

**Sygn. akt VI GC 2089/18**

# WYROK

## W IMIENIU RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ

Dnia 13 listopada 2019 roku

**Sąd Rejonowy w Gdyni VI Wydział Gospodarczy, w składzie:**

Przewodniczący:	SSR Justyna Supińska
Protokolant:	st. sekr. sąd. Dorota Moszyk

po rozpoznaniu w dniu 06 listopada 2019 roku w Gdyni

na rozprawie

sprawy z powództwa **K. S.**

przeciwko **(...) spółce akcyjnej V. (...) z siedzibą w W. (poprzednio: (...) spółka akcyjna z siedzibą w W.)**

o zapłatę

I. zasądza od pozwanego (...) spółki akcyjnej V. (...) z siedzibą w W. na rzecz powoda K. S. kwotę 17 521,37 złotych (siedemnaście tysięcy pięćset dwadzieścia jeden złotych trzydzieści siedem groszy) wraz z odsetkami:

- ustawowymi liczonymi za okres od dnia 09 października 2015 roku do dnia 31 grudnia 2015 roku,
- ustawowymi za opóźnienie liczonymi za okres od dnia 01 stycznia 2016 roku do dnia zapłaty;

II. w pozostałym zakresie oddala powództwo;

III. zasądza od pozwanego (...) spółki akcyjnej V. (...) z siedzibą w W. na rzecz powoda K. S. kwotę 5 093,86 złotych (pięć tysięcy dziewięćdziesiąt trzy złote osiemdziesiąt sześć groszy) tytułem zwrotu kosztów procesu.

Sygn. akt VI GC 2089/18

## UZASADNIENIE

Pozwem z dnia 29 maja 2018 roku powód K. S. domagał się zasądzenia od pozwanego (...) spółki akcyjnej z siedzibą w W. (obecnie (...) spółka akcyjna V. (...) z siedzibą w W.) kwoty 18 769,76 złotych wraz z odsetkami: ustawowymi liczonymi za okres od dnia 09 października 2015 roku do dnia 31 października 2015 roku i ustawowymi za opóźnienie liczonymi za okres od dnia 01 stycznia 2016 roku do dnia zapłaty, a także kosztów procesu.

W uzasadnieniu powód wskazał, że w dniu 04 września 2015 roku miała miejsce kolizja drogowa, w wyniku której uszkodzony został pojazd marki A. o numerze rejestracyjnym (...) użytkowany przez K. S.. Sprawca kolizji w dacie zdarzenia posiadał umowę obowiązkowego ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej posiadaczy pojazdów mechanicznych u pozwanego, który wypłacił poszkodowanemu właścicielowi pojazdu (...) spółce z ograniczoną odpowiedzialnością z siedzibą w T. odszkodowanie z tego tytułu w kwocie 14 821,05 złotych netto, znacznie je, w ocenie powoda, zaniżając, albowiem przyjęto stawki za prace naprawcze w kwocie 60 złotych netto za roboczogodzinę tych

prac, zastosowano korektę wartości materiału lakierniczego o 33%, zastosowano w miejsce oryginalnych części ich zamienniki (zderzak przedni, krata kierownicy, wsporniki zderzaków, odbojnik, reflektory, błotnik, nadkole przednie, wspornik zamka, szyba czołowa, zestaw klej) oraz dokonano pomniejszenia wartości części o 50%.

Powód w niniejszym procesie, po nabyciu wierzytelności od uszkodzonego (...) spółki z ograniczoną odpowiedzialnością z siedzibą w T., domaga się pozostałej części należnego odszkodowania stanowiącej różnicę między ustalonymi przez niego kosztami naprawy w kwocie 33 590,81 złotych netto a kwotą wypłaconą już przez pozwanego (14 821,05 złotych).

Nakazem zapłaty w postępowaniu upominawczym z dnia 22 czerwca 2018 roku wydanym w sprawie o sygn. akt VI GNc 3576/18 referendarz sądowy Sądu Rejonowego w Gdyni uwzględnił żądanie pozwu w całości.

W sprzeciwie od powyższego orzeczenia pozwany (...) spółka akcyjna z siedzibą w W. (obecnie (...) spółka akcyjna V. (...) z siedzibą w W.) wniósł o oddalenie powództwa kwestionując wysokość żądanego przez powoda odszkodowania i wskazując, że została ona zawyżona, a kluczowe znaczenie ma okoliczność, czy uszkodzony naprawił pojazd. Jeżeli bowiem – jak wskazał pozwany – uszkodzony naprawił szkodę w sposób prawidłowy, odszkodowanie należy ustalić na podstawie rzeczywistego kosztu poniesionego z tego tytułu (metoda fakturowa), a jeżeli pojazd nie został naprawiony – wówczas odszkodowanie należy ustalić metodą kosztorysową. Tymczasem w niniejszej sprawie powód nie przedstawił faktury za naprawę pojazdu i domaga się odszkodowania obliczonego metodą kosztorysową. Nadto pozwany wskazał, że brak jest podstaw do zastosowania części oryginalnych – pojazd uszkodzony z uwagi na swój wiek nie był serwisowany z użyciem wyłącznie części oryginalnych, a powód nie wykazał interesu w użyciu takich części, zaś już samo zastosowanie nowych części (czy to oryginalnych, czy alternatywnych) może prowadzić, z uwagi na znaczny stopień wyeksploatowania pojazdu – do wzrostu jego wartości. Pozwany podniósł również, że z uwagi na nieprzedłożenie faktury za naprawę, pozwany zasadnie ustalił wysokość odszkodowania z uwzględnieniem minimalnych stawek, które występowały na rynku, a które pozwalały na przywrócenie stanu poprzedniego.

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

W dniu 04 września 2015 roku w P. doszło do kolizji drogowej, w wyniku której uszkodzeniu uległ pojazd marki A. model S3 o numerze rejestracyjnym (...) stanowiący własność (...) spółki z ograniczoną odpowiedzialnością z siedzibą w T., a użytkowany przez K. S..

Sprawca szkody ubezpieczony był w zakresie odpowiedzialności cywilnej posiadaczy pojazdów mechanicznych w (...) spółce akcyjnej z siedzibą w W. (obecnie (...) spółka akcyjna V. (...) z siedzibą w W.).

niesporne

W toku postępowania likwidacyjnego (...) spółka akcyjna z siedzibą w W. (obecnie (...) spółka akcyjna V. (...) z siedzibą w W.) sporządził kosztorys naprawy pojazdu marki A. model S3 o numerze rejestracyjnym (...) po kolizji z dnia 04 września 2015 roku na kwotę 14 821,05 złotych netto uwzględniając stawki w kwocie 60 złotych netto za robociznę blacharsko – mechaniczną i lakierniczą, a także ceny części alternatywnych (zderzak przedni, krata kierownicy, wsporniki zderzaków, odbojnik, reflektory, błotnik, nadkole przednie, wspornik zamka, szyba czołowa, zestaw klej), ceny zaś części oryginalnych pomniejszono o 50%, a koszt materiału lakierniczego – o 33%.

