

UCHWAŁA

Dnia 15 lutego 2019 r.

Sąd Najwyższy w składzie:

SSN Monika Koba (przewodniczący, sprawozdawca)

SSN Anna Owczarek

SSN Krzysztof Strzelczyk

Protokolant Katarzyna Bartczak

w sprawie z powództwa I. sp. z o.o. w Ś.
przeciwko (...) Towarzystwu Ubezpieczeń S.A. w W.
o zapłatę,
po rozstrzygnięciu w Izbie Cywilnej na posiedzeniu jawnym
w dniu 15 lutego 2019 r.
zagadnienia prawnego
przedstawionego przez Sąd Okręgowy w W.
postanowieniem z dnia 18 kwietnia 2018 r., sygn. akt XXIII Ga (...),

"Czy normalnym następstwem zdarzenia objętego zakresem odpowiedzialności ubezpieczyciela OC sprawcy szkody komunikacyjnej są wydatki na najem pojazdu zastępczego, w okresie przedłużającej się naprawy, powstałe na skutek działania podmiotu trzeciego, zewnętrznego wobec sprawcy szkody oraz poszkodowanego?"

podjął uchwałę:

Odpowiedzialność ubezpieczyciela odpowiedzialności cywilnej posiadacza pojazdu mechanicznego obejmuje także celowe i ekonomicznie uzasadnione wydatki, poniesione przez poszkodowanego na najem pojazdu zastępczego w okresie przedłużającej się naprawy, chyba że są one następstwem okoliczności za które odpowiedzialność ponosi poszkodowany lub osoba trzecia.

UZASADNIENIE

Zagadnienie prawne przedstawione Sądowi Najwyższemu wyłoniło się w sprawie, w której wyrokiem z dnia 23 sierpnia 2017 r. Sąd Rejonowy w W. zasądził od pozwanego (...) Towarzystwa Ubezpieczeń Spółki Akcyjnej w W. na rzecz powódki I. spółki z ograniczoną odpowiedzialnością w Ś. (dalej: „I.”) kwotę 14.280,30 zł z ustawowymi odsetkami tytułem zwrotu kosztów najmu pojazdu zastępczego. Ustalił, że w dniu 7 marca 2015 r. doszło do kolizji drogowej, w której uszkodzony został pojazd marki Volkswagen Passat użytkowany przez R. K., a sprawca kolizji był ubezpieczony od odpowiedzialności cywilnej u pozwanego. Pojazd został przyjęty do naprawy w dniu 8 maja 2015 r. w renomowanym zakładzie naprawczym wchodzącym w skład sieci producenta, w dniu 11 maja 2015 r. został poddany oględzinom przez przedstawiciela pozwanego, a w dniu 22 maja 2015 r. została doręczona zakładowi naprawczemu zaakceptowana przez ubezpieczyciela kalkulacja naprawy. Tego samego dnia warsztat zamówił części zamienne niezbędne do przeprowadzenia naprawy, których pierwsza partia została dostarczona w dniu 26 maja 2015 r., a brakująca część w postaci przełącznika do pokrywy bagażnika dopiero w dniu 3 lipca 2015 r. Bagażnik w uszkodzonym samochodzie otwiera się automatycznie i bez sprawnego przełącznika nie można otworzyć jego pokrywy. Tak długi okres oczekiwania na tę część był spowodowany zmianą lokalizacji magazynu centralnego i systemu dystrybucji części przez importera – V. W tym czasie w całym kraju wystąpiły problemy z bieżącą dostawą części zamiennych do tej marki pojazdów i w wielu przypadkach okres oczekiwania na części od złożenia zamówienia wydłużył się od tygodnia do ponad miesiąca. Poszkodowany odmówił odebrania pojazdu z warsztatu bez sprawnej pokrywy bagażnika. W dniu 6 lipca 2015 r. po zakończonej naprawie pojazd został wydany poszkodowanemu.

