

## UZASADNIENIE

Sąd Rejonowy dla Łodzi – Śródmieścia w Łodzi wydanym zaskarżonym wyrokiem wydanym w sprawie II C 314/17 w dniu 15 kwietnia 2019 r. z powództwa M. Ł. przeciwko (...) Spółce Akcyjnej z siedzibą w W. o zapłatę:

1. zasądził od (...) Spółki Akcyjnej z siedzibą w W. na rzecz M. Ł. kwotę 5.810,84 zł z odsetkami ustawowymi za opóźnienie od dnia 19 stycznia 2017 r. do dnia zapłaty wyżej wskazanej kwoty,
2. oddalił powództwo w pozostałym zakresie,
3. ustalił, że koszty procesu między stronami znoszą się wzajemnie;
4. nakazał pobrać na rzecz Skarbu Państwa – Sądu Rejonowego dla Łodzi-Śródmieścia w Łodzi następujące kwoty, z tytułu nieuiszczonych kosztów sądowych:
  - a. od powoda kwotę 444,41 zł,
  - b. od pozwanego kwotę 161,06 zł.

Podstawę rozstrzygnięcia Sądu I instancji stanowiły następujące ustalenia faktyczne:

W dniu 14 grudnia 2016 r. w Ł. na ul. (...) doszło do kolizji dwóch pojazdów mechanicznych – z winy kierującego samochodem marki C. uszkodzony został należący do powoda samochód osobowy marki M. (...) o nr rej. (...). Sprawca kolizji ubezpieczony był w dacie wypadku w zakresie odpowiedzialności cywilnej w pozwanym zakładzie ubezpieczeń. W należącym do powoda pojeździe zarysowaniu i wgnieceniu uległy drzwi lewe przednie i tylne, zarysowany został błotnik lewy tylny, wystrzeliły poduszki powietrzne.

W dacie powstania szkody oraz w okresie późniejszym miejsce stałego pobytu powoda znajdowało się na terenie Wielkiej Brytanii – w miejscowości B..

W dacie wypadku powód był jedynym właścicielem wyżej opisanego pojazdu.

Wcześniej, tj. w dniu 2 marca 2016 r., wyżej opisany samochód marki M. (...) został uszkodzony – (...) S.A. wypłaciło odszkodowanie w ramach ubezpieczenia OC sprawcy wypadku w kwocie 20.933 zł na pokrycie kosztów naprawy pojazdu. Pojazd został naprawiony.

Wyżej opisany samochód marki M. (...) został wyprodukowany na rynek brytyjski i w dacie wypadku pozostawał zarejestrowany w Wielkiej Brytanii – był w chwili wypadku przystosowany do ruchu lewostronnego (kierownica po prawej stronie pojazdu, reflektory i lusterka przystosowane do ruchu lewostronnego) – w celu rejestracji pojazdu w Polsce konieczne byłoby dostosowanie reflektorów i lusterek do ruchu prawostronnego, natomiast nie byłoby konieczne przełożenie kierownicy na lewą stronę pojazdu.

Wartość rynkowa pojazdu powoda w stanie bezpośrednio przed wypadkiem z dnia 14 grudnia 2016 roku wynosiła według ówczesnych cen rynkowych 36.800 zł – wartość pojazdu w stanie uszkodzonym wynosiła natomiast 16.200 zł.

Koszt naprawy uszkodzeń pojazdu powoda w autoryzowanej stacji obsługi pojazdów marki M. wynosiłby 38.542,53 zł. Z kolei koszt naprawy pojazdu powoda w nieautoryzowanym lecz zapewniającym wystarczającą jakość naprawy zakładzie – przy użyciu oryginalnych części zamiennych (zamienniki dla tego modelu pojazdu nie występują na rynku) wynosi 36.629,88 zł.

Powód zgłosił doznaną przez siebie szkodę majątkową pozwanemu zakładowi ubezpieczeń, który w piśmie datowanym na 19 grudnia 2016 r. potwierdził przyjęcie zgłoszenia.

Pozwany zakład ubezpieczeń przyznał i wypłacił powodowi odszkodowanie w kwocie 14.789,16 zł.

We wrześniu 2017 r. powód sprzedał wyżej opisany samochód w stanie uszkodzonym.

Oceniając zgromadzony w sprawie materiał dowodowy Sąd Rejonowy wskazał, że na rozprawie w dniu 23 kwietnia 2018 r. powód został zobowiązany do podania w terminie 14 dni, czy powód sprzedał opisany w pozwie pojazd, pod rygorem przyjęcia, że tak się właśnie stało – skoro powód w określonym terminie nie złożył żadnego oświadczenia w omawianej kwestii, należało przyjąć, że dokonał odpłatnego zbycia pojazdu. Skoro powód nie przedstawił żadnych dowodów na to, że pojazd został naprawiony, należało przyjąć, że sprzedał go w stanie uszkodzonym. Sąd I instancji zaznaczył, że żadna ze stron nie wystąpiła z wnioskiem o dopuszczenie dowodu z przesłuchania stron procesu.

Dokonując oceny wydanych w niniejszej sprawie opinii biegłych z zakresu wyceny pojazdów mechanicznych P. Z. (1) i J. W. Sąd Rejonowy uznał obydwie opinie za co do zasady wiarygodne, w szczególności ustalone przez biegłych koszty naprawy pojazdu powoda i wartość pojazdu powoda przed uszkodzeniem różnią się w niewielkim tylko stopniu, jednakże za bardziej miarodajną, gdyż szerzej uzasadnioną i opartą na pełniejszym materiale dowodowym Sąd I instancji uznał opinię wydaną w niniejszej sprawie przez J. W. i na niej oparł dalsze ustalenia. Wskazać należy w tym miejscu, że żadna ze stron procesu nie wniosła o wydanie opinii przez kolejnego biegłego tej samej specjalności lub o oparcie opinii na całkowicie odmiennej od przyjętej przez wyżej wskazanej biegłych metodzie (tj. metodzie odwołującej się do cen pojazdów i kosztów naprawy pojazdu na rynku brytyjskim).

W oparciu o tak ustalony stan faktyczny Sąd Rejonowy uznał, że powództwo podlegało uwzględnieniu w części.

W rozpoznawanej sprawie powód dochodził zapłaty przez stronę pozwaną zapłaty odszkodowania z tytułu ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej posiadacza pojazdu mechanicznego, który był sprawcą kolizji drogowej skutkującej uszkodzeniem samochodu należącego w chwili wypadku do powoda.

