

Sygn. akt: I C 462/14

WYROK W IMIENIU RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ

Dnia 10 października 2016 r.

Sąd Okręgowy w Olsztynie I Wydział Cywilny

Przewodniczący: SSO Juliusz Ciejek

Protokolant: sek. sąd. Aleksandra Bogusz – Dobrowolska

po rozpoznaniu w dniu 27 września 2016 r. w Olsztynie

na rozprawie

sprawy z powództwa **A. P.**

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

o zapłatę

I. zasądza od pozwanego (...) S.A.V. (...) w W. na rzecz powoda A. P. kwotę 85.882 zł 37 gr (osiemdziesiąt pięć tysięcy osiemset osiemdziesiąt dwa złote trzydzieści siedem groszy) z odsetkami ustawowymi od dnia 22 grudnia 2015 r. do 31 grudnia 2015 r. oraz z odsetkami ustawowymi za opóźnienia od 1 stycznia 2016 r. do dnia zapłaty,

II. w pozostałym zakresie powództwo oddala,

III. zasądza od pozwanego na rzecz powoda kwotę 11.892 zł 79 gr (jedenaście tysięcy osiemset dziewięćdziesiąt dwa złote siedemdziesiąt dziewięć groszy) tytułem zwrotu kosztów procesu,

IV. nakazuje ściągnąć od powoda na rzecz Skarbu Państwa (Sądu Okręgowego w Olsztynie) kwotę 242 zł 58 gr (dwieście czterdzieści dwa złote pięćdziesiąt osiem groszy) tytułem brakującej części wydatków zaliczkowo pokrytych zez Skarbu Państwa,

V. nakazuje ściągnąć od pozwanego na rzecz Skarbu Państwa (Sądu Okręgowego w Olsztynie) kwotę 469 zł 24 gr (czteryście sześćdziesiąt dziewięć złotych dwadzieścia cztery grosze) tytułem brakującej części wydatków zaliczkowo pokrytych zez Skarbu Państwa.

Sygn. akt I C 462/14

UZASADNIENIE

W dniu 2 września 2014 r. A. P. złożył pozew o zapłatę kwoty 130.282,79 zł z ustawowymi odsetkami od dnia 5 września 2013 r. do dnia zapłaty oraz zasądzenie od pozwanej na rzecz powoda kosztów procesu, w tym kosztów zastępstwa prawnego, według norm przepisanych.

W uzasadnieniu pozwu wskazał, że w dniu (...) r. w wyniku szkody komunikacyjnej, która miała miejsce w miejscowości P., gm. S., jego samochód marki L (...) o nr rej. (...) uległ uszkodzeniu. Sprawcą zdarzenia był kierujący pojazdem J (...), K. D.. Sprawca wypadku nie zachował bezpiecznej odległości od jadącego przed nim pojazdu L. i kierowanego przez P. P.. Najechał na tył tego pojazdu powodując uszkodzenia. Powód zgłosił szkodę pozwanemu, który odmówił wypłaty odszkodowania powołując się na ogólne warunki ubezpieczenia autocasco. Do dnia wytoczenia powództwa, pozwany nie wypłacił odszkodowania (k. 3-6).

W odpowiedzi na pozew pozwany (...) S.A V. (...) w W. wniósł o oddalenie powództwa w całości i zasądzenie od powoda na rzecz pozwanego kosztów procesu, w tym kosztów zastępstwa procesowego i opłaty skarbowej od udzielonego pełnomocnictwa.

W uzasadnieniu swojego stanowiska pozwany zakwestionował roszczenie powoda co do zasady i co do wysokości. W trakcie postępowania wyjaśniającego pozwany ustalił, że opisane w protokole oględzin uszkodzenia pojazdu marki L. nie mogły powstać w okolicznościach wskazanych w pisemnym zawiadomieniu powoda. Wobec czego w dniu 11 października 2013 r. odmówił wypłaty odszkodowania (k. 62-63).

Na rozprawie w dniu 27 września 2016 r. pełnomocnik powoda sprecyzował żądanie w zakresie zasądzenia odsetek ustawowych od dnia 5 września 2013 r. do dnia 31 grudnia 2015 r., zaś od 1 stycznia 2016 r do dnia zapłaty z odsetkami ustawowymi za opóźnienia (k. 342).

Sąd ustalił następujący stan faktyczny:

Pojazd marki L. (...) został wyprodukowany w 2009 r. Właścicielem tego samochodu był powód. Samochód został sprawdzony ze Stanów Zjednoczonych Ameryki Północnej. Miał już wtedy uszkodzenia w postaci przerysowania błotnika i drzwi. Powód dokonał napraw tych części.

(bezsporne: oświadczenie powoda k.205)

W dniu 23 grudnia 2010 r. powód zawarł umowę ubezpieczenia nr (...) w zakresie OC komunikacyjnego, ubezpieczenia autocasco, ubezpieczenia od następstw nieszczęśliwych wypadków z (...) S.A. V. (...) w W. w wariancie pełnym. Umowa była zawarta do dnia 23 grudnia 2011 r. Przedmiotem ubezpieczenia objęty był samochód osobowy marki L. (...), model (...) S., o nr. nadwozia VIN (...), o nr. rej. (...). Pojazd stanowił własnością powoda. Wartość pojazdu ustalona przez obie strony umowy została określona na kwotę 300.000 zł. Wartość pojazdu została wyceniona na podstawie oględzin i zdjęć, a także na podstawie programu do wyceny Info-Ekspert.

(dowód: umowa k. 10-11, oświadczenie powoda k.205)

Umówioną składkę powód zapłacił.

(bezsporne)

W ramach ubezpieczenia autocasco w pełnym zakresie umowę zawarto na okres roczny. Umowa obejmowała szkody będące następstwem uszkodzenie, zniszczenia lub utraty pojazdu, trwale zamontowanych części pojazdu, wyposażenia pojazdu powstałych na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej i Europy. Ustalono również, że ubezpieczeniem nie są objęte między innymi szkody, będące następstwem zdarzeń innych niż wskazane w zgłoszeniu, powstałe podczas ruchu pojazdu oraz podczas zatrzymania pojazdu w rozumieniu przepisów o ruchu drogowym, jeżeli pojazd w chwili zdarzenia nie był dopuszczony do ruchu zgodnie z obowiązującymi przepisami

(dowód: OWU k. 13-17)

W dniu (...) r. doszło do kolizji drogowej. Z drogi prowadzącej do miejscowości P. wyjechał bliżej nieokreślony samochód. Wyjeżdżający z drogi podporządkowanej samochód spowodował, że kierujący samochodem marki L. - P. P. (syn powoda) gwałtownie zahamował. Za nim jechał K. D., poruszający się samochodem marki J. (...). Na skutek hamowania przez kierującego pojazdem L., kierujący samochodem J. (...) również zaczął hamować. Następnie K. D. (kierujący J. (...)) podjął manewr obronny w postaci skrętu w prawo. Kierujący tym samochodem nie zachował bezpiecznej odległości od samochodu jadącego przed nim i najechał na tył pojazdu L.. Wezwano Policję. Za zaistniałe zdarzenia K. D. został ukarany mandatem karnym.

