

Sygn. akt I C 513/16

WYROK W IMIENIU RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ

Dnia 20 września 2018 roku

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

Przewodniczący: S.S.R. Bartosz Kasielski

Protokolant: stażysta Beata Ociesa

po rozpoznaniu w dniu 6 września 2018 roku w Łodzi

na rozprawie

sprawy z powództwa G. S.

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

o zapłatę

1. zasądza od Towarzystwa (...) Spółki Akcyjnej z siedzibą w W. na rzecz G. S. kwotę 4.005 zł (cztery tysiące pięć złotych) wraz z odsetkami od kwot :

a) 2.255 zł (dwa tysiące dwieście pięćdziesiąt pięć złotych) od dnia 30 sierpnia 2013 roku do dnia zapłaty;

b) 1.750 zł (jeden tysiąc siedemset pięćdziesiąt złotych) od dnia 8 lutego 2014 roku do dnia zapłaty;

przy czym w wysokości odsetek ustawowych w okresie do dnia 31 grudnia 2015 roku oraz w wysokości odsetek ustawowych za opóźnienie od dnia 1 stycznia 2016 roku do dnia zapłaty;

2. oddala powództwo w pozostałej części;

3. zasądza od Towarzystwa (...) Spółki Akcyjnej z siedzibą w W. na rzecz G. S. kwotę 84,50 zł (osiemdziesiąt cztery złote 50/100) tytułem kosztów procesu;

4. nakazuje pobrać na rzecz Skarbu Państwa – Sądu Rejonowego dla Łodzi – Śródmieścia w Łodzi tytułem nieuiszczonych kosztów sądowych kwoty :

a) 613,26 zł (sześćset trzynaście złotych 26/100) od G. S.;

b) 613,27 zł (sześćset trzynaście złotych 27/100) od Towarzystwa (...) Spółki Akcyjnej z siedzibą w W..

Sygn. akt I C 513/16

UZASADNIENIE

Pozwem z dnia 3 czerwca 2016 roku G. S. wystąpił przeciwko Towarzystwu (...) Spółce Akcyjnej z siedzibą w W. o zapłatę kwot : 3.275 złotych tytułem odszkodowania za szkodę powstałą w motocyklu marki S. w dniu 10 czerwca 2013 roku, 2.500 złotych tytułem odszkodowania za odzież zniszczoną w związku z wypadkiem oraz 2.250 złotych tytułem odszkodowania za pojazd w stanie uszkodzonym po kolizji, przy czym wszystkie kwoty wraz z odsetkami ustawowymi za opóźnienie od dnia następującego po upływie 30 – dniowego terminu od dnia zgłoszenia szkody do dnia zapłaty, a także przyznanie kosztów procesu, w tym kosztów zastępstwa procesowego według norm przepisanych.

(pozew k.3 – 7)

W odpowiedzi na pozew z dnia 4 lipca 2016 roku Towarzystwo (...) Spółka Akcyjna z siedzibą w W. wniosła o oddalenie powództwa, kwestionując je jedynie co do wysokości oraz zasądzenie kosztów procesu, w tym kosztów zastępstwa procesowego według norm przepisanych.

W uzasadnieniu swojego stanowiska procesowego pozwany wskazał, że w toku postępowania likwidacyjnego wypłacił na rzecz G. S. kwotę 3.275 złotych przy uwzględnieniu przyczynienia się poszkodowanego do powstania szkody w 50 %, co winno rekompensować w pełni szkodę poniesioną w związku z uszkodzeniem pojazdu w związku z wypadkiem z dnia 10 czerwca 2013 roku. Ubezpieczyciel nie zakwestionował możliwości dochodzenia przez powoda roszczenia z tytułu zniszczonej odzieży ochronnej, w szczególności jej wartości, która została określona w pozwie na kwotę 2.500 złotych, przy czym również i w tym przypadku wskazał na konieczność stosownego jego zmniejszenia o 50 % stopień przyczynienia.

(odpowiedź na pozew k.34 – 38)

Sąd Rejonowy ustalił następujący stan faktyczny:

W dniu 10 czerwca 2013 roku, około godziny 15:05, w Ł. przy alei (...) na wysokości posesji numer (...) ulicy (...) kierujący samochodem marki L. o numerach rejestracyjnych (...) nieumyślnie naruszył zasady bezpieczeństwa w ruchu lądowym przez to, że po włączeniu się do ruchu na jezdnię alei (...) z terenu posesji numer (...) przy ulicy (...) i jadąc w kierunku ulicy (...) nie zachował szczególnej ostrożności przy zmianie pasa ruchu ze środkowego na skrajny lewy, nieuważnie obserwował sytuację drogową za swoim pojazdem, nie ustąpił pierwszeństwa G. S., jadącemu w tym samym kierunku lewym wyznaczonym pasem ruchu motocyklem marki S. (...) o numerze rejestracyjnym (...), przez co spowodował nieumyślnie wypadek drogowy, w którym kierowca motocykla doznał licznych obrażeń ciała.

Prawomocnym wyrokiem z dnia 5 grudnia 2014 roku Sąd Rejonowy dla Łodzi – Śródmieścia w Łodzi w sprawie sygn. akt VI K 1226/14 uznał M. O. za winnego zarzucanego mu czynu, wyczerpującego dyspozycję art. 177 § 1 k.k. i wymierzył mu za to karę 5 miesięcy pozbawienia wolności.

(dowód z przesłuchania powoda k.248 – 249 w zw. z k. 514, wyrok Sądu Rejonowego dla Łodzi – Śródmieścia w Łodzi w sprawie sygn. akt VI K 1226/14 k.11)

Przyczyną zaistnienia zdarzenia drogowego były błędy w technice kierowania popełnione przez jego uczestników.

Błąd kierującego samochodem marki L. polegał na nieupewnieniu się o sytuacji drogowej za jego pojazdem przed podjęciem manewru zmiany pasa ruchu ze środkowego na lewy skrajny i nieustąpieniu pierwszeństwa poruszającemu się tym pasem motocyklisty.

G. S. poruszał się przed wypadkiem z prędkością nie mniejszą od 63 km/h wobec obowiązującego na datę zdarzenia ograniczenia administracyjnego do 50 km/h. Gdyby motocyklista poruszał się przed zdarzeniem z prędkością dopuszczalną to miałby możliwość uniknięcia wypadku przez skuteczny manewr hamowania.

