

Sygn. akt I C 1243/13

WYROK

W IMIENIU RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ

Dnia 10 grudnia 2015 r.

Sąd Rejonowy w Kłodzku, I Wydział Cywilny

w składzie następującym:

Przewodniczący: SSR Ewa Karp

Protokolant: Ewelina Świrta

po rozpoznaniu w dniu 10 grudnia 2015 r. w Kłodzku

sprawy z powództwa Ł. P.

przeciwko (...) S.A. Oddział w P. zs. w W., C. S. w P.

o zapłatę 17.304,85 zł

I. zasądza od strony pozwanej C. S. w P. na rzecz powoda Ł. P. kwotę 17.304,85 zł (siedemnaście tysięcy trzysta cztery złote 85/100) z ustawowymi odsetkami od kwoty 13.523,69 zł od dnia 20 kwietnia 2013 r. i od kwoty 3.781,16 zł od dnia 25 listopada 2015 r. oraz tytułem zwrotu kosztów procesu kwotę 3.283,00 zł (trzy tysiące dwieście osiemdziesiąt trzy złote 00/100);

II. odrzuca pozew przeciwko stronie pozwanej (...) S.A. Oddział w P. zs. w W.;

III. nakazuje stronie pozwanej C. S. w P. by uiściła na rzecz Skarbu Państwa – kasa tut. Sądu kwotę 3.129,27 zł (trzy tysiące sto dwadzieścia dziewięć złotych 27/100) tytułem wynagrodzenia biegłych tymczasowo pokrytego ze środków Skarbu Państwa;

IV. nie obciąża powoda kosztami zastępstwa procesowego strony pozwanej (...) S.A. Oddział w P. zs. w W..

UZASADNIENIE

Powód Ł. P. wniósł o zasądzenie od (...) S.A. Oddział w P. z/s w W. kwoty 13.523,69 zł wraz z odsetkami ustawowymi od dnia 20 kwietnia 2013 r. oraz kosztów postępowania.

W uzasadnieniu wskazał, że strona pozwana prowadzi działalność ubezpieczeniową na terytorium (...) i stwierdził, że w dniu 20 marca 2013 r. wskutek wypadku komunikacyjnego, którego sprawca posiadał umowę ubezpieczenia OC u strony pozwanej, uszkodzeniu uległ pojazd powoda marki B. (...) o nr rejestracyjnym (...) rok produkcji (...). Następnie w dniu 21 marca 2013 r. powód telefonicznie zgłosił stronie pozwanej szkodę, a pismem, w formie mailowej, z dnia 10 kwietnia 2013 r. powód został poinformowany przez stronę pozwaną o przyznaniu odszkodowania w kwocie 3.673,95 zł. Powód podniósł, że dniu 29 maja 2013 r. wezwał stronę pozwaną do zapłaty sumy 13.023,69 zł, będącej różnicą pomiędzy rzeczywiście poniesioną szkodą, a kwotą wypłaconą przez pozwanego i zarzucił stronie pozwanej zaniżenie wysokości należnego odszkodowania, powołując się na wycenę kosztów naprawienia przedmiotowego pojazdu, sporządzona przez rzeczoznawcę samochodowego, opiewającą ma kwotę 16.697,64 zł. Koszt sporządzenia wyceny wyniósł 500 zł. Strona pozwana podtrzymała swoją wycenę i wskazała, że do wyceny szkód używa innego programu niż rzeczoznawca i ponadto kosztorys strony pozwanej jest kosztorysem przedwykonawczym, a rzeczywisty koszt naprawy może być dużo wyższy.