(dowód: zeznania świadka P. P. k. 88-89, zeznania świadka K. D. k. 100-101, opinia (...) Instytutu (...) k. 131-170 , z akt sprawy tut. Sądu I C 303/12 k. 101-102 – karta zdarzenia drogowego, zeznania świadka K. D. k. 145 – 146, P. P. k. 146, z akt 1 Ds. 1522/11 Prokuratury Rejonowej O.-P. k.77-79, 80-82)

Na skutek kolizji zniszczeniu uległ samochód powoda. Wymianie podlegały następujące elementy pojazdu marki L.:

- listwa ozdobna prawa,
- rynienki,
- zderzak tylny,
- wspornik prawy zderzaka,
- odbojnik tylny prawy,
- wzmocnienie zderzaka tylnego,
- absorber zderzaka kpl.,
- uchwyt zderzaka prawy dolny i górny,
- czujniki parkowania – 2 sztuki,
- tablica rejestracyjna ze wzmocnieniem,
- ściana tylna,
- pokrywa bagażnika,
- uszczelka pokrywy bagażnika,
- zawiasy pokrywy bagażnika,
- zamek pokrywy tylny kpl.,
- osłona pokrywy bagażnika,
- lampy tylne lewe i prawa,
- oprawa i żarówki lampy prawej,
- oprawa i żarówki lampy cofania,
- ogranicznik drzwi tylnych,
- ściana tylna lewa i prawa,
- obsada lampy tylnej prawej,
- wzmocnienie osłony lampy tylnej prawej,
- wzmocnienie osłony lampy tylnej prawej,
- wzmocnienie górne ściany bocznej tylnej prawej,
- wkład odpowietrzający,

- blacha podłogi tyłu,
- podłoga bagażnika,
- blacha łącząca tylna prawa,
- podłoga tył nadwozia,
- poprzeczka blachy podłogi tyłu,
- wzmocnienie podłogi tyłu,
- blacha zamykająca środkowa podłużnicy tyłu,
- podłużnica tylna prawa,
- końcówka podłużnicy prawej,
- błotnik tylny część wewnętrzna,
- blacha boczna wewnętrznej podłogi bagażnika,
- wnęka koła tylnego prawego zewnętrznego i wewnętrznego,
- wzmocnienie górne nadkola tylnego prawego,
- nadkole tylne prawe i lewe,
- osłona tyłu dolna,
- półka tylna środkowa,
- wykładzina pokrywy bagażnika dolna prawa,
- dywanik bagażnika,
- wykładzina bagażnika lewa i prawa,
- osłony podłogi bagażnika,
- wzmacniacz,
- zestaw przewodów wspomaganie parkowania,
- pas bezpieczeństwa,
- listy zewnętrzne okien.

Naprawie podlegały takie elementy jak:

- dach (30JC),
- wzmocnienie, przednie podłużnicy bagażnika (15JC),
- podłużnica tylna lewa (10JC),
- końcówka podłużnicy tylnej lewej (10JC),

- blacha boczna wewnętrzna lewa bagażnika (10JC),
- wnęka koła tylnego lewego zewnętrzna (10JC),
- ściana działowa bagażnika (10JC),
- wiązka przewodów prawa podłogi (30JC),
- formowanie tyłu (20JC),
- formowanie strony lewej (10JC) i prawej (15JC),
- pokrywa tyłu pojazdu.

Naprawie również podlegały inne elementy, które bezpośrednio wynikają z technologii napraw producenta takie jak:

- rozbrojenie do lakierowania,
- wymiana elementów technologicznych i jednorazowych (listwy ozdobne, folie ochronne, zestawy mocujące, kleje),
- konserwacja profili zamkniętych (elementy karoserii wymieniane i naprawiane blacharsko).

Naprawie podlegały również te elementy, które uległy uszkodzeniu, pomimo że dokumentacja zdjęciowa nich nie obrazuje. Dotyczy to wzmocnień, blach, wykładzin, a także pasa bezpieczeństwa lewego, elementów układu zawieszenia tylnego prawego, w tym wahaczy poprzecznych zawieszenia wielowahaczowego, lakierowania „cieniowania” drzwi tylnych lewych i kamery wideo.

Całkowity koszt naprawy pojazdu z uwzględnieniem stawki roboczogodziny ustalonej na poziomie 110 zł netto i przy zastosowaniu oryginalnych części z sieci autoryzowanej stacji obsługi L. wynosi 85.882,37 zł bez podatku Vat (105.635,32 zł z Vat).

(dowód: opinia biegłego J. B. k. 219-229, akta szkody na płycie koperta 214, 2 płyty z akt sprawy I C 303/12 tut. Sądu koperta 114, dokumentacja przedłożona przez powoda w sprawie I C 303/12 k. 165, kosztorys naprawy sporządzony na zlecenie pozwanego nr (...) w aktach szkody koperta 214, kosztorys przedłożony sporządzony przez biegłego Z. K. k. 29 – 33 i w aktach sprawy I C 303/12 k. 175-204, wymiana korespondencji mejowej pomiędzy biegłym J. B. a serwisem (...) w Polsce k. 305, zeznania świadka Z. K. k. 343, zeznania świadka K. G. k. 342-343)

Wartość pojazdu marki L. w wersji wyposażenia najbardziej zbliżonej do przedmiotowego samochodu odpowiada wersja handlowa oznaczona jako „L. (...)”. Wartość pojazdu ustalono przy uwzględnieniu faktycznego wyposażenia przedmiotowego pojazdu i na dzień szkody (tj. (...) r.) wynosi 229.000 zł.

