

Sygn. akt I C 130/17

WYROK

W IMIENIU RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ

dnia 1 kwietnia 2021 roku

Sąd Rejonowy w Łęczycy, I Wydział Cywilny, w składzie:

Przewodniczący: S.S.R. Wojciech Wysoczyński

Protokolant: Kamil Siubielski

po rozpoznaniu w dniu 4 marca 2021 roku, w Ł., na rozprawie,

sprawy z powództwa T. W.

przeciwko Towarzystwu (...) z siedzibą w W.

o zapłatę

1. zasądza od pozwanego Towarzystwa (...) z siedzibą w W. na rzecz powoda T. W. kwotę 8.615,25 (osiem tysięcy sześćset piętnaście złotych 25/100) z ustawowymi odsetkami za opóźnienie naliczanymi od dnia 5 kwietnia 2017 roku do dnia zapłaty oraz kwotę 2.337,25 (dwa tysiące trzysta trzydzieści siedem złotych 25/100) tytułem zwrotu kosztów procesu;
2. oddala powództwo w pozostałej części;
3. nakazuje ściągnąć od T. W. z zasądzonego w punkcie pierwszym niniejszego wyroku roszczenia na rzecz Skarbu Państwa – Sądu Rejonowego w Łęczycy kwotę 384,76 (trzysta osiemdziesiąt cztery złote 76/100) tytułem częściowego zwrotu nieuiszczonych kosztów sądowych;
4. obciąża i nakazuje pobrać od Towarzystwa (...) z siedzibą w W. na rzecz Skarbu Państwa – Sądu Rejonowego w Łęczycy kwotę 1.154,28 zł / jeden tysiąc sto pięćdziesiąt cztery złote 28/100/ złotych tytułem częściowego zwrotu nieuiszczonych kosztów sądowych.

sygn. akt: I C 130/17

UZASADNIENIE

Pozwem z 29 maja 2017 r. powód T. W. reprezentowany przez profesjonalnego pełnomocnika adwokata wniósł o zasądzenie na jego rzecz od pozwanego – Towarzystwa (...) z siedzibą w W. kwoty 10.100 zł tytułem częściowego odszkodowania z ubezpieczenia OC za szkodę wywołaną wypadkiem komunikacyjnym z dnia 9 marca 2017 r. wraz z ustawowymi odsetkami za opóźnienie od dnia 5 kwietnia 2017 r. do dnia zapłaty. Ponadto powód wniósł o zasądzenie od pozwanego na jego rzecz kosztów procesu, w tym kosztów zastępstwa adwokackiego, wg norm przepisanych.

W uzasadnieniu pozwu wskazano, że dnia 9 marca 2017 r. na skutek zdarzenia drogowego powód doznał szkody majątkowej w postaci uszkodzenia prowadzonego przez siebie samochodu osobowego M. (...), o nr rej. (...). Pozwany uznał szkodę co do zasady i wypłacił powodowi częściowe odszkodowanie w wysokości 22 697,13 zł. Powód w związku z wypadkiem zmuszony był dokonać naprawy samochodu. Zgodnie z opinią prywatną koszt naprawy wyniósł 43 507,52 zł. Pozwem powód domaga się częściowego odszkodowania w wysokości 10 100 zł. Okres za jaki powód domaga się odsetek uzasadniony jest decyzją pozwanego o przyznaniu odszkodowania, tj. od dnia 5 kwietnia 2017 r. /pozew, k. 2 – 3/

W odpowiedzi na pozew pozwany reprezentowany przez profesjonalnego pełnomocnika radcę prawnego wniósł o oddalenie powództwa oraz o zwrot kosztów procesu wg norm przepisanych. W uzasadnieniu pozwany przyznał, że wypłacił powodowi kwotę 22 697,13 zł tytułem szkody powstałej w związku ze zdarzeniem z dnia 9 marca 2017 r. W ocenie pozwanego odszkodowanie nie zostało zaniżone. W związku z faktem, iż powód zamieszkuje za granicą i tam użytkuje pojazd, który również tam jest zarejestrowany, uzasadnione jest ustalenie odszkodowania wg warunków rynkowych obowiązujących w miejscu zamieszkania powoda. W ocenie pozwanego naprawa samochodu powoda wg cen na terenie Wielkiej Brytanii jest całkowicie nieopłacalna, w związku czym szkoda winna zostać rozliczona jako całkowita. /odpowiedź na pozew, k. 34 – 35/

W piśmie z 12 września 2017 r. pełnomocnik powoda wskazał, że powód użytkuje samochód w Polsce i za granicą, jednak miejscem jego zamieszkania jest Ł., a nie W. B.. /pismo procesowe, k. 48 – 49/

W piśmie z 4 grudnia 2017 r. pozwany wskazał, że skoro powód zbył samochód na terenie Wielkiej Brytanii za kwotę 8100 funtów, a nabył go wcześniej za kwotę 8900 funtów, to poniesiona przez niego szkoda nie przekracza kwoty 800 funtów i została już przez pozwanego pokryta w wysokości wyższej. /pismo, k. 62/.