W związku z brakiem możliwości korzystania z uszkodzonego pojazdu poszkodowany zawarł z powodową spółką w dniu 8 maja 2015 r. umowę najmu pojazdu Hyundai i40 na okres od 8 maja do 6 lipca 2015 r. (60 dni) za kwotę 260 zł netto (319,80 zł brutto) dziennie. Łączny koszt najmu wyniósł 15.600 zł netto (19.188 zł brutto). Pojazd zastępczy był niezbędny poszkodowanemu do

dojazdów do pracy i wypełniania obowiązków związanych z prowadzeniem gospodarstwa domowego. W dniu 8 maja 2015 r. poszkodowany zawarł z I. umowę cesji wierzytelności na podstawie, której przełał na nią prawo do zwrotu kosztów z tytułu najmu samochodu zastępczego przysługującą mu w związku ze szkodą komunikacyjną. Pozwany w toku likwidacji szkody uznał za uzasadniony okres najmu samochodu zastępczego wynoszący 21 dni, stosując stawkę 233,70 zł brutto i z tego tytułu wypłacił powodce kwotę 4.907,70 zł.

Uzasadniony i konieczny czas naprawy uszkodzonego pojazdu wynosił 60 dni (8 maja – 6 lipca 2015 r.). Na czas naprawy złożyły się następujące czynności: technologiczny czas naprawy (2 dni), schnięcie i utwardzenie lakieru (1 dzień), przyjęcie i wydanie pojazdu po zakończonej naprawie (1 dzień), oczekiwanie na oględziny i dostarczenie zatwierdzonej kalkulacji naprawy (10 dni), dni wolne od pracy (6 dni), oczekiwanie na dostawę wszystkich części (40 dni).

Uwzględniając w całości powództwo Sąd Rejonowy wskazał, że odszkodowanie przysługujące powodce od ubezpieczyciela odpowiedzialności cywilnej sprawcy szkody obejmuje niezbędne i ekonomicznie uzasadnione koszty najmu pojazdu zastępczego, przez okres konieczny do dokonania naprawy uszkodzonego pojazdu ustalone według cen obowiązujących na lokalnym rynku. Uznał, że przedłużający się czas naprawy spowodowany problemami z dostawą części pozostaje w związku przyczynowym ze szkodą. Został wywołany zmianą lokalizacji magazynu centralnego i systemu dystrybucji części zamiennych przez importera na co nie miał wpływu zakład naprawczy, skoro brakująca do kompletnej naprawy część nie była dostępna ani u dostawcy części ani w innych serwisach. W konsekwencji, przyjął, że w czasie naprawy nie doszło do opóźnień obciążających zakład naprawczy, 60 dniowy czas naprawy pojazdu był uzasadniony i konieczny, co oznacza że koszty najmu pojazdu zastępczego obejmujące ten okres i mieszczące się w granicach stawek rynkowych, jakie obowiązywały w 2015 r. na rynku warszawskim, stanowią wydatki pozostające w adekwatnym związku przyczynowym z kolizją.

Podczas rozpoznawania apelacji pozwanego Sąd Okręgowy w W. powziął poważne wątpliwości, którym dał wyraz w zagadnieniu prawnym, przedstawionym Sądowi Najwyższemu do rozstrzygnięcia na podstawie art. 390 k.p.c.

Sąd Najwyższy zważył, co następuje:

Ubezpieczyciel odpowiedzialności cywilnej posiadacza pojazdu mechanicznego ponosi odpowiedzialność w granicach odpowiedzialności cywilnej sprawcy szkody i w takich też granicach ustalane jest i wypłacane odszkodowanie (art. 436 § 1 i 2 w zw. z art. 363 § 2 w zw. z art. 361 § 2 w zw. z art. 822 § 1 k.c. i w zw. z art. 36 ust. 1 ustawy z dnia 22 maja 2003 r. o ubezpieczeniach obowiązkowych, Ubezpieczeniowym Funduszu Gwarancyjnym i Polskim Biurze Ubezpieczycieli Komunikacyjnych, jedn. tekst: Dz.U. z 2018 r., poz.473, ze zm.).

W orzecnictwie Sądu Najwyższego utrwalony jest pogląd, że wydatki na najem pojazdu zastępczego poniesione przez poszkodowanego są objęte odpowiedzialnością z tytułu umowy odpowiedzialności cywilnej posiadacza pojazdu mechanicznego jeżeli ich poniesienie było celowe i ekonomicznie uzasadnione, także wtedy gdy pojazd nie służył poszkodowanemu do prowadzenia działalności gospodarczej. Odpowiedzialność ta zmierza do wyeliminowania negatywnych następstw majątkowych doznanych przez poszkodowanego w wyniku uszkodzenia pojazdu i obejmuje rzeczywisty okres pozbawienia poszkodowanego możliwości korzystania ze swojego pojazdu uzasadniony koniecznym i niezbędnym w okolicznościach danej sprawy okresem jego naprawy. 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 (por. uchwała składu siedmiu sędziów Sądu Najwyższego z dnia 17 listopada 2011 r., III CZP 5/11, OSNC 2012, nr 3, poz. 28, uchwały Sądu Najwyższego z dnia 22 listopada 2013 r., III CZP 76/13, OSNC 2014, nr 9, poz. 85, z dnia 30 listopada 2016 r., III CZP 74/16, OSNC 2017, nr 7-8, poz. 82, z dnia 24 sierpnia 2017 r., III CZP 20/17, OSNC 2018, nr 6, poz. 56 oraz wyroki Sądu Najwyższego z dnia 23 maja 2017 r.,

