

Sygn. akt V GC 562/17

WYROK

W IMIENIU RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ

Dnia 05 października 2018 roku

Sąd Rejonowy w Ostrołęce V Wydział Gospodarczy

w składzie następującym:

Przewodniczący: SSR Artur Kowalski

Protokolant: sekr. sądowy Emilia Górna

po rozpoznaniu w dniu 21 września 2018 roku w Ostrołęce

na rozprawie sprawy

z powództwa **R. Ż. (NIP nr (...))**

przeciwko **(...) S.A. w W. (KRS nr (...))**

o zapłatę

orzeka:

1. zasądza od pozwanego (...) S.A. w W. na rzecz powoda R. Ż. kwotę 7.835,83 zł (siedem tysięcy osiemset trzydzieści pięć złotych 83/100) z ustawowymi odsetkami za opóźnienie:

- od kwoty 3.865,72 zł od dnia 22 lutego 2017 r. do dnia zapłaty;

- od kwoty 3.970,11 zł od dnia 30 maja 2018 r. do dnia zapłaty;

2. umarza postępowanie co do należności głównej w zakresie kwoty 81,30 zł (osiemdziesiąt jeden złotych 30/100),

3. oddala powództwo w pozostałym zakresie,

4. ustala, że powód R. Ż. wygrał niniejszy proces w 78,30 %, zaś pozwany (...) S.A. w W. wygrał proces w 21,70 %, pozostawiając szczegółowe rozliczenie kosztów procesu referendarzowi sądowemu.

SSR Artur Kowalski

Sygn. akt V GC 562/17

UZASADNIENIE

R. Ż. wystąpił przeciwko (...) S.A. z siedzibą w W. o zapłatę kwoty 3.947,02 zł wraz z odsetkami ustawowymi za opóźnienie od dnia 22.02.2017 r. do dnia zapłaty oraz o zasądzenie kosztów procesu, w tym kosztów zastępstwa procesowego.

W uzasadnieniu wskazano, że w dniu 31.01.2017 r. doszło do zdarzenia drogowego, w wyniku którego uszkodzeniu uległ pojazd marki (...) o nr rej. (...), wykorzystywany przez powoda do prowadzenia przez niego działalności gospodarczej (usług budowlanych). Zgodnie ze wskazaniami ubezpieczyciela, powód zlecił sporządzenie kalkulacji naprawy w/w samochodu przy pomocy Systemu (...). Koszt jej wykonania wyniósł 150,00 zł netto. Koszt naprawy wyniósł 4.417,00 zł netto plus 48,78 zł netto za regulację zbieżności kół. Innymi kosztami niezbędnymi, a poniesionymi

przez powoda były koszty holowania samochodu do warsztatu (350,00 zł – koszt ten został zwrócony przez pozwanego) oraz koszt w wysokości 1.626,02 zł, z tytułu wynajmu samochodu zastępczego, w okresie od 18.02.2017 r. do 01.03.2017 r. Pozwany przyznał odszkodowanie z tytułu zwrotu kosztów naprawy w/w samochodu w kwocie 2.294,78 zł oraz koszt holowania w wysokości 350,00 zł. Łącznie ubezpieczyciel przyznał odszkodowanie w wysokości 2.644,78 zł. Powód nie otrzymał zatem odszkodowania za konieczny najem samochodu zastępczego (1.626,02 zł). Ponadto pozwany nie wypłacił odszkodowania za sporządzenie ekspertyzy przez biegłego (150,00 zł). Zatem powód domaga się od pozwanego odszkodowania uzupełniającego w łącznej kwocie 3.947,02 zł (tj. 1.626,02 zł + 2.171,00 zł + 150,00 zł).

W odpowiedzi na pozew pozwany wniósł o oddalenie powództwa w całości i zasądzenie kosztów procesu, w tym kosztów zastępstwa procesowego, wg norm przepisanych.

Uzasadniając swoje stanowisko pozwany wskazał, że kwestionuje roszczenie powoda co do wysokości, w zakresie obejmującym koszt naprawy uszkodzonego pojazdu, koszt ekspertyzy sporządzonej na zlecenie powoda, a także koszt najmu pojazdu zastępczego. Pozwany podniósł także zarzut nieudowodnienia przez powoda swojego roszczenia. Pozwany zakwestionował wskazane w fakturze nr (...) wysokość stawki za 1 roboczogodzinę usług naprawczych i lakierniczych, a także zakres uszkodzeń, które podlegałyby naprawie, bądź wymianie. Poza tym pozwany wskazał, iż w jego ocenie najem pojazdu zastępczego przez powoda nie był zasadny, z uwagi na fakt, że powód posiadał inne pojazdy nadające się do użytku, które mogłyby zastąpić uszkodzony pojazd. Nadto najem pojazdu zastępczego przez powoda byłby uzasadniony w okresie faktycznej naprawy uszkodzonego pojazdu. W ocenie pozwanego, technologiczny czas naprawy winien wynosić 3 dni robocze.

Pismem, opatrzonym datą 22.01.2018 r., powód rozszerzył powództwo o kwotę 6.141,11 zł, z tytułu niewypłaconej części odszkodowania za uszkodzenie samochodu i ograniczył roszczenie z tytułu najmu samochodu zastępczego o kwotę 81,30 zł (i zrzekł się roszczenia w tym zakresie). Pozostałe roszczenia wymienione w pozwie pozostały bez zmian.

Sąd ustalił następujący stan faktyczny:

W dniu 31.01.2017 r. doszło do zdarzenia drogowego, w wyniku którego uszkodzeniu uległ pojazd marki (...) o nr rej. (...), stanowiący własność R. Ż.. Sprawcą kolizji był kierowca pojazdu posiadającego ubezpieczenie odpowiedzialności cywilnej posiadaczy pojazdów mechanicznych w pozwanym (...) S.A. w W.. W dniu 31.01.2017 r. ubezpieczyciel przyjął zgłoszenie szkody, która została zarejestrowana pod nr (...). Uszkodzony pojazd nie mógł być użytkowany w ruchu drogowym i wymagał holowania.

/ bezsporne, zgłoszenie szkody - akta szkody na CD – k. 58 /

Na zlecenie powoda (...) Sp. z o.o. Sp. k. w Ł., w dniu 16.02.2017 r., sporządziła kalkulację naprawy nr (...), w Systemie (...), zgodnie z którą koszt naprawy pojazdu (...) o nr rej. (...) wyniósł 10.937,34 zł netto.

