

Sygn. akt XIV C 23/20

WYROK W IMIENIU RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ

Dnia 26 lipca 2023 r.

Sąd Okręgowy w Poznaniu XIV Zamiejscowy Wydział Cywilny z siedzibą w Pile

w składzie następującym:

Przewodniczący: sędzia Przemysław Okowicki

Protokolant: st. sekr. sąd. Joanna Perlicjan

po rozpoznaniu w dniu 26 czerwca 2023 r. w Pile

sprawy z powództwa J. W.

przeciwko (...) SA w W.

o zapłatę

1. zasądza od pozwanego (...) SA w W. na rzecz powoda J. W. kwotę 76.591,06 (siedemdziesiąt sześć tysięcy pięćset dziewięćdziesiąt jeden złoty i 06/100) zł wraz z ustawowymi odsetkami za opóźnienie od dnia 30 sierpnia 2019 r. do dnia zapłaty;
2. w pozostałym zakresie powództwo oddala;
3. zasądza od pozwanego (...) SA w W. na rzecz powoda J. W. kwotę 3.883 (trzy tysiące osiemset osiemdziesiąt trzy) zł tytułem zwrotu poniesionych przez powoda kosztów sądowych;
4. zasądza od powoda J. W. na rzecz Skarbu Państwa – Sądu Okręgowego w Poznaniu kwotę 2.638 (dwa tysiące sześćset trzydzieści osiem) zł tytułem zwrotu wydatków poniesionych w sprawie;
5. zasądza od pozwanego (...) SA w W. na rzecz Skarbu Państwa - Sądu Okręgowego w Poznaniu kwotę 1.221 (jeden tysiąc dwieście dwadzieścia jeden) zł tytułem wydatków poniesionych w sprawie;
6. zasądza od powoda J. W. na rzecz pozwanego (...) SA w W. kwotę 864 (osiemset sześćdziesiąt cztery) zł tytułem zwrotu kosztów zastępstwa procesowego.

Przemysław Okowicki

Sygn. akt XIV C 23/20

UZASADNIENIE

wyroku z dnia 26 lipca 2023 r.

Pozwem z dnia 22 kwietnia 2020 roku powód J. W. domagał się od pozwanego (...) S.A. z siedzibą w W. zasądzenia kwoty 184.900 złotych z odsetkami ustawowymi za opóźnienie od dnia 30 sierpnia 2019 roku do dnia zapłaty tytułem odszkodowania, nadto zasądzenia od pozwanego na rzecz powoda kosztów procesu według norm przepisanych.

Uzasadniając żądanie pozwu wskazał, że w dniu 13 lipca 2019 r. doszło do kolizji drogowej. Kierujący pojazdem marki M. (...) zjechał na przeciwległy pas ruchu, na którym prawidłowo poruszał się kierujący pojazdem marki

L. (...) z przyczepą (...), na której znajdowała się (...) S.C. Wskutek zdarzenia przyczepa z łodzią odcepiła się od pojazdu, ulegając uszkodzeniu, z tego powodu że na zaczep działały siły fizyczne o kierunkach i wartościach przekraczających dopuszczalne normy. Pozwany nie uznał swojej odpowiedzialności za skutki zdarzenia, gdyż jego zdaniem do uszkodzenia przyczepy doszło w wyniku niewłaściwego połączenia pojazdu ciągnącego z przyczepą. Powód zlecił wycenę kosztów naprawy uszkodzonej łodzi. Wartość łodzi w stanie nieuszkodzonym z dnia szkody według powoda wynosi 184.900 złotych (k.3-5).

W odpowiedzi na pozew, pismem z dnia 22 kwietnia 2020 roku pozwany wniósł o oddalenie powództwa w całości, zasądzenie od powoda na rzecz pozwanego kosztów postępowania, w tym kosztów zastępstwa procesowego według norm przepisanych oraz kwoty 17 zł uiszczony tytułem opłaty skarbowej od pełnomocnictwa. Pozwany zaprzeczył, jakoby do uszkodzenia przyczepki i znajdującej się na niej łodzi doszło wskutek działania na nią sił fizycznych o kierunkach i wartościach przekraczających dopuszczalne normy, wskazując iż jedyną przyczyną odłączenia się przyczepki było jej niewłaściwe zabezpieczenie przez powoda. Pozwany zaprzecza jakby wartość szkody w łodzi motorowej opiewała na kwotę 184.900 złotych (k.29-30v.)