Powyższą wartość zwiększało dodatkowe wyposażenie względem przyjętego pojazdu bazowego w postaci czujników parkowania, kierownicy pokrytej drewnem i skórą, lakieru metalizowanego, okna dachowego regulowanego elektrycznie, pokrywy bagażnika sterowanej elektrycznie tj. o kwotę 6.766 zł. Z kolei wartość tą pomniejszają:

- braki w wyposażeniu standardowym w postaci spryskiwaczy reflektorów tj. – 381 zł,
- wcześniejsze naprawy powypadkowe z uwzględnieniem eksploatacji tj. – 11.281 zł,
- zakup samochodu za granicą tj. – 14.666 zł,
- datę produkcji i rejestrację tj. – 9.750 zł

Wartość pojazdu po uwzględnieniu korekt wynosi 199.688 zł.

(dowód: opinia biegłego J. B. k. 226)

Koszty naprawy pojazdu są niższe niż 70% ustalonej wartości rynkowej pojazdu w stanie nieuszkodzonym, co stanowi szkodę częściową bez potrąceń z tytułu amortyzacji.

Wartość pozostałości uszkodzonego pojazdu, która gwarantuje właścicielowi uzyskanie odpowiedniej zapłaty w przypadku zbycia pozostałości powypadkowej pojazdu jest średnią, możliwą do uzyskania za ten pojazd. Kwota ta wynosi 134.100 zł z Vat.

(dowód: opinia biegłego J. B. k. 227-228, 230-243, opinia uzupełniająca złożona na rozprawie k. 307-308)

W związku z kolizją drogową z dnia (...) r., w której uczestniczył pojazd powoda było prowadzone śledztwo przez Posterunek Policji w S. pod kierunkiem wyłudzenia odszkodowania. Śledztwo ostateczne zostało umorzone postanowieniem z dnia 21 grudnia 2011 r. z uwagi na braku danych dostatecznie uzasadniających podejrzenie przestępstwa. Postanowienie stało się prawomocne z dniem 5 marca 2012 r.

(dowód z akt RSD 583/11, X Ds. 1522/11 – postanowienie o umorzeniu śledztwa k. 108-109, postanowienie SR w Olsztynie w sprawie VII Kp 69/12 utrzymujące w mocy ww. postanowienie z dnia 5 marca 2012 r k. 148-148v)

W dniu 29 marca 2012 r. na podstawie uchwał Nadzwyczajnego Walnego Zgromadzenia Spółki pod nazwą (...) Spółka Akcyjna V. (...) w W. i Nadzwyczajnego Walnego Zgromadzenia Spółki pod firmą (...) w W. nastąpiło połączenie obu tych spółek. W następstwie czego nastąpiło przejście spółki (...) S.A. w W. przez pozwanego.

(bezsporne, dowód: odpis z KRS k. 18-23, 65-68)

W dniu 4 maja 2012 r. w sprawie I C 303/12 powód wniósł pozew do Sądu Okręgowego w Olsztynie o zapłatę kwoty 132.085,66 zł z tytułu odszkodowania, kierując go przeciwko Towarzystwu (...) z siedzibą w R., jako ubezpieczycielowi z tytułu OC posiadacza J. (...). W toku postępowania został przeprowadzony dowód z opinii biegłego w zakresie rekonstrukcji wypadków i wyceny przedmiotowego pojazdu – Z. K.. Biegły wykluczył możliwość dojścia do kolizji w okolicznościach opisanych przez kierowców obu pojazdów. Dla potrzeb wyceny biegły przyjął, że pojazd był w wersji podstawowej, a nie rozszerzonej. Ostatecznie zapadł wyrok oddalający powództwo. Apelacja nie była składana. Wyrok stał się prawomocny z dniem 4 maja 2014 r.

(dowód: pozew, opinia i wyrok w sprawie I C 303/12 z tych akt k. 2, 175-204, 254, 261-265, k. 273)

W dniu 5 sierpnia 2013 r. powód zgłosił ubezpieczycielowi szkodę z tytułu odpowiedzialności z autocasco. W odpowiedzi na powyższe, pozwany przeprowadził postępowania likwidacyjne, między innymi w oparciu o oględziny uszkodzonego pojazdu. Sporządził kalkulację wyceny pojazdu marki L., model E.. Koszty naprawy wyliczył na kwotę 44.172,32 zł przy uwzględnieniu 55 zł za godzinę pracy. Pozwany odmówił wypłaty odszkodowania. W uzasadnieniu swojej decyzji wskazał, że uszkodzenia powstały w innych okolicznościach niż podał to powód w zgłoszeniu szkody.

(dowód: z akt szkody na płycie koperta 214 tj. kalkulacja naprawy nr (...) z dnia 8 września 2011 r., zgłoszenie szkody k. 25-26, decyzja pozwanego k. 12, k. 27)

Powód sam pokrył koszty naprawy, za które zapłacił 80.000 zł. Napraw wykonał w trzech warsztatach, a następnie samochód sprzedał.

(niezaprzeczone: oświadczenie powoda k. 205)

Do dnia wytoczenia powództwa powód nie otrzymał odszkodowania od pozwanego.

(bezsporne)

Sąd zważył, co następuje:

Powództwo zasługuje na uwzględnienie, co do zasady, jednak w rozmiarze mniejszym niż tego domaga się powód.

Strona powodowa roszczenie o wypłatę odszkodowania wywodziła z przepisów kodeksu cywilnego i zawartej z pozwanym umowy ubezpieczenia majątkowego autocasco. Pozwany zawarciu umowy z powodem nie przeczył. Nie było między stronami sporu co do kwalifikacji szkody występującej w pojeździe powoda jako szkody częściowej w rozumieniu § 13 pkt. 3 o.w.u.

Unormowania Księgi III, Tytułu XXVII kodeksu cywilnego „Umowa ubezpieczenia”, uzupełniane winny być regulacjami o charakterze ogólnym, stąd na względzie należy mieć brzmienie przepisów o zobowiązaniach w ogólności (takich jak choćby art. 363 § 1 k.c. co do form naprawienia szkody). Ponadto regułą jest, iż prawa i obowiązki stron w tego typu stosunkach prawnych rozwijane są przez poszczególnych ubezpieczycieli w ogólnych warunkach umów, stanowiących często obszerne regulacje, zawierające rozbudowane definicje oraz ograniczenia odpowiedzialności (m.in. kształt wypadku ubezpieczeniowego). Ich obowiązywanie oceniać należy zgodnie z art. 384 i nast. k.c.