/ dowód: kalkulacja naprawy nr (...) – k. 13-19 /

(...) Sp. z o.o. Sp. k. w Ł., za wykonanie kalkulacji, wystawiła w dniu 16.02.2017 r., na rzecz powoda, fakturę VAT nr (...), na kwotę 150,00 zł netto (184,50 zł brutto).

/dowód: faktura VAT nr (...) – k. 12 /

W dniu 18.02.2017 r., w W., pomiędzy R. W. a powodem R. Ż., została zawarta umowa najmu samochodu marki (...). Stawka za wynajem wynosiła 200,00 zł netto za każdą rozpoczętą dobę wynajmu.

/dowód: umowa najmu – k. 42 /

Pismem z dnia 21.02.2017 r. (...) S.A. w W., poinformował poszkodowanego, R. Ż., o przyznaniu odszkodowania w łącznej kwocie 1.819,18 zł, w tym 350,00 zł, z tytułu zwrotu kosztów holowania oraz 1.469,18 zł, z tytułu odszkodowania za naprawę pojazdu. Wypłata bezspornej części odszkodowania nastąpiła w kwocie netto. Jednocześnie ubezpieczyciel, odnosząc się do roszczenia dotyczącego zwrotu kosztów sporządzenia kosztorysu, wskazał, że wykonanie kalkulacji przez usługodawcę na zlecenie poszkodowanego, jest jego dobrowolną decyzją i nie może stanowić obciążenia zakładu ubezpieczeń tego typu kosztami.

/dowód: pismo pozwanego z dnia 21.02.2017 r. – k. 22 /

W dniu 01.03.2017 r., za wynajem samochodu zastępczego, R. W. wystawił na rzecz R. Ż. fakturę VAT nr (...), na łączną kwotę 1.626,02 zł netto (2.000,00 zł brutto). Cena jednostkowa za dobę najmu wyniosła 200,00 zł brutto (162,60 zł netto). Wynajem samochodu zastępczego obejmował okres 10 dni.

/dowód: faktura VAT nr (...) – k. 28 /

Pismem z dnia 09.03.2017 r. (...) S.A. w W., poinformował poszkodowanego, R. Ż., o przyznaniu odszkodowania uzupełniającego za naprawę pojazdu, w kwocie 383,78 zł.

/dowód: pismo pozwanego z dnia 09.03.2017 r. – k. 29 /

Pismem z dnia 31.03.2017 r. (...) S.A. w W., poinformował poszkodowanego, R. Ż., o przyznaniu odszkodowania uzupełniającego za naprawę pojazdu, w kwocie 441,82 zł.

/dowód: pismo pozwanego z dnia 31.03.2017 r. – k. 38 /

W pismach z dnia 13.03.2017 r. oraz z dnia 03.04.2017 r. (...) S.A. w W., odmówił poszkodowanemu, R. Ż., zwrotu kosztów za wynajem pojazdu zastępczego.

/dowód: pismo pozwanego z dnia 13.03.2017 r. – k. 30-31, pismo pozwanego z dnia 03.04.2017 r. – k. 39-40 /

W dniu 21.04.2017 r. R. Ż. podpisał oświadczenie, zgodnie z którym w dniach od 18.02.2017 r. do 01.03.2017 r. nie mógł zastąpić uszkodzonego samochodu marki (...) o nr rej. (...) żadnym innym samochodem funkcjonującym w jego firmie. W tym okresie poszkodowany zmuszony był do korzystania z pojazdu zastępczego wynajętego od R. W..

/dowód: oświadczenie powoda z dnia 21.04.2017 r. – k. 41/

Z zebranego w sprawie materiału dowodowego, nie wynika, aby w przeszłości, przed datą kolizji w pojeździe poszkodowanego zamontowane były nieoryginalne części bądź by w dacie kolizji części zamontowane na pojeździe posiadały ślady zużycia eksploatacyjnego, które dawałyby podstawę do zastosowania potrąceń amortyzacyjnych, z wyłączeniem felgi koła przedniego prawego. Mając na uwadze powyższe naprawa pojazdu powinna zostać przeprowadzona przy zastosowaniu części oryginalnych rozumianych zgodnie z definicją wynikającą z rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 30 marca 2011 r. w sprawie wyłączenia niektórych rodzajów porozumień wertykalnych spod zakazu porozumień ograniczających konkurencję oraz Indekssem Statusu Prawnego Części.

Przy uwzględnieniu rynkowych stawek za roboczo-godzinę prac blacharsko-lakierniczych i naprawczych stosowanych w I kwartale 2017 r. przez warsztaty działające na rynku lokalnym dla powoda, koszt naprawy uszkodzeń powstałych w tej kolizji celem przywrócenia pojazdu do stanu jak najbardziej zbliżonego do stanu sprzed szkody wynosi:

- 10.856,15 zł brutto/8.826,16 zł netto, w przypadku realizacji naprawy w autoryzowanej stacji obsługi;

- 10.376,14 zł brutto/8.435,89 zł netto, w przypadku realizacji naprawy poza siecią (...).

Technologiczny czas naprawy uszkodzeń pojazdu (...) o nr rej. (...), po szkodzie z dnia 31.01.2017 r., wynosi 15,1 roboczogodziny.

Biorąc pod uwagę zakres uszkodzeń pojazdu, przy założeniu pracy warsztatu realizującego naprawę w wymiarze 8 godzinowego dnia pracy, pięć dni w tygodniu, naprawę w/w pojazdu można było zrealizować w okresie 7,5 dnia roboczego, 9,5 dnia kalendarzowego doliczając, jako dni wolne sobotę i niedzielę. Jest to niezbędny i uzasadniony czas realizacji naprawy.

Stosowane na rynku lokalnym, właściwym dla powoda, w dacie korzystania przez wymienionego z pojazdu zastępczego, rynkowe stawki najmu pojazdu takiej samej klasy jak uszkodzony pojazd marki (...) o nr rej. (...), znajdowały się w przedziale od 146,34 zł netto (179,99 zł brutto) do 360,00 zł netto (442,80 zł brutto).