Decyzją z dnia 07 października 2015 roku (...) spółka akcyjna z siedzibą w W. (obecnie (...) spółka akcyjna V. (...) z siedzibą w W.) przyznał i wypłacił uszkodzonemu (...) spółce z ograniczoną odpowiedzialnością z siedzibą w T. odszkodowanie w kwocie 14 821,05 złotych.

kalkulacja – k. 10-13 akt, decyzja z dnia 07 października 2015 roku – k. 9 akt

K. S. naprawił częściowo pojazd marki A. model S3 o numerze rejestracyjnym (...) po kolizji z dnia 04 września 2015 roku. Naprawę wykonywał samodzielnie, pomagał mu ojciec. Część elementów była nowa oryginalna, inne – używane,

kupione od innych użytkowników takiego pojazdu. K. S. miał trudności ze znalezieniem części zamiennych, gdyż uszkodzony pojazd był pojazdem sportowym, nie występującym często na rynku.

zeznania powoda K. S. – protokół z rozprawy z dnia 04 lutego 2019 roku – k. 128-130 akt (zapis obrazu i dźwięku 00:02:12 -00:17:10)

(...) spółka z ograniczoną odpowiedzialnością z siedzibą w T. zlecił wykonanie kalkulacji naprawy określającej koszt naprawy uszkodzonego pojazdu marki A. model S3 o numerze rejestracyjnym (...) po szkodzie z dnia 04 września 2015 roku. Koszt naprawy uszkodzonego pojazdu ustalony na podstawie wykonanej kalkulacji, przy zastosowaniu stawki roboczogodziny prac blacharsko – mechanicznych i lakierniczych w kwocie odpowiednio 100/120 złotych netto i cen części nowych i oryginalnych wyniósł kwotę 33 590,81 złotych netto.

kalkulacja – k. 14-17 akt

W dniu 13 czerwca 2016 roku K. S. zawarł z (...) spółką z ograniczoną odpowiedzialnością z siedzibą w T. umowę przelewu wierzytelności w postaci prawa do odszkodowania w związku ze szkodą w pojeździe marki A. model S3 o numerze rejestracyjnym (...) z dnia 04 września 2015 roku.

umowa cesji – k. 30 akt, informacja odpowiadająca odpisowi aktualnemu z rejestru przedsiębiorców Krajowego Rejestru Sądowego (numer KRS (...)) – k. 31-35 akt

W dniu 14 kwietnia 2017 roku po zakończeniu umowy leasingu K. S. kupił od (...) spółki z ograniczoną odpowiedzialnością z siedzibą w T. pojazd marki A. model S3 o numerze rejestracyjnym (...).

W styczniu 2018 roku K. S. zbył ten pojazd na rzecz innej osoby.

faktura – k. 102 akt, oświadczenie – k. 101 akt, zeznania powoda K. S. – protokół z rozprawy z dnia 04 lutego 2018 roku – k. 128-130 akt (zapis obrazu i dźwięku 00:02:12 -00:17:10)

Wartość pojazdu marki A. model S3 o numerze rejestracyjnym (...) w stanie nieuszkodzonym w dniu 04 września 2015 roku wynosiła 57 900 złotych brutto.

Wartość pojazdu marki A. model S3 o numerze rejestracyjnym (...) po kolizji z dnia 04 września 2015 roku wynosiła 36 200 złotych brutto.

W 2015 roku u na lokalnym dla poszkodowanego rynku (T.) (...) kategorii stosowały stawki za prace blacharsko – mechaniczne w kwocie 90 – 100 złotych netto za roboczogodzinę tych prac oraz stawki za prace lakiernicze w kwocie 100 – 120 złotych netto za roboczogodzinę tych prac.

Celowe i ekonomicznie uzasadnione koszty naprawy pojazdu marki A. model S3 o numerze rejestracyjnym (...) po kolizji z dnia 04 września 2015 roku, z uwzględnieniem cen części jakości O i stawek za prace blacharsko – mechaniczne w kwocie 100 złotych netto i prace lakiernicze w kwocie 120 złotych netto wynosiły 32 342,42 złotych netto.

opinia biegłego sądowego P. C. – k. 140-171 akt, uzupełniająca opinia biegłego sądowego P. C. – k. 195-198, 223-237, 253-255 akt, pomiar powłoki lakierowej – k. 61 akt, pismo (...) spółki z ograniczoną odpowiedzialnością z siedzibą w W. – k. 98 akt

### **Sąd zważył, co następuje:**

Powyższy stan faktyczny Sąd ustalił na podstawie wyżej wymienionych dowodów z dokumentów przedłożonych przez strony w toku postępowania, których zarówno autentyczność, jak i prawdziwość w zakresie twierdzeń w nich zawartych nie budziła wątpliwości Sądu, a zatem brak było podstaw do odmowy dania im wiary, tym bardziej, że nie były one kwestionowane w zakresie ich mocy dowodowej przez żadną ze stron. Pozostałe dokumenty dołączone do

akt nie miały znaczenia dla rozstrzygnięcia, gdyż nie wnosiły do sprawy nowych i istotnych okoliczności. Sąd wziął pod uwagę również oświadczenia stron uwzględniając je jednakże w takim jedynie zakresie, w jakim nie były one kwestionowane przez stronę przeciwną.

Sąd oparł się również na zeznaniach powoda K. S. w zakresie, w jakim potwierdził on dokonanie naprawy przedmiotowego pojazdu marki A. model S3 o numerze rejestracyjnym (...) po kolizji z dnia 04 września 2015 roku, przy czym Sąd zważył, że naprawa ta została dokonana jedynie częściowo (przy użyciu części oryginalnych z logo producenta nowych i używanych) i była wykonywana systemem gospodarczym przez powoda i jego ojca. W tej sytuacji, tym bardziej, że powód nie wykazał, że przed kolizją przedmiotowy pojazd był serwisowany w zakładach (...) kategorii (w tym (...) pojazdów marki A.), Sąd uznał za zasadne uwzględnienie w wysokości odszkodowania stawek stosowanych przez zakłady (...) kategorii, które z uwagi na standard wyposażenia także dają gwarancję dokonania naprawy w sposób zgodny z technologią producenta, o czym szerzej w poniższej części uzasadnienia.