Sąd ustalił następujący stan faktyczny:

W czerwcu 2016 r. powód, pracujący na terenie Wielkiej Brytanii, zakupił tam samochód osobowy marki M. (...).

/zeznania powoda, k. 378v/

We wrześniu 2016 r. powód poruszający się należącym do niego samochodem osobowym marki M. (...), o nr rej. (...) uczestniczył w zdarzeniu drogowym, wskutek którego doszło do uszkodzenia jego pojazdu.

/akta sprawy I Nc 1456/16 Sądu rejonowego w Łęczycy; kosztorys naprawy, k. 208 – 217; akta ubezpieczyciela – (...), k. 260 - 261/

W dniu 9 marca 2017 r. powód poruszający się należącym do niego samochodem osobowym marki M. (...), o nr rej. (...) uczestniczył w zdarzeniu drogowym, wskutek którego doszło do uszkodzenia jego pojazdu. Sprawcą zdarzenia łączyła umowa ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej z pozwanym – Towarzystwem (...). Pozwany uznał szkodę co do zasady, ustalając jej wysokość na kwotę 22 967, 13 zł, którą wypłacił powodowi.

/bezsporne; pisma ubezpieczyciela, k. 25 – 28/

Z uwagi na to, że pojazd po wypadku był niesprawny powód zmuszony był naprawić pojazd w warsztacie samochodowym na terenie Ł.. Powód zlecił rzeczoznawcy wycenę naprawy pojazdu, który oszacował koszty naprawy na 43 507,52 zł.

/zeznania powoda, k. 378v; kalkulacja naprawy, k. 14 – 23; zeznania świadka K. C., k. 171 - 172/

W dniu szkody wartość pojazdu nieuszkodzonego należącego do powoda wynosiła na rynku polskim 59 800 zł (w tym podatek VAT w kwocie 11 182, 11 zł). Wartość ta uwzględnia 25% korektę z uwagi na fakt, iż pojazd ten posiada kierownicę po prawej stronie (a więc jest przystosowany do ruchu lewostronnego, obowiązującego na terenie Wielkiej Brytanii). Cecha taka skutkuje na rynku polskim obniżeniem wartości samochodu. W przypadku przyjęcia współczynnika 50% wartość samochodu przed szkodą na rynku polskim wynosiłaby natomiast 39000 zł.

Korekta została zastosowana tylko ze względów rozliczania szkody w warunkach polskich, bo w rzeczywistości pojazd nigdy nie był zarejestrowany w Polsce.

Wartość pojazdu w stanie uszkodzonym wskutek zdarzenia drogowego w którym uczestniczył powód wynosiła 42 400 zł (w tym podatek VAT w kwocie 7982,45). Koszty naprawy wskazanego pojazdu przy przyjęciu średniej stawki dla warsztatów niezależnych oraz oryginalnych części zamiennych sygnowanych logo producenta wynosiły w tamtym

czasie 31 582, 38 zł (w tym podatek VAT w kwocie 5905,65 zł). Alternatywne zamienniki części dla tego modelu samochodu nie był w tamtym okresie dostępne na rynku.

/opinia biegłego, k. 82 – 112; opinia uzupełniająca biegłego, k. 139 – 145; opinia uzupełniająca nr 2, k. 192; ustna opinia uzupełniająca biegłego – protokół rozprawy, k. 323/

Uszkodzenia powstałe i naprawy dokonane w pojeździe w związku ze szkodą powstałą w wyniku zdarzenia z 1 września 2016 r. nie miały wpływu na szkodę powstałą w pojeździe wyniku zdarzenia z 9 marca 2017 r.

/ustna opinia uzupełniająca biegłego – protokół rozprawy, k. 323/

Dnia 8 lipca 2017 r. powód sprzedał na terenie Wielkiej Brytanii należący do niego samochód marki M. (...) za cenę 8100 funtów.