/opinia biegłego sądowego z zakresu techniki samochodowej mgr M. M. – k. 82-146, opinia uzupełniająca biegłego sądowego z zakresu techniki samochodowej mgr M. M. – k. 172-192/

Sąd Rejonowy zważył co następuje:

Normatywną podstawę odpowiedzialności pozwanego ubezpieczyciela stanowią przepisy art. 822 § 1 i 4 k.c. i art. 824¹ § 1 k.c. oraz art. 13 ustawy z dnia 22 maja 2003 r. o ubezpieczeniach obowiązkowych, Ubezpieczeniowym Funduszu Gwarancyjnym i Polskim Biurze Ubezpieczycieli Komunikacyjnych. Zgodnie z art. 822 § 1 i 4 k.c. 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. Uprawniony do odszkodowania w związku ze zdarzeniem objętym umową ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej może dochodzić roszczenia bezpośrednio od zakładu ubezpieczeń. Na mocy natomiast art. 824¹ § 1 k.c. o ile nie umówiono się inaczej, suma pieniężna wypłacona przez zakład ubezpieczeń z tytułu ubezpieczenia nie może być wyższa od poniesionej szkody. Z treści art. 13 ust. 2 ustawy z dnia 22 maja 2003 r. o ubezpieczeniach obowiązkowych, Ubezpieczeniowym Funduszu Gwarancyjnym i Polskim Biurze Ubezpieczycieli Komunikacyjnych (tekst jednolity Dz.U. z 2013r., poz. 392) wynika, iż w obowiązkowych ubezpieczeniach odpowiedzialności cywilnej odszkodowanie wypłaca się w granicach odpowiedzialności cywilnej podmiotów objętych ubezpieczeniem, nie wyżej jednak niż do wysokości sumy gwarancyjnej ustalonej w umowie.

Przepis art. 361 § 1 k.c. stanowi, iż zobowiązany do odszkodowania ponosi odpowiedzialność tylko za normalne następstwa działania lub zaniechania, z którego szkoda wynikła. Wedle zaś § 2 w powyższych granicach, w braku odmiennego przepisu ustawy lub postanowienia umowy, naprawienie szkody obejmuje straty, które poszkodowany poniósł, oraz korzyści, które mógłby osiągnąć, gdyby mu szkody nie wyrządzono. Zgodnie zaś z art. 363 § 1 k.c. naprawienie szkody powinno nastąpić, według wyboru poszkodowanego, bądź przez przywrócenie stanu poprzedniego, bądź przez zapłatę odpowiedniej sumy pieniężnej. 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. Nie budzi wątpliwości, że skoro odszkodowanie pieniężne ma pełnić taką samą funkcję jak przywrócenie do stanu poprzedniego, to jego wysokość powinna pokryć wszystkie celowe i ekonomicznie uzasadnione wydatki niezbędne dla przywrócenia stanu poprzedniego uszkodzonego pojazdu. Podkreślić też trzeba, że przywrócenie stanu poprzedniego ma miejsce, jeżeli stan pojazdu po naprawie pod każdym istotnym względem (stanu technicznego, zdolności użytkowania, części składowych, trwałości, wyglądu estetycznego itd.) odpowiada stanowi pojazdu przed uszkodzeniem. Przywrócenie stanu poprzedniego uszkodzonego pojazdu wiąże się z reguły z koniecznością wymiany elementów, które uległy zniszczeniu.

Zgodnie z orzecznictwem Sądu Najwyższego zakład ubezpieczeń zobowiązany jest na żądanie poszkodowanego do wypłaty, w ramach odpowiedzialności z tytułu ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej posiadacza pojazdu mechanicznego, odszkodowania obejmującego celowe i ekonomicznie uzasadnione koszty nowych części i materiałów służących do naprawy uszkodzonego pojazdu (uchwała SN z dnia 12 kwietnia 2012 r., III CZP 80/11, OSNC 2012, nr

10, poz. 112). Sąd Najwyższy uznał w wyniku wykładni art. 361 § 2 k.c. i art. 363 § 2 k.c., że ubezpieczyciel, powinien ustalić odszkodowanie w kwocie, która zapewnia przywrócenie pojazdu do stanu sprzed zdarzenia wyrządzającego szkodę jako całości. Przywrócenie do takiego stanu oznacza, że pojazd ma być sprawny technicznie i zapewnić poszkodowanemu komfort jazdy, w takim stopniu, jak przed zdarzeniem. Jeżeli w tym celu należy wymienić uszkodzoną część, to niewątpliwie jest to normalne następstwo działania lub zaniechania, z którego szkoda wynikła, w rozumieniu art. 361 § 1 k.c. Przy założeniu, że nie da się jej naprawić w taki sposób, aby przywrócić ją do stanu sprzed zdarzenia wyrządzającego szkodę, część ta musi zostać zastąpiona inną nową częścią. Zgodnie z art. 822 k.c., w wyniku zawarcia umowy ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej, zakład ubezpieczeń zobowiązuje się do zapłacenia określonego w umowie odszkodowania za szkody wyrządzone osobom trzecim, wobec których odpowiedzialność za szkodę ponosi ubezpieczający albo osoba, na rzecz, której została zawarta umowa ubezpieczenia. Świadczenie ubezpieczyciela obejmuje zapłatę sumy pieniężnej odpowiadającej wysokości poniesionej przez poszkodowanego szkody (art. 805 k.c.). Wysokość zaś odszkodowania należy ustalać według zasad określonych w art. 361 k.c. i art. 363 k.c.

W toku postępowania likwidacyjnego pozwany (...) S.A. w W. przyjęło co do zasady odpowiedzialność za szkodę poniesioną w wyniku zdarzenia komunikacyjnego z dnia 31 stycznia 2017 r. w pojedzie (...) o nr rej. (...). Pozwany przyznał odszkodowanie z tytułu zwrotu kosztów naprawy w/w samochodu w kwocie 2.294,78 zł oraz koszt holowania w wysokości 350,00 zł. Łącznie ubezpieczyciel przyznał odszkodowanie w wysokości 2.644,78 zł. Pozwany odmówił wypłaty odszkodowania za najem samochodu zastępczego (wskazywany przez powoda na 1.626,02 zł). Ponadto pozwany nie wypłacił odszkodowania za sporządzenie ekspertyzy przez biegłego (150,00 zł).

W konsekwencji powód domagał się od pozwanego odszkodowania uzupełniającego w łącznej kwocie 3.947,02 zł na którą składało się:

- 1.626,02 zł z tytułu najmu pojazdu następczego,
- 2.171,00 zł tytułem dopłaty do odszkodowania z tytułu przywrócenia pojazdu do stanu sprzed wypadku,
- 150,00 zł tytułem zwrotu kosztów prywatnej ekspertyzy.