Odpowiedzialność ubezpieczyciela z tytułu tzw. umowy AC (autocasco) tym różni się od obowiązkowej odpowiedzialności cywilnej posiadaczy pojazdów mechanicznych, że nie ustala się jej na zasadach ogólnych (art. 415 k.c. i następne), lecz tylko na zasadach unormowanych w samej umowie i przepisach ogólnych warunków umów. Unormowania tego rodzaju zawierają dokładne regulacje, co do wypadków ubezpieczeniowych, w razie wystąpienia których aktualizuje się obowiązek odszkodowawczy. Jako przykład wskazać można choćby kradzież pojazdu, jego zniszczenie czy uszkodzenie. Zasadniczą kwestią różnicującą oba typy umów jest dobrowolność, o której – ze względów oczywistych – w przypadku ubezpieczenia OC nie może być mowy.

Umowa ubezpieczenia autocasco w stosunku do ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej zmierza do rozszerzenia ochrony ubezpieczonego przed konsekwencjami utraty, zniszczenia lub uszkodzenia pojazdu. Umowa ta ma zapewnić by ubezpieczony mógł liczyć na stosowne odszkodowanie w sytuacji, gdy bez jego winy umyślnej lub bez rażącego niedbalstwa powstanie szkoda w jego pojeździe. Jeśli więc dana osoba zawiera tego rodzaju umowę, to słusznie może być przeświadczona o tym, że zakres ochrony jego pojazdu jest szerszy.

Dochodzący wypłaty odszkodowania z tytułu umowy AC ubezpieczony winien więc wykazać, że miał zawartą umowę ubezpieczenia z tego tytułu i że samochód został uszkodzony. Obie okoliczności są tu bezsporne. Pozwany – ubezpieczyciel w przypadku odmowy zapłaty, winien udowodnić, zgodnie z Ogólnymi Warunkami Ubezpieczenia, określającymi zasady odpowiedzialności, że do uszkodzenia doszło w warunkach, które wyłączają jego odpowiedzialność.

Przechodząc do podstawy prawnej żądania powoda, należy wskazać, iż zgodnie z art. 805 § 1 i § 2 pkt 1 k.c. przez umowę ubezpieczenia, ubezpieczyciel zobowiązuje się, w zakresie działania swojego przedsiębiorstwa, spełnić określone świadczenie w razie zajścia przewidzianego w umowie wypadku, a ubezpieczający zobowiązuje się zapłacić składkę. Świadczenie ubezpieczyciela przy ubezpieczeniu majątkowym polega w szczególności na zapłacie określonego odszkodowania za szkodę powstałą wskutek przewidzianego w umowie wypadku. Jak wynika z treści powyższego przepisu umowa ubezpieczenia jest umową dwustronnie zobowiązującą. Ubezpieczający obowiązany jest do uiszczenia składki natomiast na ubezpieczyciela ciąży obowiązek wypłaty odszkodowania w przypadku zajścia przewidzianego w umowie wypadku.

Konieczną przesłanką powstania odpowiedzialności z umowy ubezpieczenia jest zajście przewidzianego w umowie wypadku ubezpieczeniowego. Wypadek ubezpieczeniowy może powstać niezależnie od woli ubezpieczającego, bądź też stanowić przejaw zamierzonego działania. Obowiązek świadczenia ubezpieczyciela powstaje, gdy wypadek ubezpieczeniowy zaistniał wbrew lub niezależnie woli ubezpieczającego.

Dla oceny praw i obowiązków stron w ramach stosunku ubezpieczenia podstawowe znaczenia ma łącząca strony umowa, a nadto ogólne warunki ubezpieczenia. Ogólne warunki ubezpieczenia, po doręczeniu ich tekstu powodowi, stały się bowiem integralną częścią zawartej przez strony umowy ubezpieczenia autocasco.

Możliwość regulowania zobowiązania ogólnymi warunkami umowy wprowadzają bowiem także przepisy art. 384 § 1 k.c., zgodnie z którymi ustalony przez jedną ze stron wzorzec umowy, w szczególności ogólne warunki umów, wzór umowy, regulamin, wiąże drugą stronę, jeżeli został jej doręczony przed zawarciem umowy.

Jak ustalono w toku postępowania powód spełnił swój obowiązek wynikający z zawartej umowy ubezpieczenia majątkowego, to jest uiszczył składkę na ubezpieczenie w terminie. Tym samym na stronie powodowej ciążył obowiązek spełnienia świadczenia w razie zajścia wypadku określonego w umowie. Strony łączyła umowa ubezpieczenia autocasco, którego przedmiotem ochrony był samochód marki L., numer rejestracyjny (...) między innymi od ryzyka uszkodzenia. Bezspornym w sprawie jest fakt, że do uszkodzenia przedmiotowego pojazdu doszło. Pozwany tego faktu nie kwestionował.

Strona pozwana odmówiła powodowi wypłaty odszkodowania z ubezpieczenia autocasco powołując się na zapis § 7 ust. 8 pkt. 1 ogólnych warunków ubezpieczenia autocasco przyjętych uchwałą zarządu (...)nr (...) z dnia 21 stycznia 2010 r. Zgodnie z zapisami tam zawartymi, pozwany nie odpowiada za szkody, będące następstwem zdarzeń innych, niż wskazane w zgłoszeniu.

Sąd rozstrzygając niniejszą sprawę miał zaś na względzie regulację art. 6 k.c., zgodnie z którym ciężar udowodnienia faktu spoczywa na osobie, która z faktu tego wywodzi skutki prawne (ciężar dowodu), a nadto art. 3 k.p.c., dotyczącym obowiązku przedstawienia dowodów w sprawie. Jak już wyżej zaznaczono, w związku z dochodzeniem odszkodowania z umowy autocasco, pozwany zobowiązany był udowodnić, że szkoda objęta umową ubezpieczenia dobrowolnego powstała w innych okolicznościach niż podane przez powoda. Zatem to na pozwanym spoczywa ciężar wykazania braku zasadności roszczenia dochodzonego przez powoda i jego obciążało ryzyko niesprostania temu dowodowi. Powód zaś zobowiązany był do wykazania szkody i jej wysokość, a także związku przyczynowy pomiędzy powstałą szkodą, a zdarzeniem, które objęte było umową ubezpieczenia.

Przenosząc to na grunt niniejszej sprawy, należy stwierdzić, że pomimo możliwości składania wniosków dowodowych i aktywnej obrony, strona pozwana nie udowodniła w toku niniejszego postępowania, że uszkodzenia pojazdu marki L. nastąpiło w innych okolicznościach niż opisana przez uczestników kolizja drogowa z dnia (...) r. Z ich relacji wynika, że w późnych godzinach wieczornych na drodze S.-R., na zakręcie do P., bliżej nieokreślony pojazd wymusił pierwszeństwo, wyjeżdżając z drogi podporządkowanej, czym zmusił kierującego pojazdem marki L. do hamowania. Za nim jechał kierujący samochodem marki J. (...), który widząc, że kierowca L. hamuje również podjął próbę hamowania. Pomimo podjęcia działań o charakterze obronny, doszło do uderzenia w prawy tył pojazdu marki L..