/umowa sprzedaży, k. 60/

Powyższy stan faktyczny Sąd ustalił bądź to jako bezsporny, bądź na podstawie powołanego powyżej materiału dowodowego w postaci dowodów z dokumentów, których prawdziwość nie została zakwestionowana przez strony postępowania, zeznań świadków oraz opinii (wraz z opiniami uzupełniającymi) biegłego P. J., którą Sąd uznał za rzetelną, fachową i obiektywną.

Sąd zważył, co następuje:

powództwo okazało się częściowo zasadne.

Prawną podstawą odpowiedzialności pozwanego w niniejszej sprawie jest art. 822 § 1 kc w zw. z art. 34 ust. 1 ustawy z dnia 22 maja 2003 r. o ubezpieczeniach obowiązkowych, Ubezpieczeniowym Funduszu Gwarancyjnym i Polskim Biurze Ubezpieczycieli Komunikacyjnych. Zgodnie z art. 19 ust. 1 wspomnianej ustawy poszkodowany w związku ze zdarzeniem objętym umową ubezpieczenia obowiązkowego odpowiedzialności cywilnej może dochodzić roszczeń bezpośrednio od zakładu ubezpieczeń.

Na zakres odpowiedzialności ubezpieczyciela wskazał Sąd Najwyższy stwierdzając, że: „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 2003 r. o ubezpieczeniach obowiązkowych, Ubezpieczeniowym Funduszu Gwarancyjnym i Polskim Biurze Ubezpieczycieli Komunikacyjnych). Odszkodowanie ustala się z jednej strony respektując zasadę pełnego odszkodowania, a z drugiej strony nie przekraczając wysokości faktycznie doznanej przez poszkodowanego szkody” (Wyrok SN z 3.04.2019 r., II CSK 100/18, LEX nr 2648598).

Nie może budzić wątpliwości legitymacja bierna pozwanego, który był ubezpieczycielem podmiotu odpowiedzialnego za szkodę powstałą w majątku powoda w wyniku zdarzenia drogowego. Powyższy fakt nie był zresztą kwestionowany przez powoda, który uznał swoją odpowiedzialność co do zasady, wypłacając na rzecz powoda jeszcze przed wytoczeniem powództwa kwotę 22 697,13 zł.

Zgodnie z treścią art. 822 § 1 kc formą naprawienia szkody przez zakład ubezpieczeń jest zapłata określonej sumy pieniężnej. Zgodnie z wyrażonym w orzecznictwie poglądem, wskazana regulacja modyfikuje wynikający z art. 363 § 1 kc zakres uprawnień poszkodowanego. Roszczenie o przywrócenie do stanu poprzedniego przekształca się bowiem w roszczenie o zapłatę kosztów restytucji. Poszkodowany nie może przy tym żądać kosztów hipotetycznej restytucji w sytuacji gdy przywrócenie stanu poprzedniego byłoby niemożliwe albo pociągało za sobą nadmierne trudności lub koszty. (tak m. in. wyrok Sądu Okręgowego w Poznaniu z 15.11.2019 r., XV Ca 811/19, LEX nr 3032820).