Nie sposób przyjąć, że dla obliczenia wartości należnego poszkodowanemu świadczenia należy uwzględnić naprawę przy użyciu wszystkich rodzajów części zamiennych, tak tych oryginalnych o oznaczeniu (...) jak też tych występujących w obrocie nieoryginalnych zamienników o oznaczeniach (...) Takie rozumowanie jest nieuprawnione, albowiem nie jest wykluczone dokonanie naprawy poza autoryzowaną stacją obsługi z użyciem jedynie części zamiennych o oznaczeniu (...)

Powyższe wskazywało na konieczność oszacowania kosztów naprawy obecnej szkody przy użyciu części oryginalnych lub porównywalnej jakości (o oznaczeniu ...) ponieważ jedynie one dają gwarancję właściwej i skutecznej naprawy pojazdu, zaś doświadczenie życiowe nie potwierdza równie wysokiej jakości zamienników (o oznaczeniu ...) Już te okoliczności prowadziły do wniosku, iż prawidłowa wartość należnego powodowi odszkodowania winna być wynikiem ustalenia kosztów naprawy pojazdu z użyciem części o oznaczeniach (...) Zdaniem Sądu, za nieuprawnione należy uznać zrównanie wszystkich rodzajów części zamiennych. Taka teza znajduje potwierdzenie w treści rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 8 października 2010 r. w sprawie wyłączenia określonych porozumień wertykalnych w sektorze pojazdów samochodowych spod zakazu porozumień ograniczających konkurencję (Dz.U. z 2010 r., nr 198, poz. 1315). Nie można stawiać równości między częściami oryginalnymi i częściami zamiennymi o porównywalnej jakości, a zamiennikami oznaczonymi jako (...) Jak bowiem wynika z przedstawionej regulacji, tylko w przypadku tych pierwszych spełniona jest cecha swoistej gwarancji producentów, że zostały one wyprodukowane zgodnie ze specyfikacjami i standardami co części oryginalne i posiadają taką samą jakość, co części stosowane do montażu nowych pojazdów danego producenta. Nie zmienia w tym zakresie wiele fakt, że tak zwane zamienniki (części oznaczone jako ...)stosowane są w obrocie, co oznacza iż posiadają określone, co najmniej minimalne cechy jakości, pozwalające na dopuszczenie ich do obrotu. Nie może budzić wątpliwości, że istnieje zasadnicza różnica między minimalnym poziomem jakości gwarantującym dopuszczenie do obrotu a gwarancją poziomu jakości, ale i określonej

trwałości (wynikającej z zachowania specyfikacji i standardów wykonania identycznych jak przy podzespołach oryginalnych), jaką daje producent części zapewniając, iż część ta odpowiada poziomowi jakości części stosowanej przez producenta pojazdu.

Jak wskazuje się w doktrynie i orzecznictwie sądów powszechnych, przepisy w/w rozporządzenia - zmierzają do zapewnienia większej konkurencji na rynku kupna i sprzedaży części zamiennych oraz na rynku usług naprawy i konserwacji pojazdów, i w tym celu przewidują m. in. zakaz porozumień - uzgodnionych między producentami pojazdów a autoryzowanymi dystrybutorami (warsztatami) albo między producentami pojazdów a dostawcami części zamiennych - ograniczających możliwość dostarczania części zamiennych niezależnym warszatom lub dystrybutorom albo ostatecznym użytkownikom, zakaz porozumień ograniczających uprawnienia dystrybutora lub autoryzowanego warsztatu do zaopatrywania się w oryginalne części zamienne lub części zamienne o porównywalnej jakości u przedsiębiorców innych niż dostawca oraz zakaz porozumień między producentem pojazdów a dostawcą komponentów do pierwotnego montażu tych pojazdów, ograniczających możliwość dostawcy do umieszczania swojego znaku towarowego (znaku firmowego, logo) na dostarczanych komponentach lub częściach zamiennych. Uregulowania te jak już zaznaczono dotyczą jedynie wymienionych w nich porozumień i w żaden sposób nie ograniczają praw poszkodowanego do żądania ustalenia odszkodowania z uwzględnieniem cen części oryginalnych (por. uzasadnienie postanowienia Sądu Najwyższego z dnia 20 czerwca 2013 r., III CZP 85/11, OSNC 2013/3/37).

Brak podstaw do twierdzeń, aby na chwilę zdarzenia w pojeździe poszkodowanego znajdowały się części nieoryginalne. Wskazywało to zatem, że logiczne i w pełni uzasadnione jest, aby ustalenie kosztów naprawy pojazdu (a tym samym wysokości należnego świadczenia) – nastąpiło z uwzględnieniem kosztów użycia części oryginalnych lub części zamiennych, o porównywalnej jakości, skoro właśnie przed zdarzeniem wywołującym szkodę części o takiej jakości w pojeździe poszkodowanego się znajdowały (v. wyrok SA we Wrocławiu z dnia 27 czerwca 2012 r. w sprawie I ACa 623/12). Nie można uznać jakoby części zamienne alternatywne były porównywalne co do jakości i trwałości z częściami zamiennymi oryginalnymi. Materiał, z którego są wykonane części alternatywne, jest bowiem z reguły gorszej jakości aniżeli materiał, z jakich wykonane zostają części oryginalne. Poza tym części alternatywne niejednokrotnie nie komponują się ze sobą i pozostałymi elementami naprawianego auta. Tymczasem o przywróceniu uszkodzonego pojazdu do stanu poprzedniego (tj. stanu sprzed kolizji) można mówić jedynie wówczas, gdy stan tego pojazdu po dokonanej naprawie odpowiada pod każdym względem (stan techniczny, zdolność użytkowa, części składowe, trwałość, wygląd estetyczny itp.) stanowi tegoż pojazdu sprzed wypadku. Ponadto samochód powoda jako samochód „pokolizyjny”, nawet po najbardziej starannej naprawie, na rynku oceniany będzie jako pojazd mniej wartościowy od pojazdu tej samej marki, w zbliżonym wieku i stanie technicznym, który nigdy nie został uszkodzony. Użycie do naprawy pojazdu części zamiennych alternatywnych dodatkowo jeszcze, obniżyłoby tę wartość.

W tych okolicznościach naprawa pojazdu powinna zostać przeprowadzona przy zastosowaniu części oryginalnych rozumianych zgodnie z definicją przytoczonego w opinii Rozporządzenia a zatem z zastosowaniem części oznaczonych symbolem (...)

Mając na uwadze zasady rozkładu ciężaru dowodu, to ewentualnie strona pozwana, a nie powód, winna była wykazać, że z uwagi na stan techniczny pojazdu poszkodowanego w chwili zdarzenia, uzasadnione było ustalenie kosztów jego naprawy przy użyciu zarówno części oryginalnych, części zamiennych o porównywalnej jakości i tak zwanych zamienników.