W związku ze wskazaniem przez powoda, że w styczniu 2018 roku dokonał on zbycia pojazdu marki A. model S3 o numerze rejestracyjnym (...) po kolizji z dnia 04 września 2015 roku, Sąd zobowiązał go do przedłożenia umowy sprzedaży oraz rachunków za nabyte do naprawy części. Pismem z datą w nagłówku „dnia 07 lutego 2019 roku” (k. 132 akt) powód oświadczył, że nie dysponuje żądanymi dokumentami, gdyż nie udało mu się ich odnaleźć. Sąd zważył przy tym, że pozwany reprezentowany przez zawodowego pełnomocnika nie przejawiał żadnej dalszej inicjatywy dowodowej w tym zakresie, przeto Sąd pominął dowód z oględzin spornego pojazdu, mając również na uwadze, że w kontradiktoryjnym modelu procesu cywilnego i to w sytuacji gdy strona jest reprezentowana przez zawodowego pełnomocnika nie jest rolą Sądu wyręczenie strony w pozyskiwaniu dowodów mających stanowić potwierdzenie zasadności jej żądań. Z uwagi zaś na okoliczność, że nie wszystkie elementy uszkodzone w wyniku zdarzenia z dnia 04 września 2015 roku zostały naprawione, nie było wątpliwości, że naprawa, jaką przeprowadził powód nie przywróciła jego pojazdu do stanu sprzed tej kolizji, przy czym Sąd zważył, że zgodnie z utrwalonym orzecznictwem Sądu Najwyższego (np. wyrok z 08 marca 2018 roku w sprawie o sygn. akt II CNP 32/17, postanowienia z dnia 07 grudnia 2018 roku w sprawach o sygn. akt III CZP 51/18, III CZP 64/18, III CZP 73/18 i III CZP 74/18 oraz wyrok z dnia 27 czerwca 1988 roku w sprawie o sygn. akt I CR 151/88, wyrok z dnia 16 maja 2002 roku w sprawie o sygn. akt V CKN 1273/00, czy postanowienie z dnia 12 stycznia 2006 roku, w sprawie o sygn. akt III CZP 76/05) roszczenie odszkodowawcze w ramach ustawowego obowiązku ubezpieczenia komunikacyjnego odpowiedzialności cywilnej, a więc roszczenie z tytułu kosztów przywrócenia uszkodzonego pojazdu do stanu pierwotnego (a tym samym w istocie zakres odszkodowania) powstaje już z chwilą wyrządzenia szkody, tj. w chwili nastąpienia zdarzenia komunikacyjnego. Obowiązek naprawienia szkody nie jest uzależniony od tego, czy poszkodowany dokonał naprawy pojazdu i czy w ogóle zamierzał dokonać takiej naprawy w przyszłości, a także od innych zdarzeń w postaci np. zbycia pojazdu, o czym szerzej w poniższej części uzasadnienia.

Postanowieniem wydanym na rozprawie w dniu 04 lutego 2019 roku Sąd pominął także dowód z zeznań pozwanego, albowiem osoby uprawnione do reprezentowania pozwanego – mimo prawidłowego wezwania – nie stawiły się i nie usprawiedliwiły swojej nieobecności.

Dokonując rozstrzygnięcia kwestii spornych w niniejszej sprawie Sąd oparł się na opinii biegłego sądowego w zakresie techniki i mechaniki motoryzacyjnej oraz ruchu drogowego P. C. w poniżej wskazanym zakresie.

W ocenie Sądu opinia biegłego sądowego została sporządzona wedle tezy dowodowej wysnutej przez Sąd, poza tym jest logiczna, zgodna z zasadami doświadczenia życiowego i wskazaniami wiedzy. Komunikatywność jej sformułowań pozwala na zrozumienie wyrażonych w niej ocen i poglądów, a także sposobu dochodzenia do wniosków końcowych. Nie zawiera ona również wewnętrznych sprzeczności i wykluczających się wzajemnie wniosków.

Sąd nie oparł się na opinii biegłego sądowego w zakresie, w jakim biegły sądowy ustalił stawki za prace naprawcze obowiązujące w dacie likwidacji szkody w powiecie (...) mając na uwadze, że poszkodowany właściciel pojazdu (...) spółka z ograniczoną odpowiedzialnością miał swoją siedzibę w T., a zatem powiat (...) nie stanowił dla niego lokalnego rynku. Sąd nie uwzględnił także opinii biegłego sądowego w zakresie, w jakim ustalił on koszt naprawy pojazdu

marki A. model S3 o numerze rejestracyjnym (...) po szkodzie z dnia 04 września 2015 roku z uwzględnieniem części alternatywnych jakości Q po weryfikacji ich prawidłowego dopasowania do pojazdu z uwzględnieniem wszystkich cech części oryginalnych pod względem technicznym. Sąd miał bowiem na uwadze, że biegły sądowy wskazał, że warunkiem pełnej restytucji pojazdu jest przywrócenie go do stanu sprzed szkody, a więc zastosowanie części tego samego rodzaju jak uszkodzone. Podstawowym założeniem jest, że pojazd został skompletowany przez producenta na etapie procesu produkcyjnego, a więc dla przywrócenia pojazdu do stanu sprzed szkody niezbędne jest wykorzystanie części nowych oryginalnych. Ujawnienie nieoryginalnej kompletacji uzasadnia uwzględnienie do naprawy części alternatywnych o tej samej jakości, podobnie jak ujawnienie zamontowania części używanych, pochodzących z rynku wtórnego – wykorzystanie części takiego samego rodzaju, jednak wyłącznie w odniesieniu do elementów, których takie ujawnienie dotyczyło. Biegły sądowy wskazał przy tym, że analiza akt szkody, w tym weryfikacja zdjęć przedmiotowego pojazdu oraz wszelkich uwag rzeczoznawcy ubezpieczyciela realizującego oględziny pojazdu nie daje podstaw do przyjęcia, że ujawniono takie przypadki w odniesieniu do elementów będących przedmiotem szkody, niemniej jednak uwzględniając wiek pojazdu oraz rodzaj uszkodzonych podzespołów zastosowanie części zamiennych alternatywnych jakości Q produkowanych zgodnie z reżimem technologicznym wymaganym przez producenta pojazdu umożliwiłoby przywrócenie pełnej sprawności pojazdu, bez negatywnych konsekwencji pod względem technicznym, które miałyby miejsce w przypadku użycia części gorszej jakości, choć z kolei ułatwi identyfikację przeszłości kolizyjnej pojazdu. Jednocześnie ze względu na konieczność wykonania kosztorysu na archiwalnej bazie cen części (z daty powstania szkody) nie ma możliwości ustalenia dostępności części alternatywnych dla przedmiotowego pojazdu, choćby wyłącznie jakości Q. Oferta producentów i dystrybutorów części zamiennych jest niestała, a korzystanie z bazy danych sugerowanych przez A. każdorazowo wymaga weryfikacji zarówno poprawności doboru części, dostępności oferty, jak i cen. Liczba błędów i niezgodności sugerowanych części alternatywnych poddaje w wątpliwość dostępność i poprawność wskazań bez możliwości wiarygodnego potwierdzenia danych.

