

Sygnatura akt VIII C 1657/16

WYROK

W IMIENIU RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ

Dnia 15 lutego 2017 roku

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

Przewodniczący S.S.R. Małgorzata Sosińska-Halbina

Protokolant sekr. sąd. Izabella Bors

po rozpoznaniu w dniu 1 lutego 2017 roku w Łodzi

na rozprawie

sprawy z powództwa A. P.

przeciwko Č. pojišť'ovna a.s. (akciová spoločnosť) z siedzibą w P. w R. C. Č. pojišť'ovna Spółka Akcyjna Oddział w Polsce z siedzibą w W.

o zapłatę kwoty 2.300 zł

1. zasądza od pozwanego na rzecz powódki kwotę 1.725 zł (jeden tysiąc siedemset dwadzieścia pięć złotych) z ustawowymi odsetkami od dnia 10 maja 2013 roku do dnia zapłaty, przy czym od dnia 1 stycznia 2016 roku z ustawowymi odsetkami za opóźnienie;
2. oddala powództwo w pozostałym zakresie;
3. zasądza od pozwanego na rzecz powódki kwotę 812,65 zł (osiemset dwanaście złotych sześćdziesiąt pięć groszy) tytułem zwrotu kosztów procesu.

Sygn. akt VIII C 1657/15

UZASADNIENIE

W dniu 6 maja 2016 roku powódka A. P., reprezentowana przez zawodowego pełnomocnika, wytoczyła przeciwko Č. P.'ovna A. S. z siedzibą w P. Odział w Polsce z siedzibą w W. powództwo o zapłatę kwoty 2.300 zł wraz z ustawowymi odsetkami od dnia 8 maja 2013 roku do dnia zapłaty oraz wniosła o zasądzenie zwrotu kosztów procesu, w tym kosztów zastępstwa procesowego według norm przepisanych.

W uzasadnieniu powódka wskazała, że w dniu 5 kwietnia 2013 roku doszło do zdarzenia drogowego, w wyniku którego został uszkodzony należący do niej samochód marki O. (...) o nr rej. (...). Sprawca zdarzenia M. B. w zakresie odpowiedzialności cywilnej był ubezpieczony u pozwanego. Po przeprowadzeniu postępowania likwidacyjnego pozwany wyliczył odszkodowanie za naprawę pojazdu na kwotę 2.300 zł, przy czym powstała szkoda została zakwalifikowana jako całkowita. Ostatecznie jednak pozwany odmówił wypłaty świadczenia podnosząc, że powódka przyczyniła się do zaistnienia zdarzenia. W ocenie powódki stanowisko pozwanego jest nieprawidłowe, zwłaszcza w kontekście faktu ukarania M. B. mandatem karnym za spowodowanie kolizji. Pismem z dnia 29 lipca 2015 roku powódka bezskutecznie wezwała pozwanego do wypłaty ustalonego odszkodowania.

(pozew k. 3-4)

W odpowiedzi na pozew strona pozwana, reprezentowana przez zawodowego pełnomocnika, wniosła o oddalenie powództwa w całości oraz zasądzenie zwrotu kosztów procesu, w tym kosztów zastępstwa procesowego według norm przepisanych. Pozwany nie kontestując faktu ustalenia wartości szkody w mieniu powódki na kwotę 2.300 zł, zakwestionował podstawę swojej odpowiedzialności podnosząc, że do kolizji doszło z winy powódki, która włączając się do ruchu oraz wykonując manewr zawracania, nie zachowała należytej ostrożności w ten sposób, że nie upewniła się czy z tyłu jej samochodu nie nadjeżdża innych pojazdów. Pozwany wskazał ponadto, że wyrokiem z dnia 22 grudnia 2014 roku w sprawie VII W 2704/13 tut. Sąd VII Wydział Karny uznał pozwaną winną popełnienia wykroczenia z art. 86 § 1 k.w. w związku z przedmiotową kolizją, przy czym wyrok ten, w wyniku apelacji obwinionej, został uchylony przez Sąd Okręgowy w Łodzi wobec tego, że doszło do przedawnienia orzekania na podstawie art. 5 § 1 pkt 4 w zw. z art. 45 § 1 k.w.

(odpowiedź na pozew k. 19-22)

Replikując na stanowisko pozwanego strona powodowa podniosła, że wydający opinię w sprawie VII W 2704/13 biegły Z. N. stwierdził, iż powódka przyczyniła się do zaistnienia zdarzenia w minimalnym stopniu, głównym zaś jego sprawcą był M. B..

(pismo procesowe powódki k. 33)

W toku dalszego postępowania pełnomocnicy stron podtrzymali dotychczasowe stanowiska w sprawie, wnieśli również o załączenie w poczet materiału dowodowego wszystkich opinii biegłych wydanych na gruncie sprawy VII W 2704/13 toczącej się przed tutejszym Sądem, VII Wydziałem Karnym.

W piśmie procesowym opatrzonym datą 28 listopada 2016 roku pozwany wskazał, że nie kwestionuje wartości pojazdu powódki przed szkodą oraz po jej zaistnieniu.

(pismo procesowe pozwanego k. 194-195, k. 206, protokół rozprawy k. 202-204, k. 212-214)

Sąd Rejonowy ustalił następujący stan faktyczny:

Powódka A. P. jest właścicielką samochodu marki O. (...) o numerze rejestracyjnym (...).

(okoliczności bezsporne)

W dniu 5 kwietnia 2013 roku w Ł., na wysokości posesji nr (...) ulicy (...), doszło do zdarzenia drogowego, w którym brał udział należący do A. P. samochód, o którym wyżej mowa.