Podstawę prawną odpowiedzialności pozwanego zakładu ubezpieczeń za szkodę poniesioną przez powoda stanowi art. 822 § 1 k.c. w związku z. 34 ust. 1 ustawy z dnia 22 maja 2003 r. o ubezpieczeniach obowiązkowych, Ubezpieczeniowym Funduszu Gwarancyjnym i Polskim Biurze Ubezpieczycieli Komunikacyjnych (tekst jedn. Dz.U. poz. 2060 z 2016 roku). Z kolei zgodnie z treścią art. 19 ust. 1 ustawy o ubezpieczeniach obowiązkowych powód jako poszkodowany w związku ze zdarzeniem objętym umową ubezpieczenia obowiązkowego odpowiedzialności cywilnej może dochodzić roszczeń odszkodowawczych bezpośrednio od pozwanego zakładu ubezpieczeń.

Przedmiotem sporu między stronami niniejszego postępowania była wyłącznie wysokość należnego powodowi odszkodowania – pozwany nie kwestionował ani zasady swojej odpowiedzialności za opisaną w pozwie szkodę, ani legitymacji biernej po stronie powoda do otrzymania całości odszkodowania. Zakres odpowiedzialności pozwanego zakładu ubezpieczeń za szkodę poniesioną przez powoda jest identyczny z zakresem odpowiedzialności sprawcy szkody. Należy zaznaczyć, że z uwagi na treść art. 822 § 1 k.c. w przypadku odpowiedzialności zakładu ubezpieczeń jedyną dopuszczalną formą naprawienia szkody przez ten podmiot jest zapłata odszkodowania tj. określonej co do wysokości sumy pieniężnej.

Sąd Rejonowy podkreślił, że podstawową kwestią sporną między stronami postępowania było to, czy uzasadnione jest potraktowanie szkody poniesionej przez powoda jako tzw. szkody całkowitej, a zatem to, czy zachodzą podstawy do uznania naprawy pojazdu powoda za ekonomicznie nieopłacalną. Stwierdzić bowiem należy, że w razie nieopłacalności naprawy uszkodzonego pojazdu podmiot odpowiedzialny za wypadek zobowiązany jest do zapłacenia odszkodowania według wartości pojazdu przed wypadkiem, pomniejszonej o jego wartość po wypadku (por. wyrok SN z dnia 20 kwietnia 1971 roku, II CR 475/70, OSP 1971/12/231).

Punktem wyjścia dla dalszych rozważań musi być treść art. 363 § 1 k.c. – gdyż z tego przepisu zazwyczaj wywodzi się pogląd, zgodnie z którym w przypadku szkód komunikacyjnych polegających na uszkodzeniu pojazdów mechanicznych zasadą jest to, aby odszkodowanie ustalać, jako równowartość ekonomicznie uzasadnionych kosztów naprawy pojazdu pozwalających na jego przewrócenie do stanu sprzed uszkodzenia, a wyjątkiem od tej zasady jest

określenie wysokości odszkodowania pieniężnego jako różnicy wartości rynkowej pojazdu w stanie przed wypadkiem oraz w stanie uszkodzonym. Zauważyć jednak należy, że – ściśle rzecz biorąc – wyżej przywołany przepis w ogóle nie dotyczy tej kwestii, a jedynie określa, że wybór między naprawieniem szkody przez przywrócenie stanu poprzedniego (tj. przez zachowanie podmiotu odpowiedzialnego za naprawienie szkody działań pozwalających na takie przywrócenie – np. naprawienie uszkodzonej rzeczy przez ten podmiot) a naprawieniem szkody w formie odszkodowania pieniężnego należy do poszkodowanego. Oczywiście, założenie na jakim opiera się wyżej przywołany przepis jest takie, że odszkodowanie pieniężne wprawdzie w sensie dosłownym nie jest przywróceniem stanu poprzedniego, jednakże przywraca ogólną wartość majątku poszkodowanego do tego poziomu, który istniał przed powstaniem szkody oraz pozwala – poprzez wydatkowanie otrzymanego odszkodowania pieniężnego – naprawić uszkodzoną rzecz lub zastąpić ją nową rzeczą o takiej samej wartości jako rzecz poprzednio uszkodzona albo zniszczona.

Sąd Rejonowy zauważył, że treść art. 363 § 1 k.c. nie rozstrzyga o tym, jaką metodą – w razie wyboru pieniężnej formy odszkodowania – należy ustalić wysokość takiego odszkodowania. Z wyżej przywołanego przepisu w omawianej kwestii wynika tylko tyle, że odszkodowanie w tym przypadku musi polegać na zapłacie odpowiedniej sumy pieniężnej – przy czym niesporne jest to, że musi być to suma odpowiednia (tj. wystarczająca) do naprawienia szkody, co jednak nie przesądza o tym, czy np. w przypadku uszkodzenia rzeczy chodzi tutaj o kwotę wystarczającą do odpłatnego naprawienia tej rzeczy czy też do zakupu nowej rzeczy w miejsce tej uprzednio uszkodzonej (wówczas jednak poszkodowany nadal dysponuje rzeczą uszkodzoną i może ją zbyć). Brak jest podstaw do tego, aby twierdzić, że przepis art. 363 § 1 k.c. rozstrzyga tę ostatnią kwestię – zarówno odszkodowanie pozwalające poszkodowanemu nabyć nową rzecz w miejsce uszkodzonej jak i odszkodowanie w wysokości umożliwiającej naprawienie rzeczy uszkodzonej to odszkodowanie „odpowiednie”, w tym sensie, że pozwala na przywrócenie poprzedniego stanu majątku poszkodowanego. Dodać należy, że omawianej tutaj kwestii nie pozwala rozstrzygnąć także treść art. 361 § 2 k.c., gdyż przepis ten nie definiuje, na czym polegają „straty” poniesione przez poszkodowanego.

