

UZASADNIENIE

W pozwie z dnia 8 kwietnia 2019 roku strona powodowa (...) spółka z o.o. we W. domagała się od strony pozwanej (...) S.A. V. (...) w W. zasądzenia kwoty 3565,84 zł wraz z ustawowymi odsetkami za opóźnienie oraz kosztami procesu. W uzasadnieniu wskazała, że w kolizji drogowej został uszkodzony samochód marki F. (...), będący własnością R. A., a sprawca kolizji był ubezpieczony u strony pozwanej (w zakresie obowiązkowego ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej). W związku z powyższą kolizją poszkodowany zawarł ze stroną powodową umowę najmu samochodu zastępczego F. (...) (obejmującą czterdzieści trzy dni) za kwotę 104,88 zł netto (129 zł brutto) za jedną dobę. Z tego tytułu strona powodowa wystawiła poszkodowanemu fakturę VAT na kwotę 4509,76 zł netto (5547 zł brutto), która została częściowo zapłacona przez stronę pozwaną (w zakresie kwoty 943,92 zł za dziewięć dni najmu według dobowej stawki w wysokości 104,88 zł netto). Jednocześnie strona pozwana odmówiła (mimo wezwania) zapłaty na rzecz strony powodowej (która nabyła wierzycelność w drodze umowy cesji) pozostałych kosztów najmu pojazdu zastępczego.

W dniu 9 listopada 2020 roku został wydany nakaz zapłaty w postępowaniu upominawczym, którym zasądzono kwotę dochodzoną pozwem oraz 645 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 zapłaciła na rzecz poszkodowanego koszty wynajmu pojazdu zastępczego w kwocie 943,92 zł. W pozostałym zakresie strona pozwana zakwestionowała roszczenie strony powodowej co do wysokości. Przede wszystkim zarzuciła, że odszkodowanie powinno zostać ustalone w kwocie netto (bez podatku od towarów i usług). Strona pozwana zarzuciła także, że poszkodowany jest właścicielem (użytkownikiem) innych pojazdów, które mogłyby wypełnić jego potrzeby oraz, że odpłatność najmu została sporządzona wyłącznie na potrzeby dochodzenia odszkodowania. Strona pozwana zakwestionowała wreszcie czas najmu pojazdu zastępczego (uznając okres dziewięciu dni z czterdziestu trzech dni). Zarzuciła, że zakres uszkodzeń w pojeździe poszkodowanego był na tyle niewielki, że jego dalsza eksploatacja była możliwa (do czasu ustalenia zakresu uszkodzeń oraz zamówienia części niezbędnych do naprawy).

W odpowiedzi na sprzeciw strona powodowa w całości podtrzymała żądanie pozwu.

Sąd ustalił następujący stan faktyczny:

W dniu 10 sierpnia 2015 roku pojazd marki F. (...) o numerze rejestracyjnym (...), stanowiący własność (...) S.A. 2 spółki komandytowo-akcyjnej we W., użytkowany przez R. A., prowadzącego działalność gospodarczą pod nazwą (...) (poszkodowanego), brał udział w kolizji drogowej.

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

(dowód: bezsporne;

oświadczenie sprawcy – k. 81;

kserokopia dowodu rejestracyjnego – k. 79-80)

W tym samym dniu (10 sierpnia 2015 roku) poszkodowany R. A., prowadzący działalność gospodarczą pod nazwą (...) (najemca), zawarł z (...) spółką z o.o. we W. (wynajmującym) umowę, której przedmiotem było wynajęcie samochodu zastępczego marki F. (...) o numerze rejestracyjnym (...). Strony ustaliły stawkę dobową czynszu najmu na kwotę 130 zł netto (159,90 zł brutto).

Pojazd został wydany w dniu 10 sierpnia 2015 roku. Poszkodowany zwrócił samochód zastępczy w dniu 24 września 2015 roku.

