 2021 roku. Dodał, że do zakończenia naprawy (przewidywany termin 12-13 marca) będzie korzystał z auta zastępczego.

W odpowiedzi na powyższe pozwany ponownie zweryfikował kosztorys zwiększając koszt naprawy do kwoty 24.940,52 zł.

W dniu 11 marca 2021 roku poszkodowany przesłał ubezpieczycielowi prywatną kalkulację naprawy, na gruncie której wartość szkody w pojeździe M. została wyliczona na kwotę 57.978,26 zł. Jednocześnie zaproponował ugodę na kwotę 55.000 zł. W tej samej dacie pozwany przesłał powodowi nowe wyliczenie szkody, a decyzją z dnia następnego powiadomił o dopłacie odszkodowania w wysokości 3.132,04 zł. W toku dalszej korespondencji między stronami toczyły się pertraktacje ugodowe.

(dowód z przesłuchania powoda – elektroniczny protokół rozprawy z dnia 4 października 2022 roku, pismo k. 18-18v., k. 31-31v., k. 62, k. 63-64v., k. 70-71, k. 77-77v., druk zgłoszenia szkody k. 19, informacja o kosztach naprawy pojazdu k. 21-24v., k. 26-30, k. 50-54, wydruk wiadomości email k. 25, k. 34, k. 35, k. 42, k. 44-44v., k. 55, k. 76, decyzja k. 43-43v., k. 62v., kalkulacja naprawy k. 58-61v., potwierdzenie przelewu k. 83, k. 83v., z akt szkody: informacja na temat najmu pojazdu zastępczego; okoliczności bezsporne)

Powód rozpoczął proces naprawy uszkodzonego pojazdu z momentem otrzymania odszkodowania. W dacie zdarzenia samochód ten miał zamontowane części oryginalne. Po przeprowadzonej naprawie powód wykonał badanie techniczne pojazdu.

W dniu 13 marca 2021 roku powód zdał auto zastępcze, a 2 dni później uiszczył z tytułu najmu kwotę 12.800 zł. W tej samej dacie T. K. przesłał ubezpieczycielowi na pocztę email dokumenty związane z najmem wnosząc o wypłatę należności z tego tytułu.

Decyzją z dnia 15 kwietnia 2021 roku pozwany powiadomił powoda o przyznaniu kwoty 4.305 zł z tytułu najmu pojazdu zastępczego. W uzasadnieniu stanowiska wskazał, że zweryfikował dobową stawkę najmu do kwoty 153,75 zł zgodnie z cennikiem za pojazd klasy D, jak również okres najmu do 28 dni wyjaśniając, że naprawa samochodu winna zakończyć się w dniu 5 lutego 2021 roku.

(dowód z przesłuchania powoda – elektroniczny protokół rozprawy z dnia 4 października 2022 roku, protokół zwrotu k. 66, potwierdzenie przelewu k. 66v., k. 82, zaświadczenie k. 69, oświadczenie wynajmującego k. 74v., decyzja k. 78-78v., z akt szkody: korespondencja email)

Koszt naprawy pojazdu M. uwzględniający zakres uszkodzeń, konieczność wykonania wszystkich czynności techniczno-technologicznych niezbędnych do jego odbudowy, pozwalający udzielić gwarancję na wykonane prace, przy zastosowaniu części oryginalnych i stawki za rbg 110 zł netto, wyniosłby 60.774,08 zł brutto.

Użycie w naprawie części jakości (...) nie jest wypełnieniem warsztatowej zasady przywrócenia stanu poprzedniego.

Samochód marki M. (...) pozycjonowany jest w segmencie D (osobowe średnie), natomiast wynajmowany pojazd M. (...) w segmencie pojazdów (...) (terenowe średnie). Przy najmie bezgotówkowym dobową stawkę za wynajem auta segmentu D w roku 2020/2021 mogła wynosić od około 200 zł do około 320 zł brutto, natomiast auta segmentu (...) mogła wynosić od około 280 zł do około 744,15 zł brutto. Przy najmie gotówkowych stawki wynosiły odpowiednio od około 82 zł do około 270,60 zł brutto (segment D) oraz od około 178,35 zł do około 290 zł brutto (segment (...)).

Technologicznie uzasadniony czas naprawy samochodu M., nie uwzględniający czasu zakupu części, oględzin dodatkowych, dni wolnych od pracy, oczekiwania na wypłacenie kwoty bezspornej, mógł wynieść 8 dni. Przy rozpoczęciu czynności naprawczych z datą wypłaty pierwszej części odszkodowania (4 marca 2021 roku), uwzględnieniu (...), 3 dni na zamówienie części, przesyłkę i ich odbiór, a także dni wolnych od pracy, najem pojazdu zastępczego mógł trwać do dnia 19 marca 2012 roku.

(pisemna opinia biegłego sądowego k. 132-184)

Do dnia wyrokowania pozwany nie zapłacił powodowi kwoty dochodzonej pozwem. (okoliczność bezsporna)

Powyższy stan faktyczny Sąd ustalił bądź jako bezsporny, bądź na podstawie dowodów z dokumentów znajdujących się w aktach sprawy, których prawdziwości ani rzetelności ich sporządzenia nie kwestionowała żadna ze stron. Za podstawę ustaleń faktycznych Sąd przyjął ponadto wyjaśnienia powoda, którego relacja była logiczna i spójna, korespondowała w odpowiednim zakresie z materiałem dowodowym zebrany w sprawie i nie była podważana przez stronę przeciwną. Sąd oparł się również na dowodzie z opinii biegłego sądowego P. K.. Oceniając opinię biegłego sądowego, Sąd nie znalazł podstaw do kwestionowania zawartych w jej treści wniosków, opinia ta była bowiem rzetelna, jasna, logiczna oraz w sposób wyczerpujący objaśniająca budzące wątpliwości kwestie. Opinia biegłego w pełni odnosiła się do zagadnień będących jej przedmiotem, wnioski biegłego nie budzą przy tym wątpliwości

w świetle zasad wiedzy oraz doświadczenia życiowego. Jednocześnie opinia ta została sporządzona w sposób umożliwiający prześledzenie - z punktu widzenia zasad wiedzy, doświadczenia życiowego i logicznego rozumowania - analizy przez biegłego zagadnień będących jej przedmiotem. Opinia biegłego nie była kwestionowana przez strony procesu.