Bezpośrednio przed zdarzeniem pojazd powódki był zaparkowany na zaśnieżonym poboczu po prawej stronie ulicy (...) (patrząc w kierunku ulicy (...)), przed zatoką postojową i za drogą dojazdową na parking Centrum (...). W tym samym czasie kierujący samochodem marki O. (...) o nr rej. (...) M. B. oczekiwał na możliwość wznowienia jazdy, znajdując się przed wlotem drogi na parking szpitala, a jednocześnie za samochodem powódki. Powódka chcąc zawrócić w kierunku szpitala rozpoczęła manewr cofania, jednocześnie włączając się do ruchu. Manewr powódki został przeprowadzony zgodnie z przepisami ruchu drogowego i nie stwarzał niebezpieczeństwa dla innych uczestników ruchu. Po zatrzymaniu pojazdu powódka włączyła lewy kierunkowskaz sygnalizując chęć skrętu w drogę ewakuacyjną do szpitala. W chwili zatrzymania samochodu marki O. o nr rej. (...), M. B. wznowił już jazdę, zbliżając się do w/w pojazdu. Widząc zatrzymujący się samochód M. B. podjął decyzję o jego ominięciu. W tym celu zjechał na lewą stronę jezdni, rozpędzając pojazd do prędkości około 48 km/h. Gdy zbliżający się do powódki O. znajdował się już w trakcie manewru omijania i był w polu widzenia kierującej O. V., A. P. ruszyła do przodu i rozpoczęła manewr skrętu w lewo, doprowadzając tym samym do zajechania drogi M. B., w efekcie czego pomiędzy pojazdami marki O. doszło do kolizji.

W chwili, w której manewr powódki stał się rozpoznawalny dla M. B., nie miał on możliwości uniknięcia kolizji. Rozpoczynając manewr skrętu w lewo na wlocie drogi ewakuacyjnej do szpitala i obserwując w sposób prawidłowy drogę za pojazdem powódka była w stanie dostrzec wyprzedzający ją z lewej strony samochód O. o nr rej. (...), w następstwie czego winna ona zaniechać manewru skrętu i zatrzymać pojazd, pomimo, że w jej pojeździe był włączony wcześniej lewy kierunkowskaz, zaś sam manewr skrętu był wykonywany w miejscu do tego dozwolonym. Zachowanie powódki przyczyniło się do zaistnienia opisanego zdarzenia.

Do zdarzenia przyczynił się również M. B., który podjął manewr omijania, a następnie wyprzedzania pojazdu powódki w sytuacji, gdy w pojeździe tym był włączony lewy kierunkowskaz, pojazd ten był widoczny dla kierującego z dużej odległości i przez długi okres czasu, a nadto w miejscu, które przez kierującego o przeciętnej wiedzy winno być traktowane jako skrzyżowanie dróg, a więc w którym wyprzedzanie dla takiego kierującego byłoby kategoriycznie zabronione. Ponadto manewr ten, w jego ostatnim etapie przed kolizją, był wykonywany na odcinku drogi oznaczonym podwójną linią ciągłą, a następnie na wyznaczonym znakami pionowymi i poziomymi przejściu dla pieszych. Takie zachowanie M. B. nosiło znamiona nierozważanego i było niczym nieuzasadnione. W zaistniałej sytuacji winien on bezwzględnie zaniechać manewru omijania/wyprzedzania oraz odpowiednio, w sposób bezpieczny, zmniejszyć prędkość jazdy.

Zaistniała kolizja była skutkiem niezachowania wymaganej ostrożności na drodze, braku rozwagi oraz niewłaściwej obserwacji drogi podczas wykonywania manewrów przez oboje kierujących.

(dowód z przesłuchania powódki k. 213, zaświadczenie o zdarzeniu drogowym k. 8, z akt sprawy VII W 2704/13: pisemna opinia biegłego Z. N. k. 292-320, pisemna uzupełniająca opinia biegłego Z. N. k. 372-376, ustne uzupełniające opinie biegłego Z. N. k. 353-354v)

Na skutek opisanego zdarzenia drogowego doszło do powstania uszkodzeń po lewej stronie pojazdu powódki, w szczególności: zderzaka, reflektora, błotnika wraz ze wzmocnieniem i listwą ochronną, nadkola, poszycia oraz listwy ochronnej drzwi przednich i tylnych, amortyzatora, zwrotnicy, tarczy koła przedniego.

Przybyli na miejsce zdarzenia funkcjonariusze policji za winnego jego spowodowania uznali M. B., w związku z czym na kierującego O. został nałożony mandat karny. M. B. został ponadto ukarany za jazdę bez uprawnień.

M. B. posiadał ubezpieczenie odpowiedzialności cywilnej posiadaczy pojazdów mechanicznych w pozwanym Č. P.'ovna A. S. z siedzibą w P..

(dowód z przesłuchania powódki k. 213, zaświadczenie o zdarzeniu drogowym k. 8, karta kontrolna szkody k. 10, kserokopia notatki urzędowej k. 62-63, okoliczności bezsporne)

W dniu 9 kwietnia 2013 roku pozwany zarejestrował szkodę zgłoszoną przez powódkę. W toku postępowania likwidacyjnego pozwany zakwalifikował szkodę jako całkowitą ustalając wartość rynkową pojazdu na kwotę 3.000 zł, zaś wartość pozostałości na kwotę 700 zł. Wartość szkody powódki pozwany wyliczył na kwotę 2.300 zł. Ostatecznie jednak, decyzją z dnia 8 maja 2013 roku pozwany odmówił wypłaty odszkodowania wskazując, iż do przedmiotowego zdarzenia doszło z winy powódki, która w wyniku nieprawidłowego włączenia się do ruchu i zawracania w niedozwolonym miejscu (podwójna linia ciągła), nie upewniwszy się, czy nie nadjeżdża inny pojazd, doprowadziła do uszkodzenia samochodu kierowanego przez M. B..

(okoliczności bezsporne, wyliczenie szkody k. 9, decyzja k. 11, pismo k. 37, druk zgłoszenia szkody k. 53-56)

Pismem z dnia 29 lipca 2015 roku powódka wezwała pozwanego do zapłaty kwoty wynikającej kalkulacji naprawy wraz z odsetkami ustawowymi od dnia 8 maja 2013 roku.