Powyższe wymaga dwóch uwag. Po pierwsze, roszczenie poszkodowanego o zapłatę sumy pokrywającej koszty restytucji nie jest uzależnione od tego, czy do naprawy uszkodzonego pojazdu w ogóle doszło. Przykładowo w wyroku z dnia 7 sierpnia 2003 r. Sąd Najwyższy wskazał, iż „szkoda powstaje zwykle w chwili wypadku komunikacyjnego i podlega naprawieniu według zasad określonych w art. 363 § 2 k.c. Obowiązek naprawienia szkody przez wypłatę odpowiedniej sumy pieniężnej powstaje z chwilą wyrządzenia szkody i nie jest uzależniony od tego, czy poszkodowany dokonał naprawy rzeczy i czy w ogóle zamierza ją naprawiać” (Wyrok SN z 7.08.2003 r., IV CKN 387/01, LEX nr 141410). Powyższy pogląd jest zgodny z utrwaloną linią orzecniczą Sądu Najwyższego. Dla przykładu warto wskazać choćby na wyroki SN: z dnia 12 lutego 2004 r. w sprawie V CK 187/03 oraz z dnia 16 maja 2002 r. w sprawie V CKN 1273/00, gdzie prezentowano tożsame stanowiska. Sąd dostrzega przy tym, na co wskazywał zresztą pełnomocnik pozwanego, że w orzecznictwie sądów powszechnych bywa niekiedy przyjmowany pogląd odmienny, zgodnie z którym w przypadku zbycia pojazdu bez dokonywania naprawy należne odszkodowanie ogranicza się do różnicy w wartości pojazdu przed szkodą oraz w stanie uszkodzonym (a więc analogicznie jak w przypadku szkody całkowitej, o której poniżej). Pogląd ten nie zasługuje jednak na aprobatę. Jest on sprzeczny z utrwaloną już linią orzecniczą najwyższej instancji sądowej. Trafną jego krytykę przeprowadził Sąd Najwyższy w wyroku z dnia 3.04.2019 r., gdzie wskazano, iż: „dla powstania roszczenia o naprawienie szkody w postaci kosztów naprawy pojazdu nie mają znaczenia późniejsze zdarzenia między innymi w postaci sprzedaży uszkodzonego lub już naprawionego pojazdu. Okoliczność, że poszkodowany nie czekając na wypłatę odszkodowania podejmuje decyzję o sprzedaży uszkodzonego samochodu, nie pozbawia go prawa do odszkodowania w wysokości odpowiadającej hipotetycznym kosztom naprawy, skoro rzeczywista naprawa nie stanowi warunku dochodzenia odszkodowania. W konsekwencji poszkodowany w ramach ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej posiadacza pojazdu mechanicznego, w przypadku szkody częściowej, może żądać odszkodowania w wysokości odpowiadającej niezbędnym i uzasadnionym ekonomicznie kosztom przywrócenia pojazdu do stanu poprzedniego, także wtedy, gdy naprawy nie dokonał (lub dokonał jej częściowo) i sprzedał pojazd w stanie uszkodzonym. Nie można w takim stanie faktycznym ograniczać wysokości odszkodowania - podobnie, jak przy szkodzie całkowitej - do różnicy między wartością pojazdu przed uszkodzeniem a uzyskaną przez poszkodowanego ceną jego sprzedaży. Zbycie rzeczy jest uprawnieniem właściciela tak samo, jak korzystanie z niej. Skorzystanie z tego uprawnienia nie może ograniczać wysokości należnego poszkodowanemu odszkodowania, ubezpieczyciel sprawcy szkody powinien bowiem wyrównać uszczerbek w majątku poszkodowanego do pełnej wysokości szkody” (Wyrok SN z 3.04.2019 r., II CSK 100/18, LEX nr 2648598).

Po drugie, uprawnienie restytucyjne poszkodowanego jest wyłączone w sytuacji, gdyby przywrócenie stanu poprzedniego byłoby niemożliwe albo pociągało za sobą nadmierne trudności lub koszty. Będzie tak w przypadku tzw. szkody całkowitej, która zaistnieje w sytuacji, gdy koszt naprawy pojazdu będzie wyższy niż jego wartość sprzed wypadku. Naprawa pojazdu jawi się wówczas jako ekonomicznie nieopłacalna. W takiej sytuacji roszczenie poszkodowanego będzie ograniczać się do kwoty równej różnicy wartości samochodu sprzed i po wypadku (tak. m.in.: wyrok SN z 20.02.2002 r., V CKN 903/00, OSNC 2003, nr 1, poz. 15; postanowienie SN z 12.01.2006 r., III CZP 76/05, LEX nr 175463).

Na gruncie przedmiotowej sprawy rozważania należy rozpocząć od stwierdzenia, że szkoda powstała w pojeździe należącym do powoda nie była szkodą całkowitą w wyżej opisanym rozumieniu. Sąd oparł się w tej mierze na opinii biegłego, który w sposób niebudzący wątpliwości ustalił koszt naprawy pojazdu w czasie, w którym doszło do powstania szkody (określając go na 31 582, 38 zł) oraz wartość pojazdu w stanie nieuszkodzonym (określając ją na 59 800 zł). Różnica pomiędzy wskazaną wartością a kosztem naprawy pojazdu wynosiła więc ponad 28 000 zł. Tym samym brak było podstaw do przyjęcia tzw. szkody całkowitej i związanej z nią (opisanej powyżej) metody ustalania odszkodowania, bowiem wartość pojazdu sprzed szkody znacznie przewyższała koszty jego naprawy.

