Sygn. akt VIII C 794/21

WYROK
W IMIENIU RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ

dnia 2 lutego 2023 roku

Sąd Rejonowy dla Łodzi – Widzewa w Łodzi w VIII Wydziale Cywilnym

w składzie: przewodniczący: Sędzia Bartek Męcina

protokolant: st. sekr. sąd. Ewa Ławniczak

po rozpoznaniu na rozprawie w dniu 26 stycznia 2023 roku w Ł.

sprawy z powództwa (...) spółka z o.o. we W.

przeciwko (...) S.A. w W.

o zapłatę

1. zasądza od pozwanego na rzecz powoda kwotę 30.379,04 zł (trzydzieści tysięcy trzysta siedemdziesiąt dziewięć złotych cztery grosze) wraz z odsetkami ustawowymi za opóźnienie od kwoty 29.879,04 zł (dwadzieścia dziewięć tysięcy osiemset siedemdziesiąt dziewięć złotych cztery grosze) od dnia 9 lutego 2021 r. do dnia zapłaty, a od kwoty 500 zł (pięćset złotych) od dnia 10 lipca 2021 r. do dnia zapłaty oraz kwotę 6.136 zł (sześć tysięcy sto trzydzieści sześć złotych) tytułem zwrotu kosztów procesu,

2. nakazuje pobrać od pozwanego na rzecz Skarbu Państwa- Sądu Rejonowego dla Łodzi- Widzewa w Łodzi kwotę 564,84 zł (pięćset sześćdziesiąt cztery złote osiemdziesiąt cztery grosze) tytułem tymczasowo uiszczonych kosztów sądowych.

Sygn. akt VIII C 794/21

UZASADNIENIE

W dniu 20 sierpnia 2021 roku powód (...) Sp. z o.o. we W., reprezentowany przez zawodowego pełnomocnika, wytoczył przeciwko (...) S.A. w W. powództwo o zasądzenie kwoty 30.379,04 zł z ustawowymi odsetkami za opóźnienie od kwoty 29.879,04 zł od dnia 9 lutego 2021 roku do dnia zapłaty oraz 500 zł od dnia 10 lipca 2021 roku do dnia zapłaty, a także kosztów procesu. W uzasadnieniu pełnomocnik wskazał, że w dniu
7 stycznia 2021 roku miała miejsce kolizja drogowa, w wyniku której doszło do uszkodzenia samochodu marki M. o nr rej. (...) stanowiącego własność A. T.. Sprawca zdarzenia był ubezpieczony w zakresie OC u pozwanego. Po zgłoszeniu szkody ubezpieczyciel przeprowadził postępowanie likwidacyjne w toku, którego ustalił wartość szkody w wysokości 27.056,87 zł. W opinii poszkodowanego odszkodowanie zostało zaniżone,
a pozwany w sporządzonej kalkulacji przyjął stawkę za rbg w wysokości 55 zł, zaniżył wartość jednostek czasowych potrzebnych na wykonanie prac naprawczych, wartość materiału lakierniczego oraz ceny części, pominął niektóre części zamienne konieczne do przywrócenia stanu poprzedniego oraz elementy jednorazowe, a także zastosował potrącenie z tytułu wzrostu wartości pojazdu po naprawie. W dniu 5 marca 2021 roku poszkodowany scedował na rzecz powoda wierzytelność z tytułu odszkodowania za szkodę wyrządzoną w przedmiotowym pojeździe. Po nabyciu wierzytelności na zlecenie powoda została sporządzona kalkulacja naprawy, na gruncie której uzasadniony koszt naprawy samochodu M. określono na kwotę 56.935,91 zł. W dalszej kolejności pełnomocnik wyjaśnił, że uszkodzony pojazd składał się z części oryginalnych, dlatego też w celu przywrócenia mu stanu poprzedniego konieczne jest użycie takich samych elementów. Przypomniał, że zakres należnego odszkodowania nie jest zależny od tego, czy

poszkodowany dokonał restytucji i czy w ogóle ma takim zamiar. Wskazał ponadto, że poszkodowany nie ma obowiązku dokonania naprawy jej najniższym kosztem.

