

Sygn. akt I C 441/16

WYROK W IMIENIU RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ

Dnia 5 grudnia 2017 roku

Sąd Rejonowy dla Łodzi – Śródmieścia w Łodzi, I Wydział Cywilny, w składzie:

Przewodniczący: S.S.R. Bartosz Kasielski

Protokolant: sekretarz sądowy Sylwia Wróblewska

po rozpoznaniu w dniu 21 listopada 2017 roku w Łodzi

na rozprawie

sprawy z powództwa J. S.

przeciwko (...) Spółce Akcyjnej z siedzibą w W.

o zapłatę

1. zasądza od (...) Spółki Akcyjnej z siedzibą w W. na rzecz J. S. kwotę 10.100 zł (dziesięć tysięcy sto złotych) wraz z ustawowymi odsetkami od dnia 6 grudnia 2014 roku do dnia 31 grudnia 2015 roku oraz ustawowymi odsetkami za opóźnienie od dnia 1 stycznia 2016 roku do dnia zapłaty;
2. oddala powództwo w pozostałej części;
3. zasądza od (...) Spółki Akcyjnej z siedzibą w W. na rzecz J. S. kwotę 5.927 zł (pięć tysięcy dziewięćset dwadzieścia siedem złotych) tytułem kosztów procesu;
4. nakazuje pobrać od (...) Spółki Akcyjnej z siedzibą w W. na rzecz Skarbu Państwa – Sądu Rejonowego dla Łodzi – Śródmieścia w Łodzi kwotę 797,72 zł (siedemset dziewięćdziesiąt siedem złotych 72/100) tytułem nieuiszczonych kosztów sądowych.

Sygn. akt I C 441/16

UZASADNIENIE

Pozwem z dnia 11 maja 2016 roku J. S. wystąpił przeciwko (...) Spółce Akcyjnej z siedzibą w W. o zapłatę kwoty 10.200 złotych (10.100 złotych tytułem kosztów naprawy oraz 100 złotych tytułem utraty wartości handlowej pojazdu) wraz z ustawowymi odsetkami od dnia 6 grudnia 2014 roku do dnia 31 grudnia 2015 roku oraz ustawowymi odsetkami za opóźnienie od dnia 1 stycznia 2016 roku do dnia zapłaty tytułem częściowego odszkodowania związanego z następstwami kolizji drogowej z dnia 10 października 2014 roku, a także przyznanie kosztów procesu, w tym kosztów zastępstwa procesowego według norm przepisanych.

(pozew k.3 – 5)

W odpowiedzi na pozew z dnia 17 czerwca 2016 roku (...) Spółka Akcyjna z siedzibą w W. wniosła o oddalenie powództwa, kwestionując je jedynie co do wysokości oraz o zasądzenie kosztów procesu, w tym kosztów zastępstwa procesowego według norm przepisanych.

W uzasadnieniu swego stanowiska procesowego pozwany wskazał, że wyłaconą w toku postępowania likwidacyjnego kwota 7.454,18 złotych rekompensuje w całości szkodę poniesioną przez J. S.. Nadto zaznaczył, że brak jest podstaw

do przyjęcia odpowiedzialności ubezpieczyciela za uszkodzenia pojazdu wykraczającego poza tylną jego część. W ocenie pozwanego zgłoszone przez powoda uszkodzenia dotyczące zderzaka przedniego, błotnika przedniego lewego, reflektora lewego, spoileru, pokrywy silnika, drzwi przednich lewych, drzwi tylnych lewych, ściany bocznej lewej, opony oraz alufelgi powstały w trakcie innego zdarzenia drogowego.

(odpowiedź na pozew k.56 – 61)

Sąd Rejonowy ustalił następujący stan faktyczny:

W dniu 10 października 2014 roku w godzinach wieczornych J. S. poruszał się samochodem marki A. (...) o numerach rejestracyjnych (...) autostradą (...) w kierunku P.. W okolicy gminy Ł. (km 385,2 autostrady) mężczyzna skierował się na zjazd w kierunku Ł. i B. (droga wojewódzka nr (...)). W tym samym czasie podobny manewr wykonywała D. B., poruszająca się pojazdem marki O. (...) o numerach rejestracyjnych (...).