### **Sąd Rejonowy zważył, co następuje:**

Powództwo było zasadne w przeważającej części.

W niniejszej sprawie znajdują zastosowanie zasady odpowiedzialności samoistnego posiadacza mechanicznego środka komunikacji poruszanego za pomocą sił przyrody statutowane w przepisie art. 436 k.c., oraz – w związku z objęciem odpowiedzialności posiadacza pojazdu obowiązkowym ubezpieczeniem odpowiedzialności cywilnej – przepisy ustawy z dnia 22 maja 2003 roku o ubezpieczeniach obowiązkowych, Ubezpieczeniowym Funduszu Gwarancyjnym

i Polskim Biurze Ubezpieczycieli Komunikacyjnych (t.j Dz.U. 2013, poz. 392 ze zm.).

W kwestii zakresu szkody i odszkodowania obowiązują reguły wyrażone w przepisach ogólnych księgi III Kodeksu cywilnego, tj. przepisy art. 361 § 2 k.c. oraz art. 363 k.c. Zastosowanie

w przedmiotowej sprawie znajdują także przepisy Kodeksu cywilnego dotyczące ubezpieczeń majątkowych.

W myśl przepisu art. 822 § 1 k.c., przez umowę ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej ubezpieczyciel zobowiązuje się do zapłacenia określonego w umowie odszkodowania za szkody wyrządzone osobom trzecim, wobec których odpowiedzialność za szkodę ponosi ubezpieczający albo ubezpieczony. Zaś zgodnie z art. 34 ust. 1 ustawy o ubezpieczeniach obowiązkowych, zakład ubezpieczeń zobowiązany jest do wypłaty odszkodowania z ubezpieczenia OC posiadaczy pojazdów mechanicznych, jeżeli posiadacz lub kierujący pojazdem mechanicznym są obowiązani do odszkodowania za wyrządzoną w związku z ruchem tego pojazdu szkodę, której następstwem jest śmierć, uszkodzenie ciała, rozstrój zdrowia bądź też utrata, zniszczenie lub uszkodzenie mienia. Ubezpieczyciel odpowiada w granicach odpowiedzialności sprawcy szkody – odpowiada za normalne następstwa działania bądź zaniechania, z którego szkoda wynikła. Wysokość odszkodowania winna odpowiadać rzeczywistym, uzasadnionym kosztom usunięcia skutków wypadku, ograniczona jest jedynie kwotą określoną w umowie ubezpieczenia (art. 824 § 1 k.c., art. 36 ustawy o ubezpieczeniach obowiązkowych).

Ubezpieczeniem OC posiadaczy pojazdów mechanicznych jest objęta odpowiedzialność cywilna każdej osoby, która kierując pojazdem mechanicznym w okresie trwania odpowiedzialności ubezpieczeniowej, wyrządziła szkodę w związku z ruchem tego pojazdu

(art. 35 ustawy o ubezpieczeniach obowiązkowych).

Zakład ubezpieczeń w ramach odpowiedzialności gwarancyjnej wynikającej z umowy ubezpieczenia przejmuje obowiązki sprawcy wypadku. Odpowiedzialność zakładu ubezpieczeń nie może wykraczać poza granice odpowiedzialności cywilnej posiadacza lub kierującego pojazdem, ale również nie może być mniejsza niż wynikła na skutek ruchu pojazdu mechanicznego szkoda.

Poszkodowany w związku ze zdarzeniem objętym umową ubezpieczenia obowiązkowego odpowiedzialności cywilnej może dochodzić roszczeń bezpośrednio od zakładu ubezpieczeń (art. 19 ust. 1 ustawy o ubezpieczeniach obowiązkowych, art. 822 § 4 k.c.).

W przedmiotowej sprawie bezspornym między stronami był fakt zaistnienia zdarzenia komunikacyjnego z dnia 8 stycznia 2021 roku, w wyniku którego należący do powoda samochód marki M. uległ uszkodzeniu. Do zdarzenia drogowego doszło z winy osoby ubezpieczonej w zakresie odpowiedzialności cywilnej posiadaczy pojazdów mechanicznych w pozwanym Towarzystwie (...). Przedmiotem sporu nie była zatem zasada odpowiedzialności pozwanego za przedmiotową szkodę.

Odszkodowanie za szkodę powstałą na skutek zdarzenia komunikacyjnego ustala się

i wypłaca w granicach odpowiedzialności cywilnej posiadacza lub kierowcy pojazdu mechanicznego (sprawcy szkody). Przy czym dla ustalenia granic odpowiedzialności cywilnej sprawcy szkody koniecznym jest odwołanie się do podstawowych zasad przewidzianych przepisami kodeksu cywilnego (art. 361 i art. 363 § 2 k.c.).