W ocenie biegłego sądowego uwzględnienie wyłącznie części nowych oryginalnych, których dostępność i cena nie budzą zastrzeżeń umożliwia niepodważalne ustalenie kosztu naprawy przywracającej pojazd do stanu sprzed szkody i wniosek ten Sąd w pełni popiera. Sąd miał bowiem na uwadze, że pozwany nie zdołał wykazać, że w pojeździe były zamontowane części nieoryginalne albo z rynku wtórnego bądź też nadmiernie – uwzględniając wiek pojazdu (w chwili szkody 7 lat) – wyeksploatowane, a jednocześnie brak gwarancji dostępności i zgodności cen w okresie wystąpienia szkody w odniesieniu do części jakości Q czyni ustalenie wysokości odszkodowania w oparciu o te części niewiarygodnym i obciążonym błędem niepewności, czy istotnie w dacie szkody można było dokonać naprawy za ich pomocą i to po wskazanych tam cenach. Jednocześnie pozwany reprezentowany przez zawodowego pełnomocnika nie podjął żadnej inicjatywy w wykazaniu, że w spornym okresie części te były dostępne i ich zakup był możliwy za cenę wskazaną w systemie eksperckim. Przy czym, co istotne, jak wskazał biegły sądowy w przypadku zastosowania do naprawy części oryginalnych opatrzonych logo producenta w miejsce uszkodzonych części oryginalnych opatrzonych logo producenta nie tylko nie dojdzie do istotnego zwiększenia wartości pojazdu w stosunku do stanu przed wypadkiem, ale w przypadku prawidłowego przeprowadzenia naprawy uda się co najwyżej tę wartość zachować na niezmienionym poziomie. Sąd wziął również pod uwagę, że jak wynikało z kalkulacji sporządzonej przez biegłego sądowego w jakości Q występował jedynie reflektor oraz szyba czołowa. W ocenie Sądu skoro pozwany nie wykazał, że części te przed kolizją były częściami innej jakości niż jakości O, to nie sposób uznać, że naprawa tych elementów częściami jakości Q doprowadzi do przywrócenia stanu sprzed kolizji, tym bardziej, że pozwany nie wykazał również, że części te były nadmiernie wyeksploatowane (pojazd w momencie zdarzenia był pojazdem siedmioletnim). Co więcej, zastosowanie do naprawy szyby czołowej jakości Q (producent S. G.) pozwala już bez specjalnych urządzeń ustalić, że pojazd jest pojazdem pokolizyjnym, co przekłada się na wartość tego pojazdu w razie jego sprzedaży.

Dokonując rozstrzygnięcia kwestii spornych Sąd oparł się natomiast na opinii biegłego sądowego w zakresie, w jakim biegły sądowy ustalił wartość pojazdu przed i po kolizji z dnia 04 września 2015 roku (co prowadziło do wniosku, że nie mamy do czynienia z tzw. szkodą całkowitą) oraz że w 2015 roku u na lokalnym dla poszkodowanego rynku (T.) (...) kategorii stosowały stawki za prace blacharsko – mechaniczne w kwocie 90 – 100 złotych netto za roboczogodzinę tych prac oraz stawki za prace lakiernicze w kwocie 100 – 120 złotych netto za roboczogodzinę tych prac, a celowe i ekonomicznie uzasadnione koszty naprawy pojazdu marki A. model S3 o numerze rejestracyjnym (...) po kolizji z dnia

04 września 2015 roku, z uwzględnieniem cen części jakości O i stawek za prace blacharsko – mechaniczne w kwocie 100 złotych netto i prace lakiernicze w kwocie 120 złotych netto wynosiły 32 342,42 złotych netto.

Pismem procesowym z datą w nagłówku „dnia 20 maja 2019 roku” (data prezentaty: 2019-05-22, k. 180 akt) powód K. S. zakwestionował przyjęcie stawek stosowanych wyłącznie przez zakłady (...) kategorii oraz powiat (...) jako rynek lokalny dla poszkodowanego wskazując, że w okresie likwidacji szkody właścicielem pojazdu był (...) spółka z ograniczoną odpowiedzialnością z siedzibą w T..

W opinii uzupełniającej biegły sądowy wskazał, że w 2015 roku u na lokalnym dla poszkodowanego rynku (T.) zakłady (...) kategorii stosowały stawki za prace blacharsko – mechaniczne w kwocie 90 – 100 złotych netto za roboczogodzinę tych prac oraz stawki za prace lakiernicze w kwocie 100 – 120 złotych netto za roboczogodzinę tych prac, zaś zakłady (...) kategorii stosowały stawki za prace blacharsko – mechaniczne w kwocie 120 – 170 złotych netto za roboczogodzinę tych prac oraz stawki za prace lakiernicze w kwocie 120 – 180 złotych netto za roboczogodzinę tych prac, przy czym Sąd pominął ustalenia biegłego sądowego odnośnie zakładów (...) kategorii (w tym (...)), jako że powód nie wykazał, że wcześniejsze naprawy były wykonywane właśnie w takich warsztatach.

Pismem procesowym z datą w nagłówku „dnia 27 czerwca 2019 roku” (data prezentaty: 2019-07-02, k. 205 akt) powód K. S. wniósł o sporządzenie opinii uzupełniającej w zakresie kosztów naprawy przy uwzględnieniu średnich stawek za prace blacharsko – mechaniczne i lakiernicze w kwocie odpowiednio 130/140 złotych netto za roboczogodzinę tych prac.

