

## UZASADNIENIE

W pozwie z dnia 9 sierpnia 2017 roku powód D. G. (1), prowadzący działalność gospodarczą pod nazwą (...), domagał się od strony pozwanej Towarzystwa (...) S.A. w W. zasądzenia kwoty 2830,04 zł wraz z ustawowymi odsetkami za opóźnienie oraz kosztami procesu. W uzasadnieniu wskazał, że w kolizji drogowej został uszkodzony samochód osobowy marki V. (...), będący własnością L. S., a sprawca kolizji był ubezpieczony u strony pozwanej (w zakresie obowiązkowego ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej). Szkoda obejmowała przede wszystkim koszty przywrócenia pojazdu do stanu sprzed kolizji w wysokości 708,29 zł (zakwestionowanej przez stronę pozwaną). Niezależnie od powyższego w związku z koniecznością naprawy uszkodzonego pojazdu poszkodowany zawarł z powodem umowę najmu samochodu zastępczego marki T. (...) (obejmującą dwadzieścia dni) za kwotę 135 zł netto (166,05 zł brutto) za jedną dobę. Z tego tytułu powód wystawił poszkodowanemu fakturę VAT, z której do zapłaty pozostała kwota 2121,75 zł. Strona pozwana odmówiła zapłaty powyższych kwot na rzecz powoda (który nabył wierzytelności w drodze umowy cesji), mimo wezwania do zapłaty.

W dniu 3 listopada 2017 roku został wydany nakaz zapłaty w postępowaniu upominawczym, którym zasądzono kwotę dochodzoną pozwem oraz 653 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 naprawy pojazdu w wysokości 3369,69 zł oraz koszty wynajmu pojazdu zastępczego w wysokości 1199,25 zł. W pozostałym zakresie strona pozwana zakwestionowała roszczenie powoda. Jeśli chodzi o koszty naprawy pojazdu (koszty przywrócenia samochodu do stanu sprzed kolizji) zarzuciła, że ponoszone przez poszkodowanego wydatki muszą mieć charakter celowy i ekonomicznie uzasadniony, a niedopłata odszkodowania wynikała z zawyżenia przez powoda stawek za robocizną oraz zawyżenia kosztów zakupu części zamiennych w postaci nakładki i wspornika zderzaka. W zakresie kosztów najmu pojazdu zastępczego strona pozwana zakwestionowała roszczenie zarówno w zakresie czasu najmu pojazdu zastępczego, jak również zastosowanej przez powoda stawki za dobę.

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

Na rozprawie w dniu 7 grudnia 2018 roku powód cofnął pozew (ze zrzeczeniem się roszczenia) co do kwoty 175,32 zł wraz z ustawowymi odsetkami za opóźnienie (w zakresie kosztów przywrócenia uszkodzonego pojazdu do stanu sprzed szkody).

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

W dniu 7 marca 2016 roku pojazd marki V. (...) o numerze rejestracyjnym (...), stanowiący własność L. S. (poszkodowanego), brał udział w kolizji drogowej.

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

(dowód: bezsporne;

notatka informacyjna – k. 158v)

W tym samym dniu (7 marca 2016 roku) poszkodowany zgłosił powstanie szkody (...) S.A. w W. (w ramach bezpośredniej likwidacji szkody).

W dniu 14 marca 2016 roku przedstawiciel (...) S.A. w W. dokonał oględzin uszkodzonego pojazdu. W tym samym dniu została też sporządzona kalkulacja naprawy oraz wycena pojazdu.

W piśmie z dnia 15 marca 2016 roku (...) S.A. w W. poinformował poszkodowanego L. S., że wysokość przeciętnych kosztów naprawy uszkodzonego pojazdu wynosi 1303,18 zł.