(pozew k . 5-17)

W odpowiedzi na pozew strona pozwana, reprezentowana przez zawodowego pełnomocnika, wniosła o oddalenie powództwa w całości oraz o zasądzenie od powoda zwrotu kosztów procesu. W uzasadnieniu pełnomocnik wyjaśnił, że wypłacona poszkodowanemu suma stanowiła bezsporną kwotę odszkodowania wyliczoną bez konieczności dokumentowania wydatków za naprawę oraz odpowiadającą kosztom przeciętnym. Wskazał, że poszkodowanemu była proponowana możliwość wykonania naprawy w warsztacie sieci naprawczej (...) za kwotę wynikającą z kosztorysu, z uwzględnieniem cen części oryginalnych i technologii naprawy producenta pojazdu. Poszkodowany nie skorzystał z przedstawionej mu oferty, czym zwiększył rozmiar szkody i zachował się nielojalnie względem pozwanego. Podniósł, że wydatki poniesione przez poszkodowanego, a przekraczające koszty naprawy zaproponowanej przez ubezpieczyciela nie pozostają w adekwatnym związku przyczynowym i nie można ich uznać za ekonomicznie uzasadnione i celowe. Ponadto pełnomocnik zwrócił uwagę, że w przypadku poniesienia kosztów naprawy to one, nie zaś hipotetycznie wyliczone koszty naprawy winny wyznaczać granice odpowiedzialności pozwanego, a także zakwestionował roszczenie z tytułu zwrotu kosztów prywatnej opinii.

(odpowiedź na pozew k. 73-76)

W toku procesu stanowiska stron nie uległy zmianie. Ponadto pełnomocnicy stron wypowiedzieli się w zakresie wydanej przez biegłego sądowego opinii.

(pismo procesowe k. 90-102, k. 200-200v., k. 220-223, k. 271-272, k. 274-274v., k. 279-281, protokół rozprawy k. 316-316v., k. 334-334v., k. 365-366)

Sąd Rejonowy ustalił następujący stan faktyczny:

W dniu 7 stycznia 2021 roku doszło do zdarzenia drogowego, w wyniku którego uszkodzony został należący do A. T. samochód marki M. o nr rej. (...). Sprawca szkody był ubezpieczony w zakresie OC u pozwanego ubezpieczyciela.

(zeznania świadka A. T. – elektroniczny protokół rozprawy z dnia 26 stycznia 2023 roku, pismo z (...) k. 29, okoliczności bezsporne)

W dniu 9 stycznia 2021 roku A. T. zgłosił szkodę pozwanemu, który wdrożył postępowanie likwidacyjne. W jego toku ustalił, że koszt naprawy uszkodzonego pojazdu wynosi 27.056,87 zł, zaś sama naprawa skutkuje wzrostem wartości pojazdu o kwotę 1.314 zł. Decyzją z dnia 4 lutego 2021 roku (...) poinformował o przyznaniu odszkodowania w ustalonej wysokości.

(zeznania świadka A. T. – elektroniczny protokół rozprawy z dnia 26 stycznia 2023 roku, decyzja k. 30, kosztorys k. 31-37, określenie zmiany wartości pojazdu po naprawie
k. 38-41, z akt szkody: podsumowanie zgłoszenia szkody)

Na mocy umowy cesji z dnia 5 marca 2021 roku A. T. przeniósł na powoda wszelkie wierzytelności w związku ze szkodą komunikacyjną nr (...) w wyniku której uszkodzeniu uległ pojazd marki M. o nr rej. (...), likwidowaną przez (...),
w tym wierzytelność z tytułu kosztów sporządzenia prywatnej ekspertyzy. W oświadczeniu do umowy cesji poszkodowany wskazał, że wypłacone przez pozwanego odszkodowanie było rażąco niższe od kosztów niezbędnych do przywrócenia pojazdu do stanu sprzed zdarzenia.

(umowa cesji k. 25-26, oświadczenie k. 28, okoliczności bezsporne)

Po nabyciu wierzytelności powód zlecił wykonanie kalkulacji naprawy, na gruncie której koszt naprawy samochodu M. z uwzględnieniem stawki za rbg w wysokości 100 zł netto oszacowano na kwotę 56.935,91 zł brutto. Z powyższego tytułu poniósł wydatek w wysokości 500 zł.