W toku sprawy strony podtrzymały swoje stanowiska w sprawie.

Sąd ustalił następujący stan faktyczny:

W dniu 13 lipca 2019 roku kierujący pojazdem ciężarowym marki M. (...) o numerze rejestracyjnym (...) M. C. z nieustalonej przyczyny zjechał na przeciwległy pas ruchu, gdzie otarł się z jadącym z przeciwka samochodem R. (...)

o numerze rejestracyjnym (...), ciągnącym przyczepę (...) o numerze rejestracyjnym (...) z (...) H. S..C o numerze (...), należącej do powoda J. W.. Kierujący samochodem L. (...) T. J. w celu zmniejszenia skutków przewidywanej kolizji zdążył odbić kierownicą w prawo, co skutkowało wjazdem na trawiaste pobocze i częściowo na skarpe rowu. Podczas powrotu na jezdnię przyczepa z łodzią motorową oddzieliła się od (...) i przewróciła na bok. Przyczepa i łódź po kolizji leżały na krawędzi na polu z rosnącym zbożem. W wyniku zdarzenia nikt nie odniósł obrażeń. Nie powiadomiono policji. Po zdarzeniu uczestnicy sporządzili wspólne oświadczenie.

Sprawca zdarzenia posiadał polisę OC u strony pozwanej w chwili wypadku. Strona pozwana ponosiła odpowiedzialność za powstałą w związku ze zdarzeniem szkodą.

Przyczepa po wjeździe na pobocze a następnie do rowu wykonywała złożone dynamiczne ruchy we wszystkich kierunkach. Zaczep kulowy firmy (...) został prawidłowo zamontowany w specjalnie fabrycznie przygotowanym gnieździe będącym integralną częścią tylnej części ramy pojazdu R. (...). Sposób montażu zaczepu kulowego firmy (...) zapewniał bezpieczeństwo przewozu łodzi motorowej

w przeciętnych warunkach eksploatacji na drogach o nawierzchni utwardzonej i nierównościach terenowych w zakresie pomieszczeń kątowych wynikających z warunków homologacji. Nie gwarantował bezpieczeństwa podczas wypadków drogowych i innych zdarzeń, w których dynamika i zakres przemieszczeń kątowych głowicy względem zaczepu nie odpowiadały warunkom na jakie zostały zaprojektowane.

Przyczepka odcepiła się z powodu tego, że na zaczep działały siły o kierunkach i wartościach przekraczających dopuszczalne normy. Linka hamowania awaryjnego była zaciągnięta, zerwała się siłą hamowania. Sposób mocowania linki nie miał wpływu na jej zachowanie się w chwili zdarzenia. Fakt, że linka została rozerwana w trakcie przedmiotowego zdarzenia nie oznaczał, że nie spełniła ona swego zadania lub była niesprawna.

Uszkodzenie łodzi motorowej marki C. (...) USA model 1650 (...) S.C. (nr kadłuba: US- (...)) powstały w wyniku:

- Dynamicznego kontaktu z linami mocującymi łodzi do przyczepy w fazie niestabilnego ruchu przyczepy po poboczu i w rowie;
- Gwałtownego naporu lin na konstrukcję łodzi w momencie oddzielenia się łodzi od przyczepy;

- Upadku łodzi na gruntowe podłoże.

Przeprowadzenie jakiegokolwiek naprawy łodzi jest nieuzasadnione technicznie, technologicznie oraz ekonomicznie. Elementy konstrukcyjne – stewa dziobowa, wzdłużniki burtowe zostały uszkodzone. W celu przywrócenia stanu łodzi z przed wypadku i zachowania prawidłowej geometrii łodzi należałoby wymienić główne elementy konstrukcyjne: stewę dziobową, kil, wzdłużniki burtowe oraz poszycia całych burt. Wymiana tych rzeczy wymagałaby całkowitej wymiany poszycia dna łodzi. W celu przywrócenia stanu łodzi z przed wypadku i zachowania prawidłowej geometrii łodzi należałoby wymienić wzdłużniki burtowe oraz poszycia całych burt. Producent nie opracował i nie posiada technologii naprawy stewy dziobowej i kilu, a także nie przewiduje wymiany tego elementu na nowy. Próba naprawy łodzi w nieautoryzowanym punkcie naprawy może spowodować, iż łódź nie będzie posiadać właściwej geometrii kadłuba, co w przypadku przedmiotowej łodzi mogącej się poruszać z dużymi prędkościami, może stanowić zagrożenie w ruchu żegludowym.