(dowód: bezsporne;

zgłoszenie szkody – k. 161-162;

pismo z dnia 15.03.2016 roku – k. 83;

dokumentacja zdjęciowa – k. 56-64)

W dniu 22 marca 2016 roku poszkodowany L. S. zlecił D. G. (2), prowadzącemu działalność gospodarczą pod nazwą (...), wykonanie naprawy uszkodzonego pojazdu (V. (...)) i zobowiązał się do pokrycia kosztów naprawy, opartych na normach ujętych w bazach (...) przy zastosowaniu między innymi stawek 125 zł za roboczogodzinę prac blacharskich oraz 135 zł za roboczogodzinę prac lakierniczych.

W tym samym dniu poszkodowany upoważnił D. G. (1) do reprezentowania w postępowaniu likwidacyjnym.

Pojazd przyjęto do naprawy w dniu 22 marca 2016 roku. Poszkodowany odebrał samochód po naprawie w dniu 12 kwietnia 2016 roku.

(dowód: bezsporne;

zlecenie – k. 8;

kalkulacja naprawy – k. 10-11;

upoważnienie – k. 133v)

W tym samym dniu (22 marca 2016 roku) poszkodowany L. S. (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 135 zł netto.

Pojazd został przekazany poszkodowanemu w dniu 22 marca 2016 roku o godzinie 11:42. Poszkodowany zwrócił samochód zastępczy w dniu 12 kwietnia 2016 roku o godzinie 16:20.

(dowód: bezsporne;

umowa najmu – k. 20)

W tym samym dniu (22 marca 2016 roku) poszkodowany L. S. (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 7 marca 2016 roku w pojeździe V. (...) o numerze rejestracyjnym (...), przysługującej wobec ubezpieczyciela (OC) sprawcy szkody (oraz samego sprawcy).

(dowód: bezsporne;

umowa z dnia 22.03.2016 roku – k. 7)

W korespondencji elektronicznej z dnia 23 marca 2016 roku cesjonariusz poinformował (...) S.A. w W., że zostały ujawnione dalsze uszkodzenia mające związek z zaistniałym zdarzeniem i poprosił o dodatkowe oględziny pojazdu.

Decyzją z dnia 29 marca 2016 roku (...) S.A. w W. przyznał poszkodowanemu L. S. odszkodowanie z tytułu naprawy uszkodzonego pojazdu w wysokości 1303,18 zł.

Decyzją z dnia 30 marca 2016 roku (...) S.A. w W. przyznał poszkodowanemu L. S. dalsze odszkodowanie z tytułu naprawy uszkodzonego pojazdu w wysokości 159,90 zł (łącznie 1463,08 zł).

W dniu 31 marca 2016 roku cesjonariusz (D. G. (1)) sporządził kalkulację naprawy uszkodzonego pojazdu (V. (...)) na kwotę 3315,43 zł netto (4077,98 zł brutto).

W tym samym dniu zostały zamówione części potrzebne do naprawy uszkodzonego pojazdu, które ostatecznie zostały dostarczone w dniu 7 kwietnia 2016 roku.

Naprawa uszkodzonego pojazdu trwała od dnia 9 do dnia 11 kwietnia 2016 roku.

(dowód: bezsporne;

pismo z dnia 23.03.2016 roku – k. 149v;

pismo z dnia 29.03.2016 roku – k. 147;

pismo z dnia 30.03.2016 roku – k. 51;

kosztorysy – k. 45-50;

kalkulacja naprawy – k. 10-11;

korrespondencja elektroniczna – k. 84-85)

W dniu 10 maja 2016 roku D. G. (1) wystawił fakturę VAT nr (...), w której obciążył poszkodowanego (L. S.) kwotą 3315,43 zł netto (4077,98 zł brutto) za naprawę uszkodzonego samochodu marki V. (...).

(dowód: bezsporne;

faktura VAT – k. 9;

kalkulacja naprawy – k. 10-11)

W tym samym dniu (10 maja 2016 roku) wynajmujący (D. G. (1)) wystawił fakturę VAT nr (...), w której obciążył poszkodowanego (L. S.) kwotą 2700 zł netto (3321 zł brutto) za wypożyczenie samochodu zastępczego (T. (...)) – 20 dni po 166,05 zł brutto – z terminem płatności w dniu 24 maja 2016 roku.