Po otrzymaniu kalkulacji, w wiadomości email z dnia 2 lipca 2021 roku powód wezwał pozwanego do zapłaty w terminie 7 dni kwoty 30.379,04 zł, w tym kwoty 500 zł tytułem zwrotu kosztów prywatnej ekspertyzy. W odpowiedzi pozwany dokonał weryfikacji kosztorysu,
w wyniku której zaakceptował koszt naprawy na poziomie 28.128,85 zł netto (kwota ta uwzględniała stawkę za rbg 100 zł netto). Wskazał, że kwota ta odpowiada wartości kosztów naprawy, gdyby była ona wykonywana w warsztacie Sieci Naprawczej (...) z użyciem nowych, oryginalnych części. Jednocześnie odmówił uznania kosztów sporządzenia prywatnej kalkulacji.

(kalkulacja naprawy k. 48-55, faktura k. 63, wydruk wiadomości email k. 64-64v., z akt szkody: weryfikacja kosztorysu, pismo z 16.07.2021; okoliczności bezsporne)

Samochód M. został sprowadzony przez A. T. z Niemiec, był on jego pierwszym właścicielem w Polsce. Pojazd został naprawiony po szkodzie, przy czym wypłacone przez pozwanego odszkodowanie było niewystarczające do pokrycia kosztów naprawy.

(zeznania świadka A. T. – elektroniczny protokół rozprawy z dnia 26 stycznia 2023 roku)

Koszt naprawy pojazdu marki M. na częściach nowych i oryginalnych,
z uwzględnieniem stanu technicznego sprzed kolizji, stosując technologię naprawy, jaka pozwoli przywrócić mu wszystkie funkcje techniczne i estetyczne (oraz udzielić gwarancji na taką naprawę) oraz średnią stawkę za rbg stosowaną przez (...) i warsztaty nieposiadające autoryzacji w wysokości 165 zł netto, wyniósłby 64.262,75 zł brutto, a przy stawce 100 zł netto także obserwowanej na rynku lokalnym, wyniósłby 58.296,39 zł brutto. Użycie w naprawie części jakości (...) zmniejszyłoby koszt naprawy do kwoty 64.121,19 zł brutto przy stawce za rbg 165 zł netto oraz do kwoty 58.154,83 zł przy stawce 100 zł netto.

Naprawa pojazdu przy użyciu części jakości (...) mogłaby być skuteczna w aspekcie technicznym o ile części te byłyby identyczne jak części oryginalne (spełniałyby normy producenta pojazdu), co powinno być potwierdzone stosowną dokumentacją. Użycie do naprawy zamienników może przywrócić pojazd do stanu umożliwiającego dalszą eksploatację, ale nie będzie przywróceniem stanu poprzedniego.

Wartość samochodu M. w stanie nieuszkodzonym mogła wynosić 59.300 zł brutto, zaś w stanie uszkodzonym 32.800 zł brutto.

(pisemna opinia biegłego sądowego k. 125-145, pisemna uzupełniająca opinia biegłego sądowego k. 247-254)

Powyższy stan faktyczny Sąd ustalił bądź jako bezsporny, bądź na podstawie dowodów
z dokumentów znajdujących się w aktach sprawy, których prawdziwości ani rzetelności sporządzenia nie kwestionowała żadna ze stron. Dokonując ustaleń faktycznych Sąd oparł się ponadto na opinii biegłego sądowego K. K.. Oceniając opinię biegłego sądowego, 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. Opinia ta w pełni odnosiła się do zagadnień będących jej przedmiotem, wnioski biegłego nie budzą przy tym wątpliwości w świetle zasad wiedzy oraz doświadczenia życiowego, a jednocześnie opinia została sporządzona w sposób umożliwiający prześledzenie
- z punktu widzenia zasad wiedzy, doświadczenia życiowego i logicznego rozumowania - analizy przez biegłego zagadnień będących jej przedmiotem. Wydając opinię biegły oparł się na zgromadzonym w aktach sprawy materiale dowodowym, w tym na dokumentacji sporządzonej w toku procesu likwidacji szkody. W pierwotnej opinii odnosząc się do korekt przy wycenie wartości pojazdu biegły wyjaśnił, że brak było podstaw do zastosowania korekty z tytułu wcześniejszych napraw, ponieważ dla pojazdów starszych niż 6 lat jest ona stosowana wyłącznie w przypadku