Wartość rynkowa łodzi wynosi 86.811,96 złotych. Wartość pozostałości po łodzi wynosi 8.820,89 złotych, wartość złomu wynosi 1.400 złotych. Wartość łodzi w stanie uszkodzonym to suma wartości odzysku oraz pozostałości złomowej, która wynosi 10.220,89 złotych.

Pozwany decyzją z dnia 30 sierpnia 2019 r. nie uznał swojej odpowiedzialności za zaistniałą szkodę.

dowód: wspólne oświadczenie o zdarzeniu drogowym – k. 13, oświadczenie sprawcy kolizji drogowej – k.14, decyzja pozwanego z dnia 30.08.2019 r. – k.15, opinia dr inż. .B. P. – k.65-114, opinia dr inż. J. C. – k. 208, k. 241-246, przesłuchanie powoda – k.46-46v.,267)

Sąd ustalił stan faktyczny na podstawie zaoferowanego przez strony materiału dowodowego. Sąd dał wiarę złożonym do akt dokumentom prywatnym albowiem ich wiarygodność ani autentyczność nie była kwestionowana przez strony postępowania.

W ocenie powoda przyczepka odcepiła się od pojazdu z tego powodu, że na zaczep działały siły fizyczne o kierunkach i wartościach przekraczające dopuszczalne normy, według pozwanego do uszkodzenia przyczepy i łodzi doszło w wyniku niewłaściwego połączenia pojazdu ciągnącego z przyczepą. Pozwany kwestionował wartość łodzi przed zaistniałym zdarzeniem.

Wobec powyższego powołano dwóch biegłych: dr inż. B. P.

z dziedziny techniki samochodowej i rekonstrukcji wypadków drogowych oraz dr inż. J. C., który miał ustalić wartość łodzi motorowej przed zaistniałą szkodą, po szkodzie, a także określenie wartości kosztów naprawy łodzi.

Sąd uznał za przekonującą i w konsekwencji mającą zasadnicze znaczenie dla definitywnego rozstrzygnięcia sprawy opinię biegłego dr inż. B. P.. Należy zauważyć, że biegły dysponował odpowiednią wiedzą dla sporządzenia przedmiotowej opinii, czego strony nie kwestionowały. Sąd nie miał żadnych zastrzeżeń do metody jej opracowania. Przedmiotowa opinia była rzetelna, fachowa i czyniła zadość postawionej tezie dowodowej. Wnioski końcowe wynikające z opinii zostały sformułowane w sposób jednoznaczny, kategoryczny i zostały należycie umotywowane. Opinia nie została zakwestionowana przez strony.

Zdaniem Sądu opinia dr inż. J. C. jest jednoznaczna i stanowcza, nie zawiera wewnętrznych sprzeczności, a wnioski wyciągnięte przez biegłego są logiczne oraz mają potwierdzenie w zgromadzonym materiale dowodowym. Strona pozwana kwestionowała, że biegły przyjął stopień rocznego zużycia technicznego na poziomie 10 % , zdaniem pozwanego dla rozpatrywanej łodzi mającej dwa lata eksploatacji zużycie techniczne powinno wynosić 22%. Biegły w opinii uzupełniającej w całości podtrzymał przedstawiłą opinię, wskazując że przedmiotowa łódź jest wykonana jest z aluminium, co oznacza iż nie zużywa się i nie niszczy z wpływem czasu, dzięki czemu dłużej zachowuje swoją wartość, dzięki temu dobrze utrzymane aluminiowe jednostki pływające mają wyższą wartość handlową i wymagają mniej konserwacji przez cały okres używania w porównaniu z jednostkami wykonanymi z laminatu. Dodatkowo