Strona pozwana w odpowiedzi na pozew wniosła o oddalenie powództwa w całości

i zasądzenie na jej rzez kosztów procesu. W uzasadnieniu wskazała, że bezsporne jest, że w dniu 20 marca 2013 r., doszło do kolizji drogowej, w wyniku której uszkodzeniu uległ pojazd powoda marki B. (...) rok produkcji (...) nr rejestracyjny (...) oraz że w dniu kolizji pozwana świadczyła sprawcy zdarzenia ochronę ubezpieczeniową. W toku postępowania likwidacyjnego, strona pozwana przyjęła odpowiedzialność za skutki kolizji, ustaliła zakres naprawy, niezbędny do przywrócenia pojazdu do stanu sprzed szkody oraz wypłaciła odszkodowanie z tytułu kosztów naprawy pojazdu w wysokości 3.673,95 zł. Zdaniem strony pozwanej sporządzony przez nią kosztorys E. jest prawidłowy, a naprawa z zastosowaniem stawek i części uwzględnionych w sporządzonej przez pozwaną kalkulacji jest celowa i ekonomicznie uzasadniona. Pojazd powoda naprawiony w zakresie wynikającym z tej kalkulacji zostałby przywrócony do stanu technicznego sprzed wypadku zarówno pod względem sprawności technicznej, estetycznej jak i bezpieczeństwa. W konsekwencji wypłacone odszkodowanie w pełni wyczerpuje roszczenie odszkodowawcze powoda.

Strona pozwana podniosła ponadto, że powód nie przedstawił rachunków za restytucję pojazdu, a zatem ustalenie wysokości odszkodowania polegać mogło jedynie na dokonaniu szacunku celowych i ekonomicznie uzasadnionych wydatków dla przywrócenia pojazdu do stanu poprzedniego i naprawienia szkody powstałej w majątku poszkodowanego. Strona powodowa stwierdziła, że pojazd powoda w chwili wypadku był pojazdem siedmioletnim i nie był na gwarancji, a zatem części w tym pojeździe są w znacznym stopniu wyeksploatowane i ich wartość jest znacznie niższa niż wartość elementów fabrycznie nowych. Nadto powód nie wykazał, aby przed kolizją samochód był naprawiany wyłącznie przy użyciu części zamiennych sygnowanych logo producenta. Jak wykazały badania grubości lakieru pojazd był wcześniej poddawany naprawom blacharskim.

W dniu 18 listopada 2014 r. Sąd Rejonowy w Kłodzku wezwał do udziału w sprawie

w charakterze strony pozwanej (...) z/s w P..

W odpowiedzi na pozew (...) z/s w P. wniosła o oddalenie powództwa w całości i zasądzenie kosztów postępowania.

W uzasadnieniu wskazała, że bezsporne jest, że w dniu 20 marca 2013 r., doszło do kolizji drogowej, w wyniku której uszkodzeniu uległ pojazd powoda marki B. (...) rok produkcji (...) nr rejestracyjny (...) oraz że w dniu kolizji pozwana świadczyła sprawcy zdarzenia ochronę ubezpieczeniową. W toku postępowania likwidacyjnego, strona pozwana przyjęła odpowiedzialność za skutki kolizji, ustaliła zakres naprawy, niezbędny do przywrócenia pojazdu do stanu sprzed szkody oraz wypłaciła odszkodowanie z tytułu kosztów naprawy pojazdu w wysokości 3.673,95 zł. Zdaniem strony pozwanej sporządzony przez nią kosztorys E. jest prawidłowy, a naprawa z zastosowaniem stawek i części uwzględnionych w sporządzonej przez pozwaną kalkulacji jest celowa i ekonomicznie uzasadniona.

Pojazd powoda naprawiony w zakresie wynikającym z tej kalkulacji zostałby przywrócony do stanu technicznego sprzed wypadku zarówno pod względem sprawności technicznej, estetycznej jak i bezpieczeństwa. W konsekwencji wypłacone odszkodowanie w pełni wyczerpuje roszczenie odszkodowawcze powoda. Strona powodowa podniosła ponadto, że powód nie przedstawił rachunków za restytucję pojazdu, a zatem ustalenie wysokości odszkodowania polegać mogło jedynie na dokonaniu szacunku celowych i ekonomicznie uzasadnionych wydatków dla przywrócenia pojazdu do stanu poprzedniego i naprawienia szkody powstałej w majątku poszkodowanego. Strona powodowa stwierdziła, że pojazd powoda w chwili wypadku był pojazdem siedmioletnim i nie był na gwarancji, a zatem części w tym pojeździe są w znacznym stopniu wyeksploatowane i ich wartość jest znacznie niższa niż wartość elementów fabrycznie nowych. Nadto powód nie wykazał, aby przed kolizją samochód był naprawiany wyłącznie przy użyciu części zamiennych sygnowanych logo producenta. Jak wykazały badania grubości lakieru pojazd był wcześniej poddawany naprawom blacharskim.

