

Sygn. akt VIII C 447/21

WYROK W IMIENIU RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ

Dnia 18 października 2022 roku

Sąd Rejonowy dla Łodzi-Widzewa w Łodzi VIII Wydział Cywilny w składzie:

Przewodniczący: Sędzia Tomasz Kalsztein

Protokolant: staż. Justyna Osiewała-Wawrowska

po rozpoznaniu w dniu 6 października 2022 roku w Łodzi

na rozprawie

sprawy z powództwa M. T.

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

o zapłatę

1. zasądza od pozwanego (...) Spółki Akcyjnej z siedzibą w W. na rzecz powódki M. T. kwotę 52.456,56 zł (pięćdziesiąt dwa tysiące czterysta pięćdziesiąt sześć złotych pięćdziesiąt sześć groszy) z ustawowymi odsetkami za opóźnienie od kwot:

a) 48.173,93 zł (czterdzieści osiem tysięcy sto siedemdziesiąt trzy złote dziewięćdziesiąt trzy grosze) od dnia 22 maja 2021 roku do dnia zapłaty;

b) 4.282,63 zł (cztery tysiące dwieście osiemdziesiąt dwa złote sześćdziesiąt trzy grosze) od dnia 23 września 2022 roku do dnia zapłaty;

2. oddala powództwo w pozostałym zakresie roszczenia odsetkowego;

3. zasądza od pozwanego (...) Spółki Akcyjnej z siedzibą w W. na rzecz powódki M. T. kwotę 6.241 zł (sześć tysięcy dwieście czterdzieści jeden złotych) tytułem zwrotu kosztów procesu;

4. nakazuje zwrócić pozwanemu (...) Spółce Akcyjnej z siedzibą w W. od Skarbu Państwa – Sądu Rejonowego dla Łodzi-Widzewa w Łodzi kwotę 198,29 zł (sto dziewięćdziesiąt osiem złotych dwadzieścia dziewięć groszy) tytułem niewykorzystanej części zaliczki.

Sygn. akt VIII C 447/21

UZASADNIENIE

W dniu 27 kwietnia 2021 roku powódka M. T., reprezentowana przez zawodowego pełnomocnika, wytoczyła przeciwko (...) S.A. w W. powództwo

o zapłatę kwoty 46.544,18 zł z ustawowymi odsetkami za opóźnienie od dnia 25 grudnia 2020 roku do dnia zapłaty oraz kwoty 1.629,75 zł z ustawowymi odsetkami za opóźnienie od dnia wniesienia pozwu do dnia zapłaty, ponadto wniosła o zasądzenie od pozwanego zwrotu kosztów procesu. W uzasadnieniu pełnomocnik wyjaśnił że w dniu 8 listopada 2020 roku doszło do kolizji drogowej, w wyniku której uszkodzeniu uległ samochód marki B., którym kierowała powódka. Sprawca zdarzenia – kierujący pojazdem marki A. – był ubezpieczony w zakresie OC u pozwanego. Po zgłoszeniu

szkody pozwany wyliczył wartość szkody na kwotę 25.736,46 zł. Jednocześnie powódka zleciła wydanie prywatnej ekspertyzy, na gruncie której koszt naprawy przedmiotowego pojazdu został ustalony na poziomie 46.544,18 zł. Ponadto

w dodatkowej opinii technicznej dotyczącej przebiegu zdarzenia wskazano, że uszkodzenia samochodów B. i A. korelują ze sobą oraz że brak jest podstaw do podważenia możliwości wystąpienia kontaktu kolizyjnego tych pojazdów w okolicznościach podanych przez uczestników zdarzenia. Koszt sporządzenia kalkulacji i opinii wyniósł 1.629,75 zł. Pełnomocnik podniósł ponadto, że powódka nabyła przedmiotową wierzytelność od R. N. – właściciela samochodu B., w drodze umowy cesji.

(pozew k. 5-8v.)

W odpowiedzi na pozew pozwany, reprezentowany przez zawodowego pełnomocnika, wniósł o oddalenie powództwa w całości oraz o zasądzenie od powódki zwrotu kosztów procesu. W uzasadnieniu pełnomocnik zakwestionował legitymację czynną powódki akcentując, że do akt sprawy nie została złożona umowa cesji przenosząca przedmiotową wierzytelność. Niezależnie od powyższego wyjaśnił, że zgłoszone uszkodzenia pojazdów nie mogły powstać w okolicznościach deklarowanych przez uczestników zdarzenia, co wyklucza odpowiedzialność strony pozwanej. W tym zakresie podniósł, że uszkodzenia przedniej części nadwozia B. nie korelują z uszkodzeniami tylnej części nadwozia A. i nie mogły powstać w wyniku kolizji. Ponadto ruch pozderzeniowy obu pojazdów nie odpowiada prawom fizyki. Pełnomocnik zakwestionował również koszt naprawy samochodu B. wskazując, że użycie w naprawie alternatywnych części zamiennych pozwala na przywrócenie stanu poprzedniego. Dodał, że powódka nie udowodniła, aby istniał szczególny interes uzasadniający użycie w naprawie części oryginalnych. Wreszcie wyjaśnił, że koszty prywatnej ekspertyzy nie pozostają w związku przyczynowym ze szkodą.

(odpowiedź na pozew k. 36-40v.)

W toku procesu stanowiska stron nie uległy zmianie. W piśmie procesowym z dnia 8 września 2022 roku pełnomocnik powódki rozszerzył powództwo o kwotę 4.282,63 zł i wniósł o zasądzenie od pozwanego kwot: 46.544,18 zł z ustawowymi odsetkami za opóźnienie od dnia 25 grudnia 2020 roku do dnia zapłaty, 1.629,75 zł z ustawowymi odsetkami za opóźnienie od dnia wniesienia pozwu do dnia zapłaty oraz 4.282,63 zł od dnia rozszerzenia powództwa do dnia zapłaty.

(protokół rozprawy k. 94-100, k. 201-202, k. 209-210, k. 220, pismo procesowe k. 212-212v.)