zdaniem biegłego opracowanie pozwanego „Uśrednione normy zużycia technicznego mienia, które jest przedmiotem ubezpieczenia w (...) S.A.” nie jest adekwatne do stosowania

w przedmiotowej sprawie, ponieważ nie uwzględnia specyfiki opiniowanej łodzi motorowej, gdyż dokument opracowany jest w roku 2009 roku i nie uwzględnia rozwiązań technicznych z roku 2016 (rok modelowy przedmiotowej łodzi), które mogą znacząco wpływać na stopień zużycia technicznego. Dlatego biegły podtrzymał przyjęty stopień zużycia na poziomie 10% za prawidłowy i właściwie określony dla przedmiotowej łodzi.

Sąd ograniczył dowodu z przesłuchania stron, przesłuchując jedynie powoda na okoliczność uszkodzeń w łodzi, mając na uwadze, iż wszystkie istotne okoliczności w sprawie zostały wyjaśnione za pomocą opinii biegłych sądowych.

Sąd zważył, co następuje:

Powództwo zasługuje na uwzględnienie aczkolwiek nie w takim rozmiarze jak zgłosił powód.

Powód domagał się od pozwanego kwoty 184.900 złotych z odsetkami ustawowymi za opóźnienie od dnia 30 sierpnia 2019 roku tytułem odszkodowania za powstałą szkodę od posiadacza polisy OC.

Podstawę prawa żądania pozwu stanowi norma wyrażona w art. 822 § 1 k.c., zgodnie z którą 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. Umowa ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej obejmuje szkody, o jakich mowa w § 1, będące następstwem przewidzianego w umowie wypadku, który miał miejsce w okresie ubezpieczenia (§ 2). Zgodnie z normą wyrażoną w § 4 art. 822 k.c., uprawniony do odszkodowania w związku ze zdarzeniem objętym umową ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej może dochodzić roszczenia bezpośrednio od zakładu ubezpieczeń. Odpowiedzialność pozwanej wynika również z ustawy z dnia 22 maja 2003 roku o ubezpieczeniach obowiązkowych, Ubezpieczeniowym Funduszu Gwarancyjnym i Polskim Biurze Ubezpieczycieli Komunikacyjnych. Norma zawarta w art. 35 ustawy stanowi, iż 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. Obowiązek odszkodowawczy ubezpieczyciela wobec poszkodowanego obejmuje szkody na osobie oraz szkody w mieniu (art. 34 ust. 1 powołanej ustawy). Odpowiedzialność ubezpieczyciela pokrywa się z odpowiedzialnością sprawcy szkody. Zgodnie z normą wyrażoną w art. 436 § 2 k.c., w razie zderzenia się mechanicznych środków komunikacji poruszanych za pomocą sił przyrody ich posiadacze mogą wzajemnie żądać naprawienia poniesionych szkód na zasadach ogólnych. Oznacza to, że odpowiedzialność za skutki takiego zdarzenia oparta jest na zasadzie winy (art. 415 k.c.).

W niniejszej sprawie bezspornym jest, iż pojazd sprawcy wypadku ubezpieczony był od odpowiedzialności cywilnej u pozwanego.

Zgodnie z treścią art. 822 § 1 k.c. formą naprawienia szkody przez zakład ubezpieczeń jest zapłata określonej sumy pieniężnej. Zgodnie z wyrażonym w orzecznictwie poglądem, wskazana regulacja modyfikuje wynikający z art. 363 § 1 k.c. zakres uprawnień poszkodowanego. Roszczenie o przywrócenie do stanu poprzedniego przekształca się bowiem w roszczenie o zapłatę kosztów restytucji. 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" (Wyrok SN z 7 sierpnia 2003 r., IV CKN 387/01, LEX nr 141410).

W niniejszej sprawie strony nie zgadzały się co do kwestii odpowiedzialności strony pozwanej za skutki wypadku z dnia 13 lipca 2019 r. Sporna była również wysokość należnego odszkodowania.