W orzecznictwie sądowym przyjmuje się, że przywrócenie stanu poprzedniego polega co do zasady na doprowadzeniu dóbr i interesów poszkodowanego dotkniętych uszczerbkiem do stanu, w jakim znajdowały się przed wyrządzeniem szkody. W przypadku uszkodzenia rzeczy przywrócenie stanu poprzedniego co do zasady polega na takiej jej naprawie, aby rzecz odzyskała swoje walory użytkowe i estetyczne oraz aby była zdolna, jak przed wyrządzeniem szkody, zaspokajać potrzeby poszkodowanego (por. wyrok SN z dnia 19 lutego 2003 r., V CKN 1690/00). W orzecznictwie sądowym zdecydowanie dominujący jest zatem pogląd, zgodnie z którym w przypadku uszkodzenia rzeczy (tj. w sytuacji odmiennej od całkowitego zniszczenia danej rzeczy) w sensie ścisłym najbardziej prawidłową formą przywrócenia stanu poprzedniego jest naprawienie tej rzeczy w znaczeniu wyżej przywołanym – o ile jest to technicznie możliwe oraz nie wiąże się z nadmiernymi kosztami lub trudnościami. W konsekwencji przyjmuje się także, że odszkodowanie pieniężne za uszkodzenie rzeczy powinno odpowiadać uzasadnionym ekonomicznie kosztom naprawy tej rzeczy (por. np. wyrok SN z dnia 12 kwietnia 2018 roku, II CNP 43/17). Przyjmuje się, że nieopłacalność naprawy, będąca przesłanką wystąpienia tzw. szkody całkowitej, ma miejsce wówczas, gdy koszt naprawy przekracza wartość pojazdu przed wypadku – co wywodzi się z ogólnej (opartej m.in. na treści art. 8241 § 1 k.c.) przesłanki, zgodnie z którą stan majątku poszkodowanego, niezakłócony zdarzeniem ubezpieczeniowym, wyznacza rozmiar należnego odszkodowania (por. postanowienie SN z dnia 12 stycznia 2006 r., sygn. akt III CZP 76/05). Na gruncie omawianego tutaj poglądu, jeżeli koszt naprawy samochodu jest wyższy od jego wartości przed uszkodzeniem, roszczenie poszkodowanego ogranicza się do kwoty odpowiadającej różnicy wartości samochodu sprzed i po wypadku (por. wyrok Sądu Najwyższego z dnia 20 lutego 2002 r., V CKN 903/00, OSNC 2003/1/15).

Po zreferowaniu powyżej przytoczonych poglądów ponownie jednak wskazać należy na to, że żaden przepis ustawowy nie przesądza o tym, w jaki sposób należy ustalić – w przypadku uszkodzenia pojazdu mechanicznego – wysokość „odpowiedniego” odszkodowania pieniężnego, o jakim mowa w art. 363 § 1 k.c. Bronić zatem należy poglądu, zgodnie z którym to sąd rozpoznający konkretną sprawę jest uprawniony i zobligowany do dokonania oceny, na gruncie okoliczności tej konkretnej sprawy, jaka metoda ustalenia wysokości odszkodowania jest najbardziej w tych okolicznościach odpowiednia, tj. w najpełniejszy sposób pozwala na przywrócenie majątku poszkodowanego

do stanu poprzedniego, bez jednoczesnego nieuzasadnionego wzbogacenia poszkodowanego kosztem podmiotu odpowiedzialnego za naprawienie szkody.

W tym miejscu stwierdzić należy także, że z żadnego przepisu ustawowego nie wynika, na czym konkretnie ma polegać przywrócenie stanu poprzedniego w przypadku zaistnienia szkody polegającej na uszkodzeniu rzeczy, w szczególności pojazdu mechanicznego – a zatem także, jaką metodą ustalić wysokość „odpowiedniego” odszkodowania pieniężnego. Ponownie podkreślić należy, że rozstrzygnięcie tych obydwu, ściśle ze sobą związanych, kwestii pozostaje zadaniem sądu rozpoznającego konkretną sprawą – niewątpliwie jednak naprawienie szkody ma służyć możliwie ściślemu odtworzeniu sytuacji majątkowej poszkodowanego z chwili powstania szkody. Zgodzić się zatem należy z tym, że – o ile jest to technicznie możliwe oraz nie wiąże się z nadmiernymi kosztami i trudnościami – naprawienie szkody polegającej na uszkodzeniu rzeczy polegać powinno na naprawieniu tej konkretnej rzeczy przez sprawcę szkody lub zapłacie przez niego odszkodowania pozwalającego poszkodowanemu na odpłatne zlecenie takiej naprawy osobie trzeciej. Gdyby koszty naprawy uszkodzonej rzeczy miały się okazać nadmierne, odszkodowanie należy ustalić w wysokości odpowiadającej wartości rzeczy z chwili jej uszkodzenia, pomniejszonej o wartość tej rzeczy w stanie uszkodzonym. Podkreślić jednak należy, że obowiązujące normy prawne nie pozwalają przesądzić o tym, na czym – w omawianym tutaj kontekście – polegać ma „nadmierność” kosztów naprawy. Nie da się wywieść z żadnej normy ustawowej poglądu o istnieniu sztywnej i obowiązującej w każdym możliwym przypadku granicy, przed przekroczeniem której koszty naprawy nie są nadmierne, a po przekroczeniu jej stają się takimi właśnie. Podzielić zatem należy wyrażony w orzecznictwie sądowym pogląd, zgodnie z którym ocena, czy koszty restytucji fizycznej uszkodzonej rzeczy są nadmierne, zależy od okoliczności konkretnej sprawy – tj. od oceny, której każdorazowo dokonać musi sąd rozpoznający tę sprawę (por. uzasadnienie wyroku SN z dnia 12 kwietnia 2018 r., II CNP 41/17). Oczywiście jest, że ocena ta musi w pierwszej kolejności uwzględniać interes poszkodowanego związany z pełnym przywróceniem jego majątku do stanu sprzed powstania szkody, jednakże powinna ona także uwzględniać to, że odszkodowanie nie ma zmierzać do dodatkowego wzbogacenia poszkodowanego kosztem sprawcy szkody (na gruncie prawa polskiego odszkodowanie za szkodę majątkową ma służyć przywróceniu stanu poprzedniego ale nie dodatkowemu „karaniu” sprawcy szkody – nie ma ono charakteru punitivnego). Podkreślić należy, że nie sposób przyjąć, że dokonywanie wyżej wskazanej oceny ma mieć charakter niejako mechanicznego stosowania formuły, zgodnie z którą koszty naprawy pojazdu nieprzewyższające wartości rynkowej pojazdu z daty powstania szkody nigdy nie są nadmierne, a z kolei koszty naprawy przewyższające tę wartość zawsze są nadmierne. Przytoczona formuła znajdzie wprawdzie zapewne zastosowanie w wielu wypadkach, ale tylko dlatego, że w wielu wypadkach oczywiste jest, czy naprawa pojazdu, biorąc pod uwagę jego wyjściową wartość, jest opłacalna czy nie. Nie wyklucza to jednak takich przypadków, w których wysokość kosztów naprawy ustalana różnymi metodami oscyluje wokół szacunkowej wartości rynkowej pojazdu z daty powstania szkody – w takich przypadkach granicznych nie sposób ograniczyć się do mechanicznego stosowania wyżej przywołanej formuły, gdyż z pewnością nie da się takiego podejścia pogodzić z istotą wymiaru sprawiedliwości.