(okoliczności bezsporne, wezwanie do zapłaty wraz z potwierdzeniem nadania k. 12-13)

Wyrokiem z dnia 22 grudnia 2014 roku wydanym w sprawie VII W 2704/13 Sąd Rejonowy dla Łodzi-Widzewa w Łodzi uznał A. P. za winną tego, że w dniu 5 kwietnia 2013 roku w Ł. przy posesji nr (...) ulicy (...) kierując samochodem marki O. (...) o nr rej. (...) nie zachowała należytej ostrożności powodując zagrożenie bezpieczeństwa w ruchu drogowym w ten sposób, że rozpoczynając manewr skrętu w lewo po zakończeniu manewru cofania/włączenia się do ruchu ulicy (...), doprowadziła do zajechania drogi kierującemu samochodem marki O. (...) o nr rej. (...), który przyczynił się do zaistnienia kolizji poprzez podjęcie nierozważnego manewru zmiany pasa ruchu i wyprzedzania pojazdu marki O. (...) o nr rej. (...) z lewej strony, pomimo włączonego światła kierunkowskazu, w wyniku czego doszło do zderzenia samochodu marki O. (...) o nr rej. (...) z samochodem marki O. (...) o nr rej. (...), który odbity uderzył w nieprawidłowo zaparkowany samochód marki S. o nr rej. (...), czym wypełniła dyspozycję art. 86 § 1 k.w. i na podstawie art. 86 § 1 k.w. w zw. z art. 39 § 1 i § 2 k.w. odstąpił od wymierzenia obwinionej kary. Wyrokiem Sądu Okręgowego w Łodzi z dnia 8 maja 2015 roku wydanym w sprawie V Ka 477/15 uchylono powyższy wyrok i na podstawie art. 5 § 1 pkt 4 k.p.w. w zw. z art. 45 § 1 k.w. umorzono postępowanie w sprawie obwinionej A. P..

(okoliczności bezsporne; z akt sprawy VII W 2704/13: wyrok z dnia 22 grudnia 2014 roku, wyrok z dnia 8 maja 2015 roku)

Powyższy stan faktyczny Sąd ustalił bądź jako bezsporny, bądź na podstawie dowodów z dokumentów znajdujących się w aktach sprawy, których prawdziwości ani rzetelności ich sporządzenia nie kwestionowała żadna ze stron, w tym na podstawie załączonych akt szkodowych. Podstawą ustalenia stanu faktycznego był także dowód z przesłuchania powódki. Sąd oparł się ponadto na opinii biegłego sądowego Z. N. (podstawowej oraz uzupełniającej) wydanej na gruncie sprawy VII W 2704/13, o załączenie której w poczet materiału dowodowego wniosły obie strony procesu. Oceniając opinię Z. N. Sąd nie znalazł podstaw do kwestionowania wysnutych w jej treści wniosków. Opinię biegłego cechuje spójność, wnioski wyciągnięte przez biegłego są logiczne i znajdują oparcie w przeprowadzonych przez niego badaniach. Ponieważ z opinii wynika jednoznacznie, jaki mógł być przebieg przedmiotowego zdarzenia, a nadto, jakie spostrzeżenia powodują wnioski wyciągnięte przez biegłego, należy ją uznać za jasną. Opinia biegłego jest również pełna, biegły udzielił bowiem odpowiedzi na wszystkie postawione mu pytania, na które zgodnie z zakresem posiadanych wiadomości specjalnych i udostępnionych mu materiałów dowodowych mógł on udzielić odpowiedzi, uwzględnił wszystkie okoliczności istotne dla rozstrzygnięcia badanej kwestii, zaś sama opinia zawiera uzasadnienie wyrażonych ocen oraz poglądów. Przy wydaniu opinii biegły przeprowadził analizę przestrzenno-czasową zdarzenia, w szczególności odtworzył ruch pojazdów marki O. przed jego zaistnieniem, przy czym co istotne, na podstawie przeprowadzonej symulacji biegły doszedł do wniosku, że zdarzenie to przebiegało w sposób przedstawiony przez jego uczestników (biegły wykluczył jedynie, aby pojazd kierowany przez M. B. mógł być zatrzymany przed wznowieniem jazdy przez okres 3-5 minut, która to jednak okoliczność nie miała istotnego znaczenia dla oceny techniki jazdy obu kierujących). Biegły wyjaśnił przy tym, że prędkość kolizyjna samochodów została ustalona na podstawie ich uszkodzeń, która to metoda stanowi najbardziej wiarygodne źródło informacji pozwalające na rekonstrukcję zdarzenia. Biegłość początkową biegły ustalił natomiast w oparciu o relacje kierujących, przyjmując jednocześnie, że każde z nich rozpędzało pojazd w normalny sposób. Co do toru poruszania się pojazdów biegły wskazał, że ten wprawdzie nie wynika z dowodów typu rzeczowego, ale istniała możliwość jego odtworzenia podczas wykonywania symulacji. Odnośnie przebiegu samej kolizji biegły wyjaśnił, że doszło do niej po upływie 3,9 sekundy po rozpoczęciu skrętu przez powódkę. Jednocześnie M. B. wznowił jazdę około 8,1 sekundy przed dojechaniem do momentu symulacji, manewr omijania zaś podjął po upływie około 6,2 sekundy po wznowieniu jazdy, będąc w odległości około 62,4 metra od tyłu zatrzymanego przez powódkę (po wykonaniu manewru cofania) pojazdu. W takiej sytuacji kierujący O. miał pełną możliwość zaniechania podejmowania manewru omijania, który następnie, po wznowieniu jazdy przez pozwaną przeszedł w manewr wyprzedzania, i bezpiecznego zatrzymania samochodu. Jednocześnie, jak ustalił biegły, powódka wykonywała manewr cofania w czasie około 6 sekund. W konsekwencji biegły przyjął, że M. B. miał wystarczająco dużo czasu, aby zachować się w zgodzie z przepisami ruchu drogowego, zwłaszcza, że miał on możliwość zaobserwowania powódki już w czasie, gdy wykonywała ona manewr cofania. Odnośnie samej kolizji biegły uznał, że dla kierującego O. stan zagrożenia powstał dopiero w momencie, gdy powódka rozpoczęła manewr skrętu w lewo, dopiero wówczas bowiem, manewr ten stał się dla niego w pełni rozpoznawalny. Biegły wyjaśnił przy tym, że M. B. rozpoczął manewr omijania w czasie, gdy powódka albo kończyła manewr cofania,

