

**Sygn. akt: I C 2401/15**

## WYROK

### W IMIENIU RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ

Dnia 19 listopada 2015 r.

Sąd Rejonowy dla Warszawy Woli w Warszawie Wydział I Cywilny

w składzie:

Przewodniczący - SSR Joanna Karczevska

Protokolant – Łukasz Skowronek

po rozpoznaniu w dniu 05 listopada 2015 r. w Warszawie

na rozprawie sprawy

**z powództwa N. B.**

**przeciwko (...) Spółka Akcyjna z siedzibą w K. (Niemcy) działającą na terytorium Polski w ramach (...) Spółka akcyjna Oddział w Polsce z siedzibą w W.**

o zapłatę kwoty 250 Euro

I. oddała powództwo;

II. zasądza od N. B. na rzecz (...) Spółka Akcyjna z siedzibą w K. (Niemcy) działającą na terytorium Polski w ramach (...) Spółka akcyjna Oddział w Polsce z siedzibą w W. kwotę 197 zł (sto dziewięćdziesiąt siedem złotych) tytułem zwrotu kosztów procesu.

Sygn. akt I C 2401/15

## UZASADNIENIE

Pozwem z dnia 18 lutego 2015 r. **powód N. B.** wniósł powództwo przeciwko (...) S.A. z siedzibą w K. (Niemcy) Oddział w Polsce o zapłatę 250 euro wraz z ustawowymi odsetkami od 9 lutego 2015 r. do dnia zapłaty, domagając się także zasądzenia kosztów procesu.

W uzasadnieniu wskazał, iż 1 grudnia 2014 r. podróżował liniami lotniczymi pozwanego z K. do F., jednakże wylot został anulowany, a pomimo złożonej reklamacji pozwany nie zapłacił powodowi należnego odszkodowania. Jako podstawę roszczenia wskazał art. 7 rozporządzenia (WE) nr 261/2004 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 11 lutego 2004 r. ustanawiającego wspólne zasady odszkodowania i pomocy pasażerów w przypadku odmowy przyjęcia na pokład albo odwołania lub dużego opóźnienia lotów, uchylającego rozporządzenie (EWG) nr 295/91. (pozew, k. 2-7)

Nakazem zapłaty w postępowaniu upominawczym z 4 marca 2015 r. Referendarz Sądowy w Sądzie Rejonowym dla Warszawy – Woli w Warszawie orzekł zgodnie z żądaniem pozwu. (nakaz zapłaty, k. 19)

**Pozwana Spółka (...) S.A. z siedzibą w K. (Niemcy) Oddział w Polsce** wniosła sprzeciw od powyższego nakazu zapłaty domagając się oddalenia powództwa w całości. W uzasadnieniu wskazała, iż przytoczony jako podstawa żądania art. 7 rozporządzenia (WE) 261/2004 Parlamentu Europejskiego i Rady z 11 lutego 2004 r. ustanawiającego wspólne zasady odszkodowania i pomocy dla pasażerów w przypadku odmowy przyjęcia na pokład lub dużego opóźnienia lotów, uchylającego rozporządzenie (EWG) nr 295/91 (Dz. U. UE L z dnia 17 lutego 2004 r.) nie może

stanowiąc samodzielnej podstawy dochodzenia roszczenia. W ocenie pozwanej Spółki została spełniona przesłanka z art. 5 ust 3 rozporządzenia wyłączająca jej odpowiedzialność z tytułu odszkodowania za odwołany lot. Zgodnie z jego treścią: Obsługujący przewoźnik lotniczy nie jest zobowiązany do wypłaty rekompensaty przewidzianej w art. 7, jeżeli może dowieść, że odwołanie jest spowodowane zaistnieniem nadzwyczajnych okoliczności, których nie można było uniknąć pomimo podjęcia wszelkich racjonalnych środków. Podkreśliła, że przyczyną odwołania lotu na który powód miał wykupiony bilet był strajk pracowników powoda zrzeszonych w Niemieckim Związku Zawodowym – (...), a tym samym stosownie do regulacji wynikających z art. 5 ust. 3 (zaistnienia nadzwyczajnych okoliczności) nie jest on zobowiązany do zapłaty rekompensaty. Ponadto strona pozwana wskazała na treść pkt 14 Preambuły Rozporządzenia WE 261/2004, którego wynika, że “Podobnie jak w konwencji montrealskiej, zobowiązania przewoźników lotniczych powinny być ograniczone lub ich odpowiedzialność wyłączona w przypadku gdy zdarzenie jest spowodowane zaistnieniem nadzwyczajnych okoliczności, których nie można było uniknąć pomimo podjęcia wszelkich racjonalnych środków. Okoliczności te mogą, w szczególności, zaistnieć w przypadku destabilizacji politycznej, warunków meteorologicznych uniemożliwiających dany lot, zagrożenia bezpieczeństwa, nieoczekiwanych wad mogących wpłynąć na bezpieczeństwo lotu oraz strajków mających wpływ na działalność przewoźnika”. (sprzeciw, k. 22-24)