Z uwagi na brak dostosowania prędkości do warunków ruchu D. B. doprowadziła do zderzenia z pojazdem J. S. uderzając w jego tylną, środkowo – lewą część. Na skutek kontaktu samochód marki A. (...) został zepchnięty w kierunku lewej strony zjazdu i uderzył w barierki energochłonne, zabezpieczające zjazd z autostrady ocierając się o nie na długości około 8 metrów.

Na miejsce zdarzenia wezwano zostali funkcjonariusze Policji, którzy stwierdzili winę D. B. i ukarali ją mandatem karnym w kwocie 300 złotych. Kobieta nie negowała w żadnej mierze swego sprawstwa.

Samochód marki A. (...) posiadał widoczne uszkodzenia obejmujące lewy narożnik przedniego zderzaka, przedni lewy błotnik, powłokę lakierniczą lewego boku w części środkowej, tylny zderzak, pokrywę silnika, lampę przednią lewą, pokrywę bagażnika oraz przednią lewą felgę koła przedniego.

(dowód z przesłuchania J. S. k.224 – 225 w zw. z k.304, zeznania R. S. k.226, zeznania D. B. k.227, potwierdzenie k.7, oświadczenie sprawcy kolizji drogowej k.8, notatka informacyjna wraz ze szkicem k.10 – 11, notatka urzędowa k.203 – 204, karta zdarzenia drogowego k.205 – 206, dokumentacja z (...) k.216 – 218, dokumentacja zdjęciowa – k.50)

Uderzenie pojazdu marki A. (...) w jego tylną lewą część przez przednią prawą część samochodu marki O. (...) mogło spowodować skierowanie pojazdu J. S. w stronę barier energochłonnych. W wyniku uderzenia pojazd marki A. (...) przemieścił się samoistnie w kierunku barier, pomimo lekko skręconych w prawo kół przednich, a następnie uderzył w nią przednim lewym błotnikiem, zaś w dalszej kolejności ocierał się o nią swym lewym bokiem.

Analiza wysokościowa, korelacja geometryczna oraz porównanie śladów z samochodu marki A. (...) oraz barier energochłonnych potwierdzają wystąpienie kontaktu pojazdu z infrastrukturą ochronną w trakcie zdarzenia z dnia 10 października 2015 roku. Zachodzi zgodność geometryczna uszkodzeń przedniego zderzaka oraz błotnika samochodu z zarysowaniami bariery.

Kontakt z łbem śruby oraz pionową krawędzią wspornika mógł spowodować widoczne uszkodzenia opony i tarczy koła lewego przedniego. Zakładając brak uderzenia tym elementem w barierę energochłonną koniecznym byłoby przyjęcie założenia, że J. S. poruszał się autostradą z wyrwaną i przeciętą oponą, grożącą tzw. wystrzałem w każdej chwili, a także ostro zadartą i pociętą na obrzeżu tarczą koła, która wraz z ubytkiem opony prowadziłaby do istotnego niewyważenia koła, odczuwalnego przy prędkości autostradowej.

Zarysowania poszyć górnych i dolnych wynikają z kontaktu z kulistymi zakończeniami śrub mocujących podłużnicę bariery, przy czym nie można wykluczyć udziału światła odbłaskowego, które zostało obłamane. Z kolei nieregularność zarysowań wynika z pionowymi ruchami nadwozia i jego przechyłem w chwili kontaktu z barierą ochronną. Ciągłość zarysowań rozpoczynających się na drzwiach przednich, następnie tylnych, a wreszcie błotniku tylnym potwierdza

przy tym ich powstanie w kierunku od przodu do tyłu pojazdu, a więc w układzie odpowiadającym kontaktowi pojazdu z barierą.

Uszkodzenia przodu i lewej strony samochodu J. S. mogły powstać w wyniku kontaktu z barierą ochronną w dniu 10 października 2014 roku, za wyjątkiem uszkodzeń tarczy koła tylnego lewego noszących widoczne ślady starych uszkodzeń (otarcia obrzeża w typowych kontaktach felgi z krawężnikiem).