III CK 35/16, nie publ., z dnia 5 listopada 2004, II CK 494/03, nie publ., z dnia 8 września 2004r., IV CK 672/03, OSNC 2012, nr 10, poz.112, z dnia 18 marca 2003r., IV CKN 1916/00, nie publ., i z dnia 6 stycznia 1999r., II CKN 109/98, nie publ.).

Związek przyczynowy jest konieczną przesłanką odpowiedzialności cywilnej odszkodowawczej (art. 361 § 1 k.c.) i wyznacza jednocześnie zakres tej odpowiedzialności (art. 361 § 2 k.c.). W orzecznictwie Sądu Najwyższego nie budzi wątpliwości, że związek przyczynowy w rozumieniu art. 361 § 1 k.c. (uprzednio art. 157 § 2 k.z.) może wykraczać poza konsekwencje bezpośrednie i mieć charakter pośredni (por. m.in. wyroki Sądu Najwyższego z dnia 21 stycznia 1946 r., IC 318/45, OSN (C) 1946, nr 1, poz. 27, z dnia 24 stycznia 1949 r., Wa C 233/48, OSNC 1949, nr 2-3, poz. 64, z dnia 9 kwietnia 1952 r., C 962/51, OSNCK 1954, nr 1, poz. 2, z dnia 10 grudnia 1952 r., C 584/52, PiP 1953, nr 8-9, str. 366, z dnia 21 czerwca 1960 r., 1 CR 592/59, OSN 1962, nr 3, poz. 84, z dnia 12 grudnia 1961 r., I CR 974/60, OSNC 1963, nr 1, poz. 20, z dnia 4 września 1967 r., I PR 23/67, OSNPG 1968, nr 2, poz. 14, z dnia 7 lutego 1968 r., II CR 337/67, OSNCP 1969, nr 1, poz. 15, z dnia 11 października 1972 r., II PZ 288/72, nie publ., z dnia 30 października 1972 r., nie publ., z dnia 14 marca 2002 r., IV CSK 826/00, nie publ., z dnia 18 kwietnia 2002r., II CKN 1216/00, OSNC 2003, nr 4, poz. 58, z dnia 13 listopada 2003 r., I CK 430/02, M.Prawn. 2006, nr 17, str. 947, z dnia 18 czerwca 2004r., II CK 369/03, nie publ., z dnia 17 lutego 2005 r., IV CK 596/04, nie publ., z dnia 24 maja 2005 r., V CK 654/04, nie publ., z dnia 8 grudnia 2005 r., III CK 298/05, nie publ., z dnia 20 marca 2009 r., II CSK 564/08, nie publ., z dnia 17 lutego 2011 r., III CSK 136/10, nie publ., z dnia 22 czerwca 2012 r., V CSK 282/2011, OSP 2013, z. 5, poz. 48, i z dnia 4 października 2012 r., I CSK 665/11, nie publ.). Możliwe jest zatem zaliczenie do zwykłych następstw zdarzenia sprawczego również uszczerbku majątkowego wynikłego z wydatków wymuszonych na poszkodowanym przez wystąpienie tego zdarzenia.

Nie budzi wątpliwości, że okres oczekiwania na części zamienne jest nieodzownym elementem procesu naprawy samochodu i jako taki pozostaje w normalnym związku przyczynowym ze zdarzeniem powodującym szkodę. Wątpliwości natomiast powstają, gdy naprawa ulega przedłużeniu z uwagi na

nadmierny w stosunku do przeciętnego okres oczekiwania na części. Konieczność badania normalności związku przyczynowego, a więc przesłanki odpowiedzialności z art. 361 § 1 k.c. występuje tylko wówczas gdy między badanymi zjawiskami w ogóle występuje obiektywny związek przyczynowy. Przedłużona naprawa stanowi niewątpliwie obiektywne następstwo kolizji, bo gdyby do niej nie doszło to uszkodzony w jej wyniku pojazd w ogóle nie trafiłby do warsztatu i nie pojawiłby się tego rodzaju problem. W orzecznictwie Sądu Najwyższego zaprezentowano, zachowujące aktualność również w aktualnym ustroju gospodarczym i zasługujące na podzielenie stanowisko, że jest także normalnym następstwem kolizji w rozumieniu art. 361 § 1 k.c. (por. wyrok Sądu Najwyższego z dnia 4 listopada 1977 r., II CR 355/77, OSNC 1978, nr 11, poz. 205).