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

N. B. miał wykupiony bilet na lot nr (...) na godzinę 18:45, który miał być realizowany przez pozwaną Spółkę w dniu 1 grudnia 2014 r. z K. do F., który stanowił część jego podróży do K.. Lot został odwołany w związku ze strajkiem grupy pracowników pozwanej Spółki - pilotów D. L. zrzeszonych w Niemieckim Związku Zawodowym – (...). Strajk pilotów trwał od godziny 12:00 w dniu 1 grudnia 2014 r. do godziny 24:00 w dniu 2 grudnia 2014 r.

Pozwana Spółka w dniu 30 listopada 2014 r. około godziny 14.00 została poinformowana przez związek zawodowy (...) o planowanym 36 – godzinnym strajku. Wobec informacji o strajku (...) S.A. z siedzibą w K. podjęła działania mające na celu poinformowanie pasażerów o zaistniałej sytuacji (informowała mailowo wieczorem 30 listopada lub rano 1 grudnia 2014 r.). Pozwany skorzystał z opcji zwrotu kosztów niewykorzystanej części biletu.

W roku 2014 i 2015 aż do dnia zamknięcia rozprawy w niniejszej sprawie u pozwanego przewoźnika odbyło się co najmniej 12 strajków pilotów L.. Podłożem konfliktu był brak zgody pozwanego na zachowanie przywilejów emerytalnych przede wszystkim polegających na możliwości przejścia na wcześniejszą emeryturę tj. w wieku 55 lat przez pilotów zatrudnionych w spółce po 01 stycznia 2014 r., na co nie godzą się związki zawodowe pilotów. Brak zgody L. na zachowanie w.w. przywileju był spowodowany podejmowanymi działaniami o charakterze oszczędnościowym mającymi na celu utrzymanie pozycji na rynku i zachowanie konkurencyjności wobec przewoźników działających na tym samym obszarze.

Z uwagi na częste strajki pozwana podjęła działania, które miały w możliwie jak największym zakresie minimalizować skutki strajków w postaci konieczności odwoływania dużej ilości lotów. Działania te polegały m.in. na opracowaniu specjalnego planu lotów, uruchomieniu call center “P. C. (...)” prowadzonego przez sztab kryzysowy w Niemczech. Celem call center było umożliwienie pasażerom, których loty zostały odwołane, zmiany lotu. Sztab kryzysowy wysyłał także uaktualnione informacje do swoich stacji (w tym do oddziału w Polsce) o podjętych działaniach.

W sytuacji odwołania lotu, pozwana Spółka oferowała pasażerowi możliwość zmiany lotu poprzez skorzystanie z linii innego przewoźnika, z którym miała podpisaną umowę w tym zakresie tzw. Interlinie agreements. W momencie wyrażenia przez pasażera zgody na lot za pośrednictwem innego przewoźnika, L. podejmowała działania mające na celu znalezienie alternatywnego połączenia na tym samym lub zbliżonym odcinku przelotu. Przewoźnicy, z którymi pozwana ma zawartą umowę z reguły dysponują kilkoma lub kilkunastoma wolnymi miejscami w samolocie, które mogą udostępnić w celu zrealizowania odwołanego przelotu u innego przewoźnika. W ramach zawartej umowy zmiana przelotu może dotyczyć jedynie lotów tej samej klasy. W sytuacji, gdy odwołany jest lot niższej klasy (np. ekonomicznej) niż wolny lot u innego przewoźnika (np. business) może on odmówić zrealizowania takiego przelotu. W sytuacji zagrożenia dużą ilością strajków pozwana Spółka zawierała z innymi przewoźnikami dodatkowo umowę

tw. R. agreements, która pozwala na przebukowanie dużej ilości odwołanych u niej lot na inne linie. Jednakże i w tym przypadku kwestia zrealizowania połączenia przez innego przewoźnika była z przyczyn oczywistych uzależniona od ilości wolnych miejsc jakie na ten konkretny moment posiadał inny przewoźnik.