Sąd Rejonowy podkreślił, że gdyby abstrahować od kwestii wartości rynkowej pojazdu powoda z daty powstania szkody należałoby uznać, że ekonomicznie uzasadnione koszty naprawy tego pojazdu odpowiadają kosztom jego naprawienia w nieautoryzowanej lecz zapewniającej właściwą jakość naprawy stacji obsługi pojazdów, tj. koszty określone przez biegłego J. W. na kwotę 36.629,88 zł. Ten sam biegły określił jednak w swojej opinii szacunkową wartość pojazdu powoda bezpośrednio przez jego uszkodzeniem na 36.800 zł - w oparciu o system wyceny (...)Ekspert. Biegły w sposób przekonujący wyjaśnił, dlaczego wycena oparta na tym właśnie systemie jest bardziej adekwatna od wyceny opierającej się na alternatywnym systemie E.: w szczególności podał, że tylko pierwszy z tych systemów wyceny uwzględnia specyfikę rynku polskiego. W tym zakresie ocena biegłego J. W. była zresztą zgodna z poglądem wyrażonym na wcześniejszej rozprawie przez biegłego P. Z. (1).

Sąd I instancji wskazał, że ustalone w opinii biegłego J. W. ekonomicznie uzasadnione koszty naprawy wynoszą ponad 36.600 zł – tj. są nieco wyższe od ustalonej przez biegłego P. Z. (1) wartości rynkowej pojazdu (36.600 zł), jednakże minimalnie niższe od wartości rynkowej ustalonej przez biegłego J. W. (36.800 zł), uznanej przez Sąd za bardziej miarodajną. To jednak – ze względów wyżej omówionych – nie może przesądzać o tym, czy wyżej wskazane

koszty naprawy są nadmierne czy nie. Zasadnicze znaczenie ma bowiem ocena, czy podjęcie decyzji o naprawie pojazdu przy tak wysokości kosztach tejże naprawy jest w ogóle racjonalnie uzasadnione. Na tak postawione pytanie odpowiedzieć należy przecząco. Można wręcz postawić tezę, że przeciętny rozsądny człowiek nie podjąłby decyzji o naprawie pojazdu za kwotę ponad 36.000 zł a przy tym o niecałe 200 zł niższą od wartości pojazdu w chwili jego uszkodzenia lecz wolałby przeznaczyć środki pieniężne na zakup innego pojazdu o walorach użytkowych i wartości zbliżonej do pojazdu, który został uszkodzony. Oczywistym jest bowiem w świetle powszechnie dostępnej wiedzy, że na rynku wtórnym pojazdy w tak poważny sposób uszkodzone nawet po naprawie nie są postrzegane jako atrakcyjne oraz gwarantujące taką samą trwałość co pojazd nigdy wcześniej nieuszkodzone – już chociażby z tego względu naprawa tak poważnie uszkodzonego pojazdu nie jest ekonomicznie racjonalna. Na marginesie rozważań wskazać należy, że zapewne tak właśnie uznał powód, skoro wyżej opisany pojazd sprzedał w stanie nienaprawionym.

Argumentacja powyższa nie ma jednak charakteru przesądzającego. Dodać do niej należy bowiem wskazanie na to, do jakich rezultatów prowadziłoby przyjęcie, że powodowi przysługuje odszkodowanie w kwocie ponad 36.600 zł, tj. stanowiące prawie równowartość pojazdu w stanie nieuszkodzonym. Po uzyskaniu takiego odszkodowania powód dysponowałby sumą pieniężną pozwalającą mu w istocie na zakup innego pojazdu o walorach użytkowych i wartości w praktyce identycznych z pojazdem opisanym w pozwie a ponadto dysponowałby uszkodzonym pojazdem o wartości ponad 16.000 zł. W istocie zatem dzięki otrzymaniu takiego odszkodowania stan majątku powoda w stosunku do stanu z chwili wypadku wzrósłby o ok. 16.000 zł (w dacie wypadku powód posiadał pojazd o wartości szacunkowej 36.800 zł, po wypłacie odszkodowania w wyżej wskazanej kwocie powód posiadałby pojazd o wartości szacunkowej 16.200 zł oraz odszkodowanie w kwocie ponad 36.600 zł). Takiego rezultatu nie sposób pogodzić z restytucyjną funkcją odszkodowania – w zakresie kwoty kilkunastu tysięcy złotych takie „odszkodowanie” stanowiłoby w istocie nie mające podstawy prawnej wzbogacenie poszkodowanego kosztem podmiotu zobowiązanego do naprawienia szkody.

Dodatkowo Sąd Rejonowy zaznaczył, nie kwestionując miarodajności wyceny pojazdu dokonanej przez biegłego J. W. – że jest to wycena z istoty swojej szacunkowa, co w szczególności oznacza, że nie uwzględnia ona takich nie dających się uchwycić za pomocą liczbowych współczynników okoliczności jak zdolności negocjacyjne konkretnego kupującego i konkretnego sprzedającego. Sam biegły w wyjaśnieniach złożonych przez siebie na rozprawie (k. 357) przyznał np. że jedna z zastosowanych przez niego korekt ujemnych wartości pojazdu (- 3% za skutki wcześniejszych napraw, co daje kwotę – 1.362 zł) ma charakter szacunkowy i jest oparta na jego indywidualnej ocenie (program I. dopuszcza korektę do -15%), a w praktyce negocjacji sprzedażowych dla tego konkretnego pojazdu korekta ta równie dobrze mogłaby wynieść 1.000 zł jak i 2.000 zł. Trudno uznać, że tego rodzaju okoliczności jak to, czy biegły zastosuje korektę -3% czy -3,5% (obie dopuszczalne przed system wyceny) miałyby decydować o tym, czy koszty naprawy pojazdu są nadmierne. Na marginesie rozważań należy dodać, że wartość pojazdu powoda ustalona alternatywnym nie przekracza 33.000 zł (co wynika z opinii uzupełniającej biegłego P. Z.).

Biorąc pod uwagę wszystkie wyżej przytoczone okoliczności należało uznać, że koszty naprawy pojazdu o wartości wyjściowej ok. 36.800 zł wynoszące nieco ponad 36.600 zł są nadmierne i czynią naprawę ekonomicznie nieracjonalną. Z tego względu należało uznać, że w okolicznościach niniejszej sprawy odpowiednią kwotę odszkodowania (art. 363 § 1 k.c.) stanowi kwota obliczona jako różnica wartości pojazdu w chwili wypadku (36.800 zł) oraz w stanie uszkodzonym (16.200 zł), co pozwala ustalić wysokość odszkodowania na kwotę 20.600 zł. W ocenie Sądu kwota ta zarówno pozwala na przywrócenie majątku powoda do stanu z chwili wypadku (kwota ze sprzedaży pojazdu w stanie uszkodzonym wraz z kwotą odszkodowania pozwala na zakup pojazdu o wartości i walorach użytkowych takich jak pojazd opisany w pozwie w stanie bezpośrednio sprzed wypadku), jak i nie prowadzi do nieuzasadnionego względami prawnymi i wymogami sprawiedliwości wzbogacenia powoda kosztem pozwanego.