W judykaturze dominuje pogląd, że typowość następstwa jest cechą adekwatnego związku przyczynowego, jeżeli rozumieć ją jako równoważnik normalności następstwa, a ściślej wykluczenie sytuacji, gdy szkoda jest „rezultatem jakiegoś zupełnie wyjątkowego zbiegu okoliczności” (nienormalnego, niezwykłego, nietypowego). Nie jest natomiast cechą adekwatnego związku przyczynowego typowość następstwa rozumiana jako konieczność jego wystąpienia, czy nawet jako jego wystąpienie z reguły (zwykle, statystycznie często). Nie wyłącza adekwatności związku przyczynowego okoliczność, że czasem następstwo – mimo identycznego przebiegu zdarzenia – nie następuje lub, że określone następstwo jest statystycznie rzadszym przypadkiem. Anormalne jest następstwo do którego doszło wskutek nadzwyczajnego zbiegu okoliczności, którego przeciętnie nikt nie bierze w rachubę. Dla istnienia normalnego związku przyczynowego wystarcza więc ustalenie, że w świetle ocen zobiektywizowanych dane następstwa (skutki szkody) są normalne, typowe, zwyczajne, możliwe do przewidzenia (por. m.in. wyroki Sądu Najwyższego z dnia 9 sierpnia 2018 r., V CSK 427/17, nie publ., z dnia 7 marca 2013 r., II CSK 364/12, OSP 2014, nr 2, poz.16, z dnia 19 czerwca 2008 r., V CSK 18/08, nie publ., z dnia 18 marca 2008 r., II CSK 336/07, nie publ., z dnia 26 stycznia 2006 r., II CK 372/05, OSP 2008, nr 9, poz. 96, z dnia 28 lutego 2006 r., III CSK 135/05, nie publ., z dnia 8 grudnia 2005 r., III CK 298/05, nie publ., z dnia

11 lutego 2003 r., V CSK 1640/00, nie publ., z dnia 9 lutego 2001 r., III CKN 578/00, OSNC 2001, nr 7-8, poz. 120, z dnia 23 kwietnia 1982 r., IV CR 60/82, OSP 1983, z. 2, poz. 27, z dnia 12 marca 1975 r., II CR 6/75, OSP 1977, z. 3, poz. 51, z dnia 23 kwietnia 1974 r., II CR 146/74, OSP 1975, nr 2, poz. 37, z dnia 18 września 1964 r., II PR 507/64, OSNCP 1965, nr 7-8, poz. 125, z dnia 16 lipca 1964 r., II CR 88/64, OSNC 1985, nr 5, poz. 82, z dnia 4 listopada 1960 r., 2 CR 411/59, OSPiKA 1962, nr 9, poz. 251).

Przedłużająca się z różnych przyczyn w toku likwidacji szkody komunikacyjnej naprawa jest zatem normalnym skutkiem kolizji, skoro występuje w zwykłym toku rzeczy i jest dość typowym, hipotetycznie możliwym do przewidzenia zjawiskiem. Oznacza to, że co do zasady za celowe i ekonomicznie uzasadnione wydatki poniesione przez poszkodowanego na najem pojazdu zastępczego w czasie przedłużonej naprawy spowodowanej obiektywnymi przyczynami, których nie można przezwyciężyć (np. przejściowy brak części u dostawców, ogólnopolski problem z dystrybucją części u producenta) będzie odpowiadał sprawca szkody (ubezpieczyciel odpowiedzialności cywilnej). Nie ma żadnych podstaw by w takich stanach faktycznych poszkodowany, który doznał szkody wbrew swojej woli, miał ponosić konsekwencje przedłużonej naprawy, skoro sprowadzało by się to do przerzucania na niego skutków kolizji pozostających z nią wprawdzie w pośrednim, ale normalnym związku przyczynowym.