Powód, po wydaniu opinii przez biegłych, pismem z dnia 5 listopada 2015 r. rozszerzył powództwo i zażądał zasądzenia od strony pozwanej (...) z/s w P. kwoty 17.304,85 zł wraz z odsetkami ustawowymi od dnia 20 kwietnia 2013 r. oraz zwrotu kosztów postępowania.

W uzasadnieniu wskazał, że jak wynika z opinii biegłego, koszt naprawy pojazdu wyniósł 20.478,80 zł, a jest to kwota wyższa niż wycena prywatna dokonana przez rzeczoznawcę na zlecenie powoda przed wszczęciem postępowania.

Sąd ustalił następujący stan faktyczny:

Strona pozwana (...) z/s w P. jest ubezpieczycielem sprawcy uszkodzenia pojazdu powoda w dniu 20 marca 2013 roku.

Kosztorys naprawy uszkodzonego pojazdu powoda sporządzony przez T. P. wskazywał na kwotę 3673, 95 zł jako koszt naprawy brutto B. (...) powoda.

Dowód: kosztorys K- 18-20, akta szkody k- 62, tłum. wyciągu z rejestru handlowego k- 51

Ł. P. po otrzymaniu wskazanego kosztorysu wezwał likwidatora szkody pismem z dnia 29 maja 2013 roku do zapłaty kwoty 13 023, 69 zł jako odpowiadającej wyrównaniu szkody powoda w pojeździe B. (...), z dnia 20 marca 2013 roku, załączając kalkulację kosztów naprawy sporządzoną przez rzeczoznawcę samochodowego H. G., który wycenił szkodę na 16 697, 64 zł. Powód zapłacił za opinię 500 zł.

Strona pozwana odmówiła zapłaty dalszego odszkodowania ponad wypłaconą kwotę 3 673, 95 zł.

Dowód; wezwanie k- 21, opinia kalkulacja K- 23-29, faktura k- 30, akta szkody k- 62, przesłuchanie powoda K- 82

W sprawie powołani zostali biegli– J. Z. z zakresu techniki samochodowej i L. N. z zakresu oceny stanu technicznego pojazdów i jakości napraw, szacowania wartości pojazdów, maszyn i urządzeń oraz szacowania szkód powypadkowych, rekonstrukcji wypadków drogowych L. N.. Wydane opinie sporządzone zostały na okoliczność szkody w pojeździe oraz na okoliczność, po dokonaniu oględzin pojazdu:

- ustalenia zakresu uszkodzeń powstałych w pojeździe powoda marki B. (...) o nr rej. (...) na skutek wypadku z dnia 20 marca 2013 r. w pojeździe;
- ustalenia stanu pojazdu przed kolizją , w tym stopnia zużycia eksploatacyjnego uszkodzonych podzespołów i innych elementów oraz ustalenie czy posiadały uszkodzenia sprzed w/w wypadku i innych elementów, czy uszkodzone elementy były elementami oryginalnymi pochodzącymi od producenta;
- ustalenia czy w/w pojazd był wcześniej poddawany naprawom blacharsko – lakierniczym, a jeśli tak, to które elementy zostały poddane tej naprawie;
- ustalenia czy uszkodzone błotniki kwalifikowały się do naprawy czy też wymiany, a także czy producent pojazdu B. dopuszcza w swojej technologii możliwość dokonywania napraw blacharskich błotnika tylnego prawego jak i jego elementów;
- ustalenia użycie jakich części (oryginalnych, lecz nie sygnowanych logiem producenta czy też o porównywalnej jakości) pozwala na restytucję pojazdu do stanu sprzed szkody, z uwzględnieniem zachowania co najmniej takiej samej sprawności technicznej i walorów estetycznych oraz co najmniej takich samych warunków bezpieczeństwa oraz ustalenie kosztów naprawy pojazdu przy użyciu tych części;

a w wypadku gdyby uszkodzenia powstałe w/w pojeździe na skutek zdarzenia z dnia 20 marca 2013 r. również na okoliczność:

- ustalenia zakresu rzeczywiście przeprowadzonych prac naprawczych i rodzaju części zamiennych wykorzystanych do naprawy, a następnie ustalenia celowych i ekonomicznie uzasadnionych kosztów naprawy w/w pojazdu , mając na uwadze kategorię warsztatu, w której nastąpiła naprawa;

Dowód: postanowienia K- 81 i 248

Biegły J. Z. w opinii z marca 2014 roku wskazał, że wysokość szkody w pojeździe powoda doznanej w wyniku kolizji z dnia 20 marca 2013 roku, przy zastosowaniu prawidłowej metody naprawy szkód, zgodnie z metodologią producenta, przy uwzględnieniu akt szkody komunikacyjnej oraz po oględzinach pojazdu, wynosi 15 674, 54 zł brutto i jest to szkoda częściowa.

Dowód: opinia K- 92-95, kosztorys i zdjęcia K- 96-102

Wobec zastrzeżeń strony pozwanej do opisanej opinii, biegły J. Z. sporządził opinię uzupełniającą z września 2014 roku, w której potwierdził opinie główną i złożył kolejną opinię ustną na rozprawie 18 listopada 2014 roku.

Dowód: opinia uzupełniająca K- 150-151

Powołany na wniosek strony pozwanej, biegły L. N., określił koszt naprawy pojazdu powoda po kolizji z 20 marca 2013 roku na 20 478, 80 zł, wskazując, że naprawę przedmiotowego pojazdu przeprowadzić można tylko na częściach oryginalnych w zakładzie będącym na odpowiednim poziomie uzbrojenia technicznego i wyszkolenia pracowników.

Dowód: opinia biegłego N. K -254-294

Po złożeniu kolejnych zastrzeżeń przez stronę pozwaną, biegły L. N. złożył opinię uzupełniającą w sierpniu 2015 roku, w której wskazał 6 zakładów naprawczych posiadających ramę naprawczą, kabinę lakierniczą profesjonalną, wyposażenia w narzędzia i urządzenia i przypomniał, że to poszkodowany wybiera zakład naprawczy. Biegły wskazał, że raport optymalizacji Kalkulacji (...) zawiera automatyczny dobór alternatywnych części zamiennych, przy regule „najlepsza jakość”, który wykazuje nam części zamienne oznakowane tylko symbolem (...) a brak części z symbolem (...), które zbliżone byłyby jakością do części oryginalnych i oznakowane logiem producenta części. Biegły celowo opisał w opinii w rozdziale 6 walory techniczno-eksploatacyjne aby strona pozwana zrozumiała ich praktyczną wartość. Nadto wobec kolejnych pytań strony pozwanej biegły złożył odpowiedź z 17 listopada 2015 roku wskazującą dwa dodatkowe zakłady naprawcze i przypomniał prawo wyboru przez poszkodowanego zakładu naprawczego oraz przytoczył uchwałę Sądu Najwyższego z 12 kwietnia 2012 roku, wskazującą, że ubezpieczyciel nie może swobodnie zaniżyć odszkodowania o koszty amortyzacji pojazdu i zasłaniać się tym, że uszkodzone części nie były nowe.

Dowód: opinia biegłego L. N. - odpowiedzi na pytania k- 333-335

W tak ustalonym stanie faktycznym Sąd zważył co następuje:

Powództwo zasługuje w całości na uwzględnienie w oparciu o wyniki postępowania dowodowego i przepisy art. 822 k.c. i 415 k.c.