(dowód: bezsporne;

faktura VAT – k. 21)

(...) S.A. w W. zweryfikował sporządzoną przez cesjonariusza kalkulację naprawy z dnia 31 marca 2016 roku do kwoty 3369,69 zł brutto. Jednocześnie zweryfikowano wartość faktury VAT nr (...) do tej kwoty, uznając stawkę za robociznę w wysokości 120 zł netto, wartość nakładki zderzaka w kwocie 75,60 zł oraz wspornika zderzaka w wysokości 43,57 zł.

Decyzją z dnia 28 czerwca 2016 roku (...) S.A. w W. przyznał dalsze odszkodowanie z tytułu naprawy uszkodzonego pojazdu w wysokości 1906,61 zł (łącznie z tego tytułu wypłacono 3369,69 zł brutto) oraz z tytułu wynajmu pojazdu zastępczego w kwocie 1199,25 zł (13 dni po 75 zł netto [92,25 zł brutto]).

(dowód: bezsporne;

pismo z dnia 28.06.2016 roku – k. 23;

zweryfikowana kalkulacja naprawy – k. 52-55)

Cesjonariusz (D. G. (1)) do naprawy uszkodzonego pojazdu należącego do poszkodowanego użył także części zakupionych na rynku wtórnym (nakładki zderzaka za kwotę 269,68 zł oraz wspornika zderzaka za kwotę 125 zł).

(dowód: bezsporne;

wydruk internetowy – k. 169)

W piśmie z dnia 24 lutego 2017 roku pełnomocnik cesjonariusza wezwał (...) S.A. w W. do wypłaty dalszego odszkodowania.

W piśmie z dnia 10 marca 2017 roku (...) S.A. w W. odmówił zapłaty.

(dowód: bezsporne;

pismo z dnia 10.03.2017 roku – k. 27)

W piśmie z dnia 20 lipca 2017 roku, doręczonym w dniu 25 lipca 2017 roku, pełnomocnik cesjonariusza wezwał ubezpieczyciela do zapłaty kwoty dochodzonej pozwem.

(...) S.A. w W. podtrzymał swoje dotychczasowe stanowisko i odmówił wypłaty dalszego odszkodowania.

(dowód: bezsporne;

wezwanie do zapłaty z dowodami nadania i odbioru – k. 24-25;

pismo z dnia 28.07.2017 roku – k. 26)

### ***Sąd zważył, co następuje:***

Powództwo zasługiwało na częściowe uwzględnienie.

Bezsporne pomiędzy stronami było przede wszystkim to, że pojazd należący do poszkodowanego L. S. uległ uszkodzeniu na skutek kolizji w dniu 7 marca 2016 roku. Poza sporem było także to, że poszkodowany przeniósł na powoda swoją wierzytelność z tytułu przywrócenia pojazdu do stanu sprzed kolizji (oraz 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 L. S., uczestnikiem kolizji, której sprawca był ubezpieczony od odpowiedzialności cywilnej (OC) u strony pozwanej. Na mocy tej umowy powód nabył przysługujące poszkodowanemu roszczenia odszkodowawcze z tytułu przywrócenia pojazdu do stanu sprzed kolizji oraz 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 przywrócenia pojazdu do stanu sprzed kolizji oraz kosztów wynajmu pojazdu zastępczego.

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 powodzie spoczywał ciężar udowodnienia istnienia dochodzonego pozwem roszczenia, bowiem to on domagał się zapłaty odszkodowania.

Powód twierdził, że szkoda z tytułu kosztów przywrócenia pojazdu do stanu sprzed kolizji wynosiła 4077,98 zł brutto (3315,43 zł netto), z czego strona pozwana zapłaciła kwotę 3369,69 zł. Tym samym przedmiotem żądania pozwu w tym zakresie była niezapłacona do tej pory należność w wysokości 708,29 zł, a po ograniczeniu powództwa (o kwotę 175,32 zł) należność w wysokości 532,97 zł.