Uszkodzenia obu pojazdów znajdowały się na tej samej wysokości od podłoża i odkształcenia ich pokrywały się względem siebie. Zdaniem biegłego z (...) Instytutu (...) można uznać, że uszkodzenia mogły powstać w wyniku wzajemnego oddziaływania na siebie samochodów, co również jest zbieżne z zeznaniami uczestników zdarzenia znajdujących się w aktach dochodzeniowych (1 Ds. 1522/11 Prokuratury Rejonowej O.-P.). Reakcja kierującego pojazdem marki L. w postaci „gwałtowanego hamowania” na niezidentyfikowany wyjeżdżający z drogi podporządkowuj pojazd, była zgodna z doświadczeniem życiowym i podstawowymi zasadami techniki prowadzenia pojazdów samochodowych. Kierujący pojazdem L. rozpoczął hamowanie w celu uniknięcia ewentualnej kolizji z bliższej nieokreślonym pojazdem. Jest to typowa reakcja obronna na zbliżające się niebezpieczeństwo.

Opinia Instytutu (...) przedstawia trzy możliwe analizy zdarzenia drogowego. W wariantach nr 1 i nr 2 pojazdy jadą z prędkością 60 km/h i znajdują się od siebie w odległości odpowiednio 6 m i 15 m (wariant 1 i 2). W obu tych wariantach pojazd marki L. zmniejsza swoją prędkość celem przygotowania się do skrętu w prawo, następnie rozpoczyna gwałtowne hamowanie, a kierujący za nim samochodem J. (...) podejmuje manewr obronny w postaci hamowania i skrętu w prawo. Pomimo próby uniknięcia zderzenia, kierujący J. uderza z prędkością 59,6 km/h lub 59,4 km/h w

L. jadącego z prędkością odpowiednio 34 km/h lub 11 km/h. Dopiero w 3 wariantcie, gdzie oba pojazdy poruszały się z zakładaną prędkością 80 km/h i znajdowały się od siebie w odległości 100 m zderzenie pojazdów nie nastąpiłoby. Ten z kolei wariant autor opinii wykluczył, jako sprzeczny z relacjami uczestników zdarzenia. Wartości prędkości z jakimi poruszał się świadek i zarazem uczestnik zderzenia drogowego K. D. podawane w różnych postępowaniach są inne. W postępowaniu przygotowawczym w sprawie 1 Ds. 1522/11 podał, że poruszał się z prędkością 60 km/h i znajdował się w odległości 6 m od L.. W postępowaniu w sprawie I C 303/12 podał już, że jechał z prędkością 70 km/h i znajdował się w odległości 50 m-100 m od L.. Zaś w niniejszej sprawie zeznał, że jechał już z prędkością 80 km/h w odległości 30-50 m od L.. Ich wartość dowodowa jest w tej sytuacji niewielka i może wskazywać na próbę dostosowania podawanej prędkości do aktualnych ekspertyz. Nie pozwala to jednak na stworzenie spójnego opisu stanu faktycznego pozwalającego na jednoznaczne wykluczenie możliwości powstania wypadku w opisywanych okolicznościach. Tylko taki dowód prowadziłby do uwolnienia pozwanego od odpowiedzialności.

Materiał dowodowy nie pozwala kategorycznie wykluczyć, że do uderzenia w tył samochodu L. nie doszło. Potwierdzają to dwie pierwsze symulacje, z których wynika, że w opisanych przez uczestników okolicznościach doszło do zderzenia dwóch pojazdów, co spowodowało uszkodzenia w pojeździe L.. Wariantu trzeciego nie można było wziąć pod uwagę z tego względu, że świadek nie był precyzyjny przy podawaniu prędkości z jaką się poruszał J.. Na rozprawie w dniu 7 kwietnia 2015 r. zeznał, że jechał blisko L., skoro nie zdążył wyhamować. Przy braku możliwości określenia dokładnej prędkości pojazdu J. (...) nie sposób przyjąć, że do zderzenia, z którym wiążą się uszkodzenia pojazdu L. nie doszło. Uszkodzenia obu pojazdów i ich wzajemne odształcenia po wypadku pokrywają się względem siebie, co dowodzi, że do kolizji drogowej doszło. Brak stanowczości wniosków z tej opinii wynikających, nie zwalnia pozwanego z wykazania ponad wszelką wątpliwość, że okoliczności wypadku drogowego, w których doszło do uszkodzenia pojazdu powoda są zupełnie inne.

Podkreślenia wymaga, że żadna ze stron nie kwestionowała opinii, ani wniosków z jej wynikających, co zresztą zostało zaakcentowane na rozprawie w dniu 16 lutego 2016 r. przez pełnomocnika pozwanego (k 205).

Tym samym pozwany nie wykazał, aby do uszkodzenia pojazdu marki L. doszło w innej sytuacji niż opisana kolizja drogowa w wersji przedstawionej przez bezpośrednich uczestników tego zdarzenia i potwierdzonej w opinii Instytutu.

W ocenie Sądu pozwany nie wskazał żadnego dowodu, który uzasadniałby jego stanowisko, wobec czego należy uznać, że nie sprostął ciężarowi nałożonego na niego przez ustawodawcę. Zgodnie zaś z utrwalonym orzecznictwem samo twierdzenie strony nie jest dowodem, a już w szczególności w wypadku jego kwestionowania przez stronę przeciwną. Tym samym nie mogą w niniejszej sprawie mieć zastosowanie postanowienia ogólnych warunków ubezpieczenia w zakresie uwolnienia się od odpowiedzialności pozwanego.

Mając na uwadze powyższe, Sąd uznał, że doszło w dniu (...) r. do kolizji drogowej, w której uczestniczył pojazd marki L. i J. (...), w następstwie której pojazd marki L. został uszkodzony. Tym samym powództwo okazało się zasadne.

Przechodząc do wysokości odszkodowania zgodnie z art. 824 § 1 k.c. jeżeli nie umówiono się inaczej, suma ubezpieczenia ustalona w umowie stanowi górną granicę odpowiedzialności ubezpieczyciela, a zgodnie z art. 824¹ §1 k.c. suma pieniężna wypłacona z tytułu ubezpieczenia nie może być wyższa od poniesionej szkody. Jak wynika z treści umowy suma ubezpieczenia została określona na kwotę 300.000 zł. Tym samym stwierdzić należy, że żądanie wypłaty odszkodowania w wysokości wskazanej w pozwie mieści się w ustalonych granicach.