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

Zgodnie z przyjętym zarówno w doktrynie jak i w orzecznictwie poglądem pod pojęciem szkody należy rozumieć różnicę pomiędzy stanem majątku poszkodowanego, jaki zaistniał po zdarzeniu wywołującym szkodę, a stanem tego majątku, jaki istniałby, gdyby nie doszło do zdarzenia szkodzącego (tzw. dyferencyjna metoda ustalania szkody). W odniesieniu do szkody komunikacyjnej jest to w praktyce różnica pomiędzy wartością, jaką pojazd przedstawiał w chwili wypadku, a jego wartością po wypadku (por. m.in. wyrok

SA w W. z dnia 20 listopada 2014 roku, I Aca 685/14, LEX). Co do zasady wysokość odszkodowania winna odpowiadać kosztom usunięcia wskazanej wyżej różnicy w wartości majątku poszkodowanego (kosztom naprawy uszkodzonego pojazdu). Podmiot odpowiedzialny jest zobowiązany zwrócić poszkodowanemu wszelkie celowe i ekonomicznie uzasadnione wydatki poniesione w celu przywrócenia poprzedniego stanu samochodu, do których należy zaliczyć w zasadzie także koszt nowych części i innych materiałów (por. wyrok SN z dnia

20 października 1972 roku, II CR 425/72, OSNCP 1973, nr 6, poz. 111). W tym miejscu koniecznym jest dodatkowo wskazanie, iż obowiązek naprawienia szkody przez wypłatę odpowiedniej sumy pieniężnej powstaje z chwilą wyrządzenia szkody i nie jest uzależniony od tego, czy poszkodowany dokonał naprawy rzeczy i czy w ogóle zamierza ją naprawiać. Przy takim rozumieniu obowiązku odszkodowawczego nie ma w zasadzie znaczenia prawne okoliczność, czy poszkodowany dokonał naprawy oraz czy i jakim kosztem to uczynił (por. uchwała SN z dnia 15 listopada 2001 roku, III CZP 68/01, OSPiKA 2002, nr 7-8, poz. 103, wyrok SN z dnia 27 czerwca 1988 roku, I CR 151/88, LEX; wyrok SN z dnia

7 sierpnia 2003 roku, IV CKN 387/01, LEX). Zgodnie bowiem z utrwalonym orzecznictwem Sądu Najwyższego, to nie poniesione przez poszkodowanego koszty naprawy, a równowartość hipotetycznie określonych kosztów przywrócenia pojazdu do stanu poprzedniego, wyznacza poziom odpowiedzialności ubezpieczyciela sprawcy szkody. Także zbycie pojazdu przez właściciela nie wpływa na wysokość należnego mu odszkodowania. Poszkodowany nie może żądać zapłaty kosztów hipotetycznej restytucji wyłącznie w sytuacji, w której przywrócenie stanu poprzedniego byłoby niemożliwe albo pociągało za sobą nadmierne trudności lub koszty. Koszty naprawy uszkodzonego w wypadku pojazdu, nieprzewyższające jego wartości sprzed wypadku, nie są jednak nadmierne w rozumieniu art. 363 § 1 k.c. Sąd Najwyższy podkreślił przy tym, że wyrażone przezeń stanowisko jest utrwalone do tego stopnia, że za niezgodne z prawem są uznawane przez ten Sąd orzeczenia, w których stanowisko to jest podważane przez sądy powszechne (por. m.in. postanowienie SN z dnia 20 lutego 2019 roku, III CZP 91/18, Biul. Sn 2019/2 oraz postanowienie SN z dnia 11 kwietnia 2019 roku, III CZP 102/18, LEX

i powołane w uzasadnieniu obu postanowień orzecznictwo). W konsekwencji kwestia naprawy samochodu marki M. i jej koszt, ma irrelevantne znaczenie dla oceny rozmiaru odpowiedzialności pozwanego. Pozwany zdaje się przy tym całkowicie ignorować okoliczność, że przeprowadzenie naprawy pojazdu nie oznacza jeszcze, że został on przywrócony do stanu sprzed szkody. W przypadku zaniżonego odszkodowania (a takie niewątpliwie zostało wypłacone przez pozwanego) osoba zlecająca naprawę, jeśli nie chce albo nie ma możliwości zaangażowania własnych środków, dysponuje bowiem ograniczonymi środkami finansowymi, które wyznaczają zakres naprawy (przykładowo wymuszają stosowanie części używanych, zamienników itp.). Wobec powyższego nie ulega zatem żadnej wątpliwości to, że racjonalnie

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

W oparciu o opinię biegłego sądowego Sąd ustalił, że rzeczywisty koszt naprawy samochodu marki M. uszkodzonego w wyniku opisanego powyżej zdarzenia drogowego,

z uwzględnieniem stawki za roboczogodzinę prac blacharsko-lakierniczych na poziomie 110 zł netto, z użyciem części nowych, oryginalnych, według warsztatowej zasady przywrócenia stanu poprzedniego, wynosi 60.774,08 zł brutto. Jak wyjaśnił biegły w przypadku uszkodzenia części oryginalnych użycie w naprawie wyłącznie części takiego samego rodzaju może skutkować przywróceniem stanu poprzedniego. Godzi się przypomnieć, że poszkodowany jest w pełni uprawniony do naprawy rzeczy poprzez zastosowanie części nowych i oznaczonych logo producenta, a nie tzw. zamienników. Zastosowanie elementów oryginalnych pochodzących od oznaczonego producenta jest ściśle związane z możliwością naprawy uszkodzonego samochodu

w warsztacie autoryzowanym przez producenta pojazdu, z korzystania usług, którego nie można w żadnym razie pozbawić poszkodowanego. Poszkodowany, w tym także poszkodowany właściciel pojazdu używanego, ma prawo wyboru zarówno miejsca, w którym zostanie przeprowadzona naprawa jego pojazdu jak i zastosowanych elementów oraz materiałów. Pokrzywdzony nie ma przy tym obowiązku poszukiwania sprzedawcy oferującego części najtaniej (por. uchwała SN 7 sędziów z dnia 12 kwietnia 2012 roku, III CZP 80/11, OSNC 2012/10/112; wyrok SN z dnia 25 kwietnia 2002 roku, I CKN 1466/99, OSNC 2003/5/64). Odmienne stanowisko skutkowałoby w zasadzie przerzuceniem częściowo ciężaru przywrócenia rzeczy do stanu poprzedniego na poszkodowanego. Zaś do takiego obciążenia poszkodowanego skutkami zwinionego działania sprawcy szkody lub innej osoby odpowiedzialnej cywilnie za tę szkodę nie ma uzasadnionej podstawy prawnej. Przywrócenie, bowiem rzeczy uszkodzonej (także używanej) do stanu poprzedniego polega na doprowadzeniu jej do stanu używalności w takim zakresie, jaki istniał przed wyrządzeniem szkody. Dlatego też, jeżeli do osiągnięcia tego celu konieczne jest użycie nowych elementów oznaczonego producenta, to poniesione na to wydatki wchodzą w skład kosztu naprawienia szkody przez przywrócenie rzeczy do stanu poprzedniego, a w konsekwencji wydatki te w ostatecznym wyniku obciążają osobę odpowiedzialną za szkodę. Nie budzi wątpliwości, że oryginalność części wykorzystywanych do naprawy pojazdu stanowi istotny czynnik decydujący o tym, czy naprawa jest wystarczająca do przywrócenia jego do stanu poprzedniego. Jest oczywiste, że ich dobór może prowadzić do pogorszenia położenia poszkodowanego. Pogorszenie takie miałoby miejsce zarówno wtedy, gdyby użyta część była pod istotnymi względami częścią gorszą od tej, która uległa uszkodzeniu, jak i wtedy, gdyby równowartość "restytucyjna" części zastępczej była niepewna. Zwrócić należy także uwagę, że pomimo sposobu produkcji części jakości (...) nie mogą być one postrzegane na równi z częściami oryginalnymi, skoro nie mają oznaczenia producenta pojazdu,