Sąd Rejonowy ustalił następujący stan faktyczny:

W dniu 8 listopada 2020 roku w Ł. doszło do zdarzenia drogowego, w którym brał udział należący do R. N. samochód marki B. o nr rej. (...), kierowany przez powódkę M. T.. Bezpośrednio przed zdarzeniem powódka jechała prawym pasem dwupasmowej jezdni w kierunku K.. W tym samym czasie, w tym samym kierunku, samochodem marki A. jechał A. G., poruszając się lewym pasem jezdni. Prędkość samochodu A. była wyższa od prędkości B.. W pewnym momencie A. G. postanowił zmienić pas na prawy i w czasie tego manewru doprowadził do kontaktu prawego tylnego narożnika swojego pojazdu z lewym przednim narożnikiem nadwozia B.. Wskutek kontaktu samochód B. zjechał na pobocze, a następnie uderzył w barierę energochłonną. Z kolei pojazdem marki A. na skutek podjętych przez kierującego manewrów zaczęło „rzucać” po drodze, a następnie obrócił się on względem swojego toru jazdy i finalnie zatrzymał się na lewym pasie jezdni, w okolicach barierki rozdzielających oba kierunki ruchu, zwrócony przodem do samochodu B..

Kierowca A. nie kwestionował swojej winy za zdarzenie, czego dał wyraz w spisanim oświadczeniu. Na jego prośbę powódka nie wzywała na miejsce kolizji policji.

A. G. posiadał ubezpieczenie odpowiedzialności cywilnej posiadaczy pojazdów mechanicznych w pozwanym Towarzystwie (...).

(dowód z przesłuchania powódki – elektroniczny protokół rozprawy z dnia 2 grudnia 2021 roku, zeznania świadka A. G. – elektroniczny protokół rozprawy z dnia 2 grudnia 2021 roku, zeznania świadka R. N. – elektroniczny protokół rozprawy z dnia

2 grudnia 2021 roku, zeznania świadka D. T. – elektroniczny protokół rozprawy z dnia 2 grudnia 2021 roku, z akt szkody: oświadczenie sprawcy kolizji, protokoły z rozpytania)

Zaistniała szkoda została zgłoszona ubezpieczycielowi sprawcy, który wdrożył postępowanie likwidacyjne. W jego toku pozwany przeprowadził oględziny samochodów biorących udział w zdarzeniu, dokonał również rozpytania uczestników kolizji oraz wyceny szkody w pojeździe B. na kwotę 25.736,46 zł brutto, o czym powiadomił R. N.. Na zlecenie pozwanego została także wydana opinia techniczna, na gruncie której wskazano, że: uszkodzenia przedniej lewej części nadwozia B. nie korelują z uszkodzeniami tylnej części nadwozia A., ruch pokolizyjny pojazdów nie odpowiada prawom fizyki, uszkodzenia prawej strony samochodu B. mogły powstać w wyniku uderzenia w barierę energochłonną we wskazywanym miejscu zdarzenia.

Decyzją z dnia 11 lutego 2021 roku pozwany poinformował o odmowie przyjęcia odpowiedzialności za skutki przedmiotowego zdarzenia. Następnie stanowisko to podtrzymał w piśmie z dnia 3 marca 2021 roku. W jego uzasadnieniu pozwany powołał się na wnioski ze sporządzonej na jego zlecenie opinii technicznej.

Po wydaniu decyzji przez ubezpieczyciela powódka zleciła wykonanie kalkulacji naprawy, na gruncie której koszt naprawy samochodu B. został wyliczony na kwotę 46.544,18 zł brutto. Na jej zlecenie została ponadto sporządzona opinia techniczna, w treści której rzeczoznawca samochodowy stwierdził, że brak jest podstaw do podważania możliwości wystąpienia kontaktu kolizyjnego samochodu B. i samochodu A. w okolicznościach podanych przez uczestników zdarzenia. Z powyższego tytułu M. T. poniosła wydatek w wysokości 1.629,75 zł.

(decyzja k. 11-11v., kalkulacja naprawy k. 12-15v., opinia techniczna k. 16-22, k. 47-53, faktura k. 23, z akt szkody: druk zgłoszenia szkody, korespondencja email, protokoły z rozpytania, protokół z oględzin, dokumentacja fotograficzna, pismo z 3.03.2021; okoliczności bezsporne)

R. N. przeniósł na powódkę całość wierzytelności wraz ze wszystkimi prawami związanymi, wynikającej ze szkody z dnia 8 listopada 2020 roku na pojeździe marki B. o nr rej. (...), za którą odpowiedzialność ponosi pozwany. Pojazd ten został po szkodzie częściowo naprawiony przy użyciu używanych oryginalnych części.

(dowód z przesłuchania powódki – elektroniczny protokół rozprawy z dnia 2 grudnia 2021 roku zeznania świadka R. N. – elektroniczny protokół rozprawy z dnia 2 grudnia 2021 roku, zeznania świadka D. T. – elektroniczny protokół rozprawy z dnia 2 grudnia 2021 roku, z akta szkody: zawiadomienie o cesji wierzytelności)

Nie można wykluczyć, że uszkodzenia przedniego lewego narożnika nadwozia B. opisane w aktach szkody likwidowanej przez pozwanego powstały od kontaktu z samochodem marki A., a uszkodzenia na prawym boku B. powstały od bariery energochłonnej w miejscu zdarzenia.

Z uwagi na brak zabezpieczenia śladów na jezdni nie można wykluczyć okoliczności zdarzenia dotyczących pozderzeniowego ruchu samochodu marki A..

Samochód marki B. został częściowo naprawiony po zdarzeniu, w tym przy użyciu używanych części oryginalnych. Nie jest możliwe sporządzenie kalkulacji naprawy uwzględniającej użycie w naprawie części używanych.

Koszt naprawy samochodu B. uwzględniający zakres uszkodzeń mogący powstać w tym pojeździe w trakcie kontaktu z innym pojazdem, a następnie z barierą energochłonną,

z zastosowaniem technologii naprawy producenta pojazdu (według warsztatowej zasady przywrócenia stanu poprzedniego), praktyki warsztatowej i stawki za rbg 120 zł netto, wyniósłby 50.826,81 zł brutto.

Brak jest norm technicznych, które wiązałyby wiek pojazdu z rodzajem części, jakie mogą być użyte w naprawie. W realiach handlu samochodami używanymi, każdy pojazd naprawiany traci na wartości rynkowej przy próbie zbycia.

(pisemna opinia biegłego sądowego k. 113-149, pisemna uzupełniająca opinia biegłego sądowego k. 185-190)

Powyższy stan faktyczny Sąd ustalił bądź jako bezsporny, bądź na podstawie dowodów z dokumentów znajdujących się w aktach sprawy. Za podstawę ustalenia stanu faktycznego Sąd przyjął ponadto wyjaśnienia powódki oraz zeznania świadków – uczestników kolizji. Osoby te opisały zapamiętany przez siebie przebieg zdarzenia wskazując, w jakich okolicznościach doszło do kontaktu między samochodami B. i A., a także jaki był tor ruchu pojazdów po zderzeniu. Depozycje wymienionych osób były logiczne i spójne, korespondowały ze sobą w odpowiednim zakresie, nie zostały skutecznie podważone przez stronę przeciwną, wobec czego Sąd uznał, że mogą stanowić one podstawę czynionych ustaleń faktycznych.