Na marginesie należy dodać, że przy określaniu powyższych wartości biegły prawidłowo uwzględnił podatek VAT, mieszczący się w cenach części zamiennych i usług koniecznych do dokonania naprawy (w tym zakresie zob. Uchwała SN z 15.11.2001 r., III CZP 68/01, OSNC 2002, nr 6, poz. 74). Ponadto zasadne było przyjęcie cen części oryginalnych. W sytuacji braku na rynku alternatywnych zamienników, fakt ten nie może w żaden sposób prowadzić do stwierdzenia,

że wskutek naprawy doszło do zwiększenia wartości pojazdu, co musiałoby skutkować obniżeniem odszkodowania o odpowiednią kwotę.

Powyższego nie zmienia fakt, że uszkodzony pojazd był zarejestrowany na terenie Wielkiej Brytanii. Do szkody doszło na terenie Polski. Jak trafnie wskazuje się w orzecznictwie: „odszkodowanie przysługujące od ubezpieczyciela odpowiedzialności cywilnej za uszkodzenie pojazdu mechanicznego obejmuje niezbędne i ekonomicznie uzasadnione koszty naprawy pojazdu, ustalone według cen występujących na lokalnym rynku” (Uchwała SN z 13.06.2003 r., III CZP 32/03, OSNC 2004, nr 4, poz. 51.). W ocenie Sądu lokalnym rynkiem był dla poszkodowanego w przedmiotowej sytuacji rynek polski. Tutaj doszło bowiem do powstania szkody. Należy mieć przy tym na uwadze specyfikę szkody powstałej w związku z ruchem komunikacyjnym pojazdów mechanicznych. Często od naprawy pojazdu mechanicznego zależy możliwość dalszego swobodnego przemieszczania się przez osobę poszkodowaną. Trudno w takiej sytuacji oczekiwać od poszkodowanego, by bezpośrednio po powstaniu szkody nie dokonywał naprawy swojego pojazdu w miejscu w którym pojazd ten, niezdolny do ruchu wskutek uszkodzenia, się znajduje, a organizował jego transport na terytorium państwa z którego pochodzi, by dopiero na tamtejszym rynku dokonać oceny uszkodzeń pod kątem ewentualnego wystąpienia tzw. szkody całkowitej i wówczas podjąć decyzję o opłacalności jego naprawy. Podejście takie prezentował w istocie pozwany, utrzymując przy tym, że według stawek obowiązujących na rynku brytyjskim szkodę w pojeździe pozwanego należałoby uznać za całkowitą. Na poparcie tej ostatniej tezy pozwany nie przedstawił jednakże żadnych dowodów, w postaci chociażby wyliczeń czy ekspertyz, ograniczając się tylko i wyłącznie do podnoszenia wskazanych twierdzeń. W ocenie Sądu w pełni uzasadniona i również niezbędna była naprawa pojazdu na rynku polskim, a co za tym idzie zasadne jest ustalenie wartości tej naprawy oraz wartości pojazdu według realiów rynku polskiego. Powód nie ma przy tym obowiązku wykazywania dokumentacji rachunkowej, poświadczającej wysokość rzeczywistych kosztów naprawy, jako że nie decydują one o zakresie należnego odszkodowania. „Skoro prawo do odszkodowania ma poszkodowany, który w ogóle nie naprawił pojazdu, to nie można przyjąć, że nie może go uzyskać poszkodowany, który poczynił nakłady na swój majątek naprawiając uszkodzony pojazd w całości lub w części, tylko z tej przyczyny, że nie wykazał rzeczywistych kosztów naprawy” (tak Sąd Najwyższy w cytowanym już wyżej wyroku z 3.04.2019 r., II CSK 100/18).

Na powyższe konstatacje nie ma także żadnego wpływu późniejsza sprzedaż przez powoda uszkodzonego uprzednio samochodu. Jak już bowiem wskazano, zgodnie z utrwalonym w orzecznictwie Sądu Najwyższego stanowiskiem obowiązek naprawienia szkody poprzez zapłatę odpowiedniej sumy pieniężnej jest niezależny nawet od tego, czy poszkodowany szkodę rzeczywiście naprawił. Tym bardziej wpływu na niego nie ma późniejsze zbycie pojazdu, czy to na rynku polskim czy też zagranicznym.