Strajk rozpoczęty w dniu 1 grudnia 2014 r. objął wszystkie kursy krótkiego i średniego zasięgu wewnątrzniemieckie i wewnątrz Europy. W sumie z powodu strajku zostało odwołanych 1350 rejsów w ciągu 36 godzin, co stanowiło około 50 % lotów jakie miały się odbyć w tym okresie

(zeznania świadka M. P. k. 104-107)..

W dniu 9 lutego 2015 r. powód drogą mailową wezwał pozwaną Spółkę do zapłaty odszkodowania w wysokości równoważności 250 euro w terminie 3 dni, wskazując, iż usterka techniczna samolotu nie stanowi przesłanki egzoneracyjnej zwalniającej linię lotniczą z odpowiedzialności odszkodowawczej. Wezwanie to zostało potraktowane przez pozwaną Spółkę jako reklamacja i w odpowiedzi na nią pismem z 2 marca 2015 r. pozwana poinformowała powoda, że przyczyną odwołania lotu był strajk pilotów oraz że odwołanie lotu nastąpiło pomimo podjęcia wszelkich racjonalnych środków z jej strony, a tym samym nie podlega regulacji odszkodowawczej. Wskazała, na orzeczenie Trybunału Federalnego Niemiec z 21 sierpnia 2012 r., z którego miało wynikać, że inicjatorem strajku jest związek zawodowy, a nie linia lotnicza, tym samym pracodawca nie powinien ponosić odpowiedzialności za podjętą decyzję o rozpoczęciu strajku.

(Dowody: o koliczności niesporne mające potwierdzenie w: potwierdzeniu rezerwacji, k.13; zeznaniach świadka M. P., k. 104-107; wydruku wezwania do zapłaty, k. 10 – 11, odpowiedź na reklamację, k. 28a-29, informacja pozwanej Spółki przesłana do agentów wraz z tłumaczeniem, k.97-100; wydruk ze strony internetowej, k.30 )

Powyższy stan faktyczny Sąd ustalił w oparciu o niesporne twierdzenia stron, oraz zgromadzone w aktach sprawy dokumenty i wydruki, których prawdziwość nie była przez strony kwestionowana, nadto w oparciu o zeznania świadka M. P., którym Sąd dał wiarę w całości.

### **Sąd zważył, co następuje:**

Powództwo jako niezasadne podlegało oddaleniu w całości.

Powyższy stan faktyczny był w istocie niesporny pomiędzy stronami, które nie kwestionowały faktu, iż powód miał wykupiony bilet na lot liniami pozwanego który został odwołany w związku ze strajkiem pilotów będących pracownikami pozwanej Spółki. W toku niniejszego postępowania spornym jedynie było to, czy po stronie pozwanej została spełniona przesłanka wyłączająca jej odszkodowawczą odpowiedzialność wobec powoda.

Zgodnie z art. 6 kc w zw. z art. 232 kpc, w toku postępowania cywilnego ciężar udowodnienia faktów spoczywa na osobie, która z tych faktów wywodzi skutki prawne. Podstawę prawną dochodzonego przez powoda roszczenia stanowi art. 5 ust. 1 pkt c wyżej opisanego rozporządzenia (WE) nr 261/2004 zgodnie z którym w przypadku odwołania lotu, pasażerowie których to odwołanie dotyczy, mają prawo do odszkodowania od obsługującego przewoźnika lotniczego zgodnie z art. 7 rozporządzenia, chyba że: jest spełniona jedna z trzech przesłanek egzoneracyjnych wskazanych w podpunktach i, ii oraz iii. Poza sporem w niniejszej sprawie było, iż pozwany był przewoźnikiem lotniczym obsługującym lot powoda z K. do F. 1 grudnia 2014 r., który to lot został odwołany, jednakże zbadać należało, czy w sprawie nie zachodzi żadna z przesłanek egzoneracyjnych wskazanych w art. 5 ust. 1 pkt c rozporządzenia. Strona pozwana wskazywała, iż powodowi nie należy się odszkodowanie z uwagi na treść art. 5 ust. 3 rozporządzenia (WE) nr 261/2004, który stanowi, że obsługujący przewoźnik lotniczy nie jest zobowiązany do zapłaty rekompensaty przewidzianej w art. 7, jeżeli może dowieść, że odwołanie jest spowodowane zaistnieniem nadzwyczajnych okoliczności, których nie można było uniknąć pomimo podjęcia wszelkich racjonalnych środków. W tym zakresie pozwany przewoźnik wskazywał na strajk pilotów, jako na okoliczność nadzwyczajną, której nie mógł uniknąć pomimo podjęcia wszelkich racjonalnych środków, zaś powód wskazywał, że skoro strajkowali pracownicy

pozwaną linią i to kolejny raz w tym samym roku, to nie sposób przyjąć, że strajk ten był okolicznością nadzwyczajną w rozumieniu w/w przepisu.