Sąd oparł się ponadto na treści opinii biegłego sądowego P. K.. Oceniając opinię biegłego Sąd nie znalazł podstaw do kwestionowania zawartych w jej treści wniosków, opinia ta była bowiem rzetelna, jasna, logiczna oraz w sposób wyczerpujący objaśniająca budzące wątpliwości kwestie. Wydając opinię biegły oparł się na zgromadzonym w aktach sprawy materiale dowodowym, w tym na dokumentacji sporządzonej w toku procesu likwidacji szkody, a także na okolicznościach zdarzenia przedstawionych przez jego uczestników. Dokonując analizy zdarzenia biegły na wstępie wyjaśnił, że wobec braku jakichkolwiek dowodów materialnych pozwalających na odtworzenie sposobu i toru ruchu pojazdów, śladów kryminalistycznych czy położenia pokolizyjnego, nie jest możliwe od strony technicznej wykonanie jakichkolwiek analiz czasowo-przestrzennych i geometrycznych związanych

z realiami miejsca zdarzenia i jego rekonstrukcją. Jednocześnie w oparciu o zebrany materiał dowodowy biegły dopuścił możliwość przebiegu zdarzenia w okolicznościach podanych przez jego uczestników. W zakresie uszkodzeń na obu pojazdach biegły podał, że zachodzi korelacja wysokościowa wskazywanych przez uczestników stref kontaktu pojazdów, co dodatkowo potwierdza wielopłaszczyznowa analiza. Zwrócił również uwagę, że także uszkodzenia na prawym boku B. można wiązać z cechami geometrycznymi bariery energochłonnej, w którą po kontakcie z A. miało uderzyć B.. W opinii uzupełniającej, odnosząc się do zarzutów sformułowanych przez stronę pozwaną, biegły analizując pokolizyjny ruch samochodu A. wyjaśnił, że każdy kątowy tor ruchu pojazdów w chwili kontaktu z przeszkodą z natury rzeczy może skutkować odchyleniem ich toru ruchu. Wskazał, że tor ten może być korygowany w sposób zależny od np. sposobu reakcji na gwałtowną zmianę sytuacji na drodze, co jest cechą osobniczą każdego kierującego, zależną od czasu praktyki w kierowaniu pojazdem, bądź też automatycznie korygowany przez systemy bezpieczeństwa w pojeździe. Finalnie podał, że wobec braku śladów na jezdni można było tylko nie wykluczyć okoliczności zdarzenia dotyczących ruchu pozderzeniowego A..

Postanowieniem z dnia 8 września 2022 roku Sąd pominął wniosek pełnomocnika pozwanego o dopuszczenie dowodu z opinii innego biegłego sądowego. Przypomnienia wymaga, że opinia biegłego podlega, jak inne dowody, ocenie według art. 233 § 1 k.p.c., lecz co odróżnia ją pod tym względem, to szczególne dla tego dowodu kryteria oceny, które stanowią: poziom wiedzy biegłego, podstawy teoretyczne opinii, sposób motywowania sformułowanego w niej stanowiska oraz stopień stanowczości wyrażonych w niej ocen, a także zgodność z zasadami logiki i wiedzy powszechnej (postanowienie SN z dnia 7 października 2000 roku, I CKN 1170/98, OSNC 2001/4/64; wyrok SN z dnia 15 listopada 2002 roku, V CKN 1354/00, LEX). Podkreślić należy, że jak jednolicie przyjmuje się w judykaturze, to od uznania sądu zależy czy w sprawie istnieją wątpliwości, których opinia biegłego nie wyjaśniła, co prowadzić powinno do uzupełnienia opinii. Przepis art. 286 k.p.c. nie przewiduje bowiem obowiązku zlecenia biegłemu uzupełnienia opinii bądź dopuszczenia dowodu z dodatkowych opinii w każdym wypadku,

a jedynie „w razie potrzeby”. Chodzi tu o potrzebę podyktowaną rzeczą i umotywowaną krytyką opinii dotychczasowej, nasuwającą wątpliwości co do trafności zawartych w niej konkluzji. Nie jest zatem uzasadniony wniosek strony o dopuszczenie dowodu z opinii dalszych biegłych, jeżeli w przekonaniu sądu opinia wyznaczonego biegłego jest na tyle kategoryczna

i przekonująca, że wystarczająco wyjaśnia zagadnienia wymagające wiadomości specjalnych (por. m.in. postanowienie SN z dnia 21 stycznia 2021 roku, (...) 49/21, L.; postanowienie SN z dnia 16 maja 2019 roku, I UK 229/18, L.). Potrzeba powołania kolejnego biegłego (albo uzupełnienia opinii) powinna być więc podyktowana okolicznościami sprawy, stosownie do treści art. 286 k.p.c., a nie wynikać z samego niezadowolenia strony z dotychczas złożonej opinii. Uzasadnieniem dla takiej decyzji procesowej winny być należycie umotywowane zarzuty wskazujące niekompletność, nielogiczność i niespójność opinii (por. m.in. wyrok SA w Szczecinie z dnia 23 maja 2019 roku, I ACa 653/18, L.; wyrok SA w L. z dnia 8 maja 2019 roku, III AUa 73/19, L.; wyrok SA w Warszawie z dnia 9 kwietnia 2019 roku, V ACa 147/18, L.). Innymi słowy to sąd musi powziąć wątpliwości – czy to sam, czy na skutek stanowisk wyrażonych w toku postępowania przez strony – że dotychczasowa opinia nie została sporządzona w sposób prawidłowy, a zatem wymaga wyjaśnień lub uzupełnienia. Jeżeli sąd takich wątpliwości nie ma – czyli uznaje wydaną opinię za w pełni wiarygodną i miarodajną – nie ma obowiązku powoływania kolejnych biegłych tak długo, aż któryś z nich wyda opinię zgodną z oczekiwaniami strony (por. postanowienie SN z dnia 19 grudnia 2018 roku, I PK 267/17, L.). W rozpoznawanej sprawie wątpliwości tego rodzaju Sąd się nie dopatrył.

Sąd Rejonowy zważył, co następuje:

Powództwo było zasadne i zasługiwało na uwzględnienie w całości w zakresie należności głównej oraz częściowo w zakresie odsetek.