Ujawniony na miejscu zdarzenia ślad hamowania kół motocykla (odcinek 2,8 metra) wskazuje, że motocyklista podjął efektywne hamowanie przed zderzeniem z samochodem. Brak takich śladów w rejonie bezpośredniego kontaktu z pojazdem marki L. oraz miejsce zalegania odłamków elementów oddzielonych od motocykla może wskazywać, że bezpośrednio przed uderzeniem w samochód motocyklista zaniechał hamowania. W tym jednak konkretnym przypadku zaprzestanie hamowania przez G. S. nie miało wpływu na zaistnienie kolizji.

(opinia biegłego z zakresu rekonstrukcji wypadków M. K. (1) k.457 – 461 w zw. z k.419 – 432)

W toku postępowania likwidacyjnego wrak pojazdu marki S. został wystawiony przez ubezpieczyciela na aukcji internetowej. Najwyższa oferta w wysokości 3.250 złotych została złożona przez (...) Serwis Spółkę Cywilną A. Z., M. P. z siedzibą w T.. Kolejne ze złożonych ofert zakupu opiewały na kwoty odpowiednio : 2.750 złotych oraz 1.950 złotych.

Zgodnie z zasadami przebiegu aukcji w ramach (...) V. E. kupiec tj. podmiot, który złożył ofertę o najwyższej wartości ma prawo odmówić zawarcia umowy sprzedaży pozostałości jedynie w przypadku stwierdzenia znaczących rozbieżności w stanie faktycznym lub prawnym pozostałości. Osoba taka ma obowiązek powiadomić podmiot prowadzący platformę o tym fakcie w ciągu 12 godzin wraz z dokumentacją fotograficzną oraz opisem niezgodności. W przypadku zasadności reklamacji dokonuje się uzupełniającego opisu pozostałości, która ponownie poddawana jest aukcji. W razie negatywnego rozpatrzenia reklamacji kupiec zobowiązany jest do zakupu pozostałości, a jeśli tego nie uczyni obciążony jest karą umową, a jego dostęp do platformy jest zamykany.

(oferty zakupu pojazdu oraz zasady działania platformy aukcyjnej k.57 – 62, k.106 – 107)

G. S. dokonał zgłoszenia szkody majątkowej związanej z pojazdem marki S. w dniu 30 lipca 2013 roku, zaś w zakresie odzieży ochronnej w dniu 8 stycznia 2014 roku.

(formularze zgłoszenia szkody k.156 – 158, k.171 – 175, k.231, k.234)

Decyzją z dnia 23 grudnia 2014 roku ubezpieczyciel przyznał na rzecz G. S. odszkodowanie w związku ze szkodą majątkową w pojeździe marki S. w wysokości 3.275 złotych. Towarzystwo ubezpieczeń określając wymiar świadczenia przyjęło metodę różnicową (tzw. szkoda całkowita) z uwagi na brak ekonomicznych podstaw do naprawy pojazdu uwzględniając wartości sprzed szkody – 9.800 złotych oraz po szkodzie (3.250 złotych – jako najwyższa oferta na portalu aukcyjnym), jak również 50 % przyczynienie się mężczyzny do powstania szkody z uwagi na poruszanie się z niedozwoloną prędkością i zaprzestanie manewru hamowania.

(decyzja k.211 – 212)

G. S. z uwagi na stan zdrowia po wypadku nie był w stanie zrealizować czynności związanych ze sprzedażą pozostałości na rzecz podmiotu oferującego najwyższą cenę w ramach portalu internetowego do dnia 9 września 2013 roku tj. ostatecznego terminu upływu ważności oferty. Ostatecznie mężczyzna zgłosił się do (...) Serwis Spółki Cywilnej A. Z., M. P. z siedzibą w T. w grudniu 2013 roku, w wyniku czego doszło w dniu 21 grudnia 2013 roku do zawarcia między stronami umowy sprzedaży pozostałości, których wartość określono na kwotę 1.000 złotych. Wycena pozostałości została dokonana przez przedstawiciela kupującego, który po oględzinach wraku stwierdził, że nie jest on więcej wart niż zaproponowana kwota. Pomimo prób negocjacji ze strony G. S. cena nie uległa podwyższeniu.

(dowód z przesłuchania powoda k.249 w zw. z k. 514, umowa sprzedaży k.17)

Wartość pojazdu marki S. przed wystąpieniem szkody wynosiła 9.800 złotych. Wartość zniszczonej odzieży ochronnej obejmowała kwotę 2.500 złotych.

(okoliczność bezsporna)

Wartość pojazdu marki S. w stanie uszkodzonym po wystąpieniu szkody przy użyciu instrukcji rzeczoznawczej wynosiła 1.900 złotych.

W realiach rynkowych wartość pojazdu w stanie uszkodzonym ustalona metodami matematycznymi może odbiegać od faktycznie zawieranych transakcji kupna sprzedaży. Zasady handlu pojazdami obowiązujące na platformach handlowych są o tyle gwarancją uzyskania zaproponowanej kwoty, o ile faktycznie dojdzie do transakcji między stronami na co wpływ może mieć rzeczywisty stan pozostałości. Wobec deklarowanych uszkodzeń w pojeździe, a związanych z deformacją ramy, głównie w rejonie mocowania zespołu kierownicy z podstawą i mocowaniem amortyzatorów, brakiem naprawiania tego typu uszkodzeń co do zasady (wysoki koszt) oraz szeroką gamą ofert nabycia pojazdów używanych nie można wykluczyć, że pozostałości pojazdu marki S. nie były atrakcyjne rynkowo

nawet przy założeniu ich rozmontowania do sprzedaży na części. W konsekwencji nie można ani potwierdzić, ani wykluczyć adekwatności do faktycznej wartości zarówno ceny wynikającej z oferty z portalu aukcyjnego (3.250 złotych), jak również wskazanej w umowie sprzedaży z dnia 21 grudnia 2013 roku (1.000 złotych).