Pismem procesowym z datą w nagłówku „dnia 29 maja 2019 roku” (data prezentaty: 2019-05-31, k. 187-189 akt) oraz z datą w nagłówku „dnia 09 lipca 2019 roku” (data prezentaty: 2019-07-15, k. 215-216 akt) pozwany (...) spółka akcyjna z siedzibą w W. (obecnie (...) spółka akcyjna V. (...) z siedzibą w W.) wskazał, że nie może ponosić odpowiedzialności za to, że powód wystąpił z pozwem dopiero kilka lat po szkodzie, a biegły sądowy winien zastosować ceny z archiwalnych cenników systemu A. dla części jakości Q. Jednocześnie pozwany wskazał, że powód dokonał samodzielnej naprawy pojazdu, a więc odszkodowanie nie powinno obejmować kosztu robocizny, bowiem w tym zakresie nie poniósł on szkody, zaś ewentualne jego uzyskanie w tym zakresie będzie stanowiło bezpodstawne wzbogacenie powoda, ewentualnie powinno ono zostać ustalone z zastosowaniem najniższych stawek w kwocie 90/100 złotych netto za roboczogodzinę prac blacharsko – mechanicznych i lakierniczych.

W opinii uzupełniającej biegły sądowy ustalił części alternatywne jakości Q i zweryfikował prawidłowe ich dopasowanie, z zastrzeżeniem niepotwierdzenia dokładnej ceny w okresie wystąpienia szkody. Koszt naprawy pojazdu marki A. model S3 o numerze rejestracyjnym (...) po szkodzie z dnia 04 września 2015 roku z uwzględnieniem części alternatywnych jakości Q po weryfikacji ich prawidłowego dopasowania do pojazdu z uwzględnieniem wszystkich cech części oryginalnych pod względem technicznym, bez gwarancji dostępności i zgodności cen w okresie wystąpienia szkody oraz przy zastosowaniu stawek za prace blacharsko – mechaniczne i lakiernicze w kwocie odpowiednio 100/120 złotych netto biegły sądowy ustalił na kwotę 30 095,83 złotych netto.

Pismem procesowym z datą w nagłówku „dnia 27 czerwca 2019 roku” (data prezentaty: 2019-07-02, k. 205 akt) oraz z datą w nagłówku „dnia 30 września 2019 roku” (data prezentaty: 2019-10-07, k. 268 akt) powód K. S. ponownie wniósł o sporządzenie opinii uzupełniającej w zakresie kosztów naprawy przy uwzględnieniu średnich stawek za prace blacharsko – mechaniczne i lakiernicze w kwocie odpowiednio 130/140 złotych netto za roboczogodzinę tych prac.

Powód K. S. wskazał również, że biegły sądowy nie jest w stanie potwierdzić dostępności części i zgodności cen w okresie wystąpienia szkody, a zatem wycena ta jako bardzo hipotetyczna nie powinna być brana pod uwagę. Powód domagał się również ustalenia przez biegłego sądowego, czy zastosowanie w pojeździe części nowych oryginalnych z logo producenta doprowadzi do wzrostu wartości przedmiotowego pojazdu, a także ustalenia spadku wartości pojazdu w przypadku zastosowania części jakości Q w odniesieniu do wskazanych elementów oraz czy w pojeździe były zamontowane części inne niż jakości O.

W opinii uzupełniającej biegły sądowy wskazał, że każda wykryta naprawa pokolizyjna, a nawet uzasadnione przekonanie, że mogło do niej dojść, przekładają się na mniejsze zainteresowanie pojazdem, co skutkuje koniecznością obniżenia ceny pojazdu. Pomimo odzyskania pełnej sprawności technicznej i przywróceniu cech wizualnych wartość pojazdu powypadkowego jest niemal zawsze niższa, nie zdarza się, by wzrastała. Nie tylko sam fakt wykrycia przeprowadzenia naprawy blacharskiej, ale nawet nieprawidłowe spasowanie elementów, inny kształt, czy też identyfikacja części nieoryginalnych prowadząca do przekonania o możliwym przeprowadzeniu naprawy skutkuje negatywnie na wartość pojazdu. Z kolei zamontowanie części oryginalnych nie różniących się od tych fabrycznych, co najwyżej nie wpłynie ujemnie na jego wartość, nie można jednak oczekiwać, że spowoduje wzrost wartości takiego pojazdu po naprawie. W przypadku zastosowania do naprawy części oryginalnych opatrzonych logo producenta w miejsce uszkodzonych części oryginalnych opatrzonych logo producenta nie tylko nie dojdzie do istotnego zwiększenia wartości pojazdu w stosunku do stanu przed wypadkiem, ale w przypadku prawidłowego przeprowadzenia naprawy uda się co najwyżej tę wartość zachować na niezmienionym poziomie.

Postanowieniem wydanym na rozprawie w dniu 06 listopada 2019 roku Sąd oddalił wniosek powoda o sporządzenie opinii uzupełniających. Wskazać bowiem należy, że brak jest jakichkolwiek podstaw do przyjmowania stawek za prace naprawcze w jakikolwiek sposób uśrednionych (w tym średniej arytmetycznej). Sąd miał przy tym na uwadze, że powód domagał się odszkodowania ustalonego z uwzględnieniem stawki za przedmiotowe prace w kwocie 100/120 złotych netto i nie dokonał rozszerzenia powództwa, a zatem ustalenie wysokości odszkodowania według stawek za prace naprawcze wyższych niż wynikające z żądania powoda określonego w pozwie naruszałoby treść art. 321 k.p.c. Sąd zważył także, że biegły sądowy wskazał w opinii podstawowej, że analiza akt szkody, w tym weryfikacja zdjęć przedmiotowego pojazdu oraz wszelkich uwag rzeczoznawcy ubezpieczyciela realizującego oględziny pojazdu nie daje podstaw do przyjęcia, że ujawniono przypadki zastosowania części alternatywnych, czy części używanych w odniesieniu do elementów będących przedmiotem szkody, a także że powód nie domagał się odszkodowania obejmującego ubytek wartości spornego pojazdu, przeto opinia biegłego sądowego w tym zakresie była zbędna.

W ocenie Sądu powództwo zasługiwało na uwzględnienie w części.

W niniejszej sprawie powód K. S. domagał się zasądzenia od pozwanego (...) spółki akcyjnej z siedzibą w W. (obecnie (...) spółka akcyjna V. (...) z siedzibą w W.) kwoty 18 769,76 złotych wraz z odsetkami: ustawowymi liczonymi za okres od dnia 09 października 2015 roku do dnia 31 października 2015 roku i ustawowymi za opóźnienie liczonymi za okres od dnia 01 stycznia 2016 roku do dnia zapłaty, a także kosztów procesu – tytułem pozostałej części odszkodowania obejmującego koszty naprawy pojazdu marki A. model S3 o numerze rejestracyjnym (...) po kolizji z dnia 04 września 2015 roku.