ujawnienia wad wcześniejszych napraw, a takowych na gruncie niniejszej sprawy nie stwierdzono. Biegły nie znalazł również przesłanek do zastosowania korekty z tytułu regionalnej sytuacji rynkowej oraz z tytułu indywidualnego zakupu za granicą. W zakresie tej ostatniej wyjaśnił, że większość pojazdów na rynku pochodzi z importu prywatnego, więc ta korekta jest już pośrednio uwzględniona w wartości bazowej pojazdów. Jednocześnie ustalając wartość pojazdu biegły uwzględnił uszkodzenia niezwiązane z przedmiotową szkodą. W opinii uzupełniającej biegły odniósł się do zastrzeżeń zgłoszonych przez pełnomocników stron. I tak wyjaśnił, że raport AudaHistory potwierdza wyłącznie techniczne wykonanie kalkulacji naprawy, a nie fakt wystąpienia szkody. Dodał, że raport złożony przez pozwanego mógłby wskazywać co najwyżej na jedną szkodę, która jednak nie skutkowałaby korektą z tytułu wcześniejszych napraw. Odnosząc się do korekty z tytułu importu prywatnego wskazał, że ma ona uznaniowy charakter, nie jest narzucana automatycznie przez system, a jej przyjęcie musi być uzasadnione, która to przesłanka w sprawie nie zachodzi. Biegły zadał przy tym kłam twierdzeniu, jakoby pojazdy z rynku polskiego były więcej warte od pojazdów sprowadzonych
z Europy Zachodniej. Odnosząc się do kwestii naprawy pojazdu za kwotę 58.296,39 zł
(tj. przeprowadzonej na częściach oryginalnych przy stawce za rbg 100 zł netto i przywracającej pojazd do stanu poprzedniego) biegły podał, że możliwe jest jej przeprowadzenie na terenie miasta Ł..

Na rozprawie poprzedzającej wydanie wyroku Sąd pominął wniosek dowodowy pełnomocnika pozwanego o dopuszczenie dowodu z uzupełniającej opinii biegłego sądowego K. K. oraz wniosek o dopuszczenie dowodu z opinii innego biegłego z zakresu techniki samochodowej. 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 rzeczową 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 innego biegłego, 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 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 Lublinie 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, o których mowa, Sąd nie stwierdził. O czym była mowa, biegły w opinii uzupełniającej szczegółowo odniósł się do zgłoszonych przez strony zarzutów rozwiewając wszelkie wątpliwości w ich zakresie, przy czym stanowisko biegłego zostało we właściwy sposób umotywowane.

Sąd Rejonowy zważył, co następuje:

Powództwo było zasadne i zasługiwało na uwzględnienie w całości.

W niniejszej sprawie znajdują zastosowanie zasady odpowiedzialności samoistnego posiadacza mechanicznego środka komunikacji poruszanego za pomocą sił przyrody statuowane 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 bezspornym między stronami był fakt zaistnienia zdarzenia komunikacyjnego z dnia 7 stycznia 2021 roku, w wyniku którego uszkodzony został samochód marki M.. Do zdarzenia drogowego doszło z winy osoby ubezpieczonej w zakresie odpowiedzialności cywilnej posiadaczy pojazdów mechanicznych w pozwanym Zakładzie (...). Przedmiotem sporu nie była zatem zasada odpowiedzialności pozwanego za przedmiotową szkodę. Osią sporu w niniejszej sprawie była jedynie wysokość dochodzonego roszczenia z tytułu odszkodowania.