(opinia biegłego z zakresu techniki samochodowej P. K. (1) k.389 – 39)

Stan faktyczny w niniejszej sprawie został ustalony na podstawie całokształtu zgromadzonego materiału dowodowego, w szczególności depozycji powoda, złożonych przez strony dokumentów, w tym zawartych w aktach likwidacji szkody, jak również opinii biegłych z zakresu techniki samochodowej i rekonstrukcji wypadków.

W toku niniejszego procesu złożone zostały ekspertyzy przez biegłych P. K. (2) i M. K. (1), przy czym obie na tożsame okoliczności tzn. ustalenie przyczyn zdarzenia z dnia 10 czerwca 2013 roku oraz ewentualnych nieprawidłowości w zachowaniu uczestników ruchu drogowego pozostających w związku przyczynowym ze zdarzeniem. Ostatecznie Sąd wykorzystał przy rekonstrukcji faktów opracowanie biegłego P. K. (1) jedynie w zakresie oszacowania wartości pozostałości pojazdu marki S. (1.900 złotych). Należy w tym miejscu zaznaczyć, że w tej części ekspertyza nie była kwestionowana przez żadną ze stron, które konsekwentnie w toku całego procesu opowiadały się za własnymi twierdzeniami co do wartości wraku. I tak G. S. twierdził, że wartość pozostałości obejmowała kwotę 1.000 złotych jako cena sprzedaży wynikająca z umowy z dnia 21 grudnia 2013 roku, zaś ubezpieczyciel odwoływał się do kwoty 3.250 złotych jako najwyższej oferty z tzw. aukcji internetowej. Kwestia ta będzie przedmiotem rozważań w dalszej części uzasadnienia. Jedynie porządkowo należy wskazać, że wycena sporządzona przez biegłego P. K. (1) w oparciu o wyliczenia matematyczne systemu (...) E. nie zawierała żadnych widocznych uchybień metodologicznych, a strony nie wnosiły w tej mierze jakichkolwiek zastrzeżeń.

Odrębną kwestią pozostaje natomiast część rekonstrukcyjna złożonych opinii. Sąd dokonując analizy ich treści, w szczególności zastosowanej metodologii, przyjętych założeń, odwołania się do obowiązujących w technice rzeczoznawczej zasad, uwzględnienia okoliczności faktycznych przedmiotowej sprawy, jak również zasad doświadczenia życiowego i logicznego rozumowania przyjął za podstawę ustaleń faktycznych opracowanie biegłego M. K. (1). Złożona przez tego eksperta opinia była wiarygodna, konsekwentna, logiczna i wyczerpująco odpowiadała na zakreśloną tezę dowodową. Co istotne, w ramach uzupełniającej ustnej opinii biegły był w stanie w przekonujący oraz szczegółowy sposób odnieść się do wszystkich stawianych mu pytań, zarówno ze strony Sądu, jak i stron, a swoje odpowiedzi popierał wiedzą specjalistyczną z zakresu rekonstrukcji wypadków (co znalazło odzwierciedlenie w załączonych następnie fragmentach powszechnie stosowanego Vademecum biegłego sądowego w wypadkach drogowych), jak również poprzez odwołanie się do bogatej praktyki i doświadczenia w sprawach o podobnej tematyce. Szczególne znaczenie dla oceny przydatności tej właśnie opinii ma fakt, że biegły był w stanie w przejrzysty, a przy tym spójny i konsekwentny sposób omówić każdy z zastosowanych przez siebie wzorów, prowadzących do ostatecznych konkluzji, znaczenie każdego z przyjętych czynników, jak również ich wykorzystanie w odniesieniu do okoliczności faktycznych spornego zdarzenia. Sąd po analizie treści pisemnego opracowania (k.419 – 432) oraz wyczerpującym wyjaśnieniu przyjętych założeń w ramach ustnej opinii (k.457 – 461), a przy tym porównaniu z opinią przygotowaną przez biegłego P. K. (1) (w szczególności w zakresie przyjętej metodologii, spójności twierdzeń prowadzących do ostatecznych konkluzji, a także ich wyjaśnienia w ramach ustnych wypowiedzi) nie znalazł podstaw do deprecjonowania wartości dowodowej złożonej przez M. K. (1) ekspertyzy. Jednocześnie koniecznym pozostaje wskazanie argumentów, jakie skutkowały pominięciem opinii P. K. (1) w części rekonstrukcyjnej.

Po pierwsze, nie można stwierdzić, aby obie ekspertyzy były całkowicie sprzeczne. Analiza ich treści wskazuje na zbieżność w zakresie przebiegu zdarzenia po kontakcie pojazdów w odniesieniu do prędkości motocykla na początku śladu tarcia podnóżka o nawierzchnię jezdni tj. 3,7 m/s. Zbieżne w tej mierze pozostają wartości opóźnienia hamowania jednoślada po nawierzchni po upadku (4,9 oraz 5 m/s²), czy też długość sunięcia pojazdu po jezdni (1,4 metra). Również podobnie zostały przyjęte wartości opóźnienia hamowania pojazdu przed zderzeniem (6,2 m/s² oraz 6 m/s²), reakcji kierowcy (1 s oraz 0,8 s), czy też czasu narastania opóźnienia hamowania układu hamulca roboczego sterowanego hydraulicznie (P. K.) odpowiadającego czasowi kontynuowania hamowania (M. K.), które to wartości w obu ekspertyzach obejmują 0,2 s. Pomimo jednak tych widocznych podobieństw konkluzje obu ekspertów

w zakresie najważniejszej z punktu widzenia rozstrzygnięcia okoliczności tzn. prędkości powoda przed zdarzeniem (a konkretniej przed podjęciem manewrów obronnych – początek znaczenia śladu hamowania o łącznej długości 2,8 metra) pozostawały znacząco rozbieżne. O ile bowiem biegły P. K. (1) przyjął prędkość na poziomie 29,1 km/h, o tyle biegły M. K. (1) określił tą wartość jako 59,6 km/h, a więc dwukrotnie wyższą. Taka różnica pozostaje wynikiem odmiennych założeń przyjętych przez biegłych, w szczególności zastosowanej metodologii.