albo też zatrzymała już samochód, co miało miejsce około 5,8 sekundy przed kolizją. W tej fazie nie mógł on przypuszczać, że powódka ma zamiar skręcać w lewo. Uwzględniając całość przeprowadzonej analizy, w momencie powstania stanu zagrożenia, M. B. nie miał możliwości uniknięcia zderzenia poprzez podjęcie manewrów obronnych. Jednocześnie biegły nie miał żadnych wątpliwości odnośnie tego, że kierujący O. zachowując się rozważnie mógł uniknąć kolizji. Biegły wskazał również, że w jego ocenie, jedynym błędem w technice jazdy powódki był brak obserwacji drogi

za jej pojazdem, wówczas bowiem mogłaby ona spostrzec jadącego za nią w sposób nieprawidłowy drugiego uczestnika ruchu, co winno skłonić powódkę do zaniechania wykonywania zamierzonego manewru. Tylko w ten sposób powódka przyczyniła się do zdarzenia. Co przy tym istotne, biegły wyraźnie zaznaczył, że wykonany przez powódkę manewr cofania był prawidłowy w świetle przepisów ruchu drogowego i nie stwarzał zagrożenia na drodze, nadto, wobec oznakowania pionowego i poziomego jezdni powódka była uprawniona do podjęcia manewru skrętu. W przypadku M. B., jak wyjaśnił biegły, błędów w technice jazdy było więcej, kierujący O. nie tylko bowiem podjął manewr omijania/wyprzedzania z lewej strony pojazdu, w którym włączone były światła lewego kierunkowskazu, ale nadto uczynił to w miejscu, które przez kierującego o przeciętnej wiedzy winno być traktowane jako skrzyżowanie dróg, przy czym końcowa część manewru była wykonywana wpiern na odcinku jezdni z podwójną linią ciągłą, a następnie na wyznaczonym przejściu dla pieszych.

Dokonując ustaleń w zakresie stanu faktycznego Sąd pominął natomiast opinię biegłego sądowego R. B.. Wydając opinię biegły ten nie odtworzył ruchu samochodów marki O. przed kolizją, z związku z czym nie był w stanie dokonać pełnej analizy przestrzenno-czasowej przebiegu zdarzenia, co skutkowało nieprawidłową oceną (...) i jego wpływu na zaistnienie kolizji. Na marginesie wskazać przy tym należy, że powyższe skutkowało dopuszczeniem przez Sąd orzekający w sprawie o wykroczenie innego biegłego.

Sąd Rejonowy zważył, co następuje:

Powództwo jest zasadne w przeważającej części, tj. co do kwoty 1.725 zł z ustawowymi odsetkami od dnia 10 maja 2013 roku do dnia zapłaty.

W niniejszej sprawie znajdują zastosowanie zasady odpowiedzialności samoistnego posiadacza mechanicznego środka komunikacji poruszanego za pomocą sił przyrody statutowane w przepisie art. 436 § 2 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.

W kwestii zakresu szkody i odszkodowania obowiązują reguły wyrażone w przepisach ogólnych księgi III Kodeksu cywilnego, w szczególności 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 o ubezpieczeniach obowiązkowych, 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 o ubezpieczeniach obowiązkowych).

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 o ubezpieczeniach obowiązkowych).

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 wynika 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 o ubezpieczeniach obowiązkowych, art. 822 § 4 k.c.).

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.).

W przedmiotowej sprawie bezspornym między stronami był fakt zaistnienia zdarzenia komunikacyjnego z dnia 5 kwietnia 2013 roku, w wyniku którego należący do powódki samochód marki O. (...) o nr rej. (...), został uszkodzony. Poza sporem między stronami pozostawała również wysokość szkody w pojeździe powódki, którą pozwany wyliczył na kwotę 2.300 zł.

Osią sporu w niniejszej sprawie była jedynie zasada odpowiedzialności pozwanego za przedmiotową szkodę, strona pozwana podnosiła bowiem, że winną spowodowania przedmiotowego zdarzenia była powódka, która wykonując manewr zawracania nie zachowała należytej ostrożności, nie upewniła się czy z tyłu jej pojazdu nie nadjeżdża inny uczestnik ruchu, w wyniku czego doprowadziła do zderzenia z samochodem kierowanym przez M. B..

Odnosząc się do stanowiska pozwanego Sąd uznał je za nieprawidłowe. Nie powielając ustaleń faktycznych przypomnieć należy, że jak wskazał biegły Z. N. w wydanej opinii, na zaistnienie zdarzenia z dnia 5 kwietnia 2013 roku wpływ mieli oboje kierujący, który dopuścili się błędu w swojej technice jazdy. Biegły nie miał przy tym wątpliwości, iż to M. B. dopuścił