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). Reguła ta ma jednak wyjątki. Do ich grona zalicza się przede wszystkim sytuacja, w której remont samochodu okazał się niemożliwy, albo pociąga za sobą nadmierne trudności lub koszty. N. trudności lub kosztów powinna być oceniana w odniesieniu do konkretnego przypadku, z uwzględnieniem interesów ekonomicznych obu stron. Od strony praktyczno-metodologicznej zakwalifikowanie szkody jako całkowitej rodzi ściśle określone konsekwencje, albowiem należne w ramach ubezpieczenia OC posiadaczy pojazdów mechanicznych odszkodowanie ustalane jest metodą dyferencyjną. Metoda ta polega na ustaleniu wysokości odszkodowania poprzez pomniejszenie wartości pojazdu w stanie przed uszkodzeniem - o wartość pozostałości (wrak pojazdu). Zgodnie z ugruntowanym orzecznictwem Sądu Najwyższego (por. m.in. wyrok z dnia 12 kwietnia 2018 roku, II CNP 43/17, L.; postanowienie z dnia 12 stycznia 2006 roku, III CZP 76/05, L.), koszt naprawy uszkodzonego w wypadku komunikacyjnym pojazdu, nieprzewyższający jego wartości sprzed wypadku, nie jest nadmierny w rozumieniu art. 363 § 1 k.c. Wyrażając ten pogląd Sąd Najwyższy przypomniał, że w odniesieniu do ubezpieczenia OC zastosowanie znajduje zasada pełnego odszkodowania, przy czym suma pieniężna wypłacona przez ubezpieczyciela nie może być wyższa od poniesionej szkody. Kwestia ta była także przedmiotem rozważań na gruncie wyroku z dnia 20 lutego 2020 roku (V CKN 903/00, OSNC 2003/1/15), w którym Sąd Najwyższy przyjął, że jeżeli zatem koszt naprawy samochodu jest wyższy od jego wartości przed uszkodzeniem, roszczenie poszkodowanego ogranicza się do kwoty odpowiadającej różnicy wartości samochodu sprzed i po wypadku. Wyjaśnił, że świadczenie zobowiązanego polegające na przywróceniu stanu poprzedniego lub zapłaceniu kwoty odpowiadającej wartości takiego przywrócenia (kosztów naprawy samochodu) nie powinno przekraczać kosztów celowych, ekonomicznie uzasadnionych. Gdy w konkretnych okolicznościach sprawy zostanie stwierdzony brak ekonomicznego uzasadnienia naprawienia szkody we wskazany sposób, roszczenie poszkodowanego ogranicza się do innej formy odszkodowania. Polega ona na zapłaceniu kwoty wyrównującej uszczerbek majątkowy wyrażający się różnicą pomiędzy wartością samochodu przed i po uszkodzeniu. Typową sytuacją, w której tak trzeba będzie określić zakres obowiązku odszkodowawczego, jest taka, w której koszt naprawy samochodu wydatnie, znacznie, przekraczałby wartość samochodu przed wypadkiem. W takim wypadku przywrócenie stanu poprzedniego (wyłożenie kosztów takiego przywrócenia) pociągałoby za sobą dla poszkodowanego nadmierne koszty (art. 363 § 1 k.c.). Gdyby więc koszt naprawy samochodu był znacznie wyższy od wartości samochodu przed uszkodzeniem, roszczenie poszkodowanego ogranicza się do kwoty odpowiadającej różnicy wartości samochodu sprzed i po wypadku. Takie ustalenie wysokości szkody ("strat, które poszkodowany poniósł") i sposobu jej naprawienia nie pozostaje w sprzeczności z zasadami określonymi w art. 361 § 2 i 363 § 1 k.c., ani w art. 822 k.c. Dlatego też w orzecznictwie za utrwalony należy uznać pogląd, iż 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. m.in. wyrok SN z dnia 20 kwietnia 1971 roku, II CR 475/70, OSP 1971/12/231; wyrok SN z dnia 20 lutego 2002 roku, V CKN 903/00, OSNC 2003/1/15; wyrok SN z dnia 3 kwietnia 2019 roku, II CSK 100/18, LEX; wyrok SA w K. z dnia 30 kwietnia 2013 roku, I ACa 306/13, LEX). Sąd Rejonowy w pełni podziela ten pogląd przyjmując, że koszt naprawy uszkodzonego w wypadku komunikacyjnym pojazdu, przewyższający jego wartość sprzed wypadku, uzasadnia uznanie naprawy za nieopłacalną, a w konsekwencji celowym i uzasadnionym jest odstąpienie od