Analizując stan faktyczny w poniższej sprawie oprócz wyżej wymienionych przepisów należy mieć także na względzie preambułę do rozporządzenia (WE) 261/2004, której zapisy są istotne przy interpretowaniu poszczególnych zapisów rozporządzenia. W punkcie 1 preambuły wskazano, że celem tego aktu prawnego jest realizacja celu Wspólnoty którym jest wysoka ochrona pasażerów przy uwzględnieniu ogólnych wymogów ochrony konsumentów. W punkcie 14 podano, że zobowiązania przewoźników lotniczych powinny być ograniczone lub ich odpowiedzialność wyłączona w wypadkach, gdy zdarzenie jest wywołane zaistnieniem nadzwyczajnych okoliczności, których nie można było uniknąć pomimo podjęcia wszelkich racjonalnych środków. Okoliczności te mogą zaistnieć w szczególności: w przypadku destabilizacji politycznej, warunków meteorologicznych uniemożliwiających dany lot, zagrożenia bezpieczeństwa, nieoczekiwanych wad mogących wpłynąć na bezpieczeństwo lotu oraz strajków mających wpływ na działalność przewoźnika. Zapisy te wskazują, iż prawodawca nie uznał za okoliczność ograniczającą odpowiedzialność przewoźnika samego faktu zaistnienia strajku mającego wpływ na działalność przewoźnika – wskazał przy tym, iż strajk musi skutkować powstaniem nadzwyczajnych okoliczności których nie można uniknąć pomimo podjęcia wszelkich racjonalnych środków. Nadzwyczajne okoliczności zostały zdefiniowane w punkcie 15 preambuły, gdzie wskazano, takimi okolicznościami jest sytuacja, gdy decyzja kierownictwa lotów w stosunku do danego samolotu spowodowała odwołanie lotu pomimo podjęcia wszelkich racjonalnych środków przez danego przewoźnika, by uniknąć odwołania lotu.

Interpretując powyższe normy należy mieć na uwadze dotychczasowe orzecznictwo dotyczące interpretacji pojęcia nadzwyczajnych okoliczności. Trybunał Sprawiedliwości w wyroku z 22 grudnia 2008 r. w sprawie C-549/07 wskazał, że samo zaistnienie przesłanki wskazanej w punkcie 14 preambuły (wada techniczna statku powietrznego) nie pozwala na przyjęcie, iż w sprawie wystąpiły nadzwyczajne okoliczności w rozumieniu rozporządzenia. „Okoliczności związane z takim zdarzeniem mogą zostać uznane za „nadzwyczajne” w rozumieniu art. 5 ust. 3 rozporządzenia nr 261/2004 tylko wówczas, gdy odnoszą się do zdarzenia, które - na wzór okoliczności wymienionych we wspomnianym motywie - nie wpisuje się w ramy normalnego wykonywania działalności danego przewoźnika lotniczego i nie pozwala na skuteczne nad nim panowanie, ze względu na jego charakter lub źródło”. Podobne rozumienie tych regulacji znajduje odzwierciedlenie w orzecznictwie Naczelnego Sądu Administracyjnego (vide wyrok z 27 marca 2014 r. o sygn. I OSK 1971/12). Ponieważ redakcja art. 5 ust. 3 rozporządzenia wskazuje jednoznacznie, że do zwolnienia przewoźnika z odpowiedzialności odszkodowawczej dochodzi jedynie w sytuacji gdy „może on dowieść” zaistnienie przesłanki wskazanej w tym przepisie. Tym samym to na pozwanym przewoźniku spoczywał w niniejszej sprawie obowiązek wykazania, że zdarzenie które spowodowało odwołanie lotu powoda 1 grudnia 2014 r. miało nadzwyczajny, zewnętrzny i nie możliwy do zapanowania nad nim charakter.