(dowód: bezsporne;

umowa z dnia 10.08.2015 roku – k. 7)

W tym samym dniu (10 sierpnia 2015 roku) poszkodowany R. A. (cedent) zawarł z (...) spółką z o.o. we W. (cesjonariuszem), umowę, której przedmiotem była cesja wierzytelności przysługującej cedentowi wobec ubezpieczyciela odpowiedzialności cywilnej sprawcy szkody z tytułu szkody komunikacyjnej z dnia 10 sierpnia 2015 roku.

(dowód: bezsporne;

umowa z dnia 10.08.2015 roku – k. 6)

W dniu 11 sierpnia 2015 roku warsztat naprawczy ((...) spółka z o.o. we W.) przyjął uszkodzony pojazd (F. (...)) do naprawy.

W dniu 13 sierpnia 2015 roku dokonano demontażu pojazdu oraz wysłano dodatkowy kosztorys do ubezpieczyciela.

W dniu 18 sierpnia 2015 roku ubezpieczyciel zaakceptował dodatkowy kosztorys. W tym samym dniu (18 sierpnia 2015 roku) warsztat naprawczy zamówił części potrzebne do naprawy pojazdu, które zostały dostarczone w dniu 18 września 2015 roku.

W dniu 21 września 2015 roku przeprowadzono naprawę blacharską pojazdu, a w dniu 22 września 2015 roku naprawę lakierniczą.

W dniu 1 października 2015 roku poszkodowany odebrał samochód po naprawie.

(dowód: bezsporne;

informacja o przebiegu naprawy – k. 9;

kalkulacja naprawy – k. 84-86;

dokumentacja fotograficzna – k. 97-103)

W dniu 28 grudnia 2015 roku wynajmujący ((...) spółka z o.o. we W.) wystawił fakturę VAT nr (...), w której obciążył (...) S.A. 2 spółkę komandytowo-akcyjną we W. kwotą 4509,76 zł netto (5547 zł brutto) za wynajem samochodu marki F. (...) przez 43 doby po 129 zł brutto.

Termin płatności faktury VAT określono na dzień 31 grudnia 2015 roku.

(dowód: bezsporne;

faktura VAT – k. 8)

W wiadomości elektronicznej z dnia 14 stycznia 2016 roku ubezpieczyciel został wezwany do wypłaty należnego odszkodowania za najem pojazdu zastępczego.

(dowód: bezsporne;

korrespondencja elektroniczna – k. 63)

W dniu 8 kwietnia 2016 roku ubezpieczyciel wypłacił cesjonariuszowi odszkodowanie z tytułu kosztów najmu pojazdu zastępczego w kwocie 943,92 zł (9 dni po 104,88 zł netto).

(dowód: bezsporne;

decyzja z dnia 8.04.2016 roku – k. 30)

Sąd zważył, co następuje:

Powództwo zasługiwało na częściowe uwzględnienie.

Bezsporne pomiędzy stronami było przede wszystkim to, że pojazd użytkowany przez poszkodowanego R. A., prowadzącego działalność gospodarczą pod nazwą (...), uległ uszkodzeniu na skutek kolizji w dniu 10 sierpnia 2015 roku. Poza sporem było także to, że poszkodowany przeniósł na stronę powodową swoją wierzytelność z tytułu szkody oraz 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.

Strona powodowa swoje roszczenie wywodziła z umowy cesji, jaka łączyła ją z R. A., uczestnikiem kolizji, której sprawca był ubezpieczony od odpowiedzialności cywilnej (OC) u strony pozwanej. Na mocy tej umowy strona powodowa nabyła przysługujące poszkodowanemu roszczenie odszkodowawcze z tytułu kosztów najmu pojazdu zastępczego. W ocenie strony powodowej strona pozwana zaniżyła należne odszkodowanie poprzez nieuzasadnione obniżenie czasu trwania najmu pojazdu (z czterdziestu trzech dni do dziewięciu dni).