(dowód z pisemnej i uzupełniającej ustnej opinii biegłego z zakresu techniki samochodowej wraz z symulacją zdarzenia k.236 – 260, k.301 – 303)

Przeciętny, ekonomicznie uzasadniony koszt naprawy samochodu J. S. marki A. (...) przy wykorzystaniu oryginalnych części zamiennych bez logo producenta sygnowanych symbolem jakości (...) objął kwotę 32.168,58 złotych.

Z uwagi na wiek pojazdu (ponad 6 lat w dacie zdarzenia) oraz ślady wcześniejszych napraw blacharsko – lakierniczych (grubo szpachlowana pokrywa przednia) nie doszło do utraty wartości pojazdu w związku ze zdarzeniem z dnia 10 października 2014 roku.

(dowód z pisemnej opinii biegłego z zakresu techniki samochodowej k.236 – 260)

Przed zdarzeniem z dnia 10 października 2014 roku pojazd marki A. (...) był w ogólnym stanie dobrym i nie miał uszkodzonych elementów konstrukcyjnych. J. S. nie prowadził i nie prowadzi działalności gospodarczej.

(dowód z przesłuchania J. S. k.225 w zw. z k.304)

J. S. zgłosił szkodę (...) Spółce Akcyjnej z siedzibą w W. w dniu 15 października 2014 roku. Decyzją z dnia 5 grudnia 2014 roku ubezpieczyciel przyznał na rzecz mężczyzny kwotę 7,454,18 złotych tytułem odszkodowania.

(decyzja k.12, zgłoszenie szkody k.172)

Stan faktyczny w niniejszej sprawie został ustalony na podstawie całokształtu zgromadzonego materiału dowodowego, w szczególności depozycji powoda, zeznań świadków R. S. i D. B., jak również złożonych przez strony dokumentów, w tym akt likwidacji szkody, a także opinii biegłego z zakresu techniki samochodowej.

Złożona ekspertyza była jasna, pełna oraz wyczerpująco odpowiadała na zakreśloną tezę dowodową. W ramach uzupełniającej ustnej opinii ekspert w sposób rzeczowy odniósł się do wszystkich zarzutów sformułowanych przez stronę pozwaną, a dotyczących braku związku przyczynowego uszkodzeń pojazdu w obrębie jego przodu i lewego boku z kolizją drogową z dnia 10 października 2014 roku. Warto zaznaczyć, że zgromadzony materiał dowodowy nie pozwalał na katagoryczne odtworzenie przebiegu zdarzenia, w tym precyzyjnego sposobu poruszania się obu uczestniczących w kolizji pojazdów (brak poszczególnych parametrów), co biegły wprost przyznał zaznaczając, że każda symulacja czy to wykonana przez eksperta, czy to sporządzona na zlecenie pozwanego musi opierać się na pewnych danych początkowych, które nie muszą być zgodne z rzeczywistym stanem rzeczy. Niemniej jednak załączona do akt sprawy symulacja nie miała na celu dokładnego przedstawienia przebiegu zdarzenia, a jedynie zanegowanie podnoszonej przez pozwanego tezy, że w takich warunkach drogowych nie był możliwy kontakt pojazdu A. (...) z barierą ochronną. Co istotne, biegły sądowy przedstawił swoją symulację na płycie CD, w przeciwieństwie do bliżej niezidentyfikowanej osoba przygotowującej poszczególne obrazy na poczet złożenia pisma przygotowawczego z zarzutami do opinii (k.278 – 286). W dalszej kolejności należy wyraźnie podkreślić, że biegły sądowy nie ograniczył się jedynie do przygotowania symulacji, ale przedstawił w klarowny sposób argumenty odwołujące się do zbieżności uszkodzeń pojazdu powoda i śladów pozostawionych na barierach energochłonnych (wyrażna zgodność w zakresie uszkodzonych elementów), zachowania pojazdu w trakcie kontaktu z infrastrukturą techniczną (ruchy pionowe nadwozia), czy też kierunku powstawania deformacji lewego boku samochodu powoda. Wyjaśnił przyczynę poszczególnych uszkodzeń odwołując się do całokształtu zgromadzonego materiału dowodowego, w szczególności zeznań świadków, depozycji powoda oraz dokumentacji przedłożonej przez Policję i Generalną Dyрекcję Dróg

Krajowych i Autostrad. Motywy, które prowadziły do wydania ekspertyzy o takiej, a nie innej treści były jasne, a przy tym zgodne z zasadami doświadczenia życiowego i prawidłowego rozumowania.