Powód pierwotnie wniósł o zasądzenie kwoty, którą wyliczył rzeczoznawca powołany prywatnie przez Ł. P., odejmując różnicę pomiędzy wyliczoną kalkulacją naprawy, a wypłaconą przez ubezpieczyciela kwotą.

Mając na względzie wezwanie powoda do zapłaty różnicy dochodzonej pozwem przed wniesieniem sprawy oraz wszystkie opinie biegłych powołanych w sprawie należało uwzględnić powództwo w zakresie rozszerzonym wobec wniosków opinii biegłego z zakresu oceny stanu technicznego pojazdów i jakości napraw, szacowania wartości pojazdów, maszyn i urządzeń oraz szacowania szkód powypadkowych, rekonstrukcji wypadków drogowych L. N., sporządzonej w czerwcu 2015 roku.

Zasądzoną kwotę, dochodzoną przez powoda, wyliczył biegły powołany na wniosek strony pozwanej, na skutek zastrzeżeń do opinii poprzedniego biegłego J. Z..

Biegły L. N. dokonał szczegółowego uzasadnienia wyliczonych kwot, wskazał zakłady naprawcze na pobliskim terenie, wybierając odpowiednio wyposażone do dokonywania napraw tego rodzaju, uzasadnił stosowane stawki i rodzaj części.

Subiektywne zastrzeżenia strony pozwanej do opinii głównych i uzupełniających obu biegłych nie stanowią podstawy oddalenia powództwa.

Jak wskazał wielokrotnie stronie pozwanej rzeczoznawca L. N. do poszkodowanego należy wybór zakładu naprawczego, a sposób naprawy ma uwzględniać przede wszystkim dobrą jakość części i dobrą jakość usług, gwarantujące bezpieczeństwo użytkownikom dróg, w tym powoda podczas jazdy naprawionym po kolizji pojazdem.

Zgodnie z Uchwałą Sądu Najwyższego z dnia 12 kwietnia 2012 r. III CZP 80/11: Zakład ubezpieczeń zobowiązany jest na żądanie poszkodowanego do wypłaty, w ramach odpowiedzialności z tytułu ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej posiadacza pojazdu mechanicznego, odszkodowania obejmującego celowe i ekonomicznie uzasadnione koszty nowych części i materiałów służących do naprawy uszkodzonego pojazdu ./ OSNC 2012/10/112, Prok.i Pr.-wkl. 2013/4/38, LEX nr 1129783, www.sn.pl, Biul.SN 2012/4/5, M.Prawn. 2012/24/1319-1323/.

Zgodnie z ustawą z dnia 22 maja 2003 r. o ubezpieczeniach obowiązkowych, Ubezpieczeniowym Funduszu Gwarancyjnym i Polskim Biurze Ubezpieczycieli Komunikacyjnych (Dz.U. Nr 124, poz. 1152 ze zm. - dalej: "u.u.o."), obowiązkowym ubezpieczeniem objęta jest odpowiedzialność cywilna posiadaczy pojazdów mechanicznych za szkody powstałe w związku z ruchem tych pojazdów.

W przytoczonej Uchwale 7 Sędziów SN wskazał orzecznictwo dotyczące tego problemu. Już w wyroku Sądu Najwyższego z dnia 20 października 1972 r. II CR 425/72, przewidziano, że : „W wypadku uszkodzenia rzeczy w stopniu umożliwiającym przywrócenie jej do stanu poprzedniego osoba odpowiedzialna za szkodę obowiązana jest zwrócić poszkodowanemu wszelkie celowe, ekonomicznie uzasadnione wydatki, poniesione w celu przywrócenia stanu poprzedniego rzeczy uszkodzonej, do których to wydatków należy zaliczyć także koszt nowych części i innych materiałów, jeżeli ich użycie było niezbędne do naprawienia uszkodzonej rzeczy.” OSNC 1973/6/111W .