W ocenie Sądu pozwana Spółka zdołała w sposób dostateczny wykazać, iż podjęła wystarczające i w odniesieniu do sytuacji racjonalne kroki zmierzające do możliwie jak największego zminimalizowania przyczyn oraz skutków organizowanych strajków, a w konsekwencji odwołania lotów. Jak wynika z materiału zgromadzonego w sprawie rejs (...) został odwołany z powodu strajku pilotów przewoźnika lotniczego L.. Podnieść przy tym należy, iż strony nie kwestionowały faktu, że został zorganizowany przez związki zawodowe zrzeszające pracowników, a nie przez samego przewoźnika lotniczego. Strajk pracowników przewoźnika stanowi w stosunku do danego przewoźnika lotniczego – pracodawcy zdarzenie o charakterze zewnętrznym, na które przewoźnik lotniczy – pracodawca nie miał wpływu i któremu nie mógł zapobiec. Zdaniem Sądu w żadnym wypadku nie można wymagać od pozwanej Spółki, aby w celu zapobiegnięcia organizacji strajku spełniła wszelkie żądania strajkującej grupy pracowników. Jak zostało ustalone na podstawie zeznań pracownika (...) S.A. M. P., konflikt pomiędzy pozwaną a pracownikami zrzeszonymi w związku zawodowym dotyczył braku zgody przewoźnika na przyznanie przywilejów emerytalnych pilotom zatrudnionym u przewoźnika po 01 stycznia 2014 r. Przy tym należy mieć w szczególności na uwadze okoliczność, iż zachowanie w.w. przywilejów w postaci wcześniejszego przejścia na emeryturę wiązało się dla pozwanej z poniesieniem dodatkowych kosztów. W kontekście podejmowanych przez przewoźnika działań o charakterze oszczędnościowym mających na celu utrzymanie pozycji na rynku i konkurencyjności wobec przewoźników działających na tym samym obszarze, nie

można uznać, iż rezygnacja ze swojego stanowiska w sprawie byłaby działaniem racjonalnym. Wydaje się zaś, iż byłby to jedyny skuteczny sposób na uniknięcie organizacji strajków a w konsekwencji konieczności odwoływania lotów.

W kwestii nadzwyczajnego charakteru strajku strona powodowa podnosiła, iż 15 z kolei strajk pracowników pozwanej Spółki nie może być traktowany jako zdarzenie tego rodzaju. W pierwszej kolejności wskazać należy, iż Sąd Rejonowy zgadza się ze stanowiskiem, że strajk winien być uznawany jako zdarzenie zewnętrzne, które należy do grupy przypadków związanych z niecodziennymi zachowaniami zbiorowości i jest uznawany za okoliczność siły wyższej. Zgodnie ze stanowiskiem doktryny za „siłę wyższą” uważa się przeszkodę nie do pokonania, zdarzenie, których skutków nie sposób przewidzieć, zdarzenie zewnętrzne, którego skutkom nie można zapobiec, przy czym muszą to być przeszkody o charakterze bezpośrednim (Wyrok NSA sygn. akt. GSK 299/13 z dnia 30.09.2014 r.). Z analizy ustalonego w sprawie stanu faktycznego jednoznacznie wynika, że pozwany jako przewoźnik nie miał realnej możliwości, aby zapobiec organizacji strajku jaki miał miejsce w dniu 1 grudnia 2014 r. Środki jakie mogłyby zostać zastosowane w postaci przebukowania odwołanych lotów lub skorzystanie z linii innych przewoźników miały rację bytu jedynie w przypadku ograniczonej ilości lotów i pasażerów. Należy mieć na uwadze, iż w strajk rozpoczęty w dniu 1 grudnia 2014 r. objął wszystkie kursy wewnątrzniemieckie i wewnątrz Europy, tj. krótkiego i średniego zasięgu, sumie odwołano 1350 rejsów w ciągu 36 godzin, które stanowiły około 50 % lotów jakie miały się odbyć w tym okresie. Ogromna ilość odwołanych lotów oraz krótki okres czasu w jakim należałoby znaleźć rejsy alternatywne, w zasadzie pozbawiły pozwaną Spółkę możliwości realnego działania w ramach własnego przedsiębiorstwa. Ponadto mając nawet na uwadze, że pozwana miała podpisane z innymi przewoźnikami umowy, na podstawie których w sytuacji odwołania lotu, pozwana Spółka oferowała pasażerowi możliwość jego zmiany poprzez skorzystanie z linii innego przewoźnika tzw. Interlinie agreements oraz R. agreements nie można wymagać aby L. na ich podstawie była w stanie zorganizować aż 1.350 rejsów w przeciągu 36 godzin. W szczególności należy mieć na uwadze fakt, że kwestia zrealizowania połączenia przez innego przewoźnika była uzależniona od ilości wolnych miejsc jakie na ten konkretny moment posiada oraz klasy w jakiej został wykupiony odwołany rejs u pierwotnego przewoźnika. Wobec powyższego w ocenie Sądu biorąc pod uwagę ilość odwołanych rejsów nie było realnej możliwości zawarcia takiej umowy, która by rzeczywiście mogła zabezpieczyć interes pasażerów i zapewnić zastępczy lot. Biorąc pod uwagę szczególny charakter usług świadczonych przez przewoźnika, rygorystyczny procedur, które pozwany jest zobowiązany przestrzegać oraz ograniczenia faktyczne brak jest obiektywnych podstaw do stwierdzenia, iż pozwana Spółka winna posiadać taką ilość wolnych statków powietrznych, która pozwoliłaby jej zapewnić zorganizowanie zastępczych lotów w ilości blisko półtorej tysiąca rejsów. Co prawda istnieje możliwość leasingowania określonej ilości samolotów na wypadek konieczności zorganizowania takiego przelotu, to jednak nie realnym jest aby leasing dotyczył aż 1350 statków powietrznych i jednocześnie spełniał rygorystyczne wymogi przewidziane szczególnymi przepisami prawa w zakresie bezpieczeństwa lotów.