Biegły we wnioskach końcowych wskazał, że uzasadniony i konieczny koszt naprawy pojazdu celem przywrócenia go do stanu zbliżonego do stanu sprzed szkody wynosi kwotę 8.826,16 zł netto w przypadku realizacji naprawy w autoryzowanej stacji obsługi oraz kwotę 8.435,89 zł w przypadku realizacji naprawy poza stacją (...).

Przywrócenie pojazdu do stanu zbliżonego do stanu sprzed szkody gwarantowała naprawa z wykorzystaniem nowych części oryginalnych rozumianych zgodnie z definicją wynikającą z Rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 8 października 2010 r. w sprawie wyłączenia określonych porozumień wertykalnych w sektorze pojazdów samochodowych spod zakazu porozumień ograniczających konkurencję oraz zgodnie z Indeksom Statusu Prawnego

Części. Wykorzystanie w naprawie zamienników części oryginalnych bądź części pochodzących z rynku wtórnego nie gwarantowała pełnej restytucji pojazdu po szkodzie. Jednocześnie z opinii biegłego wynika, że zakres uszkodzeń pojazdu oraz ich charakter pozwalał na realizację naprawy w przedsiębiorstwie nieposiadającym autoryzacji producenta, generalnego importera pojazdu.

Uwzględniając, że uszkodzony pojazd ze względu na swój wiek - rocznik (...), (informacja z kalkulacji naprawy - k. 14), w dacie kolizji nie był objęty gwarancją i nie był serwisowany, nieuzasadniona była jego naprawa przy użyciu części oryginalnych z logo producenta o symbolu (...) Z tych też względów nie ma również konieczności naprawy tego pojazdu w autoryzowanym serwisie obsługi. Naprawa zapewniająca przywrócenie pojazdu do stanu sprzed wypadku może być wykonana również w serwisie nie posiadającym autoryzacji. Nie bez znaczenia pozostaje również, że uszkodzeniu uległ pojazd popularnej marki i na rynku dostępne są umożliwiające naprawę części o symbolu(...)

Na regułę dotyczącą zasadności wykorzystania przy ustalaniu wysokości odszkodowania cen części równoważnych oryginalnym wskazał Sąd Najwyższy w uzasadnieniu uchwały z dnia 12.04.2012 r. w sprawie III CZP 80/11 wskazując, iż w wyjątkowych jedynie przypadkach istotną cechą decydującą o zupełności restytucji jest - obok jakości części - samo pochodzenie części od producenta pojazdu (a więc w praktyce opatrzenie go znakiem towarowym lub logo producenta pojazdu). Odnosi się to w szczególności do pojazdów będących jeszcze na gwarancji producenta, który wymaga od autoryzowanych warsztatów, by w ramach napraw gwarancyjnych korzystały wyłącznie z części zamiennych dostarczanych przez producenta pojazdów na potrzeby tych napraw. Także szczególny interes poszkodowanego może uzasadniać dokonanie naprawy z wykorzystaniem części oryginalnych, pochodzących bezpośrednio od producenta pojazdu. Biorąc rzecz przykładowo, gdy pojazd był dotychczas serwisowany i naprawiany wyłącznie przy użyciu części oryginalnych (tzn. „pochodzących bezpośrednio od producenta pojazdu”), a kontynuacja takiej „historii” pojazdu może wpłynąć na jego wartość handlową, czy też gdy poszkodowany potwierdzi swój uzasadniony interes w dokonaniu naprawy z wykorzystaniem części oryginalnych przez to, że jej faktycznie dokona (przedstawi rachunki). W niniejszej sprawie powód takich wyjątkowych okoliczności nie wykazał. W aktach sprawy brak jest materiału dowodowego potwierdzającego, że uszkodzony pojazd marki (...) przez cały okres eksploatacji serwisowany był w autoryzowanych stacjach obsługi.

W ocenie Sądu opinia biegłego stanowiła pełnoprawną podstawę do czynienia ustaleń faktycznych w sprawie. Opinia była szczegółowa a jednocześnie jasna i logiczna. Biegły uzasadnił swój tok rozumowania, co pozwalało do odtworzenie jego toku myślenia.

Wprawdzie pełnomocnik pozwanego wniósł zastrzeżenia do opinii, jednakże stanowiły one jedynie gołosłowną polemikę z ustaleniami biegłego.

Sąd uznał zastrzeżenia pełnomocnika za bezzasadne. Biegły w opinii uzupełniającej (k. 172-193) odniósł się szczegółowo do zarzutów pełnomocnika pozwanego i podtrzymał swoje stanowisko, że przewrócenie pojazdu do stanu najbardziej odpowiadającego stanowi sprzed szkody wymaga użycia przy naprawie oryginalnych części o symbolu(...)Użycie zamienników nie gwarantuje pełnowartościowej naprawy. Jednocześnie biegły podtrzymał stanowisko, że wystarczające jest zastosowanie części o tym symbolu. Części o symbolu (...)są częściami nowymi, oryginalnymi. Zarówno części o symbolu (...) jak i te o symbolu(...)produkowane są przez producenta pojazdu na liniach produkcyjnych i mają tę samą jakość. Różnica wynika jedynie z tego, że części o symbolu(...) dystrybuowane są w autoryzowanych stacjach obsługi (...). Fakt dystrybucji takich części poprzez sieci (...) ma wpływ na cenę poszczególnych części, co wynika z ekonomiki danego koncernu motoryzacyjnego. Wyższa cena za części o symbolu (...)wynika zatem nie z wyższej jakości części a jedynie ze stosowania tych części przez sieci (...)Z tego też względu naprawa przy użyciu tych części byłaby uzasadniona jedynie w przypadku, gdyby uszkodzony pojazd był wcześniej serwisowany w (...) i naprawa innymi częściami niż (...) prowadziłaby do utraty gwarancji producenta.