Po wtóre, biegły P. K. (1) niejako z góry założył, że twierdzenia powoda o poruszaniu się z dozwoloną, administracyjną prędkością (50 km/h) odpowiadały rzeczywistości. Dał temu wyraz zarówno w opinii pisemnej (k.384), jak również uzupełniającej ustnej (k.445), przyjmując, że motocyklista hamował z prędkości 50 km/h, przy czym w bliżej nieokreślony sposób. Konstatacja ta pozostaje o tyle zadziwiająca, że głównym przedmiotem zlecenia było właśnie określenie tej prędkości na podstawie zgromadzonego materiału dowodowego. Biegły K. przeprowadził przy tym własne wyliczenia, do których wykorzystał chociażby ślad hamowania o długości 2,8 metra (czynnik Sh), aby w ramach uzupełniającej ustnej opinii stwierdzić, że brak jest jakiegokolwiek gwarancji, że ten właśnie ślad był wynikiem hamowania podjętego przez G. S. (k.443). W dalszej kolejności przyznał (k.444), że brak jest dowodów materialnych na prędkość z jaką poruszał się pojazd marki L., co nie stało na przeszkodzie wywodom w ramach pisemnej opinii na temat drogi przebytej przez uczestników kolizji przy hipotetycznej prędkości samochodu na poziomie 30 km/h i 40 km/h. Wreszcie biegły odwoływał się do parametrów skrócenia odległości międzyosiovej (k.382 – 383), aby ostatecznie uznać, że bez względu na prędkość uderzenia (50 km/h czy 20 km/h) koło przednie i tak opiera się o silnik w związku z czym skrócenie osi jest tożsame. Takie stwierdzenie prowadzi zaś do podważenia treści *Vademecum* biegłego w tym zakresie, co nie sposób racjonalnie wytłumaczyć. Jedynie marginalnie można wskazać na brak wiedzy biegłego w zakresie wzoru prędkości równoważnej utraconej energii kinetycznej (tzw. V_m , która opisana jest w *Vademecum* biegłego) oraz niezrozumiałe argumenty dotyczące wpływu większej masy ładunku samochodu L. na przebieg zdarzenia. W tym drugim aspekcie niewątpliwie każda zmiana czynnika przyjętego do wyliczeń wpłynie na końcowy rezultat, niemniej jednak wzrost tej wartości w ramach wzoru na prędkość motocykla w chwili zderzenia (tzw. V – k.430) powoduje każdorazowo zwiększenie tej prędkości.

Po trzecie, zasady doświadczenia życiowego oraz prawidłowego rozumowania wykluczają możliwość przyjęcia w przedmiotowym zdarzeniu prędkości motocykla na początku śladu hamowania (co najmniej kilkanaście metrów przed samą kolizją) na poziomie 29,1 km/h. Pamiętać trzeba, że w tym samym czasie pojazd marki L. nie stanowił nieruchomej przeszkody, lecz poruszał się, a w zasadzie rozpędzał po włączeniu do ruchu. Osiągnięcie przez kierowcę tego samochodu prędkości co najmniej 30 km/h w chwili zderzenia tj. około 30 metrów za wyjazdem z posesji przy ulicy (...) przy zajęciu skrajnego lewego pasa (z 3 dostępnych) jest jak najbardziej realne. W takim układzie faktycznym nie mogłoby dojść do kolizji, skoro jeszcze kilkanaście metrów przed kontaktem motocykl miał prędkość niższą niż pojazd w miejscu zdarzenia i brak jest jakichkolwiek dowodów na to, aby przyspieszał. Skoro nie zwiększał prędkości to nie mógłby uderzyć w pojazd marki L., a nawet jeśli do tego doszło to prędkość uderzeniowa stanowiłaby różnicę obu pojazdów pozostających w ruchu o zbliżonej prędkości, a więc nie skutkowałaby takim wynikiem kolizji, jaki rzeczywiście miał miejsce. W tym kontekście trafną wydaje się uwaga biegłego M. K. (1) na temat metodologii przyjętej przez biegłego P. K. (1), który swoje wyliczenia przeprowadził bez uwzględnienia faktu, że samochód marki L. pozostawał w ruchu. Istotnie bowiem suma prędkości motocykla w chwili zderzenia przyjętej przez biegłego P. K. (1) tj. 5,57 m/2 (ok. 20 km/h) oraz prędkości pojazdu (ok. 30 km/h) prowadzi do wartości około 50 km/h (a więc po jej wytraceniu i podjętej próbie hamowania), a tożsamy czynnik według biegłego M. K. (1) wynosił 56 km/h. Tak rozumiane prędkości są zdecydowanie bardziej zbliżone niż porównanie wartości z końcowych wniosków (odpowiednio ok. 20 km/h i 56 km/h).

Po czwarte, nie można stracić z pola widzenia, że biegły P. K. (1) odwoływał się również do aspektu obrażeń ciała, jakich doznał G. S. w wyniku zdarzenia. Twierdzenia takie nie znajdują jednak żadnego oparcia w weryfikowalnych danych, stanowią subiektywne odczucie biegłego, który co istotne nie jest specjalistą z zakresu medycyny sądowej. Co więcej, niezrozumiałym pozostaje przedstawienie w opinii podstawowej przykładowych zdjęć z udziałem skutera, a więc zupełnie innego rodzaju pojazdu niż motocykl. Samo podobieństwo konstrukcji nie jest w żadnej mierze wystarczające.

Równie dobrze można byłoby zestawiać symulację zderzenia ze ścianą pojazdu klasy A np. C (...) oraz klasy C np. O (...), co nie znajduje większego uzasadnienia.