Pozwany nie uznał swojej odpowiedzialności za zaistniałą szkodę, wskazując że do uszkodzenia przyczepki doszło w wyniku niewłaściwego połączenia pojazdu ciągnącego

z przyczepą, tym samym nie można przypisać winy kierowcy pojazdu sprawcy. Powód nie zgodził się ze stanowiskiem pozwanego, uważał, że na skutek działających sił fizycznych o kierunkach i wartościach przekraczających wartości dopuszczalne przyczepka odcepiała się od pojazdu ciągnącego.

Sąd uznał za przekonującą i w konsekwencji mającą zasadnicze znaczenie dla definitywnego rozstrzygnięcia sprawy opinię biegłego dr inż. B. P., która nie została zakwestionowana przez żadną ze stron, w tym pozwanego. Biegły wskazał, że do zdarzenia mogło dojść w opisanych przez powoda okolicznościach, gdyż nie było podstaw do wnioskowania, że linka hamownia awaryjnego hamulca najazdowego przyczepy nie był prawidłowo zamocowana. Z przeprowadzonych oględzin i badań zaczepu kulowego wynikało, że został on prawidłowo zamontowany w specjalnie fabrycznie przygotowanym gnieździe będącym integralną częścią tylnej części ramy pojazdu R. (...). Sposób montażu zaczepu kulowego zapewniał bezpieczeństwo przewozu łodzi motorowej. Należy zauważyć, że biegły dysponował odpowiednią wiedzą dla sporządzenia przedmiotowej opinii, czego strony nie kwestionowały. Sąd nie miał żadnych zastrzeżeń do metody jej opracowania. Przedmiotowa opinia była rzetelna, fachowa i czyniła zadość postawionej tezie dowodowej. Wnioski końcowe wynikające z opinii zostały sformułowane w sposób jednoznaczny, kategoriyczny i zostały należycie umotywowane.

Opierając się wobec tego na wnioskach poczynionych przez biegłego, które Sąd przyjął za swoje, Sąd ustalił iż pozwany zakład ubezpieczeń ponosi odpowiedzialność z tytułu ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej posiadacza pojazdu mechanicznego za powstałą szkodę.

Zgodnie z art. 361 § 2 k.c. naprawienie szkody obejmuje straty, które poszkodowany poniósł oraz korzyści, które mógłby osiągnąć, gdyby mu szkody nie wyrządzono. Naprawienie szkody powinno nastąpić według wyboru poszkodowanego bądź przez przywrócenie stanu poprzedniego, bądź przez zapłatę odpowiedniej sumy pieniężnej (art. 363 § 1 k.c.). Przywrócenie stanu poprzedniego ma miejsce, jeżeli stan pojazdu po naprawie pod względem stanu technicznego, zdolności użytkowania, części składowych, trwałości i wyglądu odpowiada stanowi przed uszkodzeniem. 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 (wyrok Sądu Apelacyjnego w Warszawie z dnia 23 kwietnia 2013 r., sygn. akt VI ACa 975/12).

Pozwany kwestionował prywatnie sporządzoną przez powoda ekspertyzę, która wskazywała, że wartość łodzi przed zdarzeniem z dnia 13 lipca 2019 roku wynosiła 184.900 złotych.

Sąd ustalając wysokość należnego powodowi odszkodowania oparł się na opinii biegłego sądowego dr inż. J. C., który jednoznacznie stwierdził, że łodzi nie da się naprawić, gdyż w celu przywrócenia stanu łodzi z przed wypadku i zachowania prawidłowej geometrii łodzi należałoby wymienić główne elementy konstrukcyjne: stewę dziobową oraz kil, wzdłużniki burtowe oraz poszycia całych burt. Producent nie opracował i nie posiada technologii naprawy stewy dziobowej i kilu, a także nie przewiduje wymiany tego elementu na nowy. Próba naprawy łodzi w nieautoryzowanym punkcie napraw może spowodować, iż łódź nie będzie posiadać właściwej geometrii kadłuba, co w przypadku motorowej łodzi mogącej poruszać się z dużymi prędkościami, może stanowić zagrożenie w ruchu żegludowym.