Zgodnie z art. 436 §1 k.c. w zw. z art. 435 k.c. samoistny posiadacz mechanicznego środka komunikacji poruszanego za pomocą sił przyrody ponosi odpowiedzialność za szkodę na osobie lub mieniu, wyrządzoną komukolwiek przez ruch tego pojazdu, chyba że szkoda nastąpiła wskutek siły wyższej albo wyłącznie z winy poszkodowanego lub osoby trzeciej, za którą nie ponosi odpowiedzialności. Przewidziana w tym przepisie odpowiedzialność oparta jest na zasadzie ryzyka (surowszej od odpowiedzialności na zasadzie winy zawartej w art. 415 k.c.), która powstaje bez względu na winę posiadacza pojazdu mechanicznego, jak również bez względu na to, czy szkoda nastąpiła w warunkach zachowania bezprawnego.

Zgodnie natomiast z art. 436 §2 k.c. w razie zderzenia się mechanicznych środków komunikacji poruszanych za pomocą sił przyrody wymienione osoby (samoistni posiadacze pojazdów mechanicznych) mogą wzajemnie żądać naprawienia poniesionych szkód tylko na zasadach ogólnych. Przepis ten zatem w razie zderzenia się dwóch pojazdów (a z taką sytuacją mieliśmy do czynienia w niniejszej sprawie) przewiduje powrót do zasad ogólnych, a więc do odpowiedzialności na zasadzie winy z art. 415 k.c.

Należy przy tym zauważyć, że odpowiedzialność cywilna posiadacza pojazdu jest objęta systemem obowiązkowego ubezpieczenia, a zgodnie z art. 19 ust. 1 ustawy z dnia 22 maja 2003 roku o ubezpieczeniach obowiązkowych, Ubezpieczeniowym Funduszu Gwarancyjnym i Polskim Biurze Ubezpieczycieli Komunikacyjnych (Dz.U. 2003, nr 124, poz. 1152 ze zm.) poszkodowany w związku ze zdarzeniem objętym umową ubezpieczenia obowiązkowego odpowiedzialności cywilnej może dochodzić roszczeń bezpośrednio od ubezpieczyciela. Analogiczną do powyższego przepisu normę zawiera także art. 822 §4 k.c. Tym samym strona pozwana była legitymowana biernie do występowania w niniejszym procesie.

Podstawową funkcją odszkodowania jest to, że odszkodowanie powinno przywrócić w majątku poszkodowanego stan rzeczy naruszony zdarzeniem wyrządzającym szkodę. Nie może ono jednak przewyższać wysokości faktycznie poniesionej szkody. Odszkodowanie nie może bowiem być źródłem bezpodstawnego wzbogacenia po stronie poszkodowanego. Kodeks cywilny przewiduje dwa równoważne sposoby naprawienia szkody – przywrócenie stanu poprzedniego lub zapłatę odpowiedniej sumy pieniężnej (art. 363 §1 k.c.). Co do zasady wybór sposobu naprawienia szkody należy do poszkodowanego. Jego wybór pozostaje dla zobowiązanego do naprawienia szkody wiążący, z wyjątkiem sytuacji, w których przywrócenie stanu poprzedniego jest niemożliwe albo pociągałoby za sobą nadmierne

trudności lub koszty dla zobowiązanego – wówczas bowiem poszkodowany może domagać się jedynie zapłaty sumy pieniężnej.

Jak już wyżej wspomniano, w przypadku zderzenia pojazdów odpowiedzialność samoistnego posiadacza pojazdu mechanicznego wobec drugiego posiadacza oparta jest na zasadzie winy. Zgodnie z art. 415 k.c. kto z winy swej wyrządził drugiemu szkodę, obowiązany jest do jej naprawienia. Przesłankami powyższej odpowiedzialności są czyn sprawcy noszący znamiona winy, szkoda oraz związek przyczynowy pomiędzy tymże czynem a szkodą.

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

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.