Do rozstrzygnięcia pozostaje kwestia wysokości poniesionej przez powoda szkody.

W niniejszej sprawie powód swoją szkodę wyliczył na kwotę 130.282,79 zł, którą oparł na ekspertyzie wyliczenia kosztów sporządzoną przez K. G.. Z uwagi na to, że w 2011 r., to jest w dacie jej sporządzenia, nie było możliwości rozkodowania numeru VIN, przyjęcie wyposażenia pojazdu w wersji S. AWD było dokonane w oparciu o oględziny pojazdu i umowy AC, które przewidywała tę właśnie wersję. Kalkulacja kosztów została sporządzona w systemie Audatex w dniu 28 sierpnia 2011 r., zaś wyceny wartości pojazdu w systemie Info-Expert w dniu 1 września 2011 r. (kalkulacja sporządzona przez pozwanego miała miejsce w dniu 8 września 2011 r. i zakładała wersję

pojazdu E.). Tym samym przy sporządzeniu wyceny części uszkodzonych L. nie mógł K. G. posiłkować się kalkulacją sporządzoną przez ubezpieczyciela, a o czym zeznał na ostatniej rozprawie. W wyliczeniu sporządzonym przez świadka G. uwzględniono system ochrony przeciwkolidyjnej Pre-Crash System (PCS), będącego według sporządzonego kosztorysu, na wyposażeniu przedmiotowego pojazdu marki L. (k. 29-47). W podobnym tonie została sporządzona w dniu 3 stycznia 2013 r. druga opinia, świadka Z. K. na potrzeby postępowania w sprawie I C 303/12 z tytułu odpowiedzialności z OC. Z. K. w swojej opinii również uwzględnił system PCS. Obaj świadkowie w swoich kalkulacjach uwzględnili pozycję „sterownik”, której koszt oznaczyli na kwotę 16.672,01. System Audatex, na którym były opracowane opinie przez świadków służy do określenia wartości szkody. Jego pozycje wyposażenia niejako automatycznie są generowane w kalkulacji kosztów. Jednocześnie na rozprawie w dniu 27 września 2016 r. nie potrafili wskazać, czy określenie „sterownik” odnosi się bezpośrednio do systemu PCS, czy do poduszek powietrznych, czy do innego podzespołu. Świadek K. G. nie był w stanie jednoznacznie odpowiedzieć, czy uwzględniony w kosztorysie system PCS jest faktycznym odzwierciedleniem tego urządzenia w pojeździe. Zaś świadek Z. K. zeznał, że użyte w jego kosztorysie określenie „sterownik” jest pojęciem bardzo ogólnym i może dotyczyć różnych podzespołów.

Z opinii biegłego J. B. sporządzonej na zlecenie Sądu w niniejszej sprawie z dnia 9 czerwca 2016 r. wynika, że przedmiotowy pojazd był wyposażony w wersji E.. Ustalenia poczynione przez niego w drodze wymiany korespondencji mailowej z autoryzowanym serwisem obsługi L. w W. oraz na podstawie nr VIN i oględzin (dokumentacji fotograficznej) dają jednoznaczne podstawy do przyjęcia, iż przedmiotowy pojazd nie był w standardzie wyposażony w system ochrony przeciwkolidyjnej. Stąd też przedmiotowy pojazd nie posiadał modułu komputera sterującego systemem PCS. W systemie Audatex jest on opisywany kodem 9689. System ruchu przeciwkolidyjnego był instalowany w najbogatszej wersji wyposażenia tego pojazdu tj. S.. Świadek K. G. w swoim kosztorysie uwzględnił wersję najbogatszą L., ale dokonał tego w oparciu o uznanie, że na rynku amerykańskim tego typu samochody są najczęściej w wersji najbogatszej i o oględziny pojazdu. Sporządzając kosztorys nie mógł posiłkować się informacjami z rozkodowanego numeru VIN, ponieważ jak sam stwierdził, w tamtym czasie tj. w 2011 r. było to niemożliwe. Z pola widzenia Sądu nie może zniknąć fakt, że sporządził kosztorys na prywatne zlecenie powoda. Niemniej jednak dokumentacja szkody przedłożona przez pozwanego nie odnosi się w żaden sposób do obecności uszkodzeń tego podzespołu, ani w ogóle do jego istnienia w pojeździe. O czym też świadczy sporządzony przez pozwanego kosztorys, który tego urządzenia, jako przewidzianego do wymiany nie uwzględnił. Wycena dokonana przez K. G., jako taka nie ma tu waloru bezstronnej opinii. Była kwestionowana przez pozwanego. Świadek ten podał, że dokonując wyceny oparł się prawdopodobnie na sugestii firmy ubezpieczeniowej.

Wzrost dowodowy zarówno ekspertyzy jak i opinii biegłego jest zupełnie inny. Opinia biegłego podlega wielu rygorom, natomiast autor prywatnej ekspertyzy nie ma możliwości pełnego skonfrontowania wszystkich stanowisk i pełnej oceny zgromadzonego materiału, zwłaszcza, gdy nie miał możliwości rozkodowania numeru VIN pojazdu.

W judykaturze i piśmiennictwie przyjmuje się, że pozasądowa ekspertyza sporządzona na zlecenie strony i przez nią przedstawiona sądowi z zasady stanowi tylko część argumentacji faktycznej tej strony. Jeżeli strona przedkłada ją do akt z intencją uznania za dowód w sprawie, można ją potraktować jako dokument prywatny (art. 245 k.p.c.), stanowiący dowód tego, że osoba podpisująca złożyła oświadczenie zawarte w dokumencie. Nie korzysta natomiast z domniemania prawdziwości zamieszczonych w nim twierdzeń.

Świadek Z. K. nie potrafił wprost wypowiedzieć się co do istnienia tego urządzenia w przedmiotowym pojeździe. Opracowując opinię, jak zeznał, nie oglądał samochodu i sporządził ją na podstawie danych z akt sprawy. Podał, że przyjął model w wersji podstawowej. Z drugiej jednak strony uwzględnił w opinii instalację PRE-CRASH SYSTEMU (k. 193 akt. I C 303/12), choć z niepodważonej opinii biegłego (...) wynika, że pojazd ten nie posiadał takiego wyposażenia, jako montowanego fabrycznie. Przesłuchany na rozprawie nie potrafił wyjaśnić czy pojazd ten ostatecznie posiadał zaawansowany system ochrony przeciwwypadkowej (k. 343).