się w trakcie jazdy większej liczby nieprawidłowości i one „nie były sensowne”. Stanowisko biegłego w powyższym zakresie doskonale ilustruje wydana przez niego ustna opinia uzupełniająca, w treści której, w kontekście oceny zachowania kierującego O. biegły stwierdził „Nie wiem czy to wynikało z jego braku wiedzy, bo nie miał uprawnień, czy z braku rozwagi, bo to był bardzo nierozważny manewr, aż tak dużych głupot to kierowcy z reguły nie robią” (k. 354v. akt sprawy VII W 2704/13). W świetle powyższego nie może się ostać stanowisko pozwanego, zdaniem którego, za zaistnienie zdarzenia odpowiada wyłącznie powódka. Warunkiem sine qua non przypisania sprawcy winy jest bowiem ustalenie związku przyczynowego pomiędzy jego zachowaniem a zaistnieniem zdarzenia. Według teorii ekwiwalencji, dominującej na gruncie doktryny i judykatury, przyczyną następstwa jest każdy warunek, którego hipotetyczna eliminacja prowadzi do odpadnięcia danego następstwa w jego konkretnej postaci. Skoro zatem zaistniał skutek o charakterze społecznie ujemnym, to należy cofnąć się do poprzedzających go ogniów i jeśli wśród nich znajduje się czyn człowieka to zachodzi związek przyczynowy. Zaznaczyć przy tym należy, że w takim ujęciu czyn sprawcy nie musi być wyłączną przyczyną skutku należącego do znamion czynu zabronionego. Innymi słowy wystąpienie innych warunków nie wyłącza przyczynowości, niezależnie od ich wagi (por. postanowienie SN z dnia 21 lutego 2001 r., IV KKN 189/00, L.). Powyższe prowadzi zatem do wniosku, że odpowiedzialność za spowodowanie kolizji nie ogranicza się do sprawców wyłącznie winnych

lub w przeważającej mierze odpowiadających za dojście do wypadku (por. wyrok SN z dnia 3 listopada 2010 r., II KK 109/10, Biul. PK 2010/8/5). Przyczynienie się innej osoby do zdarzenia drogowego należy rozpatrywać zatem wyłącznie jako okoliczność zmniejszającą winę sprawcy, w szczególności, gdy przyczynienie to jest znaczne, nie zaś ekskulpujące go (por. uchwała SN z dnia 28 lutego 1975 r., (...), OSNKW 1975/3-4/33). Przedkładając powyższe na grunt przedmiotowej sprawy skonstatować należy, że pomiędzy zachowaniem M. B. a zaistniałym wypadkiem istnieje związek przyczynowo-skutkowy, a także związek normatywny. Gdyby bowiem kierujący O. zachował się w sposób rozważny, tj. widząc samochód powódki, w którym włączony był lewy kierunkowskaz, usytuowany w miejscu, które winno być przez niego traktowane jako skrzyżowanie, zaniechałby wykonania manewru omijania/wyprzedzania, co było realnie możliwe, i nie doszłoby do kolizji. Powyższe pozwala zatem na przypisanie M. B. przyczynienia się do spowodowania kolizji. Oczywiście sama ta okoliczność nie ekskuluje powódki, która, o czym była już mowa wyżej, również przyczyniła się do zaistnienia zdarzenia. Przyczynienie to nie przejawiało się jednak, jak wskazał pozwany w decyzji o odmowie odszkodowania, w nieprawidłowym włączeniu się do ruchu oraz wykonaniu manewru zawracania w niedozwolonym miejscu (podwójna linia ciągła), a jedynie, w nieupewnieniu się podczas wykonywania manewru skrętu, że nie jest wyprzedzana przez inny pojazd. Przypomnieć należy, że pozwana wykonała manewr cofania w sposób zgodny z zasadami ruchu drogowego, nie stwarzając przy tym zagrożenia dla innych jego uczestników, miała również prawo wykonać manewr skrętu w lewo w miejscu, w którym to uczyniła (wbrew twierdzeniom pozwanego w miejscu rozpoczęcia tego manewru na jezdni nie ma podwójnej linii ciągłej). Nie mniej jednak (na co zwrócił również uwagę biegły Z. N.) powinnością powódki było upewnienie się, czy nie jest wyprzedzana przez inny samochód. Kierowca ma bowiem obowiązek nie tylko prowadzić pojazd zgodnie z obowiązującymi nakazami i zakazami, lecz winien także prowadzić pojazd w sposób rozważny i ostrożny. Obowiązek zachowania ostrożności wynikający z przepisów ustawy z dnia 20 czerwca 1997 roku prawo o ruchu drogowym (art. 3 ust. 1) polega na zwiększeniu uwagi i dostosowaniu zachowania uczestnika ruchu do warunków i sytuacji na drodze i unikaniu wszelkiego działania, które mogłoby spowodować zagrożenie bezpieczeństwa na drodze. W określonych sytuacjach uczestnik ruchu winien jednak zachować tzw. szczególną ostrożność, polegającą na zwiększeniu uwagi i dostosowaniu zachowania uczestnika ruchu do warunków i sytuacji zmieniających się na drodze, w stopniu umożliwiającym odpowiednio szybkie reagowanie. Przymiotnik "szczególna" podkreśla, że chodzi o wyższy stopień ostrożności od ostrożności zwykłej. Wymaga ona rozważnego prowadzenia pojazdu mechanicznego, polegającego na przedsięwzięciu (ze strony kierującego pojazdem) takich czynności, które zgodnie ze sztuką i techniką prowadzenia pojazdów mechanicznych są obiektywnie niezbędne dla zapewnienia maksymalnego bezpieczeństwa w ruchu drogowym, a także na powstrzymaniu się od czynności, które mogłyby to bezpieczeństwo zmniejszyć (por. wyrok SN z dnia 19 lutego 1974 r., Rw 53/74, OSNKW 1974/6/125). Warunkiem sprostania obowiązkowi szczególnej ostrożności, nałożonemu na uczestnika ruchu drogowego w sytuacjach wskazanych w ustawie jest nieustająca obserwacja sytuacji na drodze, umożliwiająca percepcję wszystkich zmian i odpowiednie dostosowanie się do nich (por. postanowienie SN z dnia 12 sierpnia 2009 r., V KK 34/09, OSNKW 2009/9/81). Wymóg zachowania szczególnej ostrożności ciąży m.in. na kierującym zmieniającym kierunek jazdy (art. 22 ust. 1 ustawy).