przywrócenia stanu poprzedniego. W omawianej sprawie taka sytuacja nie miała jednak miejsca. Biegły wyliczył bowiem wartość samochodu M. w stanie nieuszkodzonym na kwotę 59.300 zł brutto, natomiast koszt jego naprawy, przy stawce za rbg 100 zł netto, na kwotę 58.296,39 zł brutto, a więc niższą. Przypomnienia wymaga w tym miejscu, że w kosztorysie sporządzonym na zlecenie powoda, który stanowił podstawę nie tylko weryfikacji kalkulacji pozwanego, ale również wytoczenia powództwa, koszt naprawy przedmiotowego pojazdu został wyliczony właśnie w oparciu o w/w stawkę za rbg. Jednocześnie z opinii niespornie wynika, że stawka ta ma rynkowy charakter, a naprawa z jej uwzględnieniem umożliwia przywrócenie pojazdu do stanu sprzed szkody zgodnie z technologią producenta i była możliwa do przeprowadzenia na terenie miasta Ł.. Finalnie zwrócić należy uwagę, że weryfikując kosztorys powoda pozwany nie skorygował stawki za rbg, co prowadzi do wniosku, że między stronami na etapie przedsądowym stawka 100 zł netto miała charakter niesporny.

Wreszcie 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 prawnego 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 M. i jej koszt, ma irrelewantne 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 niewątpliwie zostało wypłacone przez pozwanego) 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.). Wobec powyższego nie ulega zatem żadnej wątpliwości to, że 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.

W oparciu o opinię biegłego sądowego Sąd ustalił, że rzeczywisty koszt naprawy samochodu marki M. uszkodzonego w wyniku opisanego powyżej zdarzenia komunikacyjnego z dnia 7 stycznia 2021 roku, z uwzględnieniem jego stanu technicznego występującego w dacie szkody, stawki za roboczogodzinę prac blacharsko-lakierniczych na poziomie 100 zł netto, z użyciem części nowych, oryginalnych wynosi 58.296,39 zł brutto. Jak wyjaśnił biegły, użycie wyłącznie części oryginalnych gwarantuje przywrócenie pojazdu do stanu sprzed szkody. 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 wchodzą 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 miałoby 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. 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 wprost 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, nieznane są ich parametry, a ich montaż w pojeździe może skutkować nieprawidłowym działaniem systemów bezpieczeństwa. Co relewantne, pozwany, który przeprowadził oględziny samochodu M. nie wykazał w żaden sposób (art. 6 k.c., art. 232 k.p.c.), aby w aucie tym były montowane jakiekolwiek zamienniki. Zresztą we własnej kalkulacji pozwany także uwzględnił części oryginalne. 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 również, 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). Nie można również tracić z pola widzenia okoliczności, że pozwany nie udowodnił, że poszkodowany był 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 oraz zeznań świadka wynika wręcz odmienna konkluzja, a mianowicie że możliwość taka nie istniała. O czym była mowa wyżej, opinia biegłego K. K. stanowi przekonujący i miarodajny dowód w sprawie.

Sąd uznał ponadto, że A. T. nie był zobligowany do naprawy pojazdu
w warsztatach współpracujących z pozwanym, a także za stawki wynikające ze sporządzonej przez pozwanego ekspertyzy. Jak wyjaśniono wyżej, to do poszkodowanego należy wybór, czy zamierza naprawiać uszkodzony pojazd, a jeśli tak, w jakim warsztacie zamierza to uczynić. Nie jest on przy tym zobowiązany do naprawy pojazdy