Kierując zarzuty przeciwko żądaniu pozwu pozwany (...) spółka akcyjna V. (...) z siedzibą w W. zakwestionował wysokość żądanego przez powoda odszkodowania i wskazał, że została ona zawyżona, a kluczowe znaczenie ma okoliczność, czy poszkodowany naprawił pojazd. Jeżeli bowiem – jak wskazał pozwany – poszkodowany naprawił szkodę w sposób prawidłowy, odszkodowanie należy ustalić na podstawie rzeczywistego kosztu poniesionego z tego tytułu (metoda fakturowa), a jeżeli pojazd nie został naprawiony – wówczas odszkodowanie należy ustalić metodą kosztorysową. Tymczasem w niniejszej sprawie powód nie przedstawił faktury za naprawę pojazdu i domaga się odszkodowania obliczonego metodą kosztorysową. Nadto pozwany wskazał, że w niniejszej sprawie brak jest podstaw do zastosowania części oryginalnych – pojazd uszkodzony z uwagi na swój wiek nie był serwisowany z użyciem wyłącznie części oryginalnych, a powód nie wykazał interesu w użyciu takich części, zaś już samo zastosowanie nowych części (czy to oryginalnych, czy alternatywnych) może prowadzić, z uwagi na znaczny stopień wyeksploatowania pojazdu – do wzrostu wartości pojazdu. Pozwany podniósł również, że z uwagi na nieprzedłużenie faktury za naprawę, pozwany zasadnie ustalił wysokość odszkodowania z uwzględnieniem minimalnych stawek, które występowały na rynku, a które pozwalały na przywrócenie stanu poprzedniego.

Powyższe zarzuty pozwanego w ocenie Sądu okazały się chybione.

Zasada odpowiedzialności pozwanego z tytułu przedmiotowej szkody jest uregulowana w ramach treści art. 822 § 1 k.c., zgodnie z którym przez umowę ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej zakład ubezpieczeń zobowiązuje się do zapłacenia określonego w umowie odszkodowania za szkody wyrządzone osobom trzecim, względem których odpowiedzialność za szkodę ponosi ubezpieczający albo osoba, na której rzecz została zawarta umowa ubezpieczenia. Źródłem odpowiedzialności sprawcy jest z kolei treść art. 436 § 2 k.c., który stanowi, iż w razie zderzenia się mechanicznych środków komunikacji poruszanych za pomocą sił przyrody, wymienione w art. 435 k.c. osoby mogą wzajemnie żądać naprawienia poniesionych szkód tylko na zasadach ogólnych, czyli na statuowanej przez treść art. 415 k.c. zasadzie winy. W ramach obowiązkowego ubezpieczenia komunikacyjnego ubezpieczyciel zobowiązuje się do wypłaty odszkodowania, jakie sprawca szkody komunikacyjnej zobowiązany jest zapłacić poszkodowanemu. Poszkodowany może natomiast dochodzić roszczeń z tego tytułu bezpośrednio od ubezpieczyciela sprawcy szkody. Odpowiedzialność ubezpieczyciela wobec poszkodowanego jest więc rozpatrywana w kategoriach odpowiedzialności deliktowej, a jej zakres zależy od zakresu odpowiedzialności sprawcy szkody.

Podstawowe znaczenie dla ustalenia wysokości szkody, a tym samym zakresu odpowiedzialności odszkodowawczej pozwanego będzie miała zatem treść art. 361 § 2 k.c. ustanawiającego zasadę pełnej kompensacji szkody oraz treść art. 363 § 1 k.c., zgodnie z którym naprawienie szkody powinno nastąpić, według wyboru dokonanego przez poszkodowanego poprzez zapłatę odpowiedniej sumy pieniężnej bądź przywrócenie stanu poprzedniego. Jednakże gdyby przywrócenie stanu poprzedniego było niemożliwe albo gdyby pociągało za sobą dla zobowiązanego nadmierne trudności lub koszty, roszczenie poszkodowanego ogranicza się do świadczenia w pieniądzu. Jeżeli naprawienie szkody ma nastąpić w pieniądzu, wysokość odszkodowania powinna być ustalona według cen z daty ustalenia odszkodowania, chyba że szczególne okoliczności wymagają przyjęcia za podstawę cen istniejących w innej chwili (§ 2).

Zgodnie z utrwalonym orzecznictwem Sądu Najwyższego (np. wyrok z 08 marca 2018 roku w sprawie o sygn. akt II CNP 32/17, postanowienia z dnia 07 grudnia 2018 roku w sprawach o sygn. akt III CZP 51/18, III CZP 64/18, III CZP 73/18 i III CZP 74/18 oraz wyrok z dnia 27 czerwca 1988 roku w sprawie o sygn. akt I CR 151/88, wyrok z dnia 16 maja 2002 roku w sprawie o sygn. akt V CKN 1273/00, czy postanowienie z dnia 12 stycznia 2006 roku, w sprawie o sygn. akt III CZP 76/05) roszczenie odszkodowawcze w ramach ustawowego obowiązku ubezpieczenia komunikacyjnego odpowiedzialności cywilnej, a więc roszczenie z tytułu kosztów przywrócenia uszkodzonego pojazdu do stanu pierwotnego (a tym samym w istocie zakres odszkodowania) powstaje już z chwilą wyrządzenia szkody, tj. właśnie w chwili nastąpienia zdarzenia komunikacyjnego. Obowiązek naprawienia szkody nie jest uzależniony od tego, czy poszkodowany dokonał naprawy pojazdu i czy w ogóle zamierzał dokonać takiej naprawy w przyszłości. Należy zatem wyraźnie odróżnić sam moment powstania szkody i roszczenia o jej naprawienie od daty ewentualnego naprawienia rzeczy (pojazdu), bowiem dla powstania odpowiedzialności ubezpieczyciela istotne znaczenie ma jedynie sam fakt powstania szkody, a nie fakt naprawienia pojazdu, czy też późniejsze inne zdarzenia w postaci np. jego sprzedaży (w stanie uszkodzonym, czy też naprawionym).