Ostatecznie zatem, z uwagi na to, iż szkoda majątkowa poniesiona przez powoda wyraża się kwotą 20.600 zł, od której należy odjąć odszkodowanie już wypłacone powodowi przez pozwaną zakład ubezpieczeń (14.789,16 zł) – ostatecznie zatem zasądzeniu w niniejszej sprawie podlega na rzecz powoda należność główna w kwocie 5.810,84 zł (20.600 zł – 14.789,16 zł). W pozostałym zakresie dotyczącym należności głównej powództwo wytoczone w niniejszej sprawie podlegało natomiast oddaleniu.

O odsetkach ustawowych od zasądzonego świadczenia Sąd Rejonowy orzekł na podstawie art. 481 § 1 i 2 k.c. Od pierwotnej kwoty roszczenia (10.100 zł) powód domagał się zapłaty odsetek ustawowych za okres od dnia 17 stycznia 2017 roku i nie cofnął w tym zakresie powództwa. Stosownie do treści art. 14 ust. 1 ustawy o ubezpieczeniach obowiązkowych ubezpieczyciel jest obowiązany spełnić świadczenie w terminie 30 dni licząc od daty otrzymania zawiadomienia o wypadku powodującym szkodę – przy czym na zakładzie ubezpieczeń spoczywa ciężar ustalenia prawidłowej wysokości odszkodowania i jego wypłacenia w wyżej wskazanym terminie. Powód nie wykazał, w jakiej dokładnie dacie dokonane przez niego zgłoszenie szkody wpłynęło do jednostki organizacyjnej pozwanego zakładu ubezpieczeń, jednakże – skoro w piśmie datowanym na 19 grudnia 2016 roku pozwany potwierdził przyjęcia zgłoszenia – uznać należy, że do zgłoszenia doszło właśnie w tej dacie, co oznacza, że opóźnienie po stronie pozwanego w wypłacie całej kwoty należnego powodowi odszkodowania powstało po 30 dniach, tj. począwszy od dnia 19 stycznia 2017 roku.

O kosztach postępowania Sąd I instancji orzekł na podstawie art. 100 k.p.c. – z uwagi na to, że każda ze stron wygrała spór jedynie w części należało orzec o wzajemnym zniesieniu kosztów procesu w rozliczeniach między stronami.

Na podstawie art. 113 ust. 1 ustawy z dnia 28 lipca 2005 roku o kosztach sądowych w sprawach cywilnych (tekst jedn. Dz.U. poz. 300 z 2018 roku) należało rozdzielić między strony procesu proporcjonalnie do stopnia, w jakim każda z nich wygrała proces, obowiązek pokrycia nieuiszczonych w toku postępowania kosztów sądowych w łącznej kwocie 605,47 zł (pokryte tymczasowo z funduszy Skarbu Państwa wydatki związane z opiniami kolejnych biegłych: 70,50 zł, 202,57 zł, 332,40 zł). Z kwoty tej 161,06 zł (26,6% x 605,47 zł) obciąża pozwanego, a pozostała część (444,41 zł) powoda.

Apelację od powyższego wyroku wniósł powód, zaskarżając wydane rozstrzygnięcie w części oddalającej powództwo.

Skarżący wydanemu orzeczeniu zarzucił:

1. naruszenie przepisów prawa materialnego, mianowicie art. 363 § 1 i § 2 k.c. poprzez jego nieprawidłowe zastosowanie polegające na przyjęciu, że nie istnieje ekonomicznie uzasadniona możliwość naprawy pojazdu powoda w sytuacji, gdy wartość rynkowa pojazdu sprzed szkody jest wyższa niż wysokość szkody bowiem wynosi 36.800 zł lub 39.100 zł zgodnie z opinią sporządzoną przez biegłego sądowego z zakresu mechaniki pojazdowej i rekonstrukcji wypadków drogowych J. W. zaś wartość naprawy 36.629,88 zł i nie powinna być zastosowana korekta z tytułu kierownicy znajdującej się po prawej stronie w sytuacji, gdy pojazd nie został wprowadzony na polski obszar celny, a pozostaje zarejestrowany w Wielkiej Brytanii i nie był przeznaczony na sprzedaż, a był użytkowany przez osobę do jej celów prywatnych;
2. naruszenie przepisów postępowania, mianowicie art. 227 k.p.c. w zw. z art. 217 § 1 k.p.c., art. 232 k.p.c., art. 233 § 1 k.p.c., art. 278 § 1 k.p.c. poprzez dowolną, a nie swobodną ocenę materiału dowodowego zgromadzonego w sprawie, sprzeczną z zasadami logiki i doświadczenia życiowego, polegającą na uznaniu, iż należy przyjąć korektę ujemną z tytułu kierownicy znajdującej się po prawej stronie pojazdu w sytuacji gdy pojazd nie został wprowadzony na polski obszar celny, nie był zarejestrowany w Polsce, a był użytkowany przez osobę fizyczną do celów prywatnych zaś korekta zadana przez biegłego ma charakter uznaniowy i nie jest związana z kwestią faktyczną dotyczącą stanu pojazdu a kwestia dotyczącą stanu prawnego pojazdu bowiem kwestia prawną jest miejsce rejestracji pojazdu w państwie w którym powód żyje i pracuje na co dzień; a nadto poprzez dowolną, a nie swobodną ocenę materiału dowodowego zgromadzonego w sprawie, sprzeczną z zasadami logiki i doświadczenia życiowego, polegającą na uznaniu, iż nie istnieje ekonomicznie uzasadniona możliwość naprawy pojazdu powoda w sytuacji, gdy średni koszt naprawy pojazdu był niższy od wartości rynkowej pojazdu w stanie nieuszkodzonym na dzień szkody, co wyliczył biegły, a powód oświadczył iż naprawy dokonał w granicach otrzymanego odszkodowania środków pieniężnych, zatem gdyby pozwany prawidłowo ustalił wartość rynkową pojazdu w stanie nieuszkodzonym takie środki na naprawę powód by miał, gdyż szkoda nie byłaby wtedy uznana na etapie postępowania likwidacyjnego za całkowitą,
3. naruszenie przepisów postępowania, mianowicie art. 227 k.p.c. w zw. z art. 217 § 1 k.p.c., art. 232 k.p.c., art. 233 § 1 k.p.c. poprzez przyjęcie przez Sąd, że powód nie dokonał naprawy uszkodzonego pojazdu pomimo oświadczenia

strony powodowej z pisma procesowego z dn. 25.07.2017 r., w którym to wskazano, że pojazd został przez powoda naprawiony w ramach otrzymanego odszkodowania od pozwanej i nie w pełni został przywrócony jego stan techniczny i wizualny do stanu sprzed wypadku;

W związku z tak postawionymi zarzutami skarżący wniósł o zmianę zaskarżonego wyroku poprzez zasądzenie od pozwanego na rzecz powoda kwoty 21.831,88 zł wraz z odsetkami ustawowymi za opóźnienie od dn. 14.04.2017 r. do dnia zapłaty, skorygowanie kosztów procesu za I instancję stosownie do ostatecznego rozstrzygnięcia w sprawie oraz zasądzenie od pozwanego na rzecz powoda kosztów postępowania apelacyjnego, w tym kosztów zastępstwa adwokackiego według norm przepisanych.