a także są tańsze od tychże. Powyższe sprawia, że montaż części jakości (...)

w pojeździe, w którym były montowane wyłącznie oryginalne elementy, skutkuje zmniejszeniem wartości rynkowej pojazdu, przez co nie przywraca go do stanu sprzed szkody. W ocenie Sądu brak jest podstaw do uznania za zasadne naprawę pojazdu używanego wyłącznie przy zastosowaniu tzw. zamienników, a nie części autoryzowanych z logo producenta pojazdu, tylko z uwagi na rok produkcji pojazdu, czy też przebieg. Tego typu postępowanie byłoby całkowicie bezzasadne i krzywdzące dla poszkodowanego, którego szkoda powstała na skutek zwinionego działania innego podmiotu. Jednocześnie niesporne jest, jak również wynika to

z opinii biegłego, że zamienniki cechują się niższą jakością i trwałością od części oryginalnych, co znajduje bezpośrednie przełożenie na okres ich eksploatacji, ponadto z reguły są to części nie posiadające homologacji, nieznanne są ich parametry, a ich montaż w pojeździe może skutkować nieprawidłowym działaniem systemów bezpieczeństwa.

Co relewantne, pozwany, który przeprowadził oględziny samochodu M. nie wykazał w żaden sposób

(art. 6 k.c., art. 232 k.p.c.), aby w aucie tym były montowane jakiegokolwiek zamienniki. Powód stał przy tym na stanowisku, że pojazd był zmontowany wyłącznie z części oryginalnych. Pozwany nie zaoferował także dowodów,

które pozwoliłyby przyjąć, iż naprawa przy użyciu nowych części oryginalnych skutkować będzie wzrostem wartości przedmiotowego pojazdu pomimo, że zgodnie z cyt. uchwałą SN w sprawie III CZP 80/11, wyłącznie w przypadku wykazania przez ubezpieczyciela powyższego faktu odszkodowanie może ulec obniżeniu o kwotę odpowiadającą temu wzrostowi (por. także wyrok z dnia 8 grudnia 2021 roku, I NSNc 78/21, L.). W orzecznictwie podnosi się ponadto, że przywrócenie pojazdowi sprawności technicznej nie może być identyfikowane z przywróceniem pojazdu w pełni do stanu poprzedniego. Ponadto naprawa pojazdu z reguły nie powoduje, że odzyskuje on swoją pełną wartość handlową w stosunku do stanu sprzed wyrządzenia szkody. Nawet w przypadku kompleksowej naprawy w autoryzowanym zakładzie mechanicznym, zgodnie z technologią producenta, przy użyciu nowych, oryginalnych części pojazd naprawiany w realiach rynkowych, jest z reguły wart mniej niż pojazd, który nie uczestniczył w kolizji i nie podlegał procesowi naprawczemu (por. postanowienie SN z dnia 7 grudnia 2018 roku, III CZP 51/18, OSNC 2019/9/94). Nie może również tracić z pola widzenia okoliczności, że pozwany nie udowodnił, iż powód był w stanie naprawić uszkodzony pojazd za kwotę podaną w kalkulacji naprawy pozwanego, przy założeniu, że naprawa ta winna zostać przeprowadzona zgodnie z technologią producenta pojazdu, przy użyciu nowych oryginalnych części. Z opinii biegłego wynika wręcz odmienna konkluzja, a mianowicie że możliwość taka nie istniała. O czym była mowa wyżej, opinia biegłego P. K. stanowi przekonujący i miarodajny dowód w sprawie, a strony nie wnosiły do niej żadnych zastrzeżeń. Kończąc rozważania w zakresie należnego powodowi odszkodowania wyjaśnienia wymaga, że obowiązek minimalizacji skutków szkody musi być utrzymany i stosowany w rozsądnych granicach i nie powinien być wykorzystywany do nakłaniania poszkodowanego by zrezygnował z realizacji przysługujących mu praw podmiotowych. Narzucanie poszkodowanemu gdzie i za ile ma naprawić pojazd niespornie niweczyłoby zaś jego uprawnienie odnośnie wyboru sposobu likwidacji szkody. Brak jest także podstaw do uwzględnienia w kalkulacji szkody rabatów oferowanych przez ubezpieczyciela. Jak wskazał Sąd Okręgowy w Łodzi w wyroku z dnia 24 października 2018 roku (IX Ca 668/18, L.), w przypadku podjęcia decyzji o wyborze sposobu naprawienia szkody poprzez wypłatę kwoty odszkodowania na rachunek poszkodowanego, jako miarodajne koszty naprawy powinny być brane pod uwagę obiektywne i uśrednione koszty części na rynku, nie zaś koszty proponowane przez podmiot wskazany przez ubezpieczyciela. Poszkodowany ma bowiem prawo do tego, aby za ustaloną kwotę odszkodowania móc naprawić pojazd w wybranym warsztacie naprawczym, rabaty zaś nie są elementami powszechnie obowiązujących cen na rynku części zamiennych. Jeżeli w procesie wyceny wysokości szkody przyjmuje się czynniki niewystępujące na rynku lub też występujące sporadycznie, uznać należy, że nie jest to obiektywna wycena kosztów naprawy. Sąd podziela również pogląd przytoczony przez Sąd Okręgowy w Łodzi w wyroku z dnia 5 lipca 2018 roku (XIII Ga 332/18), iż rabat cenowy jest kwestią indywidualną, ustaloną między sprzedawcą a klientem, w konsekwencji nie można automatycznie stosować procentowego pomniejszenia ceny części czy usługi przy likwidacji szkody, ponieważ to czysto hipotetyczne działanie prowadziłoby w istocie do obniżenia należnego poszkodowanemu świadczenia. W podobnym tonie wypowiedział się także Sąd Okręgowy w Bydgoszczy (wyrok z dnia 23 czerwca 2020 roku, VIII Ga 119/20, L.) uznając, że poszkodowany - jeśli się na to zdecyduje - ma prawo swobodnie nabyć części niezbędne do dokonania naprawy w miejscu swego zamieszkania i nie ma obowiązku ich zakupu od podmiotu funkcjonującego w innej miejscowości, co każdorazowo wiązać się musi także z czasem transportu oraz problemami w razie ewentualnej reklamacji.