Konsekwencją przyjęcia, że w przedmiotowej sprawie rynkiem lokalnym był rynek polski, była konieczność zastosowania przez biegłego odpowiedniej korekty przy ustalaniu wartości pojazdu, a to z uwagi na fakt, że samochód powoda był przystosowany do ruchu lewostronnego, a co za tym idzie miał kierownicę po prawej stronie. W ocenie biegłego, którą podzielił sąd, prawidłowe było zastosowanie współczynnika 25% (tj. obniżenie wartości pojazdu o 25%). Należy przy tym zauważyć, że nawet przy przyjęciu współczynnika dwukrotnie wyższego, a więc 50%, wartość samochodu przed szkodą wynosiłaby 39000 zł, a więc nadal przewyższała ona koszty naprawy pojazdu uszkodzonego, nie wpływając tym samym na klasyfikację szkody jak tzw. szkody częściowej.

Nieakceptowalna z punktu widzenia logicznego byłaby sytuacja w której po ustaleniu wartości naprawy oraz wartości pojazdu według realiów rynku polskiego (czego domaga się powód), Sąd nie uwzględnił odpowiedniej korekty przy ustalaniu wartości pojazdu, która wiąże się z przystosowaniem pojazdu do ruchu lewostronnego. Jak wynika z opinii biegłego w realiach niniejszej sprawy korekta została zastosowana tylko ze względów rozliczania szkody w warunkach polskich, bo w rzeczywistości pojazd nigdy nie był zarejestrowany w Polsce. Skoro taki wariant rozliczenia szkody powód uważa za zasadny jego konsekwencją musi być po ustaleniu wartości naprawy oraz wartości pojazdu po stosowanej korekcie.

Mając na uwadze, że koszty naprawy pojazdu zostały w sposób niebudzący zastrzeżeń Sądu ustalone przez biegłego na kwotę 31 582, 38 zł, taką należy przyjąć wysokość szkody poniesionej przez powoda w związku ze zdarzeniem

komunikacyjnym, w którym uczestniczył. Należy przy tym pamiętać, że ubezpieczyciel – pozwany, wypłacił uprzednio powodowi kwotę 22 967, 13 zł. W tym zakresie pokrył więc wskazaną szkodę. Zasądzona na rzecz powoda w punkcie pierwszym wyroku kwota 8 615, 25 zł stanowi różnicę między wysokością szkody, a kwotą, którą pozwany uprzednio na poczet jej naprawienia wypłacił.

W pozostałym zakresie powództwo oddalono jako bezzasadne.

O należnych odsetkach ustawowych, Sąd orzekł zgodnie z brzmieniem przepisów art. 359 § 1 k.c., 481§1 k.c., art. 455 k.c. i 817 § 1 k.c. oraz art. 14 ust. 1 ustawy z dnia 22 maja 2003r. o ubezpieczeniach obowiązkowych, Ubezpieczeniowym Funduszu Gwarancyjnym i Polskim Biurze Ubezpieczycieli Komunikacyjnych, zgodnie, z którym zakład ubezpieczeń wypłaca odszkodowanie w terminie 30 dni licząc od dnia złożenia przez poszkodowanego lub uprawnionego zawiadomienia o szkodzie.

Odsetki ustawowe za opóźnienie należne były od dnia 5 kwietnia 2017 r., czyli od dnia następnego po dniu, w którym ubezpieczyciel – pozwany wydał decyzję o wypłacie niepełnego odszkodowania.

Decyzja strony pozwanej ostatecznie zakończyła postępowanie likwidacyjne i od następnego dnia po tym terminie pozwany pozostawał w zwłoce ze spełnieniem żądanego świadczenia. Zasadnym jest zatem stanowisko powoda, że żądanie odsetek co do zasady należy się od dnia następującego po dniu wydania decyzji.

O kosztach postępowania orzeczono stosownie do art. 100 k.p.c., dzieląc je stosunkowo. Łączne koszty procesu w sprawie wyniosły 8.339 złotych (w tym po stronie powoda 4.422 złote, zaś po stronie pozwanego 3.917 złotych). Mając powyższe na uwadze na rzecz powoda należało zasądzić od pozwanego kwotę 2.337,25 złotych.

Sąd na podstawie na podstawie art. 113 ust.1 ustawy z dnia 28 lipca 2005 roku o kosztach sądowych w sprawach cywilnych (t. j. Dz. U. z 2010r., nr 90, poz. 594 z późn. zm.) w zw. z art. 100 k.p.c. w punktach 3 i 4 wyroku obciążył powoda i pozwanego nieuiszczonymi kosztami sądowymi, które wyniosły łącznie 1539 zł. W przypadku powoda jest to kwota 384,76 zł, w przypadku pozwanego kwota 1.154,28 złotych.