Jednocześnie powód na podstawie art. 368 § 1 pkt 4 k.p.c. oraz art. 382 k.p.c. wniósł o dopuszczenie z następujących dowodów załączonych do niniejszej apelacji:

- z instrukcji określania wartości pojazdów nr (...) i wniósł o przeprowadzenie dowodu tego dokumentu na okoliczność braku korekty ujemnej pojazdu za prawostronną kierownicę, w sytuacji gdy pojazd nie jest sprowadzony na rynek polski; potrzeba powołania się na te dokumenty wynika z faktu zapoznania się z uzasadnieniem Sądu Rejonowego i rozstrzygnięciem kwestii prawnej w sposób sprzeczny z instrukcjami aktualnie obowiązującymi,
- z opinii biegłego K. G. ze sprawy o sygn. akt VIII C 2468/17 Sądu Rejonowego dla Łodzi-Widzewa w Łodzi, z której wynika, iż korekta jest zasadna jeśli pojazd byłby wprowadzony na polski obszar celny lub jeśli posiadałby polskie znaki rejestracyjne i wnoszę o przeprowadzenie dowodu z tego dokumentu na okoliczność ustalenia, iż kwestia stosowania korekty z tytułu kierownicy po prawej stronie jest kwestią prawną a nie faktyczną pozostająca w gestii biegłego,
- z opinii biegłego A. S. ze sprawy o sygn. akt II C 244/17 Sądu Rejonowego dla Łodzi-Śródmieścia w Łodzi, z której wynika, iż korekta jest zasadna jeśli pojazd byłby wprowadzony na polski obszar celny lub jeśli posiadałby polskie znaki rejestracyjne i wnoszę o przeprowadzenie dowodu z tego dokumentu na okoliczność ustalenia, że kwestia stosowania korekty z tytułu kierownicy po prawej stronie jest kwestią prawną a nie faktyczną pozostająca w gestii biegłego.

Apelujący wskazał, że potrzeba powołania się na te dokumenty wynika z faktu zapoznania się z uzasadnieniem Sądu Rejonowego i rozstrzygnięciem kwestii prawnej w sposób sprzeczny z instrukcjami aktualnie obowiązującymi.

Pozwany, w odpowiedzi na wniesioną przez powoda apelację, wniósł o jej oddalenie, oddalenie wniosków dowodowych powoda o dopuszczenie dowodu z dokumentów załączonych do apelacji, a ponadto o zasądzenie od powoda na rzecz pozwanego zwrotu kosztów postępowania apelacyjnego, w tym kosztów zastępstwa procesowego według norm przepisanych.

**Sąd Okręgowy zważył, co następuje:**

***Apelacja okazała się zasadna i jako taka podlegała uwzględnieniu w całości.***

Sąd Rejonowy zaskarżonym wyrokiem zasądził od pozwanego Zakładu (...) na rzecz powoda kwotę 5.810,84 zł tytułem dalszego odszkodowania w związku z uszkodzeniem pojazdu powoda marki M. (...) o nr rej. (...) w wyniku szkody dnia 14 grudnia 2016 r.. Sąd Rejonowy ostatecznie przyjął, że powstała szkoda powinna zostać rozliczona, jako szkoda całkowita, tym samym łączna wysokość należnego powodowi odszkodowania wynosi 20.600 zł.

Kwestię sporną, wymagającą rozważania, stanowi zatem okoliczność, czy powstała szkoda w pojeździe powoda rzeczywiście powinna zostać zakwalifikowana, jako szkoda całkowita oraz czy ocena Sądu I instancji dotycząca uwzględnienia ujemnej korekty z tytułu umiejscowienia w uszkodzonym pojeździe kierownicy po stronie lewej poprzez pomniejszenie wartości pojazdu w stanie sprzed szkody, była prawidłowa.

W ocenie Sądu Okręgowego argumentacja Sądu pierwszej instancji przedstawiona w uzasadnieniu zaskarżonego wyroku wyraźnie wskazuje na to, że Sąd Rejonowy uchybił w niniejszej sprawie dyspozycji przepisu art. 233 § 1 k.p.c., dokonując oceny zgromadzonego materiału dowodowego w sposób niewszechstronny, a nadto pozostający w sprzeczności z zasadami logiki i doświadczeniem życiowym.

W pierwszej kolejności należy wskazać, że Sąd Rejonowy w sposób całkowicie nieuprawniony przyjął, że powód sprzedał swój pojazd w stanie uszkodzonym. Postawienie przez Sąd I instancji tezy, że przeciętnie rozsądny człowiek nie podjąłby decyzji o naprawie pojazdu za kwotę ponad 36.000 zł, a więc o niecałe 200 zł niższą od wartości pojazdu w chwili jego uszkodzenia, lecz wolałby przeznaczyć środki pieniężne na zakup innego pojazdu o walorach użytkowych i wartości zbliżonej do pojazdu, który został uszkodzony, jest stwierdzeniem nieuprawnionym, a co więcej całkowicie oderwanym od materiału dowodowego zgromadzonego w aktach sprawy. Skarżący złożył w dniu 25 lipca 2017 r. oświadczenie, w którym jasno wskazał, że swój pojazd naprawił w ramach otrzymanego odszkodowania od strony pozwanej, a co więcej nie w pełni został przywrócony jego stan techniczny i wizualny do stanu sprzed wypadku.