Na wstępie rozważenia wymagał zgłoszony przez pozwanego zarzut braku legitymacji czynnej powódki. Zarzut ten okazał się niezasadny. Wprawdzie rację ma pozwany wywodząc, że do akt sprawy nie została złożona umowa cesji, niemniej jednak traci on z pola widzenia fakt, że w aktach szkody znajduje się oświadczenie właściciela samochodu B. R. N. z dnia 9 listopada 2020 roku, w treści którego informuje on o dokonaniu cesji wierzytelności wynikającej z przedmiotowej szkody, przysługującej mu wobec pozwanego, na rzecz powódki. Przedmiotowy dokument pozwala więc jednoznacznie stwierdzić, że przejście wierzytelności miało miejsce, wynika z niego bowiem pomiędzy jakimi stronami doszło do zawarcia umowy przelewu wierzytelności, wobec kogo wierzytelność przysługiwała, jakie było źródło jej powstania, co czyni przedmiotowy zarzut nieskutecznym.

W niniejszej sprawie znajdują zastosowanie zasady odpowiedzialności samoistnego posiadacza mechanicznego środka komunikacji poruszanego za pomocą sił przyrody statutowane w przepisie art. 436 k.c., oraz – w związku z objęciem odpowiedzialności posiadacza pojazdu obowiązkowym ubezpieczeniem odpowiedzialności cywilnej – przepisy ustawy z dnia 22 maja 2003 roku o ubezpieczeniach obowiązkowych, Ubezpieczeniowym Funduszu Gwarancyjnym i Polskim Biurze Ubezpieczycieli Komunikacyjnych, zwanej dalej ustawą.

W kwestii zakresu szkody i odszkodowania obowiązują reguły wyrażone w przepisach ogólnych księgi III Kodeksu cywilnego, tj. przepisy art. 361 § 2 k.c. oraz art. 363 k.c.

Zastosowanie w przedmiotowej sprawie znajdują także przepisy Kodeksu cywilnego dotyczące ubezpieczeń majątkowych.

W myśl przepisu art. 822 § 1 k.c., przez umowę ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej ubezpieczyciel zobowiązuje się do zapłacenia określonego w umowie odszkodowania za szkody wyrządzone osobom trzecim, wobec których odpowiedzialność za szkodę ponosi ubezpieczający albo ubezpieczony. Zaś zgodnie z art. 34 ust. 1 ustawy, zakład ubezpieczeń zobowiązany jest

do wypłaty odszkodowania z ubezpieczenia OC posiadaczy pojazdów mechanicznych, jeżeli posiadacz lub kierujący pojazdem mechanicznym są obowiązani do odszkodowania za wyrządzoną w związku z ruchem tego pojazdu szkodę, której następstwem jest śmierć, uszkodzenie ciała, rozstrój zdrowia bądź też utrata, zniszczenie lub uszkodzenie mienia. Ubezpieczyciel odpowiada w granicach odpowiedzialności sprawcy szkody – odpowiada

za normalne następstwa działania bądź zaniechania, z którego szkoda wynikła. Wysokość odszkodowania winna odpowiadać rzeczywistym, uzasadnionym kosztom usunięcia skutków wypadku, ograniczona jest jedynie kwotą określoną w umowie ubezpieczenia (art. 824 § 1 k.c., art. 36 ustawy)

Ubezpieczeniem OC posiadaczy pojazdów mechanicznych jest objęta odpowiedzialność cywilna każdej osoby, która kierując pojazdem mechanicznym w okresie trwania odpowiedzialności ubezpieczeniowej, wyrządziła szkodę w związku z ruchem tego pojazdu (art. 35 ustawy).

Zakład ubezpieczeń w ramach odpowiedzialności gwarancyjnej wynikającej z umowy ubezpieczenia przejmuje obowiązki sprawcy wypadku. Odpowiedzialność zakładu ubezpieczeń nie może wykraczać poza granice odpowiedzialności cywilnej posiadacza lub kierującego pojazdem, ale również nie może być mniejsza niż wynikła na skutek ruchu pojazdu mechanicznego szkoda. W sferze odpowiedzialności odszkodowawczej podstawowym założeniem wszelkich rozważań jest z reguły zasada pełnego odszkodowania. Wynika z niej, że wszelka szkoda wyrządzona przez posiadacza lub kierowcę pojazdu mechanicznego, powinna być w świetle obowiązujących przepisów prawa pokrywana przez zakład ubezpieczeń w ramach obowiązkowego ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej.

Poszkodowany w związku ze zdarzeniem objętym umową ubezpieczenia obowiązkowego odpowiedzialności cywilnej może dochodzić roszczeń bezpośrednio od zakładu ubezpieczeń (art. 19 ust. 1 ustawy, art. 822 § 4 k.c.).

W przedmiotowej sprawie pozwany kwestionował roszczenie powódki co do zasady, podnosząc, iż w jego przekonaniu podnosząc, iż w jego przekonaniu stwierdzone uszkodzenia samochodu marki B. i A. nie mogły powstać w okolicznościach deklarowanych przez uczestników zdarzenia. Wobec stanowiska pozwanego w pierwszej kolejności ustaleniu wymagało, czy samochód marki V. brał udział w zdarzeniu z dnia 8 listopada 2020 roku, a także, czy samo zdarzenie przebiegało w sposób przedstawiony przez powódkę oraz D. T. i A. G.. W ocenie Sądu w świetle zgromadzonego materiału dowodowego, w szczególności relacji uczestników kolizji oraz treści opinii biegłego sądowego P. K., brak jest podstaw do kwestionowania wersji zdarzenia zaprezentowanej w zgłoszeniu szkody. Powódka oraz świadkowie opisali zapamiętany przez siebie przebieg zdarzenia, unikając zastępowania luk w pamięci domysłami, a ich relacja wzajemnie ze sobą koresponduje w zakresie najistotniejszych faktów. Co istotne, biegły sądowy w oparciu o dostępny materiał dowodowy dopuścił możliwość, iż doszło do uszkodzenia samochodu marki B. od kontaktu z samochodem A., a następnie od kontaktu z barierą energochłonną, nie wykluczył również okoliczności zdarzenia pokolizyjnego ruchu samochodu A.. Oczywiście Sąd dostrzega okoliczność, że biegły nie stwierdził kategorycznie, że zdarzenie przebiegało w sposób przedstawiony przez powódkę i świadków, a jedynie dopuścił taką możliwość, z całą stanowczością uznać jednak należy, że taka konstatacja w żaden sposób nie deprecjonuje wersji uczestników kolizji. Biegły dokonując analizy zdarzenia opierał się wyłącznie na relacji tych osób, dokumentacji fotograficznej dotyczącej obu pojazdów, dokumentach zgromadzonych w aktach szkodowych, a także przeprowadzonej analizie uszkodzeń pojazdów, w toku której uznał, że zachodzi korelacja wysokościowa wskazywanych przez uczestników stref kontaktu pojazdów, co dodatkowo potwierdziła wielopłaszczyznowa analiza z wykorzystaniem skalowanych sylwetek pojazdów. W ocenie biegłego także uszkodzenia na prawym boku B. można wiązać z cechami geometrycznymi bariery energochłonnej, w którą po kontakcie z A. miało uderzyć B.. Co więcej, w ocenie biegłego, wobec braku śladów na jezdni, brak jest podstaw do potwierdzenia lub kategorycznego kwestionowania pokolizyjnego ruchu samochodu A. w sposób przedstawiany przez uczestników zdarzenia, dlatego też biegły takiego ruchu nie wykluczył. Przypomnienia wymaga, że w związku z zaistniałą kolizją nie była wzywana policja, nie zostały zatem zabezpieczone żadne ślady pozostawione przez oba samochody na jezdni, nie wiadomo, w jakim konkretnie punkcie na jezdni doszło do ich kontaktu, w jaki dokładnie sposób kontakt ten przebiegał, jaka była wyjściowa oraz kolizyjna prędkość pojazdów, w jaki sposób były one hamowane. Klarowności w tym zakresie nie wprowadzają zeznania uczestników kolizji, są one bowiem dość ogólnikowe i skupiają się na podstawowych faktach, jakie zaistniały. Oczywiście jest przy tym, że relacje uczestników zdarzenia zawsze cechuje duży