najtańszym możliwym kosztem. Wprawdzie poszkodowany w zdarzeniu drogowym powinien współpracować z zakładem ubezpieczeń
i dążyć do minimalizacji rozmiarów szkody, to jednak zasada ta nie może oznaczać ograniczenia jego uprawnień. Obowiązek minimalizacji skutków szkody musi być bowiem utrzymany
i stosowany w rozsądnych granicach i nie powinien być wykorzystywany do nakłaniania poszkodowanego by zrezygnował z realizacji przysługujących mu praw podmiotowych. Narzucanie poszkodowanemu gdzie i za ile ma naprawić pojazd niespornie niweczyłoby jego uprawnienie odnośnie wyboru sposobu likwidacji szkody. Jak już wyjaśniono pozwany nie udowodnił, że poszkodowany był 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. Jak wskazał przy tym Sąd Okręgowy w Łodzi w wyroku z dnia 24 października 2018 roku (IX Ca 668/18, L.), w przypadku podjęcia decyzji o wyborze sposobu naprawienia szkody poprzez wypłatę kwoty odszkodowania na rachunek poszkodowanego, jako miarodajne koszty naprawy powinny być brane pod uwagę obiektywne i uśrednione koszty części na rynku, nie zaś koszty proponowane przez podmiot wskazany przez ubezpieczyciela. Poszkodowany ma bowiem prawo do tego, aby za ustaloną kwotę odszkodowania móc naprawić pojazd w wybranym warsztacie naprawczym.

Skoro więc uzasadniony koszt naprawy samochodu M. wynosi 58.296,39 zł,
a pozwany do dnia wyrokowania wypłacił kwotę 27.056,87 zł, powód może się domagać uzupełniającego odszkodowania w wysokości 31.239,52 zł. Żądanie powoda opiewało na kwotę niższą – 29.879,04 zł – wobec czego podlegało uwzględnieniu w całości.

W przedmiotowej sprawie strona powodowa dochodziła także zapłaty kwoty 500 zł tytułem poniesionych kosztów związanych ze zleceniem prywatnej ekspertyzy, 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 wchodzą 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 powoda wykonania prywatnej ekspertyzy jawiło się jako w pełni zasadne, kosztorys sporządzony na zlecenie pozwanego był bowiem znacznie zaniżony (wyliczona przez ubezpieczyciela suma stanowiła jedynie niecałe 47% należnego odszkodowania). Nie budzi przy tym wątpliwości, że powód, nie będący w przeciwieństwie do pozwanego profesjonalistą w zakresie likwidacji szkód, nie dysponujący stosowną wiedzą
w tym przedmiocie, jak również stosownymi narzędziami (w tym systemami eksperckimi), nie miał obiektywnej, realnej możliwości właściwej wyceny zaistniałej szkody.

Mając powyższe na uwadze Sąd zasądził od pozwanego na rzecz powoda kwotę 30.379,04 zł wraz z odsetkami ustawowymi za opóźnienie od kwoty 29.879,04 zł od dnia
9 lutego 2021 roku do dnia zapłaty, a od kwoty 500 zł od dnia 10 lipca 2021 roku do dnia zapłaty.

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.).
W realiach niniejszej sprawy Sąd zasądził odsetki od uzupełniającego odszkodowania począwszy od 31-go dnia po zgłoszeniu szkody mając na względzie ustawowy termin, o którym mowa wyżej. Pozwany niespornie miał przy tym możliwość prawidłowego wyliczenia należnego odszkodowania w tym terminie, skoro decyzję o wypłacie podjął już w dniu 4 lutego 2021 roku. Odsetki od kwoty 500 zł Sąd zasądził natomiast od dnia 10 lipca 2021 roku, tj. po upływie terminu wyznaczonego przez powoda w wystosowanym do ubezpieczyciela wezwaniu do zapłaty.

O obowiązku zwrotu kosztów procesu Sąd orzekł zgodnie z zasadą odpowiedzialności stron za wynik sprawy, na podstawie art. 98 k.p.c. zasądzając od pozwanego na rzecz powoda kwotę 6.136 zł obejmującą opłatę sądową od pozwu – 1.519 zł, wynagrodzenie pełnomocnika w stawce minimalnej – 3.600 zł, zaliczkę na biegłego – 1.000 zł oraz opłatę skarbową od pełnomocnictwa.

Ponadto na podstawie art. 98 k.p.c. w zw. z art. 113 ust. 1 ustawy o kosztach sądowych
w sprawach cywilnych Sąd nakazał pobrać od pozwanego na rzecz Skarbu Państwa kwotę 564,84 zł tytułem nieuiszczonych kosztów sądowych.

Z tych względów, orzeczono jak w sentencji.