Strona pozwana nie zdołała w przekonujący sposób podważyć przygotowanej ekspertyzy. Konsekwentne negowanie kontaktu pojazdu J. S. z barierą ochronną opierało się wyłącznie na treści ekspertyzy prywatnej oraz obrazów przygotowanych przez bliżej niezidentyfikowaną osobę, w których z góry przyjęto parametry mające wykluczyć stan rzeczy wynikający z dostępnego materiału dowodowego. Nie można stracić z pola widzenia, że strona pozwana forsując swoje stanowisko całkowicie pominęła zeznania świadków, czy dokumenty sporządzone przez Policję i Generalną Dyрекcję Dróg Krajowych i Autostrad, z których wprost wynika, że pojazd marki A. (...) po uderzeniu przez samochód marki O. skierował się w lewą stronę i ocierał o elementy infrastruktury drogowej. Taki przebieg wydarzeń przedstawił nie tylko powód, ale również przesłuchana w charakterze świadka kierowca pojazdu O., a więc sprawca zdarzenia. Relacja ta znalazła również potwierdzenie w czynnościach służbowych wezwanych na miejsce funkcjonariuszy Policji (opis uszkodzeń zarówno pojazdu J. S., ale również bariery energochłonnej) oraz informacji uzyskanej od zarządcy autostrady. W odniesieniu zaś do ustalonych uszkodzeń lewej strony pojazdu ubezpieczyciel w ogóle nie odniósł się do szczegółowych argumentów podanych przez biegłego (zbieżność geometryczna uszkodzeń pojazdu i śladów na barierze, przyczyny ich powstania, czy też działania sił) ograniczając się do kwestionowania wyłącznie uszkodzeń tarczy koła przedniego lewego. W tym świetle Sąd podziela stanowisko eksperta o braku realnej możliwości poruszania się autostradą z kołem w stanie, jak stwierdzony na zdjęciach tuż po wystąpieniu zdarzenia oraz uzasadnieniu przyczyny powstania poszczególnych uszkodzeń (strony 9 -13 opinii zasadniczej).

Uwzględniając treść końcowych wniosków, wiedzę specjalną biegłego z zakresu powierzonej mu dziedziny, a także wieloletnie doświadczenie w sporządzaniu opinii na potrzeb postępowania sądowych o zbliżonej tematyce Sąd nie znalazł żadnych okoliczności, które deprecjonowałyby jej wartość dowodową. W konsekwencji oddaleniu podlegał wniosek strony pozwanej o udzielenie terminu na ustosunkowanie się do treści uzupełniającej ustnej opinii biegłego. Pozwany miał możliwość skutecznego podważenia treści ekspertyzy zarówno w ramach zarzutów do opinii podstawowej, jak również w toku rozprawy z dnia 21 listopada 2017 roku, czego ostatecznie nie uczynił. Samo odwoływanie się do treści prywatnej ekspertyzy, przeprowadzonej na zlecenie ubezpieczyciela, przy braku innych przekonujących argumentów przeciwko treści opinii biegłego sądowego nie mogło prowadzić do skutecznego jej podważenia.

Sąd oddalił również wnioski dowodowe strony pozwanej zmierzające do wykazania zakresu i wartości naprawy pojazdu, jaka miała zostać dokonana przez powoda po zdarzeniu z dnia 10 października 2014 roku. Okolicznością irrelevantną dla rozstrzygnięcia pozostaje to, czy poszkodowany dokonał naprawy pojazdu we własnym zakresie, a jeśli tak to jaki był jej koszt. Warto zaznaczyć, że obowiązek naprawienia szkody komunikacyjnej aktualizuje się w momencie jej wyrządzenia, zaś realizacja obowiązku odszkodowawczego nie jest uzależniona od dokonanej naprawy. Odszkodowanie bowiem ma wyrównać uszczerbek majątkowy powstały w wyniku zdarzenia wyrządzającego szkodę, istniejący od chwili wyrządzenia szkody do czasu, gdy zobowiązany wypłaci poszkodowanemu sumę pieniężną odpowiadającą szkodzie ustalonej w sposób przewidziany prawem. Przy takim rozumieniu szkody i obowiązku odszkodowawczego nie ma znaczenia, jakim kosztem poszkodowany J. S. faktycznie dokonał naprawy pojazdu.