Podkreślenia jednak wymaga, że istnienie związku przyczynowego jako zjawiska obiektywnego determinowane jest określonymi okolicznościami faktycznymi konkretnej sprawy. Normatywnym celem adekwatnego związku przyczynowego jest wyznaczenie odpowiadającej słuszności granicy pomiędzy tymi skutkami, które można przypisać pozwanemu o naprawienie szkody, a tymi których przypisać mu nie można. W ostatecznym rozrachunku o kwalifikacji następstwa, jako normalnego lub anormalnego będzie zatem decydować ocena ustalonych w sprawie faktów przeprowadzona przez sąd z uwzględnieniem obciążającego strony rozkładu ciężaru dowodu (por. m.in. postanowienie Sądu Najwyższego z dnia 12 marca 2010 r., III CZP 129/09, nie publ.).

Do przerwania normalnego związku przyczynowego dojdzie przez wystąpienie zdarzenia, które nie jest normalnym, adekwatnym skutkiem określonej przyczyny, ale nowym, niezależnym ogniwem w łańcuchu przyczynowo- skutkowym (*nova causa interveniens*). Do wyłączenia odpowiedzialności sprawcy (ubezpieczyciela) dojdzie w sytuacji, gdy odpowiedzialność cywilnoprawną za przedłużającą się naprawę ponosi poszkodowany lub osoba trzecia. Różnorodność stanów faktycznych, w których dojdzie do przerwania związku przyczynowego z tego powodu nie pozwala na ich wyczerpujące wyliczenie. Będzie to miało miejsce przykładowo w sytuacjach gdy warsztat naprawczy ma złą organizację pracy, w trakcie naprawy występują nieuzasadnione przestoje, naprawa zostanie wykonana nieprawidłowo i będzie musiała być skorygowana, pracownik warsztatu przez niedopatrzanie nie zamówi w normalnym toku czynności części lub nie zweryfikuje ich dostępności (por. m.in. wyrok Sądu Najwyższego z dnia 3 lutego 1971 r., III CRN 450/70, OSNC 1971, nr 11, poz. 205) Warsztat naprawczy będzie również odpowiadał za osoby, którymi posługuje się przy wykonaniu zobowiązania lub którym wykonanie zobowiązania powierza (art. 474 k.c.). Mogą mieć zatem miejsce sytuacje gdy warsztat ma umowę z dostawcą części, który jest zobligowany je dostarczać w określonym terminie, ale tego nie czyni z uwagi na zaniedbania organizacyjne. W tych wszystkich przypadkach, których szczegółowe wyliczenie nie jest możliwe, za przedłużoną naprawę odpowiedzialność kontraktową wobec poszkodowanego ponosi zakład naprawczy (art. 471 k.c.), a wobec warsztatu podmioty, którymi posługuje się przy wykonaniu zobowiązania. Jeżeli jednak w ramach umowy z warsztatem dostawcy (dystrybutorowi) części nie można przypisać odpowiedzialności, bo w określonym czasie nie ma części na rynku, a dostawca nie zobowiązał się, że będą one dostępne w bieżącym toku czynności i niezwłocznie dostarczane, to nie ma podstaw by konsekwencjami przedłużającej się naprawy obciążać poszkodowanego, skoro nie będzie on miał w takich sytuacjach skutecznego roszczenia kontraktowego do zakładu naprawczego.

Mogą mieć również miejsce inne sytuacje przerywające związek przyczynowy, gdy przedłużająca się naprawa została spowodowana czynem niedozwolonym np. dojdzie do kradzieży części przygotowanych do naprawy lub

na skutek przepięcia instalacji będzie miał miejsce pożar w warsztacie (por. m.in. orz. GKA z dnia 2 czerwca 1978 r., DO – 2910/78, OSP nr poz. 38).

Do przerwania związku przyczynowego dojdzie również na skutek działań (zaniechań) poszkodowanego. W tym kontekście podkreślenia wymaga, że strony stosunku zobowiązaniowego wynikającego z odpowiedzialności gwarancyjnej ubezpieczyciela mają obowiązek współdziałania (art. 354 § 2 k.c.). 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 (por. m.in. uchwały Sądu Najwyższego z dnia 22 kwietnia 1997 r., III CZP 14/97, OSNC 1997, nr 8, poz.103, z dnia 23 czerwca 2003 r., III CZP 32/03, z dnia 24 sierpnia 2017 r., III CZP 20/17, z dnia 16 października 1998 r., III CZP 42/98, OSNC 1999, nr 4, poz. 69, wyroki Sądu Najwyższego z dnia 25 kwietnia 2002 r., I CKN 1466/99, OSNC 2003, nr 5, poz. 64, z dnia 26 listopada 2002 r., V CKN 1397/00, nie publ., z dnia 5 listopada 2004 r., II CK 494/03, z dnia 19 listopada 2015 r., IV CSK 764/14, nie publ. oraz postanowienie składu siedmiu sędziów Sądu Najwyższego z dnia 24 lutego 2006 r., III CZP 91/05, nie publ.).