Skoro więc koszt naprawy pojazdu marki M. wyraża się kwotą 60.774,08 zł brutto, a pozwany do dnia wyrokowana wypłacił z tego tytułu sumę 24.940,52 zł, to do dopłaty pozostaje kwota 35.833,56 zł dochodzona pozwem.

Poza odszkodowaniem powód wystąpił o zwrot kosztów najmu pojazdu zastępczego, które poniósł w kwocie 12.800 zł, zaś pozwany uznał je do kwoty 4.305 zł brutto. Godzi się przypomnieć, że odpowiedzialność ubezpieczyciela z tytułu umowy obowiązkowego ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej posiadaczy pojazdów mechanicznych obejmuje celowe i ekonomicznie uzasadnione wydatki na najem pojazdu zastępczego. Jednakże, jak trafnie wskazał Sąd Najwyższy w uzasadnieniu uchwały 7 sędziów z dnia 17 listopada 2011 roku (III CZP 5/11, OSNC 2012/3/28), nie wszystkie wydatki pozostające w związku przyczynowym z wypadkiem komunikacyjnym mogą być refundowane. Istnieje bowiem obowiązek wierzyciela zapobiegania szkodzie i zmniejszania jej rozmiarów (art. 354 § 2 k.c., art. 362



k.c. i art. 826 § 1 k.c.). Na ubezpieczycielu ciąży w związku z tym obowiązek zwrotu wydatków celowych i ekonomicznie uzasadnionych, pozwalających na wyeliminowanie negatywnych dla poszkodowanego następstw, niedających się wyeliminować w inny sposób,

z zachowaniem rozsądnej proporcji między korzyścią wierzyciela a obciążeniem dłużnika. Nie jest celowe nadmierne rozszerzanie odpowiedzialności odszkodowawczej i w konsekwencji gwarancyjnej ubezpieczyciela. W tożsamy sposób wypowiedział się Sąd Najwyższy w uchwale z dnia 15 lutego 2019 roku (III CZP 84/18, OSNC 2020/1/6), akcentując, że w ramach tego obowiązku powinnością poszkodowanego, jako wierzyciela, jest lojalne postępowanie na etapie likwidacji szkody przez ograniczanie zakresu świadczenia odszkodowawczego ubezpieczyciela, a nie zbędne powiększanie wysokości szkody. Brak podjęcia takich działań mimo, że leżały

w zakresie możliwości poszkodowanego, nie może zwiększać odszkodowania należnego od ubezpieczyciela zobowiązanego do naprawienia szkody. W tym zakresie należy proporcjonalnie wyważyć interesy poszkodowanego i ubezpieczyciela kierując się standardem rozsądnie myślącej osoby, która określone zachowanie uznałaby za celowe, konieczne i racjonalne ekonomicznie. Przenosząc powyższe na grunt omawianej sprawy przypomnienia wymaga, że po zgłoszeniu szkody powód został poinformowany o możliwości zorganizowania auta zastępczego. Dzień po szkodzie pozwany przesłał poszkodowanemu informację na temat najmu, wskazał, że ten nie wiąże się z żadnymi dodatkowymi kosztami, brak jest limitu km. Poinformował także, że w przypadku skorzystania z oferty innego podmiotu koszty najmu zostaną zweryfikowane do stawki 125 zł netto. Jak wyjaśnił Sąd Najwyższy w uchwale z dnia

24 sierpnia 2017 roku (III CZP 20/17, OSNC 2018/6/56), jeśli ubezpieczyciel proponuje poszkodowanemu - we współpracy z przedsiębiorcą trudniącym się wynajmem pojazdów - skorzystanie z pojazdu zastępczego równorzędnego pod istotnymi względami pojazdowi uszkodzonemu albo zniszczonemu (zwłaszcza co do klasy i stanu pojazdu), zapewniając pełne pokrycie kosztów jego udostępnienia, a mimo to poszkodowany decyduje się na poniesienie wyższych kosztów najmu innego pojazdu, koszty te - w zakresie nadwyżki - będą podlegały indemnizacji tylko wtedy, gdy wykaże szczególne racje, przemawiające za uznaniem ich za celowe i ekonomicznie uzasadnione. Sąd Najwyższy wskazał, że jeżeli istotne warunki wynajmu proponowanego przez ubezpieczyciela (we współpracy z przedsiębiorcą wynajmującym pojazdy) czynią zadość potrzebie ochrony uzasadnionych potrzeb poszkodowanego, nie ma podstaw, by obciążać osoby zobowiązane do naprawienia szkody wyższymi kosztami związanymi ze skorzystaniem przez poszkodowanego z droższej oferty. Odstępstwa od tej reguły nie uzasadniają drobne niedogodności o charakterze niemajątkowym, które mogą wiązać się np. z koniecznością nieznacznie dłuższego oczekiwania na podstawienie pojazdu zastępczego proponowanego przez ubezpieczyciela. W ocenie Sądu Najwyższego konieczność dodatkowego kontaktu z ubezpieczycielem - w praktyce zwykle telefonicznego - nie może być przy tym uznana za niedogodność, która uzasadnia poniesienie wyższych kosztów najmu. Co więcej, należy uznać, że w ramach ciążącego na poszkodowanym obowiązku minimalizacji szkody