W ocenie Sądu zebrany w przedmiotowej sprawie materiał dowodowy implikuje jednoznaczną konstatację, że powódka naruszyła szczególne reguły ostrożności obowiązujące kierowcę podczas zmiany kierunku jazdy. N. obserwacji jezdni za pojazdem bezpośrednio przed rozpoczęciem manewru skrętu w lewo kierująca O. nie spostrzegła jadącego po lewej stronie jezdni pojazdu kierowanego przez M. B., który to pojazd znajdował się w zasięgu lusterek samochodu powódki w chwili rozpoczęcia manewru skrętu w lewo, które to zachowanie stanowiło zajechanie drogi kierującemu O. i przyczyniło

się do zdarzenia. Podkreślić w tym miejscu należy, że uważna lektura judykatów przywoływanych przez stronę powodową wskazuje, że Sąd Najwyższy orzekał w nich w odmiennym stanie faktycznym niż w przedmiotowej sprawie, wobec tego, że w tamtych okolicznościach faktycznych skręcający w lewo mimo prawidłowej obserwacji drogi nie mieli fizycznej możliwości zobaczyć, że są wyprzedzani przez inny pojazd (z uzasadnienia w sprawie III K 151/05: „Oczywiste mijanie się z prawdą W.O. co do miejsca zderzenia nie zmienia też faktu, że bezpośrednio przed włączeniem kierunkowskazu oskarżony spojrział w lusterko wsteczne i nie dostrzegł w nim samochodu J.A.”; z uzasadnienia w sprawie V KK 211/12: „Oskarżony jako kierowca ciągnika zawczasu i wyraźnie zasygnalizował zamiar wykonania manewru zmiany kierunku jazdy w lewo, upewnił się, że znajdujący się za nim pojazd nie uniemożliwia mu tego

manewru. Wynika to wprost z ustaleń sądu a quo”), co jednak nie miało miejsca w sprawie. Powódka miała możliwość zobaczyć, że jest wyprzedzana przez inny samochód i tylko skutek nie sprawdzenia, czy może wykonać manewr skrętu w lewo nie widziała tego. Jednocześnie w orzecznictwie wyrażono pogląd, że odbiega od modelu zachowania szczególnej ostrożności wykonywanie manewru skrętu w lewo, bez upewnienia się, czy nie spowoduje on zajechania drogi także pojazdowi jadącemu z tyłu. Zaniechanie takiego upewnienia się o braku zagrożenia przy wykonywaniu skrętu w lewo oznacza niezachowanie szczególnej ostrożności, jako warunku prawidłowego wykonania manewru zmiany kierunku jazdy, określonego w art. 22 ust. 1 prawa o ruchu drogowym, a tym samym naruszenie zasady bezpieczeństwa w ruchu lądowym (por. cyt. postanowienie SN w sprawie V KK 34/09). W tożsamy sposób Sąd Najwyższy wypowiedział się w wyroku z dnia 8 marca 2006 roku (IV KK 416/05, OSNwSK 2006/1/511), stwierdzając „na kierowcy zamierzającym wykonać manewr zmiany kierunku jazdy w lewo, ciąży nie tylko obowiązek zawnieszenia i wyraźnego zasygnalizowania tego manewru oraz baczenia, aby nie spowodował on zajechania drogi pojazdowi jadącemu z kierunku przeciwnego, ale także w zależności od okoliczności, wynikający z zasady szczególnej ostrożności (art. 22 ust. 1 ustawy), obowiązek upewnienia się, przez spojrzenie w lusterko wsteczne lub boczne, czy znajdujący się za nim pojazd nie uniemożliwia bezpiecznego wykonania tego manewru”. Uzasadniając powyższy pogląd Sąd Najwyższy wyjaśnił, że zawsze kierujący zmieniający kierunek jazdy musi dolożyć większej staranności niż inny uczestnik ruchu. Wykonując ten manewr musi wykorzystać wszystkie dostępne mu sposoby, aby wykonywać ten manewr bezpiecznie. Przypomniał, że zawsze uczestnik ruchu powinien kierować się, oprócz wymogów wynikających z przepisów ruchu drogowego, także zdrowym rozsądkiem, ogólną przezornością i respektowaniem bezpieczeństwa innych. Również w postanowieniu Sądu Najwyższego z dnia 8 stycznia 2013 roku (III KK 109/12, OSNKW 2013/4/29) wskazano, że ze wzmożoną uwagą kierujący musi prowadzić obserwację sytuacji drogowej, aby na czas zareagować i przerwać lub nawet zaprzestać manewru, gdyby pojawiło się zagrożenie dla bezpieczeństwa ruchu drogowego. Już samo dostrzeżenie pojazdu, którego kierowca nie stosuje się do zasad, jakie wynikają z przepisów, jest nie tylko informacją o możliwym zagrożeniu, lecz rodzi prawny obowiązek utraty zaufania do tamtego kierującego i zaniechania własnego manewru. O odpowiedzialności kierowcy wykonującego skręt w lewo można byłoby więc mówić wtedy, gdy widział (lub mógł i powinien był widzieć) pojazd poruszający się w sposób stwarzający zagrożenie lub wręcz uniemożliwiający bezpieczne wykonanie manewru, a mimo to ten manewr w dalszym ciągu realizował. Jednak w takiej sytuacji odpowiedzialność ta będzie związana w pierwszej kolejności z naruszeniem zasady ograniczonego zaufania. Przenosząc powyższe na grunt omawianej sprawy powtórzyć należy, że powódka miała niczym niezakłóconą możliwość spostrzeżenia nadjeżdżającego z tyłu samochodu marki O., zdarzenie miało bowiem miejsce na prostym odcinku drogi, panowała dobra widoczność, zaś pojazd kierowany przez M. B. był widoczny w zasięgu jej pola obserwacji przez relatywnie długi okres czasu. Co przy tym oczywiste, w przypadku dokonania takiej obserwacji, powinnością powódki było zaprzestanie wykonywania manewru skrętu w lewo. Obowiązek taki wynikał wprost się z zasady ograniczonego zaufania, która została zdefiniowana w art. 4 ustawy Prawo o ruchu drogowym, zgodnie z którą uczestnik ruchu ma prawo liczyć, że inni uczestnicy tego ruchu przestrzegają przepisów ruchu drogowego, chyba że okoliczności wskazują na możliwość odmiennego ich zachowania. Zaznaczyć należy, że granice tego zaufania sięgają tak daleko jak daleko z zachowania się użytkowników drogi nie wynika przeciwieństwo. Zaufanie to winno przy tym niezwłocznie zmienić