Z uwagi na upływ czasu, jaki minął od sporządzenie przez niego opinii (styczeń 2013 r. k. 175-205 z akt sprawy I C 303/12), jego zeznania nie mogły stanowić podstawy ustaleń faktycznych w tej sprawie.

Biegły J. B. sporządzając opinię dysponował najbogatszym materiałem dowodowym, w tym ww. kosztorysami, dokumentacją fotograficzną, a także możliwością zweryfikowania typu wyposażenia przedmiotowego L. na podstawie nr VIN, Sąd uznał, że L. nie był wyposażony w ten moduł. Koszt samego urządzenia oscyluje wokół kwoty około 17.000 zł, zaś całkowity koszt jego pozafabrycznego zainstalowania może wynosić od 20.000 zł do 30.000 zł. Niemniej jednak opinia techniczna sporządzona przez Z. K. zawiera odniesienie do systemu PCS. Jednak jak stwierdził świadek nie dowodzi to istnienia systemu zaawansowanej ochrony powypadkowej w przedmiotowym pojeździe.

Wobec rozbieżności pomiędzy ekspertyzami sporządzonymi przez ww. świadków i ich zeznaniami, Sąd uznał, że powód nie wykazał w sposób nie budzący wątpliwości, że system ochrony powypadkowej był zainstalowany w jego pojeździe pozafabrycznym wyposażeniem. Bogaty materiał dowodowy, z którym zapoznał się biegły J. B. w postaci dokumentacji fotograficznej, w tym dokumentacji fotograficznej wykonanej przez samego powoda dołączonej do akt I C 303/12 tut. Sądu, akt szkody, nie potwierdza zainstalowania podzespołu modułu sterującego w pojeździe. Opinia biegłego J (...) wykluczyła, aby ubezpieczony pojazd był pojazdem w rozszerzonej wersji wyposażenia o nazwie S., pomimo, że tak zaznaczono w polisie. Podał, że nazwa wersji nie jest wpisywana w dokumentach pojazdu i mogła pochodzić z oświadczenia ubezpieczającego. Taką informację mógł on przecież uzyskać od sprzedawcy, choć nie musiała ona być zgodna z prawdą. Przesądzające znaczenie miał tu numer VIN. W tym zakresie pozwany skutecznie obalił twierdzenia o szkodzie powoda. Powód, który dokonywał naprawy pojazdu nie wykazałby rachunkami ani innymi dowodami, aby dokonywał naprawy podzespołu o tak znacznej wartości. Mógł to uczynić przez wskazanie nabywcy i przeprowadzenie oględzin pojazdu czego zaniechał.

Dokonana przez biegłego J. B. wycena poszczególnych elementów wyposażenia samochodu powoda nie była kwestionowana z wyjątkiem systemu PCS. W związku z tym, że powód nie przedłożył żadnych faktur świadczących o dokonanych naprawach, zastosowanie będą miały postanowienia § 13 ust. 12 o.w.u. Jeżeli naprawa nie została udokumentowana imiennymi fakturami (rachunkami) wysokość odszkodowania nie uwzględni się podatku vat. Koszt naprawy pojazdu z uwzględnieniem stawki roboczogodziny na poziomie 110 zł i przy zastosowaniu oryginalnych części zamiennych oraz dostępnych części alternatywnych o potwierdzonej jakości wynosi 85.882,37 zł netto. Przy wycenie kosztów naprawy wzięto pod uwagę jedynie oryginalne części, gdyż w okresie wystąpienia szkody nie były dostępne żadne elementy alternatywne. Przy ustaleniu stawki godzinowej za wykonaną pracę, Sąd miał na względzie średni poziom stawek w regionie, stosowane przez niezależne warsztaty blacharsko-lakiernicze, poza siecią oficjalnych przedstawicieli-producentów danej marki pojazdu, a które jest zgodne z o.w.u.

Wobec braku udokumentowania przeprowadzenia naprawy, rozliczenia szkody, zgodnie z zapisami o.w.u., (§ 13 ust. 11) winno nastąpić bez pomniejszeń z tytułu zużycia amortyzacyjnego oraz udziału własnego.

Powód zawarł umowę ubezpieczenia autocasco w pełnym zakresie z wykupioną amortyzacją części i udziałem własnym w szkodach. Zgodnie z zapisami o.w.u. § 5 ust. 2 wariant pełny obejmuje szkody będące następstwem uszkodzenia albo utraty pojazdu, trwale zamontowanych części pojazdu, wyposażenia pojazdu. Koniecznym jest ustalenie, czy powstała szkoda jest szkodą całkowitą, czy częściową. Biegły ustalił, że jest to szkoda częściowa, a żadna ze stron tego nie kwestionowała. Sposób ustalenia należnego odszkodowania jest innych w przypadku udokumentowania przeprowadzonych napraw (§ 13 ust. 9 o.w.u.) i innych w przypadku braku faktur, rachunków (§ 13 ust. 11). Zgodnie z zapisami ogólnych warunków ubezpieczenia, w przypadku, gdy wysokość szkody ustalana jest na podstawie wyceny (metoda kosztorysowa), wysokość szkody ustala się w oparciu o ceny materiałów i części zamiennych oraz istniejących części zamiennych o porównywalnej jakości dystrybuowanych w sieciach funkcjonujących poza siecią oficjalnego producenta, importera pojazdu, system kosztorysowy Audatex lub Eurotax dla wymiaru robocizny, średnie stawki robocizny w oparciu o średnie ceny usług stosowane na terenie gdzie szkoda jest likwidowana, nie wyższe jednak od stawek stosowanych przez oficjalnych przedstawicieli.

Do wyceny kosztów naprawy został wykorzystany system Audatex według stanu na dzień (...) r. Kosztorys opiera się na pracochłonności oraz cenach części zamiennych oryginalnych uzyskiwanych od importerów. Stawka godzina została uwzględniona jako cena przeciętnego warsztatu dobrej klasy w regionie. Stawka ta wynosi 110 zł netto.

W ocenie Sądu całkowity koszt naprawy pojazdu to kwota 85.882,37 zł. Powyższa kwota uwzględnienia koszty napraw części bezspornych w przedmiotowym pojeździe, średnie stawki roboczogodziny na poziomie 110 zł i zastosowanie części oryginalnych z sieci (...) L., gdyż na chwilę powstania szkody nie było możliwości skorzystania z zamiennych części odpowiedniej jakości.