Jak wskazał Sąd Najwyższy w jednym z najnowszych orzeczeń – wyroku z dnia 12 kwietnia 2018 r. w sprawie II CNP 43/17, z art. 822 § 1 k.c. wynika, że obowiązek ubezpieczyciela odpowiedzialności cywilnej polega na zapłacie określonego w umowie odszkodowania za szkody wyrządzone przez ubezpieczonego osobom trzecim, a więc na

spełnieniu świadczenia pieniężnego. W judykaturze przyjmuje się (por. m.in. wyrok Sądu Najwyższego z 20 lutego 2002 r., V CKN 903/00, OSNC 2003, nr 1, poz. 15; postanowienie Sądu Najwyższego z 12 stycznia 2006 r., III CZP 76/05, nie publ., uchwałę Sądu Najwyższego z 17 maja 2007 r., III CZP 150/06, OSNC 2007, nr 10, poz. 144), że poszkodowany może, według swojego wyboru, żądać od ubezpieczyciela zapłaty kosztów hipotetycznej restytucji albo zapłaty odpowiedniej sumy pieniężnej ustalonej zgodnie z metodą różnicy. Przepis art. 822 § 1 k.c. modyfikuje normę wynikającą z art. 363 § 1 k.c. bowiem jedynie tylko w ten sposób, że roszczenie o przywrócenie stanu poprzedniego przekształca w roszczenie o zapłatę kosztów restytucji. Powstanie roszczenia w stosunku do ubezpieczyciela o zapłacenie odszkodowania, a tym samym jego zakres odszkodowania, nie zależą od tego, czy poszkodowany dokonał restytucji i czy w ogóle ma taki zamiar (por. wyroki Sądu Najwyższego z 27 czerwca 1988 r., I CR 151/88, nieopubl., i z 16 maja 2002 r., V CKN 1273/00, niepubl., postanowienie Sądu Najwyższego z 12 stycznia 2006 r., III CZP 76/05, nieopubl.). 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.

W świetle art. 363 § 1 i art. 822 § 1 KC za koszty restytucji samochodu do stanu sprzed wypadku należy uznać – nieprzekraczające wartości samochodu – wydatki, jakie właściciel auta miał ponieść w celu przywrócenia jego stanu sprzed wypadku. Na ich podstawie należy określić należne od ubezpieczyciela sprawcy szkody odszkodowanie w wysokości odpowiadającej kosztom profesjonalnej naprawy pojazdu, niezależnie od tego, czy działania właściciela auta podjęte z zamiarem osiągnięcia tego rezultatu były udane, czy nie.

Po złożeniu opinii przez biegłego, pismem opatrzonym datą 22 stycznia 2018 r. (k. 151-153), pełnomocnik powoda rozszerzył powództwo o kwotę 6.141,11 zł, z tytułu niewypłaconej części odszkodowania za uszkodzenie samochodu i ograniczył roszczenie z tytułu najmu samochodu zastępczego o kwotę 81,30 zł (i zrzekł się roszczenia w tym zakresie). Łącznie w imieniu powoda dochodził na dalszym etapie postępowania kwoty 10.007,81 zł.

Składając pismo zawierające rozszerzenie powództwa, pełnomocnik powoda nie złożył jednocześnie do Sądu dodatkowego odpisu dla pełnomocnika przeciwnika, lecz nadał odpis bezpośrednio do pełnomocnika pozwanego, powołując się na art. 132 § 1 zd. drugie k.p.c.

Zgodnie z uchwałą Sądu Najwyższego z dnia 21 stycznia 2016 r. w sprawie III CZP 95/15, odpis pisma procesowego zawierający rozszerzenie powództwa nie podlega doręczeniu na podstawie art. 132 § 1 k.p.c. Pomimo takiej wykładni, nadal istnieje rozbieżność w podejściu do tego zagadnienia. Przykładowo, w wyroku Sądu Apelacyjnego w Białymstoku z dnia 21 stycznia 2016 r. sygn. I ACa 820/15 wskazano, iż Sąd Apelacyjny w składzie rozpoznającym sprawę nie podziela stanowiska, iż pismo w przedmiocie rozszerzenia powództwa nie powinno być doręczane przez pełnomocnika, a podlega doręczeniu przez sąd. W okolicznościach tej konkretnej sprawy, pismo rozszerzające powództwo dotyczyło tego samego roszczenia, które zostało zgłoszone w pozwie, a powód wniósł jedynie o zasądzenie wyższej kwoty w stosunku do kwoty pierwotnie dochodzonej. Żądanie to było podyktowane wynikiem postępowania dowodowego i wniosków wynikających z opinii biegłych sądowych. Strona pozwana miała też okazję zapoznać się z tym pismem, skoro zostało jej doręczone. Nie może więc teraz kwestionować skuteczności czynności procesowej w postaci rozszerzenia powództwa.

Mając na względzie powyższe należało zaznaczyć, iż kluczowe znaczenie dla określenia dalszych skutków procesowych doręczenia pozwanemu pisma zawierającego rozszerzenie powództwa powinna mieć ocena zachowań stron, szczególnie pozwanego. Konieczne jest rozważenie zagadnienia, czy pozwany wdał się w spór co do istoty sprawy po rozszerzeniu powództwa, co z kolei prowadzi do zawisłości sporu. Pomimo niezłożenia przez pełnomocnika powoda odpisu pisma podlegającego doręczeniu pełnomocnikowi pozwanego, Sąd uznał, że do rozszerzenia powództwa doszło. Strona powodowa, rozszerzając powództwo zachowała wymóg formy pisemnej zgodnie z art. 193 § 2¹ k.p.c. (pismo procesowe z dnia 28 stycznia 2018 r. - k. 151-153), a strona pozwana odpis

tego pisma otrzymała, co wynika jednoznacznie z treści pisma pełnomocnika pozwanego z dnia 29 maja 2018 r. (k. 200), w którym stwierdzono: „ustosunkowując się do pisma powoda z dnia 22 stycznia 2018 r., wnoszę, w szczególności o oddalenie powództwa w całości także w rozszerzonej części oraz podnoszę co następuje”. Powyższe wskazuje jednoznacznie, że pozwany w piśmie tym ustosunkował się również do rozszerzonego powództwa.

W ocenie Sądu należało zatem uznać, iż pozwany zajmując merytoryczne stanowisko wobec rozszerzonego powództwa w toku postępowania, wdał się w spór co do istoty sprawy. Pozwany odnosił się do całości żądania powoda, nie wskazując, iż odnosi się tylko do części powództwa nieobjętej rozszerzeniem. W orzecznictwie i doktrynie prawa cywilnego przyjmuje się, iż wdanie się w spór co do istoty sprawy następuje wtedy, gdy pozwany zaczyna wypowiadać się w kwestiach dotyczących żądania powoda, a więc gdy jego wypowiedzi dotyczą przedmiotu procesu. Jakkolwiek zwrot „wdanie się w spór co do istoty sprawy” nie jest zdefiniowany w kodeksie postępowania cywilnego, należy jednak stwierdzić, że pojęcie „istota sprawy” nawiązuje w oczywisty sposób do jej meritum, czyli okoliczności warunkujących wydanie orzeczenia merytorycznego, rozstrzygającego pozytywnie lub negatywnie o żądaniu pozwu, abstrahując od kwestii procesowych. Wdanie się w spór co do istoty sprawy należy zatem rozumieć jako zajęcie przez pozwanego negatywnego stanowiska wobec żądania pozwu lub zgłoszenie przez niego zarzutów merytorycznych mających uzasadniać oddalenie powództwa. Momentem wdania się w spór jest zaś chwila, w której pozwany zaprzeczy zasadności roszczenia formalnego, oświadczając, że nie uznaje żądania pozwu lub że wnosi o oddalenie powództwa (v. wyroku SO w Gdańsku z dnia 12 stycznia 2017 r., III Ca 991/16) .