Ponadto przy ustaleniu wysokości należnego powodowi odszkodowania w ogóle pozostaje bez znaczenia okoliczność, co poszkodowany zrobił ze swoim pojazdem. Obowiązek naprawienia szkody poprzez wypłatę odpowiedniej sumy pieniężnej powstaje z chwilą wyrządzenia szkody i nie jest uzależniony od tego, czy poszkodowany dokonał naprawy rzeczy i czy w ogóle zamierza ją naprawić (wyrok Sądu Najwyższego z dnia 7 sierpnia 2003 r., IV CKN 387/01, LEX nr 141410, uzasadnienie uchwały Sądu Najwyższego z dnia 15 listopada 2001 r., III CZP 68/01, OSPiKA 2002, nr 7-8, poz. 103). Zgodnie ze stanowiskiem Sądu Najwyższego (wyrok z dnia 27.06.1988 r. sygn. akt I CR 151/88) roszczenie o świadczenia należne od zakładu ubezpieczeń w ramach ustawowego ubezpieczenia komunikacyjnego odpowiedzialności cywilnej (OC) z tytułu kosztów przywrócenia uszkodzonego pojazdu do stanu pierwotnego jest wymagalne niezależnie od tego, czy naprawa została już dokonana, wysokość świadczeń obliczać należy na podstawie ustaleń co do zakresu uszkodzeń i technicznie uzasadnionych sposobów naprawy, przy przyjęciu przewidzianych kosztów niezbędnych materiałów i robocizny według cen z daty ich ustalenia. Naprawa pojazdu przed uzyskaniem świadczeń z ubezpieczenia i jej faktyczny zakres nie ma zasadniczego wpływu na powyższy sposób ustalenia ich wysokości. Wobec powyższego należy stwierdzić, iż szkodą poniesioną przez poszkodowanego jest sam fakt pogorszenia stanu należącego do niego pojazdu, a wysokość szkody uzależniona jest jedynie od ekonomicznie uzasadnionych kosztów jego naprawy bez względu na to, czy naprawa ta w ogóle nastąpiła lub ma nastąpić. Szkodą nie jest poniesiony przez poszkodowanego wydatek na naprawę pojazdu, lecz szacunkowa wysokość tych wydatków, przy czym żadne przepisy prawa nie nakładają na poszkodowanego obowiązku naprawienia uszkodzonego pojazdu. Poszkodowany może również pojazd sprzedać, bez jego uprzedniej naprawy, co nie zmienia faktu, że odszkodowanie winno być równe kosztom naprawy pojazdu.

Z powyższych względów tak ważne jest precyzyjne ustalenie wartości stanu pojazdu sprzed szkody, po jej wyrządzeniu oraz potencjalnych kosztów jego naprawy i na tej podstawie ustalenie czy szkoda powinna być rozliczona, jako szkoda całkowita, czy też częściowa. Rozróżnienie to trafnie zobrazowano w wyroku Sądu Apelacyjnego w Katowicach z dnia 12 lutego 1992 r. (sygn. akt I ACr 30/92, OSA 1993, nr 5, poz. 32), gdzie wskazano, iż szkoda częściowa ma miejsce wówczas, gdy uszkodzony pojazd nadaje się do naprawy, a koszt naprawy nie przekracza wartości w dniu ustalenia przez zakład ubezpieczeń tego odszkodowania. Natomiast 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.

W rozpoznawanej sprawie, w ocenie Sądu Okręgowego, biorąc pod uwagę całokształt okoliczności, powstała szkoda w pojeździe powoda nie powinna być rozliczona jako szkoda całkowita, albowiem przy ustaleniu wartości pojazdu w stanie nieuszkodzonym nie powinna zostać dokonana korekta ujemna wartości samochodu powoda, z uwagi na umiejscowienie kierownicy po lewej stronie. Należało zatem uznać zarzuty apelującego, w zakresie naruszenia przywołanych w treści wniesionej apelacji przepisów prawa procesowego oraz przepisu prawa materialnego art. 363 § 1 i § 2 k.c.. Powstała w pojeździe powoda marki M. (...) szkoda miała miejsce na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej, a co za tym idzie podlega likwidacji zgodnie z zasadami oraz regulacjami obowiązującymi na terenie Polski. Nie zmienia to



jednak faktu, że uszkodzony pojazd był zarejestrowany i przez powoda użytkowany na terenie Wielkiej Brytanii, gdzie jest ruch pojazdów lewostronny. Tym samym położenie kierownicy jest umiejscowione po właściwej stronie, biorąc pod uwagę zasady ruchu drogowego obowiązujące w państwie, w którym znajduje się aktualnie centrum życiowe poszkodowanego. Powyższa okoliczność była przez powoda wielokrotnie akcentowana w toku całego postępowania. Należy przyznać rację skarżącemu, że skoro pojazd jest zarejestrowany w Wielkiej Brytanii, a co więcej - nie został wprowadzony w polski obszar celny, to nie można dokonywać korekty ujemnej w związku z położeniem kierownicy po lewej stronie.

Idąc dalej należy stanowczo podkreślić, że okoliczność, iż biegły sądowy J. W. wydając opinię, w której dokonał wyceny wartości pojazdu powoda na dzień szkody i pojazdu uszkodzonego, a także kosztów naprawy pojazdu w warunkach autoryzowanego zakładu naprawczego, m.in. obliczając wartość bazową pojazdu oraz różnych korekt, zarówno ujemnych, jak i dodatnich, w tym korekty ujemnej w wysokości 15% z tytułu przystosowania pojazdu do ruchu lewostronnego, jeszcze nie oznacza, że wszystkie te korekty powinny zostać przez Sąd I instancji uwzględnione. Dowód z opinii biegłego, tym różni się od pozostałych, że jego celem nie jest ustalanie faktów mających znaczenie dla sprawy, lecz udzielenie sądowi wyjaśnień, a tym samym jedynie ułatwienie wyciągnięcia własnych wniosków, co do oceny i rozstrzygnięcia sprawy. Uogólnieniem idących w tym samym kierunku orzeczeń może być teza wyroku Sądu Najwyższego z dnia 11 lipca 1969 r., sygn. akt I CR 140/69, według której: „opinia biegłego ma na celu ułatwienie sądowi należytej oceny zebranego w sprawie materiału wtedy, gdy potrzebne są do tego wiadomości specjalne. Nie może ona natomiast sama być źródłem materiału faktycznego sprawy, ani tym bardziej stanowić podstawy ustalenia okoliczności będących przedmiotem oceny biegłego”. Należy bowiem pamiętać, że subsumpcją stanu faktycznego pod przepisy prawa materialnego zajmuje się wyłącznie sąd.