i współdziałania z dłużnikiem (ubezpieczycielem) mieści się obowiązek niezwłocznego zasięgnięcia informacji co do tego, czy ubezpieczyciel może zaproponować poszkodowanemu pojazd zastępczy równorzędny uszkodzonemu (zniszczonemu). Nie ma to nic wspólnego

z koniecznością poszukiwania przez poszkodowanego najtańszej oferty rynkowej najmu, nie jest bowiem istotne to, czy propozycja ubezpieczyciela jest najtańsza, lecz to, że jest przez niego akceptowana. Podkreślić należy, że proponowana przez Sąd Najwyższy wykładnia nie eliminuje, ani nie ogranicza przysługującej poszkodowanemu swobody wyboru kontrahenta, od którego najmie pojazd. Sprawia jedynie - ze względu na obowiązek zapobiegania zwiększeniu rozmiarów szkody - że zawierając umowę na mniej korzystnych warunkach od proponowanych przez ubezpieczyciela, poszkodowany będzie zmuszony ponieść część związanych z tym kosztów. Sąd Najwyższy trafnie skonstatował, że w przypadku kosztów naprawy pojazdu służących bezpośrednio wyeliminowaniu już istniejącej szkody majątkowej interes poszkodowanego podlega intensywniejszej ochronie niż w przypadku wydatków na najem pojazdu zastępczego, które nie służą wyrównaniu szkody - utrata możliwości korzystania z rzeczy nie jest szkodą - lecz jedynie wyeliminowaniu negatywnych następstw majątkowych doznanych przez poszkodowanego w wyniku uszkodzenia (zniszczenia) pojazdu.

W konsekwencji wymagania dotyczące pokrycia obu kategorii kosztów różnią się. O ile celowość i ekonomiczność wydatków służących bezpośrednio restytucji (naprawie pojazdu) jest kontrolowana co do zasady tylko w wąskich granicach określonych w art. 363 § 1 zd. 2 k.c.,

o tyle w przypadku kosztów służących wyeliminowaniu negatywnych następstw majątkowych - jest samoistną, podstawową przesłanką warunkującą zakwalifikowanie tych wydatków jako szkodę. Znaczenie tej różnicy uwidacznia się także w tym, że kompensacie podlegają jedynie rzeczywiście poniesione wydatki na najem pojazdu zastępczego, podczas gdy koszty naprawy pojazdu mogą być dochodzone jeszcze przed ich poniesieniem. Powyższe stanowisko znalazło akceptację zarówno w orzecznictwie sądów powszechnych (por. m.in. wyrok SO w Łodzi z dnia 18 czerwca 2019 roku, III Ca 514/19, LEX; wyrok SO w Suwałkach z dnia 5 lutego 2019 roku,

I Ca 476/18, LEX; wyrok SO w Białymstoku z dnia 25 września 2018 roku, VII Ga 274/18, LEX; wyrok SO w Szczecinie z dnia 14 września 2018 roku, VIII Ga 370/18, LEX; wyrok SO w Łodzi z dnia 9 sierpnia 2018 roku, III Ca 524/18, LEX; ), w piśmiennictwie (por. m.in. Kowalewski Eugeniusz, Ziemiak Michał P., Cywilne prawo, zobowiązania, naprawienie szkody, najem pojazdu zastępczego przez poszkodowanego z tytułu umowy obowiązkowego ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej. Glosa do uchwały SN z dnia 24 sierpnia 2017 r., III CZP 20/17; Ozga Maciej, Wydatki na najem pojazdu zastępczego poniesione przez poszkodowanego. Glosa do uchwały SN z dnia 24 sierpnia 2017 r., III CZP 20/17), a także ma pełną aprobatę Sądu rozpoznającego niniejszą sprawę. W rozpatrywanym stanie faktycznym

w świetle zebranego materiału dowodowego nie budzi wątpliwości, że pozwany w dacie zgłoszenia szkody zaproponował poszkodowanemu możliwość bezgotówkowego zorganizowania pojazdu zastępczego takiej klasy, jak pojazd uszkodzony, która nie przewidywała po stronie poszkodowanej żadnych dodatkowych opłat, nie wiązała się również

z limitem km, poinformował także, że w przypadku nieskorzystania z tej oferty zweryfikuje koszt za taki najem do kwoty 125 zł netto za dobę. Bez znaczenia pozostaje przy tym okoliczność, że wystosowana przez pozwanego oferta mogła nie spełniać kryteriów oferty

w rozumieniu Kodeksu cywilnego. Brak jest bowiem przepisów prawa, które nakładałyby na ubezpieczyciela obowiązek przedstawienia poszkodowanemu tego typu oferty. Uwypuklenia wymaga, że pozwany prowadzi działalność ubezpieczeniową, nie zaś ukierunkowaną na najem pojazdów zastępczych, trudno zatem zakładać, aby składał oferty w rozumieniu Kodeksu cywilnego w zakresie nieobjętym swoją działalnością. Poszkodowany nie tylko nie skorzystał