Mając zatem na względzie powyższe należało stwierdzić, iż dla oceny, czy doszło do wdania się w spór co do istoty sprawy nie są relewantne jedynie okoliczności dotyczące sposobu doręczenia pisma procesowego rozszerzającego powództwo. Te można rozpatrywać jedynie jako uchybienia procesowe, które jednak nie niweczą a priori skutków wdania się w spór. Nawet uznając, że doręczenia przedmiotowego pisma dokonano z naruszeniem przepisu art. 132 § 1¹ k.p.c., to poprzez wdanie się w spór, doszło do zawiśnięcia sporu. Zdaniem Sądu spór w zakresie wartości, o którą rozszerzono powództwo zawiśł pomiędzy stronami postępowania i wystąpiły wszelkie skutki, jakie przepisy kodeksu postępowania cywilnego wiążą ze stanem zawisłości sporu.

Rozszerzenie powództwa dotyczyło tylko zwiększenia zakresu żądania dopłaty odszkodowania z tytułu kosztów przywrócenia pojazdu do stanu sprzed wypadku. Biegły we wnioskach końcowych wskazał, że uzasadniony i konieczny koszt naprawy pojazdu celem przywrócenia go do stanu zbliżonego do stanu sprzed szkody wynosi kwotę 8.435,89 zł netto w przypadku realizacji naprawy poza stacją (...). Pozwany z powyższego tytułu wypłacił kwotę 2.294,78 zł netto. Należność z tytułu kosztów niezbędnych do przywrócenie pojazdu do stanu sprzed wypadku była uzasadniona do kwoty 6.141,11 zł.

W ocenie Sądu zasadnym było również żądanie zwrotu kosztów wynajęcia pojazdu zastępczego w ostatecznie żądanej przez powoda kwocie 1.544,72 zł (1.626,02 – 81,30 zł).

Od odpowiedzialność ubezpieczyciela z tytułu umowy obowiązkowego ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej posiadaczy pojazdów mechanicznych za uszkodzenie albo zniszczenie pojazdu mechanicznego obejmuje celowe i ekonomicznie uzasadnione wydatki na najem pojazdu zastępczego (v. uchwała Sądu Najwyższego z dnia 17 listopada 2011r., sygn. akt III CZP 5/11, OSNC z 2012r., Nr 3, poz. 28). Zastrzec jednak trzeba, że jeśli uszkodzony pojazd nadaje się do naprawy, to koszty najmu przez poszkodowanego samochodu zastępczego obejmować mogą tylko okres konieczny i niezbędny do naprawy pojazdu (v. wyrok Sądu Najwyższego z dnia 5 listopada 2004r., sygn. akt II CK 494/03, LEX Nr 145121).

Powód dochodził zwrotu kosztów wynajęcia pojazdu zastępczego w okresie od 18 lutego do 01 marca 2017 r. Jak wskazał biegły w opinii, biorąc pod uwagę zakres uszkodzeń pojazdu, przy założeniu pracy warsztatu realizującego naprawę w wymiarze 8 godzinowego dnia pracy, pięć dni w tygodniu, naprawę pojazdu (...) po szkodzie z dnia 31 stycznia 2017 r. można było zrealizować w okresie 7,5 dnia roboczego, 9,5 dnia kalendarzowego, doliczając dni wolne, sobotę i niedzielę. Jak wynika z faktury VAT nr (...) usługa wynajmu pojazdu zastępczego realizowana była w okresie 10 dni kalendarzowych (k. 28). Ostatecznie, po częściowym cofnięciu powództwa, powód dochodził zwrotu należności za wynajęcie pojazdu zastępczego w okresie wskazywanym przez biegłego jako uzasadniony, a zatem 9,5 dnia kalendarzowego. Zdaniem Sądu, uwzględniając zakres uszkodzeń pojazdu należy dojść do wniosku, że naprawa została przeprowadzona sprawnie, a czas wynajęcia pojazdu zastępczego w pełni koresponduje z okresem naprawy pojazdu. Jednocześnie przesłuchany w charakterze świadka A. Ź. oraz w charakterze strony R. Ź. jednoznacznie wskazywali, że w okresie likwidacji szkody nie posiadali pojazdu, który mógłby zastąpić uszkodzony pojazd. Poszkodowany prowadzący działalność gospodarczą dysponował w okresie w którym doszło do zdarzenia trzema pojazdami. Pierwszy pojazd marki (...) uległ uszkodzeniu w przedmiotowym wypadku. Kilka dni później doszło do awarii systemu chłodniczego w drugim pojeździe co również wyłączyło go z użytkowania. Poszkodowany posiadał trzeci pojazd, ale był on niewystracający do przewożenia wszystkich pracowników zatrudnianych w tym czasie. Sąd nie znalazł podstaw do podważenia wiarygodności przesłuchanych osób. Pozwany nie przeprowadził natomiast dowodów przeciwnych.

W pełni zasadne było również przyjęcie jako rynkowych stawek najmu pojazdu zastępczego w ofercie przyjętej przez powoda, tj. 162,60 zł netto za dobę.

Jak wynika z opinii biegłego (k. 126), tylko dwie z dziewięciu podlegających porównaniu wypożyczalni stosowało stawki niższe niż wypożyczalnia, z których usług skorzystał powód (149 zł i 146,34 zł). Pozostałe siedem wypożyczalni stosowało natomiast stawki znacznie wyższe (180 zł, 360 zł, 260 zł, 240 zł, 182,93 zł, 194,83 zł, 310 zł). Stawka wypożyczalni, z której usług skorzystał powód oferowała jedne z niższych stawek na rynku.

Sąd uznał zatem za zasadną dochodzoną przez powoda z powyższego tytułu kwotę 1.544,72 zł (9,5 x 162,60 zł).