Trzeba w tym miejscu przypomnieć, że postępowanie cywilne ma charakter kontradyktoryjny, czego wyrazem jest przede wszystkim dyspozycja art. 232 k.p.c., określająca obowiązek stron do wskazywania dowodów dla stwierdzenia faktów, z których wywodzą skutki prawne, co z kolei jest potwierdzeniem reguły zawartej w art. 6 k.c., wyznaczającej

sposób rozłożenia ciężaru dowodu. Podkreślić należy, że zasady art. 6 k.c. i 232 k.p.c. nie określają jedynie zakresu obowiązku zgłaszania dowodów przez strony, ale rozumiane muszą być przede wszystkim i w ten sposób, że strona, która nie przytoczyła wystarczających dowodów na poparcie swych twierdzeń ponosi ryzyko niekorzystnego dla siebie rozstrzygnięcia, o ile ciężar dowodu co do tych okoliczności na niej spoczywał. Zaznaczyć także należy, że nie jest rzeczą Sądu poszukiwanie za stroną dowodów przez nią nie wskazanych, mających na celu udowodnienie jej twierdzeń (tak również Sąd Najwyższy w wyroku z dnia 17 grudnia 1996 roku, I CKU 45/96, OSNC 1997, nr 6-7, poz. 76). Dopuszczenie dowodów z urzędu jest bowiem prawem, a nie obowiązkiem Sądu, z którego to prawa powinien szczególnie ostrożnie korzystać, tak by swym działaniem nie wspierał żadnej ze stron procesu. Faktycznie działanie Sądu z urzędu powinno ograniczać się tylko do sytuacji, gdy strona działa bez fachowego pełnomocnika i dodatkowo jest nieporadna. Z zasady nie dotyczy to więc przedsiębiorcy, którego profesjonalizm powinien obejmować także sferę funkcjonowania w obrocie prawnym.

Wobec powyższego należy stwierdzić, że zgodnie z ogólną regułą, wyrażoną w art. 6 k.c. i art. 232 k.p.c., ciężar udowodnienia faktu spoczywa na osobie, która z tego faktu wywodzi skutki prawne. Wskazana zasada oznacza, że powód składając pozew powinien udowodnić fakty, które w jego ocenie świadczą o zasadności powództwa. Udowodnienie faktów może nastąpić przy pomocy wszelkich środków dowodowych przewidzianych przez kodeks postępowania cywilnego. Nie ulega także wątpliwości, że co do zasady to na powodzie spoczywa ciężar udowodnienia twierdzeń zawartych w pozwie, bowiem to on domaga się zapłaty i powinien udowodnić zasadność swojego roszczenia. Reguła dotycząca ciężaru dowodu nie może być jednak pojmowana w ten sposób, że ciąży on zawsze na powodzie. W zależności od rozstrzyganych w procesie kwestii faktycznych i prawnych ciężar dowodu co do pewnych faktów będzie spoczywał na powodzie, co do innych z kolei – na pozwanym.

Nie ulega przy tym wątpliwości, że w niniejszej sprawie co do zasady to na stronie powodowej spoczywał ciężar udowodnienia istnienia dochodzonego pozewem roszczenia, bowiem to ona domagała się zapłaty odszkodowania (kosztów związanych z wynajmem samochodu zastępczego). Trzeba w tym miejscu jednak podkreślić, że strona powodowa dołączyła do pozwu umowę najmu oraz wystawioną na jej podstawie fakturę VAT (obejmującą cały okres najmu z dobową stawką czynszu w wysokości 129 zł brutto), których prawdziwości strona pozwana co do zasady nie kwestionowała. Jednocześnie w sprzeciwie od nakazu zapłaty strona pozwana zarzuciła, że strona powodowa bezpodstawnie wydłużyła czas trwania najmu. Tym samym nie ulega wątpliwości, że w powyższym zakresie (wykazania, że czas najmu był nadmiernie wydłużony) ciężar dowodu spoczywał na stronie pozwanej.

W sprzeciwie od nakazu zapłaty strona pozwana zarzuciła, że zakres uszkodzeń w pojeździe poszkodowanego był na tyle niewielki, że jego dalsza eksploatacja była możliwa (do czasu ustalenia zakresu uszkodzeń oraz zamówienia części niezbędnych do naprawy) i dlatego dłuższe wynajmowanie pojazdu zastępczego nie było konieczne. Na tę okoliczność został zgłoszony także wniosek o dopuszczenie dowodu z opinii biegłego sądowego.

Z zarzutem powyższym nie sposób się zgodzić, a wniosek strony pozwanej o dopuszczenie dowodu z opinii biegłego sądowego na okoliczność ustalenia, czy uszkodzony pojazd mógł być normalnie eksploatowany przez poszkodowanego, nie miał istotnego znaczenia dla rozstrzygnięcia niniejszej sprawy.