się w brak zaufania, gdy tylko pojawia się sygnał wskazujący na konkretną możliwość naruszenia przepisów ruchu przez inną osobę. Ów brak zaufania winien obowiązywać do momentu, gdy zachowanie innych uczestników drogi nie wykaże, że będą oni w konkretnej sytuacji przestrzegać przepisów (por. m.in. wyrok SN z dnia 9 grudnia 1959 r., I K 598/59, OSNPG 1960/3/43; postanowienie SN z dnia 3 grudnia 1962 r., Rw 1237/62, OSNKW 1963/7-8/139). Kończąc rozważania w powyższym zakresie przypomnieć należy, że wyrokiem z dnia 22 grudnia 2014 roku, wydanym w sprawie VII 2704/13, Sąd Rejonowy uznał A. P. za winną popełnienia zarzuczonego jej czynu z art. 86 § 1 k.w., odstępując od wymierzenia obwinionej kary. Wprawdzie wyrokiem z dnia 8 maja 2015 roku Sąd Okręgowy w Łodzi uchylił wyrok Sądu Rejonowego i postępowanie w sprawie umorzył, zaznaczenia wymaga, iż jako przesłankę wydanego orzeczenia Sąd II instancji przyjął przedawnienie karalności zarzuczonego obwinionej wykroczenia.

Reasumując, w oparciu o zgromadzony w sprawie materiał dowodowy, w szczególności opinię Z. N., Sąd uznał, że główną przyczyną zdarzenia było nierozważne i niczym nieuzasadnione zachowanie M. B., powódka zaś wyłącznie przyczyniła się do zaistnienia kolizji poprzez brak prawidłowej obserwacji jezdni za swoim pojazdem w momencie

wykonywania manewru skrętu w lewo. O czym była mowa wyżej, opinia biegłego Z. N. (podstawowa oraz uzupełniająca) stanowi przekonujący i miarodajny dowód w sprawie. Opinia ta odzwierciedla staranność i wnikliwość w badaniu zleconego zagadnienia, wyjaśnia wszystkie istotne okoliczności, podaje przyczyny, które doprowadziły do przyjętej konkluzji, a równocześnie jest poparta głęboką wiedzą i wieloletnim doświadczeniem zawodowym biegłego. Jednocześnie opinii tej nie podważają pozostałe dowody zebrane w sprawie. Skoro zatem do zdarzenia drogowego doszło głównie z winy M. B., tj. osoby ubezpieczonej w zakresie odpowiedzialności cywilnej posiadaczy pojazdów mechanicznych w pozwanym Č. P. 'ovna A. S. z siedzibą w P., podmiot ten ponosi odpowiedzialność za przedmiotową szkodę.

Jak wyjaśniono na wstępie rozważań prawnych, strona pozwana nie kwestionowała wysokości szkody w pojeździe powódki, ustalonej w toku postępowania likwidacyjnego na kwotę 2.300 zł, co implikuje konstatację, że należne powódce pełne odszkodowanie wyraża się w/w kwotą. Odszkodowanie to podlegało jednak stosownemu obniżeniu z uwagi na stwierdzone przez Sąd przyczynienie się powódki do zdarzenia z dnia 5 kwietnia 2013 roku.

W myśl art. 362 k.c., jeżeli poszkodowany przyczynił się do powstania lub zwiększenia szkody, obowiązek jej naprawienia ulega odpowiedniemu zmniejszeniu stosownie do okoliczności, a zwłaszcza do stopnia winy obu stron. Zgodnie z utrwalonym orzecznictwem, poszkodowany przyczynia się do powstania szkody, jeżeli jego zachowanie się jest adekwatną współprzyczyną powstania szkody w ogóle. Przyczynienie się do szkody występuje, gdy w wyniku badania stanu faktycznego sprawy dojść trzeba do wniosku, że bez udziału poszkodowanego szkoda hipotetycznie nie powstałaby lub nie przybrałaby rozmiarów, które ostatecznie w rzeczywistości osiągnęła. Miarą przyczynienia się poszkodowanego jest kryterium stopnia zawinienia obu stron. Adekwatny związek przyczynowy w rozumieniu art. 361 § 1 k.c. jest ograniczony do normalnych powiązań kauzalnych, a ocena, czy skutek jest "normalny" opiera się na całokształcie okoliczności sprawy, przy uwzględnieniu zasad doświadczenia życiowego. Takie zachowanie poszkodowanego, któremu nie można przypisać nieprawidłowości (naganności), nie może być uznane za przyczynienie się. Przy odpowiedzialności na podstawie art. 415 k.c. konieczne jest porównanie winy poszkodowanego z winą sprawcy lub osoby, za którą odpowiada (por. wyrok SN z dnia 7.05.2010 r., III CSK 229/09, LEX nr 602264; wyrok SN z dnia 14.02.2001 r., I PKN 248/00, OSNP 2002/21/522; wyrok SN z dnia 12.06.1980 r., II CR 166/80, LEX nr 8242). Skoro zatem przyczynienie się poszkodowanego do powstania lub zwiększenia szkody, jako przejaw powstania szkody w warunkach wielości przyczyn, z których jedną jest zachowanie się poszkodowanego, winno być rozpatrywane w kategoriach normalnego związku przyczynowego, to aby zachowanie się poszkodowanego mogło być podniesione do rangi zdarzenia uzasadniającego zmniejszenie należnego mu odszkodowania, musi stanowić samodzielny (zewnątrzny) względem przyczyny głównej czynnik przyczynowy, a nie tylko jej rezultat. Dopiero bowiem ustalenie faktu przyczynienia się poszkodowanego daje podstawę do badania zasadności odstępstwa od zasady pełnego odszkodowania.