Strona pozwana zarzuciła, że niedopłata odszkodowania wynikała z zawyżenia przez powoda stawek za robociznę. Tym samym kwestią sporną pomiędzy stronami była przede wszystkim wysokość stawek za roboczogodzinę prac mechanicznych i blacharskich (125 zł netto) oraz lakierniczych (135 zł netto). Strona pozwana zarzuciła bowiem, że stawki 125 zł i 135 zł (netto) za roboczogodzinę, stosowane w warsztacie powoda, przewyższały średnie stawki obowiązujące w czasie likwidacji szkody na rynku lokalnym, które w ocenie strony pozwanej kształtowały się na poziomie 120 zł netto.

Jak już wyżej wspomniano, w niniejszej sprawie co do zasady to na powodzie spoczywał ciężar udowodnienia istnienia dochodzonego pozwem roszczenia, bowiem to on domagał się zapłaty odszkodowania (naprawienia szkody w postaci kosztów przywrócenia pojazdu do stanu sprzed kolizji). Trzeba w tym miejscu jednak podkreślić, że powód dołączył do pozwu fakturę VAT (oraz kalkulację naprawy) na kwotę 3315,43 zł netto (4077,98 zł brutto), których prawdziwości strona pozwana co do zasady nie kwestionowała. Jednocześnie w piśmie z dnia 10 marca 2017 roku (oraz w sprzeciwie od nakazu zapłaty) strona pozwana zarzuciła, że ponosi odpowiedzialność jedynie za normalne następstwa szkody, a w jej ocenie stawki w wysokości 125 zł i 135 zł były zawyżone, ponieważ działające na rynku lokalnym profesjonalne

podmioty świadczą analogiczne usługi za kwotę 120 zł netto. Tym samym nie ulega wątpliwości, że w powyższym zakresie (wykazania, że wskazane stawki rażąco odbiegały od wysokości stosowanych na rynku lokalnym) 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 przywrócenia pojazdu do stanu sprzed kolizji) są koszty ustalone według cen, którymi posługuje się wybrany przez poszkodowanego warsztat naprawczy. 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, który nabywa autoryzowane części samochodowe potrzebne do naprawy uszkodzonego pojazdu (lub korzysta z usług warsztatu w zakresie prac blacharsko-lakierniczych), nie ma obowiązku poszukiwania sprzedawcy (usługodawcy) najtańszego. Przypisanie poszkodowanemu naruszenia obowiązku współpracy z ubezpieczycielem (wynikającego z art. 354 §2 k.c.) jest możliwe jedynie wtedy, gdy świadomie lub przez niedbalstwo kupił on części droższe (lub skorzystał z droższych usług), czyli na przykład w sytuacji, kiedy poszkodowany, znając punkt sprzedaży pełnowartościowych autoryzowanych części po cenach niższych, kupował je tam, gdzie sprzedawano je drożej. To samo w ocenie Sądu dotyczy kosztów robocizny stosowanych w wybranym przez poszkodowanego zakładzie naprawczym. Zarzut uchybienia obowiązkowi z art. 354 §2 k.c. mógłby zatem wchodzić w grę tylko w razie wykazania świadomości i niedbalstwa poszkodowanego przy powierzeniu naprawy punktowi stosującemu wygórowane (i to rażąco) stawki za roboczogodzinę. 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 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 L. S.), nie był zobowiązany do wykazywania w niniejszym postępowaniu, że stawki przyjęte w kosztorysie naprawy pojazdu nie były zawyżone. Ciężar dowodu w tym zakresie, zgodnie z art. 6 k.c. oraz art. 232 k.p.c., spoczywał bowiem na stronie pozwanej, która jednak w żaden sposób nie wykazała, żeby po pierwsze poszkodowany był nieelojalny wobec ubezpieczyciela (to jest aby świadomie lub przez niedbalstwo wybrał warsztat stosujący stawki za naprawę, które rażąco odbiegałyby od przeciętnych stawek obowiązujących na rynku lokalnym), a po wtóre, aby stawki 125 zł i 135 zł (netto) za roboczogodzinę (wskazane w kosztorysie) były stawkami zawyżonymi (i to rażąco) w stosunku do stawek powszechnie stosowanych.