subiektywizm, a nadto, każda z osób biorących udział w zdarzeniu może zupełnie odmiennie zapamiętać jego przebieg, na co wpływa nie tylko dynamika zdarzenia, ale także zdolności percepcyjne każdej osoby. Co oczywiste wobec braku zabezpieczenia jakichkolwiek śladów zdarzenia brak było podstaw do przeprowadzenia symulacji kolizji, ta bowiem musiałaby być dokonywana przy przyjęciu hipotetycznych danych co do prędkości pojazdu, ich toru poruszania się przed kolizją, itp., a zatem jej wyniki nie mogłyby być uznane za prawidłowe. Symulacja taka w żaden sposób nie dałaby odpowiedzi na pytanie, jak w rzeczywistości przebiegało zdarzenie drogowe, a jedynie przedstawiłaby jeden z możliwych jego wariantów. Nie budzi przy tym wątpliwości, że zmiana któregokolwiek z parametrów branych pod uwagę przy przeprowadzaniu takiej symulacji (np. prędkości jednego z pojazdów, współczynnika przyczepności, miejsca w których doszło do kontaktu) rzutowałaby na jej efekty końcowe. Symulacja taka w istocie opierałaby się na relacji uczestników które, o czym była już mowa, cechuje duży subiektywizm i które to relacje opierają się na odczuciach tych osób, bądź na założeniach przyjętych przez biegłego sądowego. Biegły wprawdzie sporządził dwie animacje ilustrujące w jaki sposób mogło dojść do kolizji, które z jednej strony potwierdzają ruch samochodu B. w czasie i po kontakcie z A., z drugiej zaś wskazują, że A. nie obracało się po kontakcie z B., niemniej jednak animacje te mają wyłącznie poglądowy charakter – pokazują jedną z wielu opcji przebiegu zdarzenia. Jednocześnie biegły w opinii uzupełniającej zwrócił uwagę, że każdy kątowy tor ruchu pojazdów w chwili kontaktu z przeszkodą z natury rzeczy może skutkować odchyleniem ich toru ruchu, którego korekta zależy m.in. od doświadczenia i umiejętności kierowcy. Stąd też w ocenie Sądu nie można wykluczać, że kierujący samochodem A. podjął manewry obronne, które ostatecznie doprowadziły do obrócenia się tego pojazdu względem kierunku jazdy. Wreszcie wskazać należy, że powinnością ubezpieczyciela jest przeprowadzenie postępowania likwidacyjnego w sposób, który pozwoli na ustalenie stanu faktycznego zdarzenia losowego, zasadności zgłoszonych roszczeń i wysokości świadczenia (art. 29 ustawy o działalności ubezpieczeniowej). Pozwany, dysponujący profesjonalną i wyszkoloną kadrą pracowniczą, winien zatem w taki sposób dokonać m.in. oględzin pojazdów i uwiecznić wyniki tej czynności na fotografiach, aby późniejsza analiza sporządzonej w wyniku tych działań dokumentacji pozwalała rozwiązać wątpliwości odnośnie tego, czy zdarzenie przebiegało w określony sposób i skutkowało powstaniem określonych uszkodzeń. Finalnie to pozwany winien wykazać zgodnie z ciężarem dowodu (art. 6 k.c., art. 232 k.p.c.), że kolizja miała inny przebieg, aniżeli przedstawiony przez uczestników zdarzenia. Powinności tej pozwany sprostać nie zdołał, co implikuje konstatację, iż pozwany, jako ubezpieczyciel sprawcy szkody, jest biernie legitymowany do udziału w sprawie.

W drugiej kolejności przypomnienia wymaga, że odszkodowanie za szkodę powstałą na skutek zdarzenia komunikacyjnego ustala się i wypłaca w granicach odpowiedzialności cywilnej posiadacza lub kierowcy pojazdu mechanicznego (sprawcy szkody). Przy czym dla ustalenia granic odpowiedzialności cywilnej sprawcy szkody koniecznym jest odwołanie się do podstawowych zasad przewidzianych przepisami kodeksu cywilnego (art. 361 i art. 363 § 2 k.c.). Reguła wyrażona w przepisie art. 361 § 1 k.c. stanowi, że zobowiązany do odszkodowania ponosi odpowiedzialność tylko za normalne następstwa działania lub zaniechania, z którego szkoda wynikła. Stosownie zaś do § 2 przepisu art. 361 k.c. naprawienie szkody obejmuje straty, jakie poszkodowany poniósł, a także korzyści, które mógłby osiągnąć, gdyby nie wyrządzono mu szkody. W myśl przepisu art. 363 § 2 k.c. jeżeli naprawienie szkody ma nastąpić w pieniądzu, wysokość odszkodowania powinna być ustalona według cen z daty ustalenia odszkodowania, chyba że szczególne okoliczności wymagają przyjęcia za podstawę cen istniejących w innej chwili. W tym miejscu wskazać należy, że w warunkach gospodarki rynkowej dla obrotu towarowego decydujące znaczenie mają reguły ekonomiczne podaży i popytu, a więc rynek, dlatego też bezsprzecznie podstawą przy obliczaniu wysokości odszkodowania powinny być ceny rynkowe.