Wartość rynkowa opiniowanego jachtu wynosi 20.330,67 euro, po przeliczeniu na złote przy kursie 4,27 zł, wartość łodzi wynosi 86.811,96 złotych, w stanie uszkodzonym to suma wartości odzysku (8.820,89 zł) oraz pozostałości złomowej (1.400 złotych), która wynosi 10.220,89 złotych. Od kwoty 86.811,96 zł należało odjąć kwotę 10.220,89 zł.

Mając powyższe na uwadze Sąd zasądził od strony pozwanej na rzecz powoda kwotę 76.591,06 zł (86.811,96 zł – 10.220,89 zł) tytułem odszkodowania za uszkodzony w wypadku z dnia 13 lipca 2019 r. łódź motorową (pkt 1 wyroku), w pozostałym zakresie powództwo oddalając jako zawyżone (pkt 2 wyroku).

Powód żądał zasądzenia odsetek ustawowych za opóźnienie od dnia 30 sierpnia 2019 r. do dnia zapłaty. W ocenie Sądu żądanie w tym zakresie znajduje uzasadnienie w art. 481 § 1 k.c. w związku z art. 455 k.c

Stosownie do art. 481 § 1 k.c., 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. Natomiast w myśl zdania pierwszego § 2 art. 481 k.c., jeżeli stopa odsetek za opóźnienie nie była oznaczona, należą się odsetki ustawowe za opóźnienie. Opóźnienie ma miejsce wówczas, gdy dłużnik nie spełnia świadczenia pieniężnego w terminie.

Powód zgłosił pozwanemu szkodę powstałą w związku ze zdarzeniem z dnia 13 lipca 2019 roku. 30 sierpnia 2019 roku pozwany skierował do powoda pismo, w którym odmówił wypłaty odszkodowania. Uznać zatem należało, że od tego dnia pozwany pozostaje w opóźnieniu, co uzasadniało zasądzenie odsetek za opóźnienie od dnia 30 sierpnia 2019 r.

O kosztach Sąd orzekła na podstawie art. 100 k.p.c. Na koszty składają się: opłata od pozwu – 9.245 zł, koszty zastępstwa prawnego po 5.400 zł (§ 2 pkt 6 rozporządzenia Ministra Sprawiedliwości z dnia 22 października 2015 r. w sprawie opłat za czynności adwokackie - Dz. U. z 2015 r. poz. 1800 z późn. zm.; § 2 pkt 6 rozporządzenia Ministra Sprawiedliwości z dnia 22 października 2015 r. w sprawie opłat za czynności radców prawnych- Dz. U. z 2018 r. poz. 265 z późn. zm.), opłata od pełnomocnictwa powoda 17 zł, opłata od pełnomocnictwa pozwanego 51 (3x17 zł) wynagrodzenie biegłego dr inż. B. P. w kwocie 4.479 zł (k.128) zapłacone w kwocie 2.500 zł przez pozwanego, a w kwocie 1.979 zł przez Skarb Państwa, wynagrodzenie biegłego dr inż. J. C. w kwocie 20,90 zł przez powoda (postanowienie k. 156), w kwocie 2.479,10 zł przez powoda, a wysokości 1.573,48 zł przez Skarb Państwa (postanowienie k.221), w kwocie 384,72 zł przez Skarb Państwa (postanowienie k.271).

Powód domagał się kwoty 184.900 zł, a uzyskał kwotę 76.591,06 zł. Powód wygrał sprawę w 42%, a pozwany w 58%. W takim zakresie Sąd obciążył strony kosztami. Sąd zasądził od pozwanego na rzecz powoda w pkt 3 wyroku kwotę 3.883 zł (9.245 zł opłata od pozwu x 42%). Sąd zasądził od powoda na rzecz Skarbu Państwa Sądu Okręgowego w Poznaniu kwotę 2.638 zł (pkt 4 wyroku), a od pozwanego kwotę 1.221 zł (pkt 5 wyroku) Powód został zobowiązany do zapłaty na rzecz pozwanego kwotę 864 złotych tytułem zawrotu kosztów zastępstwa procesowego (pkt 6 wyroku).

Mając powyższe na uwadze, na podstawie wyżej powołanych przepisów prawa, orzeczono jak w sentencji wyroku.

sędzia Przemysław Okowicki