Należy jednocześnie zauważyć, że w ocenie Sądu na oddalenie zasługiwał wniosek strony pozwanej o dopuszczenie dowodu z opinii biegłego sądowego (na okoliczność między innymi ustalenia średnich stawek za roboczogodziny blacharskie i lakiernicze na rynku lokalnym). 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 prace lakiernicze czy blacharskie (oraz ocena, czy są to stawki przeciętne, średnie) nie wymagało w ocenie Sądu żadnych wiadomości specjalnych. Takie informacje można bowiem bardzo łatwo zdobyć w oparciu o powszechnie dostępne materiały (oferty warsztatów naprawczych, ulotki reklamowe, wydruki ze stron internetowych). W niniejszej sprawie strona pozwana powinna zatem sama przedstawić dowody (z dokumentów) na powyższą okoliczność, ewentualnie złożyć wniosek o zobowiązanie przez Sąd konkretnych warsztatów naprawczych do wskazania stosowanych przez nie stawek (oczywiście tylko w przypadku, gdyby odmówiły podania takich informacji stronie pozwanej). Nie składając takich wniosków dowodowych (a jedynie wnosząc o dopuszczenie dowodu z opinii biegłego sądowego na okoliczności niewymagające żadnych wiadomości specjalnych) strona pozwana nie tylko nie wykazała, że powód zawyżył stawki za roboczogodziny prac blacharskich i lakierniczych, ale nie udowodniła także, że stawki stosowane przez inne podmioty kształtowały się na poziomie 120 zł netto.

Trzeba w tym miejscu wreszcie zaakcentować, że w niniejszej sprawie różnica pomiędzy stawkami zastosowanymi przez powoda (125 zł netto oraz 135 zł netto) a stawką uznaną przez stronę pozwaną (120 zł netto) była tak niewielka, że o ewentualnym rażącym zawyżeniu w ogóle nie mogło być mowy.

W ocenie Sądu chybiony był zatem zarzut strony pozwanej, jakoby roszczenie powoda o zapłatę odszkodowania uwzględniającego zastosowane przez niego stawki było zawyżone. Tym samym należało przyjąć, że wskazane wyżej stawki, ujęte w wystawionej przez powoda fakturze VAT (oraz kalkulacji naprawy), stanowiły ekonomicznie uzasadniony i niezbędny wydatek (koszt uszkodzenia lub zniszczenia pojazdu).

To samo dotyczyło zakwestionowanych przez stronę pozwaną dwóch części potrzebnych do naprawy uszkodzonego pojazdu (zakupionych na rynku wtórnym nakładki oraz wspornika zderzaka). Trzeba w tym miejscu wskazać, że powód w sporządzonej przez siebie kalkulacji naprawy (będącej podstawą do wystawienia faktury VAT) przyjął wartość nakładki zderzaka na kwotę 370 zł, natomiast wartość wspornika zderzaka na kwotę 200 zł. Jednocześnie w odpowiedzi na zarzuty strony pozwanej (która zweryfikowała wskazane ceny do kwot odpowiednio 75,60 zł oraz 43,57 zł) powód przedłożył wydruki internetowe z cenami nabycia wskazanych wyżej części zamiennych (nakładki zderzaka za kwotę 269,68 zł oraz wspornika zderzaka za kwotę 125 zł) oraz ograniczył żądanie pozwu do tych właśnie kwot.