Sąd Rejonowy zważył, co następuje:

Powództwo zasługiwało na uwzględnienie w przeważającej części.

Na wstępie należy podkreślić, że na żadnym etapie postępowania nie była kwestionowana zasada odpowiedzialności pozwanego wynikająca z umowy ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej sprawcy szkody z dnia 10 października 2014 roku (art. 436 § 1 k.c. w zw. z art. 822 § 4 k.c.). Spór między stronami sprowadzał się natomiast do zakresu uszkodzeń oraz uzasadnionych kosztów naprawy pojazdu powoda. Kwestią sporną było zatem określenie wysokości przysługującego powodowi odszkodowania.

Nie ulega wątpliwości, że ubezpieczyciel opowiada za normalne następstwa działania bądź zaniechania, z którego szkoda wynikła. Odszkodowanie należy się tylko w granicach normalnego związku przyczynowego. Przepis art. 361

§ 1 k.c. ujmuje związek przyczynowy między działaniem lub zaniechaniem zobowiązanego a powstałym skutkiem w postaci szkody jako konieczną przesłankę odpowiedzialności odszkodowawczej. Związek przyczynowy, o którym mowa w art. 361 § 1 k.c. pełni więc podwójną rolę: z jednej strony decyduje o tym czy dana osoba w ogóle odpowiada za wyrządzoną szkodę (zasada odpowiedzialności nie jest kwestionowana), z drugiej zaś – określa granice tej odpowiedzialności. Wskazana dyspozycja statuuje zasadę pełnego odszkodowania i obejmuje wszelkie poniesione straty (utrącone korzyści pozostają poza sferą zainteresowania w niniejszym sporze). Wynika to jednoznacznie ze sformułowania art. 361 § 2 k.c. – „w powyższych granicach”, czy w granicach określonych w § 1 art. 361 k.c. „naprawienie szkody obejmuje straty, które poszkodowany poniósł, oraz korzyści, które mógłby osiągnąć, gdyby szkody mu nie wyrządzono”. Zawarte w nim unormowanie opiera się na założeniach teorii przyczynowości adekwatnej i przyjmuje, iż naprawienie szkody powinno nastąpić poprzez przywrócenie stanu poprzedniego bądź też zapłatę odszkodowania pieniężnego – zależnie od wyboru poszkodowanego.

Poszkodowanemu należy się od zakładu ubezpieczeń odszkodowanie według zasad określonych w art. 363 § 2 k.c. w zw. z art. 361 § 2 k.c. co oznacza, iż jego wysokość ma odpowiadać kosztom usunięcia różnicy w wartości majątku poszkodowanego, a ściślej – kosztom przywrócenia pojazdowi jego wartości sprzed wypadku.

W orzecznictwie przyjmuje się, że odszkodowanie przysługujące od ubezpieczyciela odpowiedzialności cywilnej za uszkodzenie pojazdu mechanicznego obejmuje niezbędne i ekonomicznie uzasadnione koszty naprawy pojazdu ustalone według cen występujących na rynku lokalnym, przy czym ubezpieczyciel jest zobowiązany zwrócić poszkodowanemu wszelkie celowe, ekonomicznie uzasadnione wydatki, poniesione w celu przywrócenia stanu poprzedniego, do których wydatków należy zaliczyć także koszt nowych części i innych materiałów, jeżeli ich użycie było konieczne do naprawienia rzeczy (por. uchwała Sądu Najwyższego z dnia 13 czerwca 2003 roku, III CZP 32/03, OSNC 2004, nr 4, poz. 51). Jednocześnie przywrócenie rzeczy uszkodzonej do stanu poprzedniego polega na doprowadzeniu jej do stanu używalności w takim zakresie, jaki istniał przed wyrządzeniem szkody. Jeżeli do osiągnięcia tego celu konieczne jest użycie nowych elementów, to poniesione na nie wydatki wchodzą w skład kosztów naprawienia szkody przez przywrócenie rzeczy do stanu poprzedniego (por. wyrok Sądu Najwyższego z dnia 5 listopada 1980 roku, III CRN 223/80, OSNCP 1981, nr 10, poz. 186). Naprawa uszkodzonego samochodu, co do zasady, jest możliwa przy użyciu części zamiennych, jednak zastąpienie części oryginalnych nowymi nieoryginalnymi zawsze skutkuje spadkiem wartości pojazdów. Może też mieć wpływ na bezpieczeństwo jazdy lub estetykę wykonanej naprawy. Dokonanie naprawy przy użyciu części nowych i oryginalnych stanowi koszt ekonomicznie uzasadniony (por. wyrok Sądu Apelacyjnego w Gdańsku z dnia 5 lutego 2015 roku, I ACa 506/14, Lex nr 1683307).