z propozycji pozwanego, ale nawet nie podjął jakichkolwiek działań, które pozwoliłyby mu zapoznać się ze zindywidualizowaną ofertą przedstawioną przez współpracujące z pozwanym wypożyczalnie. Jednocześnie powód nie przedstawił żadnych racjonalnych przesłanek, dla których nie zamierzał skorzystać z oferty ubezpieczyciela. Co więcej powód w ramach własnych działań wynajął auto zastępcze klasy wyższej, aniżeli klasa pojazdu uszkodzonego. Jak wynika bowiem z opinii biegłego sądowego, M. (...) należy do segmentu D, natomiast wynajęty M. (...) do segmentu (...). Segmenty te nie są ze sobą tożsame, na co wskazuje chociażby dysproporcja w stawkach za najem (stawki dla segmentu (...) są wyższe). Powyższe implikuje jednoznaczną konstatację, iż poszkodowany nie współdziałał z pozwanym, aby zminimalizować rozmiary szkody, choć do powyższego obligowała go treść art. 354 § 2 k.c. Naruszenie tej zasady skutkuje uznaniem, że poszkodowany przyczynił się do zwiększenia rozmiarów szkody, co uzasadnia wówczas zmniejszenie zakresu obowiązku jej naprawienia stosownie do treści art. 362 k.c., jak w przedmiotowej sprawie. Nie budzi przy tym wątpliwości, że powinność wykazania, iż objęte umową koszty wynajmu pojazdu zastępczego były celowe

i ekonomicznie uzasadnione obciążała powoda, jeśli z faktów tych chciał wywodzić korzystne dla siebie skutki prawne (art. 6 k.c., art. 232 k.p.c.). Powinności tej powód nie zdołał sprostać. Oczywiście jest również, że sam fakt, iż stawka 200 zł brutto za dobę mieści się w granicach stawek rynkowych dla pojazdów segmentu D, jest niewystarczający do uznania roszczenia za uzasadnione. Dlatego też za uznany przez pozwanego okres najmu – 28 dni – Sąd uznał za zasadną stawkę dobową na poziomie 153,75 zł brutto. O czym była mowa, pozwany kwestionował również okres wynajęcia auta przez powoda. W tym zakresie zarzuty te okazały się niezasadne. W orzecznictwie podnosi się, że okres najmu podlegający refundacji odpowiada okresowi koniecznemu i niezbędnemu do naprawy pojazdu (por. m.in. wyrok SN z dnia

5 listopada 2004 roku, II CK 494/03, L.). Jak wyjaśnił Sąd Najwyższy w wyroku z dnia

8 września 2004 roku (IV CK 672/03, L.), szkodę majątkową stanowi dopiero utrata możliwości korzystania z rzeczy wskutek jej zniszczenia. Termin wydatków koniecznych oznacza zatem wydatek niezbędny dla korzystania z innego pojazdu w takim samym zakresie

w jakim poszkodowany korzystałby ze swego środka lokomocji gdyby mu szkodę nie wyrządzono. Sąd Najwyższy w uchwale z dnia 15 lutego 2019 roku (III CZP 84/18, OSNC 2020/1/6) wskazał z kolei, że odpowiedzialność ubezpieczyciela z tytułu najmu pojazdu zastępczego zmierza do wyeliminowania negatywnych następstw majątkowych doznanych przez poszkodowanego w wyniku uszkodzenia pojazdu i obejmuje rzeczywisty okres pozbawienia poszkodowanego możliwości korzystania ze swojego pojazdu. Odpowiedzialność ta nie ogranicza się do czasu technologicznej naprawy lecz obejmuje wszystkie obiektywne czynniki wpływające na proces naprawy np. możliwości organizacyjne warsztatu naprawczego, obłożenie zamówieniami, dni wolne od pracy, oczekiwanie na części, przekazanie pojazdu do naprawy

i jego odbiór, czynności ubezpieczyciela w toku likwidacji szkody. W ocenie Sądu nie sposób podzielić przy tym stanowiska, jakoby poszkodowany winien rozpocząć naprawę uszkodzonego pojazdu przed otrzymaniem od ubezpieczyciela informacji o przyjęciu odpowiedzialności za szkody, czy też wypłatą świadczenia. Powyższe wymagałoby bowiem angażowania przez poszkodowanego własnych środków pieniężnych bez gwarancji, że wydatek taki zostanie

w przyszłości zrefundowany w całości przez ubezpieczyciela. Na powyższe zwrócił uwagę Sąd Okręgowy w Łodzi, który w wyroku z dnia 24 marca 2017 roku (XII Ga 811/16, L.) podniósł, że „zasadniczo uprawnienie do korzystania z pojazdu zastępczego przysługuje poszkodowanemu od pierwszego dnia wystąpienia szkody i trwa do czasu zakończenia naprawy lub wypłaty odszkodowania. Podkreślić należy, że do momentu podjęcia przez ubezpieczyciela decyzji o sposobie likwidacji szkody i wypłaty odszkodowania, poszkodowany nie ma obowiązku podejmowania kategoriycznych decyzji co do losów uszkodzonego pojazdu jak

i „kredytowania” z własnych środków pieniężnych kosztów ewentualnej naprawy, czy też zakupu nowego samochodu” (tak również SO w Łodzi w wyroku z dnia 24 marca 2017 roku, XIII Ga 980/16, L.). Co oczywiste, do momentu otrzymania decyzji o przyznaniu odszkodowania osoba poszkodowana nie dysponuje wiedzą na temat należnego jej świadczenia, a sam kosztorys naprawy sporządzony przez ubezpieczyciela nie oznacza jeszcze, że oznaczona w jego treści kwota zostanie wypłacona. W innym przypadku ubezpieczyciele wypłacaliby świadczenia z dniem sporządzenia takiego kosztorysu, co jednak nie ma miejsca.