Należy w tym miejscu podkreślić, że strona pozwana w żaden sposób nie ustosunkowała się do wskazanych twierdzeń powoda (oraz złożonego przez niego dokumentu) i dlatego Sąd, mając na uwadze wyniki całej rozprawy, uznał powyższe okoliczności za przyznane (art. 230 k.p.c.).

Jeśli chodzi natomiast o koszty wynajmu pojazdu zastępczego, to strona pozwana zakwestionowała roszczenie powoda co do wysokości, zarówno w zakresie czasu najmu pojazdu zastępczego, jak również zastosowanej przez powoda stawki za dobę.

Nie ulega przy tym wątpliwości, że konieczność poniesienia wydatków na wynajęcie pojazdu zastępczego pozostawała 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 także wtedy, gdy pojazd ten nie służył do prowadzenia działalności gospodarczej (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).

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

Jak już wyżej wskazano (przy okazji kosztów przywrócenia pojazdu do stanu sprzed szkody), w niniejszej sprawie co do zasady to na powodzie spoczywał ciężar udowodnienia istnienia dochodzonego pozwem roszczenia, bowiem to on domagał się zapłaty odszkodowania (kosztów związanych z wynajmem samochodu zastępczego). Trzeba jednak ponownie podkreślić, że powód także w tym przypadku dołączył do pozwu umowę najmu (z dobową stawką czynszu w wysokości 135 zł netto) oraz wystawioną na jej podstawie fakturę VAT (obejmującą cały okres najmu pojazdu zastępczego według powyższej stawki), których prawdziwości strona pozwana nie kwestionowała. Tym samym również w powyższym zakresie (wykazania, że kwota czynszu najmu rażąco odbiegała od wysokości stosowanych na rynku lokalnym) ciężar dowodu spoczywał na stronie pozwanej.



Trzeba w tym miejscu ponownie podkreślić, że kosztami ekonomicznie uzasadnionymi (także w zakresie wynajmu pojazdu zastępczego) są koszty ustalone według cen, którymi posługuje się wybrany przez poszkodowanego podmiot świadczący usługę najmu pojazdów. Oceny prawidłowości postępowania poszkodowanego (w kontekście ewentualnego naruszenia art. 354 §2 k.c.) nie można jednak odrywać od jego osobistych cech i kwalifikacji. Nie ulega bowiem wątpliwości, że inne wymogi należy postawić osobie obeznanej 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. 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 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 [choć w minimalnym stopniu] 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 niełojalny wobec ubezpieczyciela, to jest wybrał podmiot stosujący stawki za najem pojazdu zastępczego, które odbiegały od przeciętnych stawek obowiązujących na rynku lokalnym, a po wtóre, że stawka czynszu najmu (w wysokości 135 zł netto [166,05 zł brutto]) była stawką zawyżoną w stosunku do stawek powszechnie stosowanych.

Na poparcie swoich zarzutów strona pozwana przedłożyła wydruki cenników ze stron internetowych wypożyczalni samochodów, z których treści wynikało, że cena za kilkunastodniowy najem auta w klasie wynajętego (i uszkodzonego) pojazdu (segment B) kształtowała się na poziomie od około 80,49 zł netto (99 zł brutto) do około 90,25 zł netto (111 zł brutto) za dobę.

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 powoda oraz że stawka zastosowana przez powoda (135 zł netto [166,05 zł brutto] za dobę) była wygórowana. Dlatego też w ocenie Sądu właściwą (niewygórowaną) stawką najmu była wykazana przez stronę pozwaną jako stosowana na rynku lokalnym stawka 90,25 zł netto (111 zł brutto) za dobę i taką też stawkę należało przyjąć jako ekonomicznie uzasadnioną i niezbędną wydatek (koszt uszkodzenia lub zniszczenia pojazdu).