Nie ulega bowiem wątpliwości, że kwestia, czy samochód mimo uszkodzeń mógł być normalnie użytkowany, była bez znaczenia, ponieważ poszkodowany nie ma obowiązku korzystania z uszkodzonego samochodu (nawet jeśli jest to teoretycznie możliwe), choćby ze względów bezpieczeństwa. W ocenie Sądu nie ulega przy tym wątpliwości, że uszkodzony w kolizji pojazd doznał uszkodzeń mogących mieć wpływ na bezpieczeństwo użytkowania, ponieważ z niekwestionowanej przez stronę pozwaną dokumentacji fotograficznej (oraz kosztorysu naprawy) wynikało, że uszkodzeniu uległ lewy przód pojazdu (w tym zderzak oraz reflektor), co mogło skutkować uszkodzeniem układu jezdnego, a bezsprzecznie miało wpływ na bezpieczeństwo użytkowania.

Na marginesie jedynie można w tym miejscu wskazać, że wbrew zarzutom strony pozwanej zdarzenie powodujące szkodę miało miejsce w dniu 10 sierpnia 2015 roku, a nie w dniu 10 czerwca 2015 roku (strona powodowa sprostowała swoje twierdzenia w tym zakresie).

Jeśli chodzi natomiast o czas wynajmu pojazdu zastępczego, to w sprzeciwie od nakazu zapłaty strona pozwana zarzuciła, że został on nadmiernie wydłużony.

W ocenie Sądu tak sformułowany zarzut był skuteczny tylko częściowo.

Nie ulega przede wszystkim wątpliwości, że to na ubezpieczycielu ciążył obowiązek zlikwidowania zgłoszonej szkody, a więc sporządzenia kalkulacji naprawy (niezależnie od uprawnienia poszkodowanego do wyboru sposobu naprawienia szkody), ewentualnie zakwalifikowania szkody jako całkowitej (jeśli koszty naprawy przewyższyły wartość uszkodzonego pojazdu). Trzeba w tym miejscu podkreślić, że w niniejszej sprawie ubezpieczyciel (strona pozwana) dysponował materiałem potrzebnym do likwidacji szkody (oszacowania wysokości szkody oraz wypłaty odszkodowania), bowiem odszkodowanie zostało ostatecznie poszkodowanemu wypłacone.

Jednocześnie w przypadku zaistnienia zdarzenia powodującego szkodę (zwłaszcza w sytuacji, gdy poszkodowany wynajmuje pojazd zastępczy, który ma być finansowany z ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej sprawcy zdarzenia) poszkodowany (oraz osoby przez niego upoważnione) powinien podejmować czynności bez zbędnej zwłoki, tak aby umożliwić ubezpieczycielowi jak najszybsze zlikwidowanie szkody (wypłatę odszkodowania).

Trzeba w tym miejscu zatem wskazać, że z dokumentów zgromadzonych w postępowaniu likwidacyjnym wynikało, że w dniu 18 sierpnia 2015 roku zostały zamówione części niezbędne do naprawy uszkodzonego pojazdu, które zostały dostarczone dopiero w dniu 18 września 2015 roku, a naprawa trwała od dnia 21 września 2015 roku do dnia 23 września 2015 roku.

Należy jednocześnie wskazać, że w ocenie Sądu strona powodowa właściwie nie zgłosiła żadnych (a tym bardziej przekonujących) twierdzeń, w których wyjaśniłaby, z jakich przyczyn dostawa zamówionych części trwała dłużej niż siedem dni (na przykład ewentualne sprowadzenie części z zagranicy mogłoby wydłużyć niezbędny czas ze standardowych trzech dni do siedmiu). Taka sytuacja (właściwie niezależnie od przyczyn, które zresztą ostatecznie nie zostały przekonująco wyjaśnione) nie mogła zasługiwać na aprobatę i obciążać strony pozwanej, a co za tym idzie, prowadzić do wydłużenia czasu wynajęcia pojazdu zastępczego. Trzeba przy tym wskazać, że sam czas naprawy uszkodzonego pojazdu, który przy wskazanym zakresie uszkodzeń (uwzględniając czas na schnięcie lakieru) powinien trwać maksymalnie trzy dni, właściwie nie był sporny. Tym samym w ocenie Sądu uzasadniony czas najmu pojazdu zastępczego (poza właściwie bezspornym okresem ośmiu dni od dnia wstawienia pojazdu do warsztatu do dnia zamówienia części) należało powiększyć o siedem dni na dostarczenie części zamiennych, trzy dni na naprawę uszkodzonego pojazdu oraz jeden dzień na odbiór naprawionego samochodu.