Na tle stanu faktycznego przedmiotowej sprawy, zgodzić należy się z istnieniem adekwatnego związku przyczynowego pomiędzy zdarzeniem - kolizją drogową, a szkodą w postaci, nie tylko wydatków związanych z naprawą uszkodzonego pojazdu, ale i kosztów prywatnej opinii rzeczoznawcy zleconej przez powódkę (art. 361 k.c.). W sytuacji, gdy zakład ubezpieczeń zaprzecza swojemu obowiązkowi wypłaty pełnej wysokości odszkodowania, strona poszkodowana niejako zmuszona zostaje do poparcia swoich roszczeń opinią rzeczoznawcy. W stanie faktycznym niniejszej sprawy koniecznym było więc przed wystąpieniem z powództwem zwrócić się do osoby posiadającej wiedzę fachową o wydanie odpowiedniej ekspertyzy, w oparciu o którą powód był w stanie określić wysokość wierzytelności, a w konsekwencji oznaczyć wysokość żądania pozwu. Koszt przedmiotowej ekspertyzy stanowi obecnie stratę w majątku powoda, która pozostaje w adekwatnym związku przyczynowym z działaniem sprawcy polegającym na spowodowaniu kolizji drogowej i odmowie zakładu ubezpieczeń wypłacenia pełnej wysokości odszkodowania poszkodowanemu (por. glosa E. Tomaszewskiej do uchwały SN z dnia 18 maja 2004 r., sygn. akt III CZP 24/04). Koszt sporządzenia prywatnej ekspertyzy, w której na żądanie powoda ustalono koszty naprawy uszkodzonego pojazdu, uznać należało zatem za ekonomicznie uzasadniony wydatek poniesiony w celu przywrócenia pojazdu do stanu sprzed zdarzenia. Odszkodowanie z umowy obowiązkowego ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej sprawcy szkody za szkody spowodowane ruchem pojazdu mechanicznego powinno tym samym obejmować także i ten wydatek poniesiony przez powoda.

Mając na uwadze, że wykonanie prywatnej ekspertyzy zlecił poszkodowany jako przedsiębiorca, zasadny był zwrot kosztów wykonania ekspertyzy w kwocie netto, to jest **150 zł**.

Mając na uwadze powyższe, Sąd w pkt 1 wyroku zasądził łączną kwotę **7.835,83 zł** (6.141,11 zł + 1.544,72 zł + 150 zł).

W pozwie powód dochodził zasądzenia kwoty 3.947,02 zł, następnie jednocześnie z rozszerzeniem powództwa cofnął żądanie co do kwoty 81,30 zł z tytułu zwrotu kosztów wynajęcia pojazdu zastępczego. Z pierwotnej kwoty powód dochodził zatem 3.865,72 zł (3.947,02 zł – 81,30 zł).

O odsetkach w zakresie obejmującym powyższą kwotę Sąd orzekł na podstawie art. 481 k.c. w zw. z art. 817 k.c. Zgodnie z art. 817 § 1 k.c. ubezpieczyciel obowiązany jest spełnić świadczenie w terminie trzydziestu dni, licząc od daty otrzymania zawiadomienia o wypadku. Jak wynika z § 2 gdyby wyjaśnienie w powyższym terminie okoliczności koniecznych do ustalenia odpowiedzialności ubezpieczyciela albo wysokości świadczenia okazało się niemożliwe, świadczenie powinno być spełnione w ciągu 14 dni od dnia, w którym przy zachowaniu należytej staranności wyjaśnienie tych okoliczności było możliwe. Pierwszą decyzję odnośnie odszkodowania za uszkodzenie pojazdu i zwrot kosztów holowania ubezpieczyciel podjął już w dniu 21 lutego 2017 r. a zatem żądanie zasądzenia odsetek od dnia 22 lutego 2017 r. było uzasadnione.

Odsetki ustawowe za opóźnienie (art. 481 §1 i 2 k.c.) od kwoty 3.970,11 zł objętej rozszerzeniem powództwa winny zostać naliczane od dnia następującego po dacie otrzymania przez pełnomocnika pozwanego pisma z dnia 22 stycznia 2018 r. zawierającego rozszerzenie. Żądanie do zapłaty zadośćuczynienia jest bowiem bezterminowe, a jego wymagalność następuje z chwilą wezwania zobowiązanego do zapłaty (art. 455 k.c.). Odpowiedź pełnomocnika pozwanego dotycząca rozszerzonego powództwa została nadana w dniu 29 maja lutego 2018 r. (data stempla pocztowego na kopercie k. 201), a zatem należało uznać, że z tą datą najpóźniej pozwany zapoznał się z treścią pisma zawierającego rozszerzone żądanie i z tym dniem żądanie stało się wymagalne (art. 455 k.c.) a zatem odsetki należne są od dnia następnego, tj. 30 maja 2018 r.

W pkt 2 wyroku Sąd umorzył postępowanie co do cofniętego powództwa obejmującego kwotę 81,30 zł, na podstawie art. 355 § 1 k.p.c.

Dalej idące powództwo podlegało oddaleniu w pkt 3 wyroku. Oddalenie powództwa było wynikiem omyłek rachunkowych poczynionych przez pełnomocnika powoda w piśmie rozszerzającym powództwo. Pełnomocnik prawidłowo interpretował wnioski płynące z opinii biegłego, jednakże rozszerzając powództwo aż do kwoty 10.007,81 zł, dokonał mylnych operacji rachunkowych, podwójnie dochodząc części należności z tytułu odszkodowania za przywrócenie pojazdu do stanu sprzed wypadku. Omyłki rachunkowe obciążają jednakże stronę która je poczyniła, zwiększając zakres w którym przegrała sprawę.

W konsekwencji Sąd ustalił w pkt 4 wyroku, że powód wygrał proces w 78,30 %, zaś pozwany w 21,70 zł. Sąd zasądził bowiem od pozwanego kwotę 7.835,83 zł, przy dochodzonej ostatecznie kwocie 10.007,81 zł. Szczegółowe wyliczenie pozostawiono referendarzowi sądowemu. W takiej sytuacji, po uprawomocnieniu się orzeczenia kończącego postępowanie w sprawie, referendarz sądowy w sądzie pierwszej instancji wydaje postanowienie, w którym dokonuje szczegółowego wyliczenia kosztów obciążających strony.

ZARZĄDZENIE

odpis wyroku wraz z uzasadnieniem doręczyć pełnomocnikowi pozwanego.

dn. 31.10.2018 r.