Zgodnie z przyjętym zarówno w doktrynie jak i w orzecznictwie poglądem pod pojęciem szkody należy rozumieć różnicę pomiędzy stanem majątku poszkodowanego, jaki zaistniał po zdarzeniu wywołującym szkodę, a stanem tego majątku, jaki istniałby, gdyby nie doszło do zdarzenia szkodzącego (tzw. dyferencyjna metoda ustalania szkody). W odniesieniu do szkody komunikacyjnej jest to w praktyce różnica pomiędzy wartością, jaką pojazd przedstawiał w chwili wypadku, a jego wartością po wypadku (por. m.in. wyrok SA w Warszawie z dnia 20 listopada 2014 roku, I Aca 685/14, LEX). Co do zasady wysokość odszkodowania winna odpowiadać kosztom usunięcia wskazanej wyżej różnicy w wartości majątku poszkodowanego (kosztom naprawy uszkodzonego pojazdu).

Podmiot odpowiedzialny jest zobowiązany zwrócić poszkodowanemu wszelkie celowe i ekonomicznie uzasadnione wydatki poniesione w celu przywrócenia poprzedniego stanu samochodu, do których należy zaliczyć w zasadzie także koszt nowych części i innych materiałów (por. wyrok SN z dnia 20 października 1972 roku, II CR 425/72, OSNCP 1973, nr 6, poz. 111). W tym miejscu koniecznym jest dodatkowo wskazanie, iż obowiązek naprawienia szkody przez wypłatę odpowiedniej sumy pieniężnej powstaje z chwilą wyrządzenia szkody i nie jest uzależniony od tego, czy poszkodowany dokonał naprawy rzeczy i czy w ogóle zamierza ją naprawiać. Przy takim rozumieniu obowiązku odszkodowawczego nie ma w zasadzie znaczenia prawnej okoliczność, czy poszkodowany dokonał naprawy oraz czy i jakim kosztem to uczynił (por. uchwała SN z dnia 15 listopada 2001 roku, III CZP 68/01, OSPiKA 2002, nr 7-8, poz. 103, wyrok SN z dnia 27 czerwca 1988 roku, I CR 151/88, LEX; wyrok SN z dnia 7 sierpnia 2003 roku, IV CKN 387/01, LEX). Zgodnie bowiem z utrwalonym orzecznictwem Sądu Najwyższego, to nie poniesione przez poszkodowanego koszty naprawy, a równowartość hipotetycznie określonych kosztów przywrócenia pojazdu do stanu poprzedniego, wyznacza poziom odpowiedzialności ubezpieczyciela sprawcy szkody. Także zbycie pojazdu przez właściciela nie wpływa na wysokość należnego mu odszkodowania. Poszkodowany nie może żądać zapłaty kosztów hipotetycznej restytucji wyłącznie w sytuacji, w której przywrócenie stanu poprzedniego byłoby niemożliwe albo pociągało za sobą nadmierne trudności lub koszty. Koszty naprawy uszkodzonego w wypadku pojazdu, nieprzewyższające jego wartości sprzed wypadku, nie są jednak nadmierne w rozumieniu art. 363 § 1 k.c. Sąd Najwyższy podkreślił przy tym, że wyrażone przezeń stanowisko jest utrwalone do tego stopnia, że za niezgodne z prawem są uznawane przez ten Sąd orzeczenia, w których stanowisko to jest podważane przez sądy powszechne (por. m.in. postanowienie SN z dnia 20 lutego 2019 roku, III CZP 91/18, Biul. Sn 2019/2 oraz postanowienie SN z dnia 11 kwietnia 2019 roku, III CZP 102/18, LEX i powołane w uzasadnieniu obu postanowień orzecznictwo). W konsekwencji kwestia naprawy samochodu marki B. i jej koszt, ma irrelevantne znaczenie dla oceny rozmiaru odpowiedzialności pozwanego. Pozwany zdaje się przy tym całkowicie ignorować okoliczność, że przeprowadzenie naprawy pojazdu nie oznacza jeszcze, że został on przywrócony do stanu sprzed szkody.

W przypadku zaniżonego odszkodowania (a takie wypłacił pozwany) osoba zlecająca naprawę, jeśli nie chce albo nie ma możliwości zaangażowania własnych środków, dysponuje bowiem ograniczonymi środkami finansowymi, które wyznaczają zakres naprawy (przykładowo wymuszają stosowanie części używanych, zamienników itp.). Truizmem jest przy tym stwierdzenie, że przejście badania technicznego warunkującego dopuszczenie pojazdu do ruchu nie oznacza automatycznie, że taki pojazd w wyniku dokonanej naprawy został przywrócony do stanu sprzed zdarzenia. Celem badania technicznego jest bowiem sprawdzenie, czy pojazd może bezpiecznie uczestniczyć w ruchu drogowym, w jego toku nie sprawdza się natomiast, czy pojazd posiada wszystkie sprawne elementy, czy wcześniejsze naprawy zostały wykonane zgodnie z technologią producenta pojazdu itp. Wobec powyższego nie ulega zatem żadnej wątpliwości to, że te racjonalnie i ekonomicznie uzasadnione koszty przywrócenia samochodu do stanu sprzed zdarzenia, które wyznaczają wysokość należnego odszkodowania – jako uszczerbku w majątku poszkodowanego powstałego już w dacie zdarzenia – winny zostać ustalone w oparciu o jednolite, identyfikowane w sposób tożsamy, obiektywnie weryfikowalne, hipotetycznie postrzegane kryteria, a więc bez względu na to, czy doszło już do naprawy uszkodzonego samochodu, czy też nie i np. nastąpiła jego sprzedaż, czy też samochód nie został naprawiony i w dalszym ciągu pozostaje własnością poszkodowanego, a ten nie ma zamiaru dokonywać jego naprawy, albowiem pozostaje zainteresowany jedynie „wyrównaniem” doznanego – na skutek uszkodzenia samochodu – uszczerbku w stanie jego majątku. Wreszcie przypomnienia wymaga, że samochód marki B. został naprawiony wyłącznie częściowo nie ma więc mowy o tym, że stan poprzedni został przywrócony.