Jednocześnie strona pozwana w żaden sposób nie wykazała (a to na niej spoczywał w tym zakresie ciężar dowodu), że czas wynajmu pojazdu przez poszkodowanego powinien być z jakichkolwiek względów krótszy (niż ten wskazany wyżej). Dlatego też w ocenie Sądu powodowi przysługiwało odszkodowanie za wynajem pojazdu zastępczego przez okres dziesięciu dni.

Nie ulega przy tym wątpliwości, że także wniosek strony pozwanej o dopuszczenie dowodu z opinii biegłego sądowego na okoliczność technologicznego czasu naprawy nie miał istotnego znaczenia dla rozstrzygnięcia niniejszej sprawy. W ocenie Sądu bowiem ewentualne ustalenie technologicznego czasu naprawy uszkodzonego pojazdu (hipotetycznego, teoretycznego czasu potrzebnego do wykonania naprawy) byłoby w niniejszej sprawie o tyle nieprzydatne, że poszkodowanemu co do zasady przysługiwało roszczenie o zwrot kosztów pojazdu zastępczego za rzeczywisty czas naprawy samochodu, o ile tylko nie odbiegał on w sposób oczywisty i rażąco od powszechnie uznanych standardów (a więc nie został dowolnie i bezpodstawnie wydłużony).

Trzeba w tym miejscu wreszcie zaakcentować, że następstwem zdarzenia wywołującego szkodę (polegającą na uszkodzeniu pojazdu) jest utrata możliwości korzystania z rzeczy szczególnego rodzaju, która na obecnym etapie rozwoju cywilizacyjnego jest nie tylko podstawowym narzędziem służącym do wykonywania działalności zawodowej lub gospodarczej, ale także służy w życiu codziennym do zaspokajania elementarnych potrzeb życiowych i społecznych.

Tym samym refundacji przez odpowiedzialnego w ramach odpowiedzialności odszkodowawczej (a więc także ubezpieczyciela) powinny podlegać wydatki poniesione przez poszkodowanego posiadacza pojazdu w okresie, w którym faktycznie nie mógł on korzystać z własnego pojazdu, gdyż są to wydatki celowe i ekonomicznie uzasadnione (tak również Sąd Najwyższy w uchwale z dnia 22 listopada 2013 roku, III CZP 76/13, OSNC 2014, nr 9, poz. 85).

Jednocześnie strona pozwana w żaden sposób nie sprecyzowała zarzutu dotyczącego tego, że poszkodowany jest właścicielem (użytkownikiem) innych pojazdów, które mogłyby wypełnić jego potrzeby (lakoniczność tego zarzutu właściwie uniemożliwiała ustosunkowanie się do jego treści).

Trzeba także dodatkowo podkreślić, że umowa przelewu wierzytelności może zostać zawarta w celu wykonania zobowiązania wynikającego z innej umowy, na przykład w celu rozliczenia kosztów najmu pojazdu zastępczego.

Trzeba także zauważyć, że poszkodowany był płatnikiem podatku VAT, a zatem należne mu odszkodowanie cedowane na stronę powodową nie obejmowało kwoty 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). Jednocześnie zupełnie niezrozumiałe były zarzuty strony pozwanej dotyczące bezpodstawnego naliczenia podatku VAT, skoro strona powodowa domagała się wartości netto z faktury.