Powyższe argumenty prowadziły do pominięcia opinii biegłego P. K. (1) w zakresie części rekonstrukcyjnej jako niespójnej, niekonsekwentnej oraz mało przekonywującej. Wobec zaś uznania ekspertyzy biegłego M. K. (1) za rzetelną i odpowiadającą wymogom postawionej tezy dowodowej Sąd oddalił wnioski powoda o dopuszczenie dowodu z uzupełniającej ustnej opinii obu biegłych oraz pozwanego o dopuszczenie dowodu z opinii innego biegłego z zakresu rekonstrukcji wypadków. Sąd ma obowiązek dopuszczenia dowodu z dalszych biegłych lub opinii instytutu wtedy, gdy przeprowadzona już opinia zawiera istotne luki, jest niekompletna, bo nie odpowiada na postawione tezy dowodowe, niejasna, czyli nienależycie uzasadniona lub nieweryfikowalna, tj. gdy przedstawiona opinia nie pozwala sądowi zweryfikować zawartego w niej rozumowania co do trafności wniosków końcowych. Nie można natomiast przyjąć, że sąd obowiązany jest dopuścić dowód z opinii kolejnych biegłych, czy też opinii instytutu, w każdym wypadku, gdy złożona opinia jest niekorzystna dla strony. Wystarczy, że opinia jest przekonująca dla sądu, który wiążąco też ocenia, czy biegły wyjaśnił wątpliwości zgłoszone przez stronę (por. m.in. wyrok Sądu Najwyższego z dnia 6 listopada 1998 roku, II CKN 4/98, Lex nr 322031, wyrok Sądu Najwyższego z dnia 10 kwietnia 2000 roku, V CKN 17/00, OSNC 2000/10/189). Jedynie marginalnie warto zauważyć, że wbrew stanowisku pełnomocnika powoda biegły M. K. (1) na żadnym etapie uzupełniającej ustnej opinii nie powiązał ewentualnego przyczynienia się do zdarzenia przez motocyklistę z zaniechaniem manewru hamowania. Co więcej w ramach podstawowej opinii wskazał wprost (k.420), że zaprzestanie hamowania nie miało wpływu na zaistnienie zdarzenia. Błąd w taktyce jazdy powoda powiązany natomiast został z poruszaniem się przed samym zdarzeniem z prędkością wyższą niż dopuszczalna, czemu biegły dał wyraz w części cytowanej przez pełnomocnika powoda – „...gdyby motocykl poruszał się z dopuszczalną prędkością, to nie doszłoby do zderzenia.” (k.460, odpowiednio strona 5 protokołu rozprawy z dnia 14 czerwca 2018 roku). Nadto na żadnym etapie postępowania nie został ujawniony fakt, aby motocykl zaczął się kłaść przed zderzeniem, w szczególności na odcinku od końca uwidocznionego śladu hamowania. Tym samym Sąd nie znalazł podstaw do dalszego kontynuowania postępowania dowodowego w tej mierze.

Oddaleniu podlegał również wniosek pozwanej o przesłuchanie w charakterze świadków A. Z. (2) i M. P. (2) tj. współników spółki cywilnej, którzy złożyli najwyższą ofertę w ramach aukcji internetowej, a następnie odkupili pozostałości pojazdu marki S. od powoda. Brak było podstaw do przesłuchania tych osób na okoliczności dotyczące składania reklamacji, co do aukcji internetowej, skoro G. S. w wyznaczonym terminie nie wykazał inicjatywy sprzedaży pojazdu. Z kolei przyczyna późniejszego nabycia wraku pojazdu za niższą kwotę została wskazana przez powoda. Cena ta (1.000 złotych) miała być wynikiem stanu technicznego pojazdu. Należy jednak mieć na względzie, że wartość ta została uzgodniona przez strony umowy w ramach zasady swobody umów (art. 353¹ k.c.) i nie oznacza automatycznie, że odpowiadała rzeczywistemu stanowi rzeczy. Analogicznie w przypadku aukcji internetowej (przy założeniu, że prowadzi do sprzedaży pozostałości pojazdu, co nie miało miejsca w niniejszej sprawie) oferowana najwyższa cena może ulec zmniejszeniu stosownie do obowiązujących w ramach portalu zasad. W realiach zaś niniejszego postępowania oraz ustalonych faktów Sąd uznał, że wartość wraku winna zostać oparta na podstawie konkluzji biegłego, przy czym szerzej zostanie ta kwestia omówiona w dalszej części uzasadnienia.

Sąd Rejonowy zważył, co następuje:

Powództwo zasługiwało na uwzględnienie jedynie w części.

Na wstępie należy zaznaczyć, że na żadnym etapie postępowania nie była kwestionowana zasada odpowiedzialności pozwanego wynikająca z treści art. 436 § 2 k.c. w zw. z art. 822 § 4 k.c. Nadto pozwany wypłacił w toku postępowania likwidacyjnego na rzecz G. S. kwotę 3.275 złotych, co winno zostać ocenione w kontekście art. 13 ust. 1 ustawy z dnia 22 maja 2003 r. o ubezpieczeniach obowiązkowych, Ubezpieczeniowym Funduszu Gwarancyjnym i Polskim Biurze Ubezpieczycieli Komunikacyjnych (Dz. U. 2013, poz. 392 j.t.). Spór między stronami sprowadzał się wyłącznie do kwestii przyczynienia się powoda oraz wartości pojazdu w stanie uszkodzonym.

Stosownie do art. 362 k.c., jeżeli poszkodowany przyczynił się do powstania lub zwiększenia szkody, obowiązek jej naprawienia ulega odpowiedniemu zmniejszeniu stosownie do okoliczności, a zwłaszcza do stopnia winy obu stron. Przepis art. 362 k.c. traktuje przyczynienie się poszkodowanego jako okoliczność ograniczającą odpowiedzialność pozwanego za wyrządzoną szkodę. Dopuszczalność i zakres tego ograniczenia wyznaczają przed wszystkim cele i zasady określające odpowiedzialność pozwanego. To w ich świetle należy oceniać współsprawcze zachowanie poszkodowanego i ustalać, czy przyczynienie zachodzi, albowiem pojęcie przyczynienia się poszkodowanego nie zostało wyjaśnione w sposób normatywny.

W przypadku, gdy odpowiedzialność za wyrządzoną szkodę jest oparta na zasadzie winy, to również przesłanki zmniejszenia odszkodowania winny być bardziej surowe. W tym wypadku do stwierdzenia przyczynienia się poszkodowanego do szkody koniecznym jest przypisanie winy po jego stronie. Innymi słowy, jeżeli sprawca odpowiada na zasadzie winy, to nieodzowną przesłanką przyjęcia przyczynienia się poszkodowanego jest jego zawinienie. Kwestia przyczynienia przedstawia się inaczej przy odpowiedzialności na zasadzie ryzyka lub słuszności, wówczas bowiem do zastosowania art. 362 k.c., obok wymagania adekwatnego związku przyczynowego, wystarczy obiektywna nieprawidłowość (niewłaściwość) zachowania się poszkodowanego. Natomiast nie należy tracić z pola widzenia, że w takim przypadku tym bardziej doszłoby do przypisania poszkodowanemu przyczynienia, gdyby po jego stronie pojawiła się wina.