Jeśli chodzi natomiast o czas wynajmu pojazdu zastępczego, to w sprzeciwie od nakazu zapłaty strona pozwana zarzuciła, że w postępowaniu likwidacyjnym zweryfikowała go z dwudziestu do trzynastu dni. W ocenie Sądu tak sformułowany zarzut nie mógł być skuteczny (i wystarczający do odparcia żądania pozwu). Strona pozwana nie wykazała bowiem w żaden sposób (a to na niej spoczywał w tym zakresie ciężar dowodu, o czym była już mowa wyżej), że czas wynajmu pojazdu przez poszkodowanego powinien być z jakichkolwiek względów krótszy (niż ten wskazany w fakturze VAT wystawionej przez powoda), poza zgłoszeniem wniosku o dopuszczenie dowodu z opinii biegłego sądowego na okoliczność ustalenia koniecznego czasu naprawy, czyli ilości czasu niezbędnego do naprawienia pojazdu. Tym samym w ocenie Sądu powodowi przysługiwało odszkodowanie za wynajem pojazdu zastępczego przez okres dwudziestu dni (zgodnie z żądaniem).

Nie ulega przy tym wątpliwości, że wniosek o dopuszczenie dowodu z opinii biegłego sądowego także na powyższą okoliczność (ilości czasu niezbędnego do naprawienia pojazdu) 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).

Nie ulega także wątpliwości, że po przyjęciu uszkodzonego pojazdu do warsztatu w dniu 22 marca 2016 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 30 marca 2016 roku sporządził kosztorys, w którym zaakceptował zakres uszkodzeń, co pozwoliło na zamówienie części niezbędnych do naprawy. Części te bezspornie zostały dostarczone powodowi ostatecznie w dniu 7 kwietnia 2016 roku, a naprawa uszkodzonego pojazdu została zakończona w dniu 11 kwietnia 2016 roku (samochód został odebrany przez poszkodowanego w dniu 12 kwietnia 2016 roku).

Trzeba przy tym podkreślić, że kilkudniowy termin na przeprowadzenie naprawy uszkodzonego pojazdu jest w ocenie Sądu terminem rozsądnym i stosunkowo krótkim (a na pewno nie nadmiernie [rażąco] wydłużonym). Strona pozwana nie wykazała natomiast w żaden sposób (a to na niej spoczywał ciężar dowodu w tym zakresie), że czas wynajmu pojazdu przez poszkodowanego (w okresie potrzebnym na naprawę uszkodzonego samochodu) powinien być z jakichkolwiek względów krótszy. Bez znaczenia była przy tym kwestia, czy samochód mimo uszkodzeń mógł być normalnie użytkowany, ponieważ poszkodowany nie ma obowiązku korzystania z uszkodzonego samochodu (nawet jeśli jest to teoretycznie możliwe).

Należy w tym miejscu raz jeszcze zaakcentować, że to sama strona pozwana przyczyniła się do wydłużenia okresu najmu, ponieważ mimo niezwłocznego zgłoszenia potrzeby dodatkowych oględzin uszkodzonego pojazdu zwlekała tydzień z dokonaniem tej czynności (i wykonaniem kolejnego kosztorysu).

Trzeba w tym miejscu także podkreślić, 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 (tak również Sąd Najwyższy w uchwale z dnia 22 listopada 2013 roku, III CZP 76/13, OSNC 2014, nr 9, poz. 85).