W oparciu o opinię biegłego sądowego Sąd ustalił, że rzeczywisty koszt naprawy samochodu marki B. uszkodzonego w wyniku opisanego powyżej zdarzenia drogowego, z uwzględnieniem stawki za roboczogodzinę prac blacharsko-lakierniczych na poziomie 120 zł netto, z użyciem części nowych, oryginalnych, według warsztatowej zasady przywrócenia stanu poprzedniego, wynosi 50.826,81 zł brutto. Jak wyjaśnił biegły każda szkoda skutkuje obniżeniem wartości rynkowej pojazdu, wobec czego nie sposób podzielić zapłaty pozwanego, jakoby naprawa przy użyciu części oryginalnych mogła doprowadzić do wzrostu wartości samochodu B.. Godzi się przypomnieć, że poszkodowany jest w pełni uprawniony do naprawy rzeczy poprzez zastosowanie części nowych i oznaczonych logo producenta, a nie tzw. zamienników. Zastosowanie elementów

oryginalnych pochodzących od oznaczonego producenta jest ściśle związane z możliwością naprawy uszkodzonego samochodu w warsztacie autoryzowanym przez producenta pojazdu, z korzystania usług, którego nie można w żadnym razie pozbawić poszkodowanego. Poszkodowany, w tym także poszkodowany właściciel pojazdu używanego, ma prawo wyboru zarówno miejsca, w którym zostanie przeprowadzona naprawa jego pojazdu jak i zastosowanych elementów oraz materiałów. Pokrzywdzony nie ma przy tym obowiązku poszukiwania sprzedawcy oferującego części najtaniej (por. uchwała SN

7 sędziów z dnia 12 kwietnia 2012 roku, III CZP 80/11, OSNC 2012/10/112; wyrok SN z dnia 25 kwietnia 2002 roku, I CKN 1466/99, OSNC 2003/5/64). Odmienne stanowisko skutkowałoby w zasadzie przerzuceniem częściowo ciężaru przywrócenia rzeczy do stanu poprzedniego na poszkodowanego. Zaś do takiego obciążenia poszkodowanego skutkami zawinionego działania sprawcy szkody lub innej osoby odpowiedzialnej cywilnie za tę szkodę nie ma uzasadnionej podstawy prawnej. Przywrócenie, bowiem rzeczy uszkodzonej (także używanej) do stanu poprzedniego polega na doprowadzeniu jej do stanu używalności w takim zakresie, jaki istniał przed wyrządzeniem szkody. Dlatego też, jeżeli do osiągnięcia tego celu konieczne jest użycie nowych elementów oznaczonego producenta, to poniesione na to wydatki wchodzi w skład kosztu naprawienia szkody przez przywrócenie rzeczy do stanu poprzedniego, a w konsekwencji wydatki te w ostatecznym wyniku obciążają osobę odpowiedzialną za szkodę. Nie budzi wątpliwości, że oryginalność części wykorzystywanych do naprawy pojazdu stanowi istotny czynnik decydujący o tym, czy naprawa jest wystarczająca do przywrócenia jego do stanu poprzedniego. Jest oczywiste, że ich dobór może prowadzić do pogorszenia położenia poszkodowanego. Pogorszenie takie miałyby miejsce zarówno wtedy, gdyby użyta część była pod istotnymi względami częścią gorszą od tej, która uległa uszkodzeniu, jak i wtedy, gdyby równowartość "restytucyjna" części zastępczej była niepewna. Zwrócić należy także uwagę, że pomimo sposobu produkcji części jakości (...) nie mogą być one postrzegane na równi

z częściami oryginalnymi, skoro nie mają oznaczenia producenta pojazdu, a także są tańsze od tychże. Powyższe sprawia, że montaż części jakości (...) w pojeździe, w którym były montowane wyłącznie oryginalne elementy, skutkuje zmniejszeniem wartości rynkowej pojazdu, przez co nie przywraca go do stanu sprzed szkody. W ocenie Sądu brak jest podstaw do uznania za zasadne naprawę pojazdu używanego wyłącznie przy zastosowaniu tzw. zamienników, a nie części autoryzowanych z logo producenta pojazdu, tylko z uwagi na rok produkcji pojazdu, czy też przebieg. Tego typu postępowanie byłoby całkowicie bezzasadne i krzywdzące dla poszkodowanego, którego szkoda powstała na skutek zawinionego działania innego podmiotu. Jednocześnie niesporne jest, jak również wynika to z opinii biegłego, że zamienniki cechują się niższą jakością i trwałością od części oryginalnych, co znajduje bezpośrednie przełożenie na okres ich eksploatacji, ponadto z reguły są to części nie posiadające homologacji, nieznanne są ich parametry, a ich montaż w pojeździe może skutkować nieprawidłowym działaniem systemów bezpieczeństwa. Co relewantne, pozwany, który przeprowadził oględziny samochodu B. nie wykazał w żaden sposób (art. 6 k.c., art. 232 k.p.c.), aby w aucie tym były montowane jakiegokolwiek zamienniki. Pozwany nie zaoferował także dowodów, które pozwoliłyby przyjąć, iż naprawa przy użyciu nowych części oryginalnych skutkować będzie wzrostem wartości przedmiotowego pojazdu pomimo, że zgodnie z cyt. uchwałą SN w sprawie III CZP 80/11, wyłącznie w przypadku wykazania przez ubezpieczyciela powyższego faktu odszkodowanie może ulec obniżeniu o kwotę odpowiadającą temu wzrostowi (por. także wyrok z dnia 8 grudnia 2021 roku, I NSNc 78/21, L.). W orzecznictwie podnosi się ponadto, że przywrócenie pojazdowi sprawności technicznej nie może być identyfikowane z przywróceniem pojazdu

w pełni do stanu poprzedniego. Ponadto naprawa pojazdu z reguły nie powoduje, że odzyskuje on swoją pełną wartość handlową w stosunku do stanu sprzed wyrządzenia szkody. Nawet

w przypadku kompleksowej naprawy w autoryzowanym zakładzie mechanicznym, zgodnie

z technologią producenta, przy użyciu nowych, oryginalnych części pojazd naprawiany

w realiach rynkowych, jest z reguły wart mniej niż pojazd, który nie uczestniczył w kolizji i nie podlegał procesowi naprawczemu (por. postanowienie SN z dnia 7 grudnia 2018 roku, III CZP 51/18, OSNC 2019/9/94). Tożsamy wniosek wysnuł biegły w opinii. Nie może również tracić

z pola widzenia okoliczności, że pozwany nie udowodnił, iż powódka była w stanie naprawić uszkodzony pojazd za kwotę podaną w kalkulacji naprawy, przy założeniu, że naprawa ta winna zostać przeprowadzona zgodnie z technologią producenta pojazdu, przy użyciu nowych oryginalnych części. Z opinii biegłego wynika wręcz odmienna

konkluzja, a mianowicie że możliwość taka nie istniała. O czym była mowa wyżej, opinia biegłego P. K. stanowi przekonujący i miarodajny dowód w sprawie.