Przenosząc powyższe rozważania na grunt przedmiotowej sprawy, należy wskazać, że nawet jeśli biegły przy wycenie pojazdu poszkodowanego w stanie sprzed szkody uwzględnił korektę ujemną z tytułu umiejscowienia kierownicy po lewej stronie, to biorąc pod uwagę okoliczności, że sprawy dotyczące tego, że ów pojazd był użytkowany przez powoda na terenie Wielkiej Brytanii, gdzie obowiązuje ruch pojazdów lewostronny, to powyższa korekta nie powinna być przez Sąd Rejonowy brana pod uwagę. Mając powyższe na uwadze, Sąd Okręgowy uznał, że wartość pojazdu marki M. (...) o nr rej. (...) w wyniku szkody dnia 14 grudnia 2016 r. wynosiła 43.600 zł. Skoro zaś uzasadnione koszty naprawy przedmiotowego pojazdu wynosiły łącznie 36.629,88 zł, należało uznać, że naprawa samochodu poszkodowanego była ekonomicznie uzasadniona, a co za tym idzie powstała szkoda powinna być rozliczona, jako szkoda częściowa, tj. poprzez przyznanie powodowi odszkodowania w wysokości odpowiadającej kosztom naprawy.

Ostatecznie zatem, po odjęciu odszkodowania, które zostało już wypłacone powodowi przez pozwanego na etapie likwidacyjnego (14.789,16 zł), na rzecz powoda, wartość należnego, dalszego odszkodowania w związku z uszkodzeniem jego pojazdu marki M. (...) o nr rej. (...) wyniosła 21.840,72 zł (36.629,88 zł – 14.789,16 zł). Jednakże biorąc pod uwagę wskazaną w treści apelacji wartość przedmiotu zaskarżenia wskazaną w kwocie 16.021,04 zł, ostatecznie zasądzeniu na rzecz powoda od pozwanego podlegała kwota 21.831,88 zł (5.810,84 zł + 16.021,04 zł).

Z powyższych przyczyn Sąd Okręgowy, na podstawie art. 386 § 1 k.p.c., zmienił zaskarżony wyrok uwzględniając powództwo w całości i zasądził od (...) Spółki Akcyjnej na rzecz M. Ł. kwotę 21.831,88 zł wraz z ustawowymi odsetkami za opóźnienie liczonymi od kwoty 5.810,84 zł od dnia 19 stycznia 2017 r. do dnia zapłaty, od kwoty 4.289,16 zł od dnia 4 maja 2017 r. do dnia zapłaty oraz od kwoty 11.731,88 zł od dnia 2 kwietnia 2019 r. do dnia zapłaty, jednocześnie oddalając powództwo w pozostałym zakresie tj. żądania zasądzenia odsetek ustawowych od dochodzonej kwoty od dnia 14 kwietnia 2017 r.. Jednocześnie na podstawie art. 385 k.p.c. Sąd Okręgowy oddalił apelację w pozostałym zakresie, tj. w zakresie żądania zasądzenia odsetek ustawowych od zasądzzonego roszczenia od dnia 14 kwietnia 2017 r..

O należnych od zasądzzonego świadczenia odsetkach Sąd Okręgowy orzekł na podstawie art. 481 § 1 k. c. i zasądził od pozwanego na rzecz powoda odsetki ustawowe za opóźnienie od kwoty 5.810,84 zł od dnia 19 stycznia 2017 r. do dnia zapłaty – tj. po 30 dniach liczonych od dnia, w którym pozwany potwierdził przyjęcie zgłoszenie, co nastąpiło w dniu 19 grudnia 2016 r., zgodnie z art. 14 ust. 1 ustawy o ubezpieczeniach obowiązkowych, Ubezpieczeniowym Funduszu Gwarancyjnym i Polskim Biurze Ubezpieczycieli Komunikacyjnych. Odsetki ustawowe za opóźnienie od

kwoty 4.289,16 zł Sąd Okręgowy zasądził począwszy od dnia 4 maja 2017 r., tj. od następnego dnia roboczego po doręczeniu pozwanemu odpisu pozwu, co nastąpiło w dniu 2 maja 2017 r., ponieważ dopiero w tej dacie pozwany dowiedział się o sformułowaniu przez powoda roszczenia w łącznej wysokości 10.100 zł. W końcu Sąd Odwoławczy zasądził odsetki ustawowe za opóźnienie od kwoty 11.731,88 zł począwszy od dnia 2 kwietnia 2019 r., tj. od dnia następnego po doręczeniu stronie pozwanej odpisu pisma procesowego, w którym powód dokonał rozszerzenia powództwa do kwoty 21.831,88 zł.

Zmiana orzeczenia w zakresie roszczenia głównego skutkować musiała również zmianą rozstrzygnięcia o kosztach procesu. O kosztach postępowania pierwszo-instancyjnego Sąd Okręgowy orzekł na podstawie art. 98 k.p.c. i zasądził od pozwanego na rzecz powoda, który wygrał proces w całości, kwotę 5.022 zł z tytułu zwrotu kosztów procesu. Na koszty postępowania po stronie powodowej złożyły się: opłata od pozwu – 505 zł, wynagrodzenie pełnomocnika powoda w postępowaniu w I instancji w kwocie 3.600 zł, 17 zł tytułem opłaty skarbowej od pełnomocnictwa oraz 900 zł tytułem zaliczki na poczet wynagrodzenia dla biegłego sądowego za sporządzoną opinię. Wysokość wynagrodzenia pełnomocnika powoda w postępowaniu pierwszoinstancyjnym Sąd ustalił na podstawie § 2 pkt 5) rozporządzenia Ministra Sprawiedliwości z dnia 22 października 2015 roku w sprawie opłat za czynności adwokackie (Dz. U. z 2015 r. poz. 1800 z póź. zm.).

Na podstawie art. 113 ustawy z dnia 28 lipca 2005 roku o kosztach sądowych w sprawach cywilnych (tj. Dz. U. z 2020 roku, poz. 755) w zw. z art. 98 § 1 k.p.c. Sąd nakazał pobrać od pozwanego na rzecz Skarbu Państwa Sądu Rejonowego dla Łodzi – Śródmieścia w Łodzi kwotę 605,47 zł tytułem nieuiszczonych kosztów sądowych – wynagrodzenia dla biegłych sądowych za sporządzone opinie.

Zważywszy na wynik kontroli instancyjnej Sąd Okręgowy o kosztach postępowania apelacyjnego orzekł na podstawie art. 98 k.p.c. w zw. z § 10 ust. 1 pkt 1 i w zw. z § 2 pkt 5 rozporządzenia Ministra Sprawiedliwości z dnia 22 października 2015 r. w sprawie opłat za czynności adwokackie (Dz. U. z 2015 r., poz. 1800 z póź. zm.) i zasądził od pozwanego na rzecz powoda kwotę 2.402 zł. Na zasądzoną kwotę złożyły się: opłata od apelacji – 802 zł, wynagrodzenie pełnomocnika powoda w kwocie 1800 zł.