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

Zgodnie z art. 481 §1 k.c. jeżeli dłużnik opóźnia się ze spełnieniem świadczenia pieniężnego, wierzyciel może żądać odsetek za czas opóźnienia, chociażby nie poniósł żadnej szkody i chociażby opóźnienie było następstwem okoliczności, za które dłużnik odpowiedzialności nie ponosi. Zgodnie natomiast z art. 14 ust. 1 ustawy o ubezpieczeniach obowiązkowych, Ubezpieczeniowym Funduszu Gwarancyjnym i Polskim Biurze Ubezpieczycieli Komunikacyjnych ubezpieczyciel winien wypłacić odszkodowanie w terminie 30 dni licząc od dnia złożenia przez poszkodowanego zawiadomienia o szkodzie. Zgodnie z art. 14 ust. 2 ustawy w przypadku, gdyby w powyższym terminie niemożliwe byłoby wyjaśnienie okoliczności niezbędnych do ustalenia odpowiedzialności zakładu ubezpieczeń albo wysokości odszkodowania, odszkodowanie powinno być wypłacone w terminie 14 dni od dnia, w którym przy zachowaniu należytej staranności wyjaśnienie tych okoliczności było możliwe, nie później jednak niż w terminie 90 dni od dnia złożenia zawiadomienia o szkodzie, chyba że ustalenie odpowiedzialności zakładu ubezpieczeń albo wysokości

odszkodowania zależy od toczącego się postępowania karnego lub cywilnego. Skoro zatem powód wstąpił z mocy umowy przelewu wierzytelności w prawa 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 sprawy szkody (strona pozwana) został natomiast wezwany do zapłaty dopiero w piśmie z dnia 20 lipca 2017 roku, doręczonym w dniu 25 lipca 2017 roku. Tym samym powodowi należały się odsetki ustawowe za opóźnienie od dnia 2 sierpnia 2017 roku (zgodnie z terminem wskazanym w wezwaniu do zapłaty).

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 oddalił wniosek strony pozwanej o dopuszczenie dowodu z opinii biegłego sądowego (z przyczyn wskazanych wyżej). Sąd na podstawie art. 227 k.p.c. w zw. z art. 229 k.p.c. i art. 230 k.p.c. oddalił także wniosek strony pozwanej o dopuszczenie dowodu z zeznań świadka L. S.. Nie ulega bowiem wątpliwości, że wszystkie okoliczności, na które został on powołany 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 przywrócenia pojazdu do stanu sprzed kolizji w nieuregulowanej wysokości 532,97 zł oraz z tytułu najmu pojazdu zastępczego za cały żądany okres (dwudziestu dni) według stawki w wysokości 111 zł brutto (90,25 zł netto) za każdą dobę (łącznie 2220 zł brutto), pomniejszone oczywiście o kwotę już wypłaconego odszkodowania z tego tytułu (1199,25 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 1553,72 zł wraz z ustawowymi odsetkami za opóźnienie od dnia 2 sierpnia 2017 roku do dnia zapłaty, jak w punkcie I wyroku.

W toku procesu (na rozprawie w dniu 7 grudnia 2018 roku) powód cofnął pozew (ze zrzeczeniem się roszczenia) co do kwoty 175,32 zł wraz z ustawowymi odsetkami za opóźnienie (w zakresie kosztów przywrócenia uszkodzonego pojazdu do stanu sprzed szkody). Ponieważ cofnięcie pozwu nastąpiło ze zrzeczeniem się roszczenia, zgoda strony pozwanej na dokonanie tej czynności przez powoda nie była wymagana. Sąd uznał także, że nie zachodzą negatywne przesłanki przewidziane w przepisie art. 203 §4 k.p.c.

Z powyższych względów na podstawie art. 355 §1 k.p.c. postępowanie co do kwoty 175,32 zł (wraz z ustawowymi odsetkami za opóźnienie od dnia 30 czerwca 2016 roku do dnia zapłaty) należało umorzyć, jak w punkcie II wyroku.

W pozostałej części (stawki czynszu najmu pojazdu zastępczego przewyższającej kwotę 111 zł brutto [90,25 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 III 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 55% w stosunku do pierwotnego żądania i poniósł koszty opłaty sądowej od pozwu w kwocie 142 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 637 zł. Strona pozwana wygrała natomiast w 45%, ponosząc koszty zastępstwa procesowego w wysokości 900 zł, a zatem należał jej się zwrot kosztów w wysokości 405 zł. Zważywszy więc na wynik sprawy i poniesione przez strony koszty należało zasądzić od strony pozwanej na rzecz powoda kwotę 232 zł.