Do dnia wyrokowania pozwany nie wypłacił powodowi żadnego odszkodowania, wobec czego do zapłaty jest kwota 50.826,81 zł dochodzona pozwem przez powódkę.

W przedmiotowej sprawie powódka dochodziła także zapłaty kwoty 1.629,75 zł tytułem poniesionych kosztów związanych ze zleceniem prywatnej ekspertyzy oraz opinii technicznej, które to żądanie Sąd uznał za zasadne. Jak wyjaśnił Sąd Apelacyjny w Warszawie w wyroku

z dnia 31 stycznia 2013 roku (I ACa 1011/12, L.; por. także uchwała SN z dnia 18 maja 2004 roku, III CZP 24/04, OSNC 2005/7-8/117), odszkodowanie przysługujące z umowy ubezpieczenia majątkowego może - stosownie do okoliczności sprawy - obejmować także koszty ekspertyzy wykonanej na zlecenie poszkodowanego. Pojęcie szkody ubezpieczeniowej jest tożsame z pojęciem szkody zawartym w art. 361 k.c. W skład takiej szkody wchodzi wydatki i koszty związane ze zdarzeniem wywołującym szkodę. Ocena czy poniesione koszty ekspertyzy sporządzonej na zlecenie poszkodowanego w postępowaniu przedsądowym są objęte odszkodowaniem przysługującym od ubezpieczyciela, musi być dokonana przy uwzględnieniu całokształtu okoliczności sprawy, a w szczególności uzależniona od ustalenia, czy zachodzi normalny związek przyczynowy pomiędzy poniesieniem tego wydatku a wypadkiem, oraz czy poniesienie tego kosztu było obiektywnie uzasadnione. W niniejszej sprawie nie może budzić wątpliwości, że zlecenie przez powódkę wykonania prywatnej ekspertyzy jawiło się jako w pełni zasadne, kosztorys sporządzony na zlecenie pozwanego był bowiem znacznie zaniżony. Uprawnione było także zlecenie wydania opinii technicznej pozwany kwestionował bowiem przebieg zdarzenia, a tym samym swoją odpowiedzialność. Nie budzi przy tym wątpliwości, że pozwany ubezpieczyciel, jako profesjonalista, miał realną możliwość właściwej wyceny zgłoszonej szkody oraz oceny, czy zdarzenie przebiegało w sposób przedstawiony przez jego uczestników.

Mając powyższe na uwadze Sąd zasądził od pozwanego na rzecz powódki M. T. kwotę 52.456,56 zł z ustawowymi odsetkami za opóźnienie od kwot: 48.173,93 zł od dnia 22 maja 2021 roku do dnia zapłaty oraz 4.282,63 zł od dnia 23 września 2022 roku do dnia zapłaty, oddalając pozew w pozostałym zakresie roszczenia odsetkowego.

Termin wymagalności świadczeń przysługujących poszkodowanemu od zakładu ubezpieczeń z tytułu obowiązkowego ubezpieczenia posiadaczy pojazdów mechanicznych za szkody powstałe w związku z ruchem tych pojazdów określa art. 14 ust. 1 ustawy, zgodnie

z którym zakład ubezpieczeń wypłaca odszkodowanie w terminie 30 dni licząc od dnia złożenia przez poszkodowanego lub uprawnionego zawiadomienia o szkodzie. W przypadku gdyby wyjaśnienie w terminie, o którym mowa w ust. 1, okoliczności niezbędnych do ustalenia odpowiedzialności zakładu ubezpieczeń albo wysokości odszkodowania okazało się niemożliwe, odszkodowanie wypłaca się w terminie 14 dni od dnia, w którym przy zachowaniu należytej staranności wyjaśnienie tych okoliczności było możliwe, nie później jednak niż w terminie

90 dni od dnia złożenia zawiadomienia o szkodzie, chyba że ustalenie odpowiedzialności zakładu ubezpieczeń albo wysokości odszkodowania zależy od toczącego się postępowania karnego lub cywilnego (art. 14 ust. 2 ustawy). Niespełnienie świadczenia w terminie powoduje po stronie dłużnika konsekwencje przewidziane w art. 481 § 1 k.c., zgodnie z którym, jeżeli dłużnik opóźnia się ze spełnieniem świadczenia pieniężnego, wierzyciel może żądać odsetek za czas opóźnienia, chociażby nie poniósł żadnej szkody i chociażby opóźnienie było następstwem okoliczności, za które dłużnik odpowiedzialności nie ponosi. Jeżeli stopa odsetek za opóźnienie nie była z góry oznaczona, należą się odsetki ustawowe za opóźnienie (§ 2 art. 481 k.c.).

Godzi się ponadto przypomnieć, że zobowiązanie z tytułu odszkodowania ma charakter bezterminowy, przekształcenie go w zobowiązanie terminowe następuje zaś w drodze wezwania wierzyciela skierowanego do dłużnika do spełnienia świadczenia. W niniejszej sprawie powódka nie wzywała pozwanego do zapłaty należnego jej odszkodowania na etapie przedsądowym, wobec czego Sąd uznał, iż pierwszym wezwaniem był pozew, którego odpis doręczono pozwanemu w dniu 21 maja 2021 roku. W konsekwencji pozwany popadł w opóźnienie

w zapłacie kwoty dochodzonej pozwem od dnia 22 maja 2021 roku. Odsetki od rozszerzonej części pozwu Sąd zasądził z kolei od dnia przypadającego po dacie doręczenia przeciwnikowi pisma procesowego w tym zakresie.

O kosztach procesu rozstrzygnięto w oparciu o przepis art. 98 k.p.c. w zw. z art. 100 zd. 2 k.p.c. Powódka wygrała spór niemal w całości ulegając jedynie w części roszczenia odsetkowego, była zatem uprawniona żądać zwrotu całości poniesionych kosztów procesu.

Te obejmowały: opłatę sądową od pozwu – 2.409 zł, opłatę sądową od rozszerzonej części powództwa – 215 zł, wynagrodzenie pełnomocnika w stawce minimalnej – 3.600 zł oraz opłatę skarbową od pełnomocnictwa – 17 zł.

Mając na uwadze powyższe należało zasądzić od pozwanego na rzecz powódki kwotę 6.241 zł tytułem zwrotu kosztów procesu.

Ponadto Sąd nakazał zwrócić na rzecz pozwanego od Skarbu Państwa – Sądu Rejonowego dla Łodzi-Widzewa w Łodzi kwotę 198,29 zł tytułem niewykorzystanej części zaliczki na biegłego sądowego.

Z tych względów, orzeczono jak w sentencji.