W uzasadnieniu postanowienia z dnia 20 lutego 2019 roku wydanego w sprawie o sygn. akt III CZP 91/18 Sąd Najwyższy wskazał, że sposób określania rozmiaru odszkodowania wypłacanego poszkodowanemu przez ubezpieczyciela w ramach ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej sprawcy jest wynikiem długotrwałego procesu wykładni. Ze względu na masowość szkód komunikacyjnych zagadnienia związane z zasadami szacowania odszkodowań w tego rodzaju szkodach szczególnie często były przedmiotem wątpliwości z uwagi na trudności wynikające z zachowania spójności pomiędzy jedynie pieniężnym charakterem odpowiedzialności ubezpieczyciela a uprawnieniem poszkodowanego do wyboru między restytucją stanu poprzedniego a odszkodowaniem w pieniądzu, jakie przyznaje poszkodowanemu art. 363 § 1 k.c. Konieczność uwzględnienia różnorodnych konfiguracji okoliczności faktycznych, jakie współwystępowały w okresie pomiędzy powstaniem szkody a rozstrzygnięciem sporu z ubezpieczycielem o wysokość odszkodowania, doprowadziła z czasem do wypracowania pewnych rozwiązań zapewniających możliwie jednolite traktowanie poszkodowanych, opartych na założeniu, że poszkodowany nie może być pozbawiony prawa wyboru sposobu naprawienia poniesionej przez niego szkody oraz że zdarzenia późniejsze, które wystąpią już po powstaniu szkody i mieszczą się w granicach właścicielskich decyzji poszkodowanego, nie powinny wpływać negatywnie na jego prawo do odszkodowania, ani rzutować zasadniczo na jego wysokość,



czy sposób ustalenia. Roszczenie odszkodowawcze bez wątpienia powstaje więc z chwilą powstania obowiązku naprawienia szkody, a nie po powstaniu kosztów naprawy pojazdu, z czym wiąże się brak obowiązku po stronie poszkodowanego udowadniania konkretnych wydatków poniesionych na naprawę pojazdu. Jak podkreślił Sąd Najwyższy w uzasadnieniu postanowienia z dnia 07 grudnia 2018 roku w sprawie o sygn. akt III CZP 51/18 odszkodowanie przysługujące od ubezpieczyciela odpowiedzialności cywilnej za uszkodzenie pojazdu mechanicznego nie ogranicza się do równowartości wydatków poniesionych na naprawę pojazdu, lecz każdorazowo obejmuje niezbędne i ekonomicznie uzasadnione koszty naprawy. Poszkodowany nie może żądać zapłaty kosztów hipotetycznej restytucji jedynie w sytuacji, w której przywrócenie stanu poprzedniego byłoby niemożliwe albo pociągało za sobą nadmierne trudności lub koszty. Na gruncie spraw dotyczących naprawy pojazdów mechanicznych ugruntowała się praktyka zakładająca, że koszt naprawy nie jest nadmierny dopóty, dopóki nie przewyższa wartości pojazdu sprzed wypadku, co w niniejszej sprawie nie miało miejsca.

Zgodnie z przyjętą linią orzecznictwa poszkodowanemu przysługuje prawo zastosowania przy naprawie części nowych i oryginalnych. Użycie nowych części do naprawy uszkodzonego w wyniku kolizji pojazdu nie prowadzi do zwiększenia jego wartości, chyba że chodzi o wymianę takich uszkodzeń, które istniały przed wypadkiem albo ulepszeń w stosunku do stanu przed kolizją (tak Sąd Najwyższy m. in. w wyroku z dnia 05 listopada 1980 roku w sprawie o sygn. akt III CRN 223/80 oraz z dnia 20 października 1972 roku w sprawie o sygn. akt II CR 425/72) – jak zaś wynikało z opinii biegłego sądowego sporządzonej w niniejszej sprawie występowania w przedmiotowym pojeździe części alternatywnych lub z rynku wtórnego nie stwierdzono. Także w wyroku z dnia 20 listopada 1970 roku (sygn. akt II CR 425/72) stwierdzono, że w wypadku uszkodzenia rzeczy w stopniu umożliwiającym przywrócenie jej do stanu poprzedniego, osoba odpowiedzialna za szkodę obowiązana jest zwrócić poszkodowanemu wszelkie celowe i ekonomicznie uzasadnione wydatki poniesione w celu przywrócenia stanu poprzedniego, do których to wydatków należy zaliczyć koszt nowych części i innych materiałów, jeżeli ich użycie było niezbędne do naprawienia uszkodzonej rzeczy. Sąd rozpoznający sprawę podziela przy tym pogląd Sądu Najwyższego wyrażony w wyroku z dnia 27 czerwca 1988 roku (sygn. akt I CR 151/1988), w którym wskazano, iż jeżeli poszkodowany z jakichkolwiek przyczyn wykona naprawę w niepełnym zakresie lub używając niższej jakości części lub materiałów niż technicznie przewidziane w rzeczywistości, nie przywróci w pełni stanu sprzed wypadku – to szkoda jego nie zostanie w całości naprawiona. Jeżeli więc poszkodowany naprawi pojazd, ale w sposób niepełny, nieprawidłowy i niezgodny z technologią producenta, np. przywracając jedynie jego jezdność, ale nie odtwarzając w pełni jego stanu sprzed szkody, to pojazd, którym dysponuje nie jest przecież takim samym pojazdem, jak przed wypadkiem.

Nie było wątpliwości, że częściowa dokonana przez powoda naprawa nie prowadziła do przywrócenia pojazdu powoda do stanu sprzed zdarzenia z dnia 04 września 2015 roku (jak wynikało bowiem z zeznań świadka nie naprawił on m. in. części oświetlenia, zderzaka i części elektronicznych odpowiadających za oświetlenie). W ocenie biegłego sądowego w niniejszej sprawie użycie do naprawy części jakości Q umożliwiłoby wprawdzie przywrócenie sprawności technicznej pojazdu sprzed kolizji, niemniej ułatwiałoby identyfikację przeszłości kolizyjnej pojazdu, co niewątpliwie negatywnie wpływa na wartość pojazdu. Jednocześnie skoro nie było możliwości potwierdzenia dostępności i cen części jakości Q w dacie likwidacji szkody, a w pojeździe nie stwierdzono zamontowania części innych niż jakości O, zaś naprawa przy użyciu właśnie takich części (jakości O) nie spowodowałaby wzrostu wartości pojazdu, a co najwyżej jej utrzymanie na dotychczasowym poziomie, w ocenie Sądu, zasadne było ustalenie wysokości odszkodowania z uwzględnieniem cen części oryginalnych jakości O.

Mając na względzie powyższe – niezależnie od okoliczności dokonanej przez poszkodowanego naprawy pojazdu marki A. model S3 o numerze rejestracyjnym (...), jak i kosztów tej naprawy poniesionych przez powoda (zwłaszcza, że naprawa ta nie przywróciła pojazdu do stanu sprzed szkody), za koszty restytucji przedmiotowego pojazdu do stanu sprzed zdarzenia z dnia 04 września 2015 roku należało uznać wydatki, jakie poszkodowany musiałby ponieść w celu przywrócenia jego stanu sprzed tego zdarzenia i to na ich podstawie należało określić należne odszkodowanie, niezależnie od tego, czy poszkodowany dokonał naprawy, czy nie, a także czy sprzedał pojazd. Nie jest więc tak, że obowiązkiem powoda było wykazanie, jakie faktycznie poniósł wydatki na naprawę pojazdu i że tylko zwrotu tych

wydatków mógł się domagać (tak również Sąd Okręgowy w Gdańsku w wyroku z dnia 15 stycznia 2019 roku w sprawie o sygn. akt XII Ga 463/18).