Stanowiska poszkodowanego i sprawcy podlegają harmonizacji, co wyklucza ich symetryczne ujęcie. W tym zakresie na aprobatę zasługuje pogląd T. P., który odrzuca postulat jednakowego traktowania osoby odpowiedzialnej i poszkodowanego, z uwagi na fakt, że ten ostatni za s. nie odpowiada, ale ją ponosi (por. T. Pajor, Uwagi o przyczynieniu się poszkodowanego do powstania szkody, *Odpowiedzialność cywilna, Księga pamiątkowa ku czci profesora Adama Szpunara*, pod redakcją Małgorzaty Pyziak – Szafnickiej, s. 155). Co więcej, pomimo, że przyczynienie się poszkodowanego do powstania szkody jest warunkiem zastosowania art. 362 k.c., to jednak nie przesądza automatycznie ani o obniżeniu odszkodowania w ogóle, ani o stopniu jego obniżenia, które winny nastąpić stosownie do okoliczności, a zwłaszcza do stopnia winy obu stron (art. 362 k.c.). W konsekwencji w każdej sprawie, w której postawiono zarzut przyczynienia się poszkodowanego i sąd przyczynienie takie stwierdził, wymagana jest konkretna, zindywidualizowana ocena pod kątem potrzeby i skali obniżenia należnego odszkodowania. Nie ma zatem znaku równości pomiędzy stopniem przyczynienia się, a stopniem obniżenia odszkodowania, chociaż nie jest też wykluczone, że w konkretnych okolicznościach sprawy zmniejszenie odszkodowania nastąpi w takim samym stopniu, w jakim poszkodowany przyczynił się do szkody. W tej ostatniej sytuacji istotne jest, aby nie nastąpiło to automatycznie, lecz w wyniku oceny wszystkich okoliczności sprawy (por. wyrok Sądu Najwyższego z dnia 29 października 2008 r., IV CSK 243/08, *Legalis* nr 552685).

Przenosząc powyższe na płaszczyznę niniejszej sprawy należało uwzględnić stopień przyczynienia się powoda do powstania szkody z uwagi na niewłaściwe zachowanie noszące znamiona obiektywnej nieprawidłowości, które uzasadniały zastosowanie instytucji z art. 362 k.c.

W realiach niniejszej sprawy nieprawidłowe zachowanie powoda związane jest z poruszaniem się przed zdarzeniem z prędkością co najmniej 63 km/h, a więc wyższą niż administracyjnie dozwolona. Sam fakt przekroczenia prędkości nie jest jeszcze czynnikiem determinującym przyczynienie, niemniej jednak z treści ekspertyzy biegłego z zakresu rekonstrukcji wypadków wynika, że przy zachowaniu dopuszczalnej prędkości tj. 50 km/h miałby możliwość uniknięcia wypadku przez skuteczny manewr hamowania. Innymi słowy, przekroczenie dopuszczalnej prędkości w tym konkretnym stanie faktycznym pozostawało w związku przyczynowym z powstaniem kolizji. Podkreślenia wymaga przy tym fakt, że zarówno zaprzestanie manewru hamowania, jak też stan techniczny tylnej opony motocykla (przy suchej nawierzchni asfaltowej) nie miały wpływu na przebieg zdarzenia, a to oznacza, że nie mogą być wzięte pod uwagę przy określeniu jego stopnia. Podobnie nie sposób doszukać się związku między samym zdarzeniem, a poruszaniem się przez G. S. lewym skrajnym pasem ruchu, a więc wbrew z zasadzie ruchu prawostronnego.

Z kolei stwierdzone nieprawidłowości w technice jazdy kierowcy pojazdu marki L. polegały na nieupewnieniu się o sytuacji drogowej za jego pojazdem przed podjęciem manewru zmiany pasa ruchu ze środkowego na lewy skrajny i nieustąpieniu pierwszeństwa poruszającemu się tym pasem motocyklisty.

W powyższym świetle Sąd uznał, że G. S. przyczynił się do powstania zdarzenia w 30 %, zaś kierowca samochodu w 70 %. Ustalony stan faktyczny oraz stopień i charakter naruszenia poszczególnych reguł ruchu drogowego nie pozwala na równomierne obciążenie przyczynieniem obu uczestników kolizji.

G. S. nie przekroczył znacząco dopuszczalnej prędkości (jedynie o 13 km/h, wyższa wartość nie została wykazana), o czym świadczy chociażby fakt, że według taryfikatora mandatów obowiązującego w 2013 roku takie przekroczenie kwalifikowane było do drugiej spośród sześciu kategorii wykroczeń (por. rozporządzenie Prezesa Rady Ministrów z dnia 24 listopada 2003 roku w sprawie wysokości grzywnien nakładanych w drodze mandatów karnych za wybrane rodzaje wykroczeń – Dz.U. 2003, Nr 208, poz. 2023 z późn. zm.). Do zdarzenia doszło zaś w dniu, w którym warunki atmosferyczne były sprzyjające (brak opadów, sucha nawierzchnia), a miejsce kolizji stanowi trzy – pasmową drogę, w której pobliżu nie znajdują się elementy infrastruktury drogowej nakładające obowiązek zachowania szczególnie wzmożonej ostrożności tj. przejście dla pieszych, sygnalizator świetlny, skrzyżowanie, zabudowania mieszkalne. Sąd nie zamierza deprecjonować, czy ignorować faktu przekroczenia administracyjnie dopuszczalnej prędkości, co jest w istocie nagminnym problemem i przyczyną wielu zdarzeń drogowych, jednakże zdecydowanie większą wagę należy przypisać naruszeniu przez kierowcę pojazdu L. fundamentalnej zasady ustąpienia pierwszeństwa przejazdu. To w istocie nieprawidłowa taktyka jazdy tego uczestnika (stwierdzona prawomocnym skazującym wyrokiem karnym) była główną przyczyną całego zajścia. Nie zachodziła żadna obiektywna przeszkoda we właściwej obserwacji drogi podczas manewru zmiany pasa ruchu, przy której zachowaniu nie doszłoby do kolizji. Lekkomyślne zachowanie kierowcy doprowadziło do sytuacji realnego zagrożenia w ruchu drogowym nie tylko dla motocyklisty, ale również pasażerów samochodu marki L., co nie może pozostawać bez wpływu na ocenę całej sytuacji.