W konsekwencji poszkodowany nie jest stanie zaplanować ewentualnych wydatków mających na celu usunięcie skutków zdarzenia szkodowego. W sprawie niesporne zaś było, że pozwany poinformował o przyznaniu bezspornej sumy odszkodowania dopiero pismem z dnia 2 marca 2021 roku, a samo świadczenie wypłacił 2 dni później. Wcześniej ubezpieczyciel wskazywał, że nie ustalił jeszcze swojej odpowiedzialności za szkodę, pomimo, że powód dwukrotnie dopytywał o etap likwidacji szkody i wskazywał, że wynajmuje auto zastępcze. W konsekwencji rozpoczęcie procesu naprawczego należy liczyć dopiero od dnia 4 marca 2021 roku. Doliczając 3 dni na zamówienie i dostarczenie części, 8 dni (...), a także dni wolnych od pracy, naprawa winna się zakończyć w dniu 19 marca 2021 roku, na co wskazał biegły w wydanej opinii. Tymczasem powód zdał auto zastępcze już w dacie 13 marca 2021 roku. W świetle powyższych rozważań Sąd uznał, że poszkodowany był uprawniony wynajmować auto zastępcze przez okres 64 dni, przy czym przez okres nieuznanych przez pozwanego 36 dni za stawkę 200 zł brutto, albowiem za ten okres pozwany nie gwarantował refundacji kosztów. Dopłata z tego tytułu winna zatem wynosić 7.200 zł.

Mając powyższe na uwadze Sąd zasądził od pozwanego na rzecz powoda kwotę 43.033,56 zł z ustawowymi odsetkami za opóźnienie od kwoty 33.037,74 zł od dnia

22 kwietnia 2021 roku do dnia zapłaty, od kwoty 2.795,82 zł od dnia 23 czerwca 2022 roku do dnia zapłaty oraz od kwoty 7.200 zł od dnia 14 kwietnia 2021 roku do dnia zapłaty, oddalając pozew w pozostałym zakresie.

Termin wymagalności świadczeń przysługujących poszkodowanemu od zakładu ubezpieczeń z tytułu obowiązkowego ubezpieczenia posiadaczy pojazdów mechanicznych za szkody powstałe w związku z ruchem tych pojazdów określa art. 14 ust. 1 ustawy, zgodnie

z którym zakład ubezpieczeń wypłaca odszkodowanie w terminie 30 dni licząc od dnia złożenia przez poszkodowanego lub uprawnionego zawiadomienia o szkodzie. W przypadku gdyby wyjaśnienie w terminie, o którym mowa w ust. 1, okoliczności niezbędnych do ustalenia odpowiedzialności zakładu ubezpieczeń albo wysokości odszkodowania okazało się niemożliwe, odszkodowanie wypłaca się w terminie 14 dni od dnia, w którym przy zachowaniu należytej staranności wyjaśnienie tych okoliczności było możliwe, nie później jednak niż w terminie

90 dni od dnia złożenia zawiadomienia o szkodzie, chyba że ustalenie odpowiedzialności zakładu ubezpieczeń albo wysokości odszkodowania zależy od toczącego się postępowania karnego lub cywilnego (art. 14 ust. 2 ustawy). Niespełnienie świadczenia w terminie powoduje po stronie dłużnika konsekwencje przewidziane w art. 481 § 1 k.c., zgodnie z którym, jeżeli dłużnik opóźnia się ze spełnieniem świadczenia pieniężnego, wierzyciel może żądać odsetek za czas opóźnienia, chociażby nie poniósł żadnej szkody i chociażby opóźnienie było następstwem okoliczności, za które dłużnik odpowiedzialności nie ponosi. Jeżeli stopa odsetek za opóźnienie nie była z góry oznaczona, należą się odsetki ustawowe za opóźnienie (§ 2 art. 481 k.c.). Godzi się ponadto przypomnieć, że zobowiązanie z tytułu odszkodowania ma charakter bezterminowy, przekształcenie go w zobowiązanie terminowe następuje zaś w drodze wezwania wierzyciela skierowanego do dłużnika do spełnienia świadczenia. W zakresie pierwotnie dochodzonej kwoty z tytułu odszkodowania Sąd zasądził odsetki od daty wskazanej w pozwie, albowiem już w dniu 11 marca 2021 roku powód wskazywał, że należne mu odszkodowanie winno wynosić 57.978,26 zł. Odsetki od rozszerzonej części pozwu Sąd zasądził od dnia następującego po dacie doręczenia pozwanemu odpisu pisma procesowego w tym zakresie. Z kolei odsetki od należności za najem pojazdu zastępczego były należne dopiero od dnia 14 kwietnia 2021 roku. Roszczenie to powód zgłosił w wiadomości email z dnia 15 marca 2021 roku, przy czym było to nowe roszczenie, niezależne od żądanego wcześniej odszkodowania. Jednocześnie powód nie oznaczył terminu na jego spełnienie. Skoro tak to pozwany miał ustawowy termin 30 dni na jego spełnienie, rozpoczynający się w dniu zgłoszenia (15 marca), który upływał w dniu 13 kwietnia 2021 roku.

O kosztach procesu rozstrzygnięto w oparciu o art. 98 k.p.c. w zw. z art. 100 zd. 2 k.p.c. Powód wygrał spór niemal w całości ulegając w zakresie 3% swojego żądania, wobec powyższego był uprawniony żądać zwrotu całości poniesionych kosztów procesu. Te obejmowały: opłatę sądową od pozwu i jego rozszerzenia – 2.217 zł, wynagrodzenie pełnomocnika w stawce minimalnej – 3.600 zł, opłatę skarbową od pełnomocnictwa – 17 zł oraz zaliczkę na biegłego – 700 zł. Mając powyższe na uwadze Sąd zasądził od pozwanego na rzecz powoda kwotę 6.534 zł tytułem zwrotu kosztów procesu.

Ponadto na podstawie art. 98 k.p.c. w zw. z art. 100 zd. 2 k.p.c. w zw. z art. 113 ust. 1 ustawy o kosztach sądowych w sprawach cywilnych Sąd nakazał pobrać od pozwanego na rzecz Skarbu Państwa – Sądu Rejonowego dla Łodzi-Widzewa w Łodzi kwotę 1.355,57 zł tytułem nieuiszczonych kosztów sądowych.

Z tych względów, orzeczono jak w sentencji.