Podkreślić przy tym należy, że poszkodowanemu przysługuje prawo wyboru warsztatu naprawczego, któremu powierzy dokonanie naprawy uszkodzonego pojazdu i jednocześnie poszkodowany nie ma obowiązku poszukiwania najtańszej oferty. W ocenie Sądu poszkodowany w uprawnieniu do wyboru warsztatu naprawiającego uszkodzony pojazd nie może być też ograniczany w szczególności poprzez narzucanie mu przez ubezpieczyciela dokonywania naprawy w tych zakładach naprawczych, z którymi ubezpieczyciel ma podpisane umowy o współpracy, dzięki czemu zakład ten stosuje niższe stawki, a co przekłada się na wysokość ustalonego odszkodowania i co miałyby rodzić negatywne konsekwencje dla poszkodowanego w przypadku nieskorzystania z oferty ubezpieczyciela (w postaci zaniżonego odszkodowania). Obniżone stawki za roboczogodzinę prac naprawczych wynikające z umów zawartych z pozwanym ubezpieczycielem i obowiązujące wyłącznie w rozliczeniach z tymże, nie mają charakteru rynkowego i nie powinny zostać uwzględnione, miernikiem faktycznego poziomu cen usług na rynku lokalnym są bowiem ceny wolnorynkowe, a nie przypadki odstępstw od nich w postaci rabatów uwarunkowane dodatkowymi czynnikami. Wskazać przy tym należy, że każdy zakład naprawczy stosuje stawki ustalone indywidualnie, które wynikają z ponoszonych kosztów i ustalenia cen na takim poziomie, by móc utrzymać firmę, przy czym koszt ten zależy od wielu elementów takich jak np. położenie firmy, podaży usług, dzierżawy pomieszczeń. Nie ma zatem żadnych podstaw do tego, by uznawać również tzw. stawki przeciętne, czy w jakikolwiek sposób uśrednione. Jednocześnie w niniejszej sprawie powód nie wykazał w żaden sposób, w jakich zakładach naprawczych wykonywane były wcześniejsze naprawy, wobec czego zasadne jest w ocenie Sądu przyjęcie stawek stosowanych przez zakłady (...) kategorii funkcjonujące na lokalnym dla poszkodowanego rynku (T.), w których stosowano stawki za prace blacharsko – mechaniczne w kwocie 90 – 100 złotych netto za roboczogodzinę tych prac oraz stawki za prace lakiernicze w kwocie 100 – 120 złotych. W ocenie Sądu zakłady (...) kategorii z uwagi na standard wyposażenia także dają gwarancję dokonania naprawy w sposób zgodny z technologią producenta.

Jednocześnie wskazać należy, że stawki przyjęte przez pozwanego (w kwocie 60 złotych netto) nie miały waloru stawki rynkowej, miały go zaś stawki przyjęte przez powoda w kwocie odpowiednio 100/120 złotych netto i takie też stawki Sąd uwzględnił. Mając zatem na względzie powyższe, uznać należało, że celowe i ekonomicznie uzasadnione koszty naprawy pojazdu marki A. model S3 o numerze rejestracyjnym (...) uszkodzonego w wyniku zdarzenia z dnia 04 września 2015 roku, przy uwzględnieniu stawek za prace blacharsko – mechaniczne i lakiernicze w kwocie odpowiednio w kwocie 100/120 złotych netto za roboczogodzinę tych prac i ceny części oryginalnych nowych (jakości O) wynosiły kwotę 32 342,42 złotych netto.

Pozwany (...) spółka akcyjna V. (...) z siedzibą w W. wypłacił poszkodowanemu kwotę 14 821,05 złotych tytułem zwrotu kosztów naprawy, a zatem żądanie powoda z tego tytułu było zasadne w zakresie kwoty 17 521,37 złotych.

Mając na względzie powyższe, Sąd w punkcie pierwszym wyroku na podstawie art. 822 § 1 i 4 k.c. w zw. z art. 361 k.c. i art. 363 k.c. w zw. z art. 481 k.c. zasądził od pozwanego (...) spółki akcyjnej V. (...) z siedzibą w W. (poprzednio (...) spółka akcyjna z siedzibą w W.) na rzecz powoda K. S. kwotę 17 521,37 złotych wraz z odsetkami ustawowymi liczonymi za okres od dnia 09 października 2015 roku do dnia 31 grudnia 2015 roku i ustawowymi za opóźnienie liczonymi za okres od dnia 01 stycznia 2016 roku do dnia zapłaty.

Uznając zaś dalej idące żądanie pozwu za niezasadne z przyczyn wskazanych wyżej, Sąd orzekł jak w punkcie drugim wyroku na podstawie powyższych przepisów stosowanych a contrario.

O kosztach procesu Sąd orzekł zgodnie z zasadą stosunkowego rozdzielenia kosztów określoną w art. 100 k.p.c. w zw. z art. 108 k.p.c.

W niniejszej sprawie powód wygrał sprawę w 93,34%, a pozwany w 6,66 %.

Koszty poniesione przez powoda wyniosły 5 756 złotych (opłata sądowa od pozwu – 939 złotych, koszty zastępstwa procesowego – 3 600 złotych, opłata skarbową od pełnomocnictwa – 17 złotych, wykorzystana zaliczka na poczet

kosztów wynagrodzenia biegłego sądowego w kwocie 1 200 złotych). Koszty poniesione przez pozwanego wyniosły 4 186,10 złotych (koszty zastępstwa procesowego – 3 600 złotych, opłata skarbową od pełnomocnictwa – 17 złotych, wykorzystana część zaliczki na poczet wynagrodzenia biegłego sądowego w kwocie 569,10 złotych).

Powodowi zatem należy się zwrot kosztów procesu w kwocie 5 372,65 złotych (93,34% z kwoty 5 756 złotych), zaś pozwanemu – w kwocie 278,79 złotych (6,66% z kwoty 4 186,10 złotych). Po skompensowaniu obu powyższych kwot pozwany powinien zwrócić powodowi kwotę 5 093,86 złotych, którą Sąd zasądził na jego rzecz w punkcie trzecim wyroku.

## ZARZĄDZENIE

1. (...)

2. (...)

3. (...)

SSR Justyna Supińska

Gdynia, dnia 24 listopada 2019 roku