Konieczność wymiany uszkodzonej części stanowi niewątpliwie normalne następstwo działania lub zaniechania, z którego szkoda wynikła (art. 361 § 1 k.c.), a jeżeli nie da się jej naprawić w taki sposób, aby przywrócić ją do stanu sprzed zdarzenia wyrządzającego szkodę, musi zostać zastąpiona inną. Pozostaje do wyjaśnienia, na czym polega strata poszkodowanego, którą zobowiązany jest naprawić odpowiedzialny za szkodę, a w szczególności, czy jest uzasadnione także ekonomicznie, że ma to być część nowa. Na pierwszy rzut oka wydaje się, że zastąpienie części już eksploatowanej, nieraz przez znaczny okres, nową częścią powoduje, że poszkodowany zyskuje, gdyż w jego pojeździe pojawiła się część mająca większą wartość niż ta, która uległa zniszczeniu. Nie jest to jednak wniosek trafny, gdyż część po połączeniu jej z pojazdem nie może być oceniana jako samodzielny przedmiot obrotu, lecz staje się jednym z elementów, które należy brać pod uwagę przy ocenie poniesionej straty. Stratę tę określa się przez porównanie wartości pojazdu przed zdarzeniem wyrządzającym szkodę i po przywróceniu go do stanu poprzedniego. O tym, że zamontowanie części nowych w miejsce starych prowadzi do bezpodstawnego wzbogacenia poszkodowanego można mówić tylko wtedy, gdyby spowodowało to wzrost wartości pojazdu jako całości (por. uchwała składu 7 sędziów Sądu Najwyższego z dnia 12 kwietnia 2012 roku, sygn. akt III CZP 80/11, OSNC 2012/10/112).

Podzielając w całej rozciągłości zaprezentowane powyżej poglądy judykatury, Sąd uznał, że okoliczności wskazane w cytowanych orzeczeniach odpowiadają realiom niniejszej sprawy.

Nie powielając w tym miejscu ponownie treści rozważań poczynionych przy ocenie zgromadzonego materiału dowodowego należy wskazać, że ostateczny zakres uszkodzeń pozostający w związku z przyczynowym ze zdarzeniem

drogowym z dnia 10 października 2014 roku odpowiadał niemalże w całości twierdzeniom strony powodowej. Z treści rzetelnej ekspertyzy, której końcowe wnioski korelowały z pozostałym materiałem dowodowym (depozycje powoda, zeznania świadków, dokumenty Policji i (...), zdjęcia), a przy tym nie zostały skutecznie podważone przez stronę pozwaną wynika wprost, że w samochodzie A. (...) uszkodzeniu uległy elementy nie tylko jego tyłu (uderzenie przez pojazd marki O. (...)), ale również przodu i lewego boku (kontakt z barierą ochronną po uderzeniu), za wyjątkiem tarczy koła tylnego lewego, która nosiła znamiona wcześniejszych uszkodzeń. W tych warunkach przeciętny, ekonomicznie uzasadniony koszt naprawy pojazdu J. S. obejmował kwotę 32.168,58 złotych. Uwzględniając przy tym wyplacaną uprzednio w toku postępowania likwidacyjnego na rzecz powoda kwotę 7.454,18 złotych, żądanie jedynie częściowego odszkodowania, a także ustawowy zakaz orzekania ponad żądanie (art. 321 § 1 k.p.c.) roszczenie zapłaty kwoty 10.100 złotych pozostawało w pełni uzasadnione (32.168,58 złotych – 7.454,18 złotych = 24.714,40 złotych).