Wskazane argumenty skutkowały określeniem stopnia przyczynia powoda na poziomie 30 %.

Druga ze spornych kwestii na gruncie niniejszej sprawy dotyczyła wartości pojazdu w stanie uszkodzonym. Mając na względzie poczynione ustalenia faktyczne Sąd stwierdził, że najbardziej obiektywną wartością będzie ta, którą ustalili biegły z zakresu techniki samochodowej w oparciu o instrukcję rzeczoznawczą.

Po pierwsze, należy zaznaczyć, że ustalenie wartości pozostałości uszkodzonego pojazdu wymagało w niniejszej sprawie zasięgnięcia wiedzy specjalnej (art. 278 k.p.c.). W takim zaś wypadku koniecznym pozostawało odwołanie się do wiedzy osoby, będącej ekspertem z danej dziedziny.

Po wtóre, w ramach przygotowanej ekspertyzy biegły określił wartość pozostałości poprzez odwołanie się do aktualnych cen katalogowych robocizny i materiałów, przy zastosowaniu systemu powszechnie używanego w wyliczeniach tego rodzaju ((...) Ekspert). Wskazana wycena nie została w żaden sposób podważona, w szczególności co do przyjętej metody, wykorzystanych wartości, a także końcowej konkluzji. Należy zatem przyjąć, że wartość ta ma charakter obiektywny, rzeczywisty i odwołujący się do faktycznego stanu pojazdu po wystąpieniu zdarzenia szkodzącego.

Po trzecie należy mieć na względzie znaczące zróżnicowanie ofert składanych w ramach aukcji internetowej (od 1.950 złotych do 3.275 złotych), gdzie najwyższa była o 1.325 złotych wyższa (tj. o 40 %) od najniższej. Nie można przy tym stracić z pola widzenia, że w toku niniejszego procesu koniecznym było ustalenie rzeczywistej wartości uszkodzonego pojazdu, a więc faktycznej ceny transakcyjnej, która nie powinna być utożsamiana z wartością ofertową. W konsekwencji określona przez biegłego wartość stanowiła oczekiwaną wartość pozostałości, której można by się spodziewać przy wystawieniu pojazdu w stanie uszkodzonym na sprzedaż.

Po czwarte, samo złożenie oferty nabycia pozostałości w ramach aukcji internetowej nie jest równoznaczne z późniejszą finalizacją transakcji. Innymi słowy okoliczność ta nie prowadzi automatycznie do stwierdzenia, że umowa

doszłaby do skutku. Wynika to wprost z zasad portalu AutoOnline, które przewidują weryfikację złożonej oferty w związku z dokonaniem oględzin pozostałości oraz stwierdzeniem niezgodności ze stanem faktycznym. W niniejszej sprawie taka sytuacja nie miała miejsca z uwagi na brak decyzji powoda w wyznaczonym terminie do dnia 9 września 2013 roku. Nie ulega jednak najmniejszej wątpliwości, że ocena wartości pozostałości dokonana w rzeczywistości (ogłędziny) może odbiegać od tej, którą przeprowadzono na podstawie dokumentacji zdjęciowej. W przypadku skorzystania przez powoda z usługi portalu internetowego i ewentualnej rozbieżności w trakcie oględzin doszłoby do spisania szczegółowego protokołu, który byłby podstawą ponownej wyceny. Kwestia ta może być jednak rozważana wyłącznie hipotetycznie, gdyż z chwilą upływu ważności oferty przestały obowiązywać zasady aukcji internetowej.

Po piąte, G. S. nie przedstawił szczegółowego wyjaśnienia przyczyn sprzedaży wraku jedynie za kwotę 1.000 złotych. Ogólna teza, że nabywca stwierdził zły stan techniczny wraku jest dalece niewystarczające. Nie wskazano bowiem, które elementy pojazdu nie odpowiadały dokumentacji zdjęciowej z aukcji internetowej. Doświadczenie życiowe potwierdza przy tym, że profesjonalne podmioty zajmujące się obrotem pojazdami mechanicznymi zainteresowane są przede wszystkim maksymalizacją swoich zysków. Oznacza to zamiar sprzedaży za jak najwyższą cenę oraz zakupu przy wykorzystaniu jak najmniejszych środków. Trudno zatem uznać na podstawie tak szczątkowych informacji, jaki był powód sprzedaży wraku za kwotę ponad trzykrotnie niższą niż wstępnie proponowana.

Po szóste, wątpliwości budzi fakt, że ostatecznie transakcja została zawarta z podmiotem, który oferował najwyższą cenę, przy czym za kwotę znacznie odbiegającą od pierwotnej. Powód nie podjął jakichkolwiek czynności mających na celu weryfikację proponowanej ceny. Pomijając już samo zgłoszenie się do kolejnych oferentów z aukcji, nie sposób wykluczyć, że G. S. mógłby uzyskać wyższą kwotę chociażby poprzez sprzedaż pozostałości na rzecz jednego z wielu podmiotów operujących na (...) rynku motoryzacyjnym. Takich czynności również nie podjęto przy braku wykazania okoliczności zmuszających powoda do zbycia wraku w grudniu 2013 roku.

W świetle powyższych argumentów Sąd ustalił wartość pojazdu na kwotę 1.900 złotych stosownie do niekwestionowanych konkluzji biegłego z zakresu techniki samochodowej. Wartość ta ma charakter obiektywny, a przy tym oscyluje w granicy średniej kwoty wskazywanej przez strony (3.250 złotych + 1.000 złotych / 2 = 2.125 złotych). Ustalone fakty poddają w wątpliwość zarówno uzyskaną przez powoda cenę sprzedaży, jak i wartość najwyższej z ofert z aukcji internetowej jako odpowiadających rzeczywistej wartości pozostałości pojazdu S.. Na marginesie należy zaznaczyć, że ewentualna próba poznania przyczyn nabycia wraku za kwotę 1.000 złotych poprzez przesłuchanie współników spółki cywilnej nie podlegałaby jakiegokolwiek obiektywnej weryfikacji. Po upływie kilku lat od dnia zbycia pozostałości, niemożności dokonania oględzin wraku przez eksperta, a także niesporządzeniu jakiegokolwiek dokumentacji dotyczącej niezgodności stanu technicznego pojazdu po zdarzeniu z ofertą trudno przyjąć, aby świadkowie A. Z. (2) i M. P. (2) wnieśli w ramach zeznań okoliczności istotne z punktu widzenia rozstrzygnięcia, w szczególności zaś przyznali, że nabyli od powoda pozostałości po zaniżonej cenie w stosunku do ich rzeczywistej wartości na dzień zawarcia umowy. Argumentacja ta przemawiała również za wykorzystaniem konkluzji biegłego celem ustalenia wartości pojazdu po wystąpieniu szkody.