Mając powyższe na uwadze, uwzględniając wszystkie okoliczności zdarzenia, Sąd uznał, że w istocie przyczynienie się powódki do powstania szkody kształtowało się na poziomie 25%. Niewątpliwie bowiem oboje uczestnicy wypadku naruszyli zasady ruchu drogowego, przy czym jak ustalono, zdecydowanie większy zakres naruszeń cechował zachowanie M. B., a o czym wcześniej była mowa.

Dokonane ustalenia uzasadniają przyznanie odszkodowania w kwocie 2.300 zł; przy czym po uwzględnieniu stopnia przyczynienia, kwota zasadzona wyniosła 1.725 zł.

Pomniejszając kwotę przyznanego zadośćuczynienia Sąd miał na względzie, że A. P. nieprawidłowo rozpoczęła wykonywać manewr skrętu w lewo, w okolicznościach które w żaden sposób nie uniemożliwiały jej prawidłowej obserwacji drogi przed jego podjęciem. Okoliczności te przesądzają o konieczności ich uwzględnienia w zasadzonej kwocie odszkodowania.

Biorąc pod uwagę powyższe okoliczności w kontekście stopnia winy stron, ich obiektywnie nieprawidłowego postępowania, zakresu przyczynienia

się do powstania szkody, ciężaru naruszonych przez sprawcę obowiązków oraz rozmiaru i wagi uchybień po stronie poszkodowanego, Sąd Rejonowy uznał, że adekwatne w tych okolicznościach było obniżenie zakresu obowiązku odszkodowawczego o 25 %. Z tego też względu kwota objęta wyrokiem została zasądzona z uwzględnieniem tak oszacowanego przyczynienia.

Mając powyższe na uwadze, jak również okoliczność, że pozwany do dnia wyrokowania nie wypłacił na rzecz powódki żadnego świadczenia pieniężnego, Sąd zasądził od pozwanego na rzecz powódki kwotę 1.725 zł z ustawowymi odsetkami od dnia 10 maja 2013 roku do dnia zapłaty, przy czym począwszy od dnia 1 stycznia 2016 roku z ustawowymi odsetkami za opóźnienie, oddalając powództwo w pozostałym zakresie.

O odsetkach ustawowych Sąd orzekł na podstawie przepisu 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 chociaż by opóźnienie było następstwem okoliczności, za które dłużnik odpowiedzialności nie ponosi. Jeżeli stopa odsetek za opóźnienie nie była z góry oznaczona, należą się odsetki ustawowe (od dnia 1 stycznia 2016 roku odsetki ustawowe za opóźnienie). Natomiast zgodnie z treścią przepisu

art. 14 ust. 1 i 2 ustawy o ubezpieczeniach obowiązkowych, zakład ubezpieczeń wypłaca odszkodowanie w terminie 30 dni, licząc od dnia otrzymania zawiadomienia o szkodzie, gdyby jednak wyjaśnienie w powyższym terminie okoliczności koniecznych do ustalenia odpowiedzialności zakładu ubezpieczeń albo wysokości świadczenia okazało się niemożliwe, świadczenie powinno być spełnione w ciągu 14 dni od dnia, w którym, przy zachowaniu należytej staranności, wyjaśnienie tych okoliczności było możliwe, 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.

Powódka zgłosiła pozwanemu szkodę w dniu 9 kwietnia 2013 roku, zaś ubezpieczyciel podjął decyzję o odmowie przyznania odszkodowania w dniu 8 maja 2013 roku (ustalając w tej dacie wartość szkody w pojeździe powódki). Uwzględniając trzydziestodniowy termin przewidziany ustawą o ubezpieczeniach obowiązkowych Sąd zasądził odsetki po upływie tego okresu, to jest od dnia 10 maja 2013 roku do dnia zapłaty, bowiem od tej daty pozwana nie wypłacając odszkodowania pozostawała w opóźnieniu (wobec tego, że szkoda, o którą w sprawie chodzi to szkoda majątkową na mieniu a nie osobie).

W pozostałym zakresie, głównie wobec uwzględniania zarzutu przyczynienia, powództwo podlegało oddaleniu.

O kosztach postępowania rozstrzygnięto w oparciu art. 100 k.p.c.
w zw. z art. 98 k.p.c.

Strona powodowa wygrała sprawę w 75 % i dlatego w takim stopniu należy się jej zwrot kosztów procesu.

Na koszty poniesione przez stronę powodową, stosownie do złożonego do akt sprawy zestawienia kosztów, złożyły się: opłata od pozwu – 115 zł, koszty zastępstwa procesowego w kwocie 1.200 zł – § 2 pkt 3 rozporządzenia Ministra Sprawiedliwości z dnia 22 października 2015 roku w sprawie opłat za czynności radców prawnych (Dz.U. z 2015, poz. 1804), opłata skarbową od pełnomocnictwa
– 17 zł, koszt doręczenia korespondencji – 16,80 zł oraz koszt dojazdu na rozprawę
– 140,41 zł.

Z kolei pozwany poniósł koszty procesu w postaci: kosztów zastępstwa procesowego w kwocie 1.200 zł – § 2 pkt 3 cyt. rozporządzenia Ministra Sprawiedliwości oraz opłaty skarbowej od pełnomocnictwa – 17 zł.

Całość poniesionych przez strony procesu kosztów sądowych wyniosła
2.706,21 zł.

Powódka wygrała spór w 75 %, a przegrała w 25 %. Powódka winna zatem ponieść z tytułu kosztów procesu kwotę 676,55 zł (25 % kwoty ogólnej), a pozwany 2.029,65 zł (75 % kwoty ogólnej).

Mając na uwadze powyższe należało zasądzić od pozwanego na rzecz powódki kwotę 812,65 zł, stanowiącą różnicę pomiędzy kosztami faktycznie poniesionymi a kosztami, które strona powodowa powinna ponieść.