Nieuzasadnionym z kolei pozostawało roszczenie w zakresie odszkodowania z tytułu utraty wartości rynkowej pojazdu. Biegły z zakresu techniki samochodowej nie potwierdził tej okoliczności, a wpływ na to miały przede wszystkim wiek pojazdu oraz stwierdzone naprawy blacharsko – lakiernicze w przeszłości. Kwestia ta nie był przy tym przedmiotem zarzutu żadnej ze stron.

Z powyższych względów Sąd zasądził na rzecz J. S. kwotę 10.100 złotych, a w pozostałym zakresie powództwo jako nieudowodnione oddalił.

Rozstrzygnięcie w zakresie odsetek Sąd oparł na treści art. 481 § 1 k.c. zgodnie z którym wierzyciel ma prawo żądać odsetek w przypadku, gdy dłużnik opóźnia się ze spełnieniem świadczenia. Należało również uwzględnić dyspozycję art. 14 ust. 1 ustawy o Ubezpieczeniowym Funduszu Gwarancyjnym, zgodnie z którym zakład ubezpieczeń wypłaca odszkodowanie w terminie 30 dni licząc od dnia złożenia przez poszkodowanego lub uprawnionego zawiadomienia o szkodzie.

J. S. zgłosił szkodę (...) Spółce Akcyjnej z siedzibą w W. w dniu 15 października 2014 roku (k.172), w związku z czym ustawowy termin 30 dni upłynął w dniu 14 listopada 2014 roku, a z dniem następnym ubezpieczyciel pozostawał w opóźnieniu z realizacją świadczenia. Uwzględniając jednak żądanie pozwu oraz ustawowy zakaz orzekania ponad żądanie, Sąd przyznał odsetki na rzecz powoda od dnia 6 grudnia 2014 roku.

Wysokość odsetek została określona na podstawie art. 481 § 2 k.c. z uwzględnieniem zmiany treści przepisu, jaka nastąpiła z dniem 1 stycznia 2016 roku w związku z wejściem w życie ustawy z dnia 9 października 2015 roku o zmianie ustawy o terminach zapłaty w transakcjach handlowych, ustawy - Kodeks cywilny oraz niektórych innych ustaw (Dz.U. 2015, poz. 1830). Tym samym w okresie od dnia 14 czerwca 2015 roku do dnia 31 grudnia 2015 roku przyznano odsetki w wysokości odsetek ustawowych, zaś w okresie od dnia 1 stycznia 2016 roku w wysokości odsetek ustawowych za opóźnienie.

O kosztach procesu orzeczono na podstawie art. 100 zd. 2 in principio k.p.c. uznając, że powód uległ jedynie co do nieznacznej części swego żądania (10.100 złotych / 10.200 złotych = 99 %). W toku niniejszego postępowania J. S. poniósł koszty w wysokości 5.927 złotych (510 złotych tytułem opłaty od pozwu – art. 13 ust. 1 ustawy o kosztach sądowych w sprawach cywilnych, 4.800 złotych tytułem kosztów zastępstwa procesowego – § 2 pkt 5 rozporządzenia Ministra Sprawiedliwości z dnia 22 października 2015 roku w sprawie opłat za czynności adwokackie oraz 600 złotych tytułem wynagrodzenia biegłego – art. 5 ust. 1 pkt 3 ustawy o kosztach sądowych w sprawach cywilnych) i taka też kwota została zasądzona na jego rzecz od pozwanego ubezpieczyciela.

W toku postępowania wygenerowane zostały również koszty sądowe, które tymczasowo poniósł Skarb Państwa w łącznej wysokości 797,72 złotych tytułem wynagrodzenia biegłego (k.275). Uwzględniając treść art. 113 ustawy o kosztach sądowych w sprawach cywilnych oraz zasadę ponoszenia kosztów procesu w niniejszej sprawie Sąd nakazał pobrać na rzecz Skarbu Państwa tytułem nieuiszczonych kosztów sądowych od pozwanego kwotę 797,72 złotych).