Nie można przy tym pomijać faktu, iż z uwagi na częste strajki pozwana Spółka podjęła jednak działania, które miały w możliwie jak największym zakresie minimalizować skutki strajków m.in. poprzez opracowanie specjalnego planu lotów, uruchomieniu call center „P. C. (...)” celem umożliwienia pasażerom, których loty zostały odwołane, zmiany lotu. Biorąc pod uwagę, iż strona pozwana o planowanym strajku dowiedziała się w dniu 30 listopada 2014 r. o godzinie 14.00 tj. około 22 godzin przed jego rozpoczęciem nie miała możliwości podjęcia stosownych działań, które mogłyby realnie zapobiec konieczności odwołania m.in. lotu powoda. Co prawda pozwana mając świadomość istniejącego konfliktu z pilotami mogła się spodziewać kolejnych strajków to jednakże nie można uznać za racjonalny środek zapobiegawczy zatrudnienie pilotów „zapasowych” czy też wynajęcia innych statków powietrznych. Realna wysokość kosztów podjęcia takich działań przemawia za uznaniem, iż w przypadku tak dużego strajku jak to miało miejsce w dniu 1 grudnia 2014 r., nie ma technicznych możliwości zniwelowania w całości jego skutków, a takie działanie wykraczałoby poza ramy racjonalnych środków o których stanowi ust. 3 art. 5 rozporządzenia nr 261/2004.

Mając powyższe na uwadze stwierdzić należy, iż pozwany udowodnił zajęcie po swojej stronie przesłanki egzoneracyjnej uwalniającej go od odpowiedzialności odszkodowawczej, co stanowiłoby podstawę zasądzenia odszkodowania wynikającego w art. 5 ust. 1 pkt c w wysokości wskazanej w art. 7 ust. 1 a rozporządzenia (WE) nr 261/2004, wobec czego żądanie podlegało oddaleniu w całości.

Orzeczenie o kosztach zapadło na podstawie art. 98 kpc a z uwagi na oddalenie powództwa za przegrywającego należało uznać powoda N. B. i od niego zasądzić na rzecz (...) S.A. z siedzibą w K. (Niemcy) Oddział w Polsce kwotę 197 zł. Na koszty niniejszego postępowania zostały się kwoty: 180 zł tytułem kosztów zastępstwa procesowego należnej na podstawie § 6 pkt 2 rozporządzenia Ministra Sprawiedliwości z dnia 28 września 2002 roku w sprawie opłat za czynności adwokackie oraz ponoszenia przez Skarb Państwa kosztów nieopłaconej pomocy prawnej udzielonej z urzędu (tekst jedn. Dz. U. z 2013 r., poz. 461), kwota 17 zł tytułem opłaty skarbowej od udzielonego pełnomocnictwa.

Zarządzenie: proszę doręczyć odpis wyroku wraz z uzasadnieniem pełnomocnikowi pozwanego.