Zgodnie z art. 481 §1 k.c. jeżeli dłużnik opóźnia się ze spełnieniem świadczenia pieniężnego, wierzyciel może żądać odsetek za czas opóźnienia, chociażby nie poniósł żadnej szkody i chociażby opóźnienie było następstwem okoliczności, za które dłużnik odpowiedzialności nie ponosi. Zgodnie natomiast z art. 14 ust. 1 ustawy o ubezpieczeniach obowiązkowych, Ubezpieczeniowym Funduszu Gwarancyjnym i Polskim Biurze Ubezpieczycieli Komunikacyjnych ubezpieczyciel winien wypłacić odszkodowanie w terminie 30 dni licząc od dnia złożenia przez poszkodowanego zawiadomienia o szkodzie. Zgodnie z art. 14 ust. 2 ustawy w przypadku, gdyby w powyższym terminie niemożliwe byłoby wyjaśnienie okoliczności niezbędnych do ustalenia odpowiedzialności zakładu ubezpieczeń albo wysokości odszkodowania, odszkodowanie powinno być wypłacone w terminie 14 dni od dnia, w którym przy zachowaniu należytej staranności wyjaśnienie tych okoliczności było możliwe, nie później jednak niż w terminie 90 dni od dnia złożenia zawiadomienia o szkodzie, chyba że ustalenie odpowiedzialności zakładu ubezpieczeń albo wysokości odszkodowania zależy od toczącego się postępowania karnego lub cywilnego. Skoro zatem strona powodowa wstąpiła z mocy umowy przelewu w prawa poszkodowanego, to strona pozwana winna spełnić świadczenie na rzecz strony powodowej także w terminie trzydziestodniowym. Tym samym stronie powodowej należały się odsetki ustawowe za opóźnienie od dnia 8 kwietnia 2016 roku, czego strona pozwana zresztą nie kwestionowała.

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 jedynie wnioski obu stron o dopuszczenie dowodu z opinii biegłego sądowego (z przyczyn wskazanych wyżej).

Mając zatem wszystkie powyższe okoliczności na względzie w ocenie Sądu stronie powodowej przysługiwało roszczenie o zapłatę odszkodowania z tytułu najmu pojazdu zastępczego za okres dziewiętnastu dni według bezspornej stawki w wysokości 104,88 zł netto za każdą dobę, a więc 1992,72 zł netto, pomniejszone oczywiście o kwotę już wypłaconego odszkodowania (943,92 zł netto). Dlatego też na podstawie art. 509 k.c. w zw. z art. 415 k.c., art. 436 §2 k.c., art. 361 k.c., art. 822 k.c. oraz art. 6 k.c. i art. 481 k.c., a także art. 13, art. 14 i art. 19 ustawy o ubezpieczeniach obowiązkowych, Ubezpieczeniowym Funduszu Gwarancyjnym i Polskim Biurze Ubezpieczycieli Komunikacyjnych żądanie pozwu zasługiwało na uwzględnienie w zakresie kwoty 1048,80 zł (wraz z ustawowymi odsetkami za opóźnienie od dnia 8 kwietnia 2016 roku do dnia zapłaty), jak w punkcie I wyroku.

W pozostałej części (dalszych dni najmu pojazdu zastępczego, o czym była już mowa wyżej), powództwo było nieuzasadnione i dlatego na podstawie tych samych przepisów podlegało oddaleniu, jak w punkcie II wyroku.

O kosztach procesu orzeczono na podstawie art. 100 k.p.c., zgodnie z którym w razie częściowego tylko uwzględnienia żądań koszty będą stosunkowo rozdzielone. Strona powodowa wygrała w 29% w stosunku do pierwotnego żądania i poniosła koszty opłaty sądowej od pozwu w kwocie 100 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 jej zatem zwrot kosztów w kwocie 290 zł. Strona pozwana wygrała natomiast w 71%, ponosząc koszty zastępstwa procesowego w wysokości 900 zł, a zatem należał jej się zwrot kosztów w wysokości 639 zł. Zważywszy więc na wynik sprawy i poniesione przez strony koszty należało zasądzić od strony powodowej na rzecz strony pozwanej kwotę 349 zł.