Mając na uwadze powyższe, Sąd na podstawie art. 805 § 1 i § 2 pkt 2 k.c., art. 822 § 1 k.c., §5, § 12, § 13, § 14, § 15 ogólnych warunków ubezpieczenia, zasądził od pozwanego na rzecz powoda kwotę 85.882,37 zł, w pozostałym zakresie powództwo oddalając jako bezpodstawne.

Powód wniósł o zasądzenie na jego rzecz od pozwanego odsetek ustawowych liczonych od dnia 5 września 2013 r. do 31 grudnia 2015 r. oraz z ustawowymi odsetkami za opóźnienia od dnia 1 stycznia 2016 r. do dnia zapłaty. Nie ulega wątpliwości, że powód zgłosił pozwanemu szkodę w dniu 5 sierpnia 2013 r. Zgodnie z ogólnymi warunkami ubezpieczenia ubezpieczyciel obowiązany jest wypłacić odszkodowanie w terminie 30 dni, licząc od daty otrzymania zawiadomienia o wypadku. Jeżeli zaś w powyższym terminie okoliczności koniecznych do ustalania odpowiedzialności ubezpieczyciela albo wysokość odszkodowania nie jest możliwe, odszkodowanie wypłacane jest w terminie 14 dni od dnia, w który przy zachowaniu należytej staranności wyjaśnienie tych okoliczności było możliwe. Spełnienie zaś świadczenia w terminie późniejszym może być usprawiedliwione jedynie wówczas, gdy zachodzą ww. przesłanki, a więc niemożność wyjaśnienia okoliczności koniecznych do ustalenia odpowiedzialności albo jej wysokości z uwzględnieniem, że działania ubezpieczyciela była podejmowane ze szczególną starannością. Stopień staranności zakładu ubezpieczeń musi uwzględniać zawodowy charakter prowadzonej przez niego działalności. Nakazuje on uwzględnić profesjonalizm ubezpieczyciela, jego doświadczenie, fakt posiadania fachowej obsługi, a także łatwiejszy dostęp do opinii rzeczoznawców i innych specjalistów w danej dziedzinie.

Od chwili zdarzenia drogowego były podejmowane z inicjatywy każdej ze stron czynności zmierzające do ustalenia samej kolizji jak i ustalenie wartości L.. Okoliczności zdarzenia były sporne, zeznania uczestników wypadku, co do prędkości rozbieżne, podobnie jak ustalenia ekspertów i biegłych (patrz sprawa I C 303/12). Dało to pozwanemu podstawę do kwestionowania jego odpowiedzialności z uwagi na trudności w dokonaniu ustaleń faktycznych. Dopiero opinia Instytutu (...) w tej sprawie pozwoliła na przesądzenie odpowiedzialności pozwanego. Sąd doręczył pozwanemu opinię sporządzoną przez (...) Instytut (...) w W. w dniu 7 grudnia 2015 r., zakreślając jednocześnie termin 14 dni na złożenie zastrzeżeń. W powyższym terminie pozwany zastrzeżeń nie złożył. Na rozprawie w dniu 16 lutego 2016 r. oświadczył, że opinii w zakresie rekonstrukcji wypadków nie kwestionuje (k. 184 i 205). Wobec powyższe Sąd uznał, że w terminie 14 dni od doręczenia opinii (doręczenie nastąpiło w dniu 7 grudnia 2015 r. k. 184), przy niekwestionowaniu opinii Instytutu, winien był spełnić świadczenie, co najmniej w części bezspornej tj. bez uwzględnienia systemu ochrony PCS.

Mając na uwadze powyższe w oparciu o art. 481 k.c., Sąd zasądził odsetki ustawowe od kwoty 85.882,37 zł od dnia 22 grudnia 2015 r. do 31 grudnia 2015 r., zaś odsetki ustawowe za opóźnienie od dnia 1 stycznia 2016 r. do dnia zapłaty.

O kosztach procesu Sąd orzekł na podstawie art. 100 zd. 1 k.p.c. dokonując ich stosunkowego rozdzielenia, stosownie do wyniku sprawy. Powód domagał się zasądzenia odszkodowania w wysokości 130.282,79 zł z ustawowymi odsetkami od dnia 5 września 2013 r. do dnia 31 grudnia 2015 r., zaś z odsetkami ustawowymi za opóźnienia od dnia 1 stycznia 2016 r. do dnia zapłaty. Ostatecznie powód utrzymał się ze swoim żądaniem w wysokości 85.882,37 zł. Oznacza to, że powód wygrał niniejszy proces w 65,92% (85.882,37 zł x 100% : 130.282,79 zł), pozwany zaś w 34,08%.

Powód poniósł następujące koszty niezbędne do celowego dochodzenia praw i celowej obrony: 6.515 zł tytułem opłaty od pozwu, 3.600 zł tytułem kosztów zastępstwa procesowego i 17 zł tytułem opłaty skarbowej oraz kwotę 9.779,20 zł tytułem wydatków na opinie biegłych. Łącznie 19.911,20 zł.

Z kolei pozwany poniósł koszt procesu w postaci kosztów zastępstwa procesowego w wysokości 3.600 zł i 17 zł tytułem opłaty skarbowej od pełnomocnictwa.

Pozwany zatem winien jest zwrócić powodowi kwotę 13.125,46 zł (19.911,20 zł x 65,92%), zaś powód winien jest zwrócić pozwanemu kwotę 1.232,67 zł (3.617 x 34,08%). Po dokonaniu stosunkowego rozdzielenia pozwany winien jest zwrócić powodowi kwotę 11.892,79 zł.

O brakującej części zaliczki na wynagrodzenie biegłych Sąd orzekł na podstawie art. 113 ust. 1 ustawy z dnia 28 lipca 2005r. o kosztach sądowych w sprawach cywilnych. Łącznie przyznano biegłemu wynagrodzenie w kwocie 10.491,02 zł, a zaliczki uiszczone przez powoda wynosiły 9.779,20 zł. Do rozliczenia pozostała więc kwota 711,82 zł (10.491,02 zł - 9.779,20 zł). Dlatego też nakazano ściągnąć na rzecz Skarbu Państwa:

- od powoda kwotę 242,58 zł (34,08% - część, jakiej powód przegrał proces x 711,82 zł),
- od pozwanego kwotę 469,24 zł (65,92% - część, w jakiej pozwany przegrał proces x 711,82 zł).