Określając wysokość należnego powodowi odszkodowania Sąd miał na uwadze fakt, że szkoda miała charakter tzw. całkowitej. Brak jest w obowiązującym systemie prawa definicji szkody całkowitej. Trafnie szkodę całkowitą opisał w wyroku z dnia 12 lutego 1992 roku (sygn. akt I ACr 30/92, OSA 1993, nr 5, poz. 32) Sąd Apelacyjny w Katowicach podnosząc, że szkoda całkowita występuje wówczas, gdy pojazd uległ zniszczeniu w takim stopniu, że nie nadaje się do naprawy albo gdy koszty naprawy przekroczyłyby wartość pojazdu w dniu likwidacji szkody. Taki przypadek ma miejsce w realiach niniejszej sprawy.

Wartość pojazdu marki S. w stanie nieuszkodzonym na dzień wystąpienia szkody wynosiła 9.800 złotych i była między stronami bezsporna. Z kolei wartość pozostałości uszkodzonego pojazdu w kwocie 1.900 złotych stanowi pochodną przygotowanej w toku postępowania ekspertyzy biegłego. Oznacza to, że wysokość szkody obejmowała kwotę 7.900 złotych (9.800 złotych – 1.900 złotych), przy czym należało uwzględnić w tej mierze stopień przyczynienia powoda w wysokości 30 % oraz uprzednią wypłatę z tego tytułu przez ubezpieczyciela kwoty 3.275 złotych, co prowadzi do

świadczenia w wysokości 2.255 złotych ($7.900 \text{ złotych} \times 0,7 = 5.530 \text{ złotych}$, $5.530 \text{ złotych} - 3.275 \text{ złotych} = 2.255 \text{ złotych}$).

W odniesieniu do zniszczonej odzieży ochronnej należy wskazać, że jej wartość (2.500 złotych) była między stronami bezsporna. Jednocześnie szkoda w tej mierze nie została skompensowana w żadnym zakresie, a więc przy uwzględnieniu stopnia przyczynienia na rzecz powoda należało przyznać kwotę 1.750 złotych ($2.500 \text{ złotych} \times 0,7 = 1.750 \text{ złotych}$).

Reasumując, Sąd zasądził na rzecz G. S. tytułem odszkodowania kwotę 4.005 złotych (2.255 złotych + 1.750 złotych), a w pozostałym zakresie powództwo 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.

Zgłoszenie szkody w zakresie uszkodzenia pojazdu marki S. miało miejsce w dniu 30 lipca 2013 roku, zaś w odniesieniu do zniszczonej odzieży ochronnej w dniu 8 stycznia 2014 roku. Ustawowy termin 30 dni upływał zatem odpowiednio w dniu 29 sierpnia 2013 roku oraz 7 lutego 2014 roku. Tym samym ubezpieczyciel pozostawał w opóźnieniu z realizacją świadczenia od dnia 30 sierpnia 2013 roku (co do kwoty 2.255 złotych) oraz od dnia 8 lutego 2014 roku (co do kwoty 1.750 złotych) i od tych dat przyznane zostały należności uboczne.

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 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 Sąd orzekł zgodnie z zasadą ich stosunkowego rozdzielenia (art. 100 zd. 1 in fine k.p.c.) przyjmując, że powód wygrał spór w 50 % (4.005 złotych / 8.025 złotych). Koszty procesu wyniosły łącznie 6.969 złotych, w tym po stronie powoda w kwocie 3.569 złotych (402 złotych tytułem opłaty od pozwu – art. 13 ust. 1 ustawy o kosztach sądowych w sprawach cywilnych, 2.400 złotych tytułem kosztów zastępstwa procesowego - § 2 pkt 4 rozporządzenia Ministra Sprawiedliwości z dnia 22 października 2015 roku w sprawie opłat za czynności adwokackie, 750 złotych tytułem zaliczki na poczet wynagrodzenia biegłego – art. 5 ust. 1 pkt 3 ustawy o kosztach sądowych w sprawach cywilnych oraz 17 złotych tytułem opłaty skarbowej od pełnomocnictwa), zaś po stronie pozwanej w kwocie 3.400 złotych (2.400 złotych tytułem kosztów zastępstwa procesowego - § 2 pkt 4 rozporządzenia Ministra Sprawiedliwości z dnia 22 października 2015 roku w sprawie opłat za czynności radców prawnych oraz 1.000 złotych tytułem zaliczki na poczet wynagrodzenia biegłego). Powoda, zgodnie z powyższą zasadą powinny obciążać koszty w wysokości 3.484,50 złotych ($6.969 \text{ złotych} \times 0,5$), skoro jednak faktycznie poniósł je w kwocie 3.569 złotych, pozwana winna zwrócić na jego rzecz kwotę 84,50 złotych ($3.569 \text{ złotych} - 3.484,50 \text{ złotych}$).

W toku postępowania wygenerowane zostały również koszty sądowe, które tymczasowo poniósł Skarb Państwa w kwocie 1.226,53 złotych tytułem wynagrodzenia biegłych (k.404, 454 i 462). Uwzględniając treść art. 113 ustawy o kosztach sądowych w sprawach cywilnych oraz zasadę ponoszenia kosztów procesu w niniejszej sprawie Sąd nakazał pobrać od powoda kwotę 613,26 złotych, zaś od pozwanej 613,27 złotych ($1.226,53 \times 0,5$) tytułem nieuiszczonych kosztów sądowych.