Jeżeli poszkodowany akceptuje bezkrytycznie nieuzasadnione przewleknięcie przez warsztat naprawy, zwleka z oddaniem pojazdu do naprawy lub bezzasadnie odmawia jego odbioru mimo, że część na którą oczekuje zakład naprawczy celem dokończenia naprawy nie ma żadnego wpływu na możliwość normalnej eksploatacji pojazdu (co wymaga badania *ad casum*), to przedłużona z tych przyczyn naprawa nie może obciążać ubezpieczyciela. 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. Nie można jednak kreować po stronie poszkodowanego niezgodnych ze standardem należytej staranności obowiązków przerzucając na niego po oddaniu pojazdu do naprawy profesjonalnemu zakładowi naprawczemu wymogu monitorowania prawidłowości

naprawy lub poszukiwania części, gdy problem z ich uzyskaniem w określonym odcinku czasowym ma autoryzowana stacja obsługi. Postulat zapobiegania szkodzie i zmniejszania jej rozmiarów nie może prowadzić do nieuwzględniania braku możliwości przewyciężenia przez poszkodowanego perturbacji związanych z czasową niedostępnością części koniecznych do naprawy pojazdu określonej marki. Trzeba mieć również na względzie, że poszkodowany nie jest najczęściej podmiotem zajmującym się profesjonalnie mechaniką pojazdową i nie można od niego wymagać by zdawał sobie sprawę w każdym przypadku z wpływu uszkodzonych i nie naprawionych elementów na możliwość bezpiecznego i nieuciążliwego użytkowania pojazdu.

Oceny tej nie zmienia sugestia Sądu Okręgowego, że ubezpieczyciel nie ma wpływu na przebieg i czas naprawy pojazdu w warsztacie mechanicznym wybranym przez poszkodowanego. Po pierwsze, ubezpieczyciele niejednokrotnie współpracują z zakładami naprawczymi, a w ramach postępowania likwidacyjnego mogą mieć wpływ na dokonany przez poszkodowanego wybór warsztatu ewentualnie współdziałać z nim w tym zakresie w procesie likwidacji szkody. Po drugie, wprawdzie to poszkodowany wybiera warsztat, w którym będzie naprawiany pojazd, jednak jego wpływ na czas i przebieg naprawy również jest bardzo ograniczony, skoro jest on determinowany obciążeniem pracą i możliwościami organizacyjnymi określonego zakładu naprawczego oraz dostępnością części i sprowadza się z reguły do niezwłocznego oddania pojazdu do naprawy i zgłoszenia szkody ubezpieczycielowi. Po trzecie, odpowiedzialność za przedłużoną naprawę wynikającą z przyczyn obciążających warsztat i podmioty, którymi posługuje się przy wykonaniu zobowiązania ponosi wobec poszkodowanego wykonawca tej usługi, a nie ubezpieczyciel (sprawca szkody).

Nie sposób nie dostrzec, że do nieuzasadnionego przedłużania naprawy i nadużyć w zakresie najmu pojazdów zastępczych może dochodzić w sytuacjach, gdy zakład naprawczy jednocześnie wynajmuje bezgotówkowo poszkodowanemu pojazd zastępczy lub jest powiązany z takim przedsiębiorstwem, skoro w interesie tych podmiotów jest uzyskanie, jak największego zysku z wynajmu pojazdów. Barierą dla takich praktyk są jednak ściśle określone granice odpowiedzialności ubezpieczyciela wyłącznie za niezbędne i ekonomicznie uzasadnione koszty

najmu pojazdu zastępczego, powiązane z niezbędnym i uzasadnionym czasem naprawy, który może być *in casu* zweryfikowany w toku postępowania dowodowego, w razie potrzeby z wykorzystaniem opinii biegłego.

W konsekwencji Sąd Najwyższy podjął uchwałę, jak na wstępie.

aj