Następnie w wyroku z dnia 13 grudnia 1988 r.I CR 280/88, Sąd ten stwierdził: „ Wprawdzie poszkodowany, uprawniony jest w zasadzie do wyboru sposobu naprawienia swojej szkody, gdyby się jednak okazało, że dokonanie naprawy pociągnęłoby za sobą dla zakładu ubezpieczeń nadmierne koszty-w szczególności przekraczające wartość całego samochodu według cen wolnorynkowych, to w razie stwierdzenia nieopłacalnej naprawy można by uznać, że jego roszczenie ogranicza się do świadczenia w pieniądzu aktualnej wartości samochodu według stanu przed wypadkiem, pomniejszonej o jego aktualną wartość - według obecnego stanu. „LEX nr 78219 oraz w wyroku z dnia 5 listopada 1980 r. III CRN 223/80, wskazał;” Przywrócenie rzeczy uszkodzonej do stanu poprzedniego polega na doprowadzeniu jej do stanu używalności w takim zakresie, jaki istniał przed wyrządzeniem szkody. Jeżeli do osiągnięcia tego celu konieczne jest użycie nowych elementów, to poniesione na nie wydatki wchodzi w skład kosztów naprawienia szkody przez przywrócenie rzeczy do stanu poprzedniego. W konsekwencji powyższe wydatki obciążają osobę odpowiedzialną za szkodę.” Powołując przytoczone orzecznictwo Sąd Najwyższy w uchwale z dnia 12 kwietnia 2012 r. III CZP 80/11, uzasadnił: Sądy powszechne, odrzucając możliwość amortyzacji części zamiennych, jeżeli części nowe zastąpiły części już eksploatowane, nawiązują do argumentów sformułowanych w orzecznictwie Sądu Najwyższego.

Zastąpienie części starych nowymi, jeżeli ich użycie było niezbędne do naprawienia uszkodzonego pojazdu, jest uznawane za celowe i ekonomicznie uzasadnione wydatki poniesione w celu przywrócenia stanu poprzedniego. Wskazuje się, że nie można obarczać poszkodowanego obowiązkiem poszukiwania części zamiennych o stopniu zużycia odpowiadającym okresowi eksploatacji części, które uległy uszkodzeniu.

Podkreśla się także, że zmniejszenie wysokości odszkodowania należnego poszkodowanemu w drodze odpisów amortyzacyjnych przy zamianie części starych na nowe prowadziłoby do rozłożenia ciężaru przywrócenia pojazdu do stanu poprzedniego pomiędzy poszkodowanego a osobę odpowiedzialną za naprawienie szkody. Ponadto poszkodowany ma prawo nabyć części samochodowe, które pochodzą z pewnego źródła i w związku z tym mają gwarantowaną jakość, zapewniającą bezpieczeństwo pojazdu po jego naprawie.

Sądy powszechne sięgają także po argumenty celowościowe, wskazując, że przyjmowanie jako zasady, przy wymianie części starych na nowe, zmniejszania należnego poszkodowanemu odszkodowania przez odpisy amortyzacyjne, prowadziłoby do pogorszenia bezpieczeństwa korzystania z takiego pojazdu, a także wzrostu kradzieży samochodów w celu pozyskiwania używanych części, na które wzrósłby zapewne wtedy popyt. Ustalenie odszkodowania z uwzględnieniem cen części nowych, którymi zastąpiono zniszczone części stare, nie prowadzi co do zasady do bezpodstawnego wzbogacenia poszkodowanego, gdyż pojawienie się w naprawionym samochodzie części nowych z reguły nie powoduje radykalnego wzrostu jego wartości. Co więcej, samochody "powypadkowe" już tylko z tego tytułu tracą na wartości. Wykładnia art. 361 § 2 i art. 363 § 2 k.c. prowadzi do wniosku, że ubezpieczyciel, w ramach umowy o odpowiedzialności cywilnej posiadacza pojazdu, powinien ustalić odszkodowanie w kwocie, która zapewnia przywrócenie pojazdu do stanu sprzed zdarzenia wyrządzającego szkodę jako całości. Brak podstaw, aby poszkodowany ponosił dodatkową stratę w postaci różnicy pomiędzy wartością części zamiennych, jaką miały one przed wypadkiem, a wartością części nowych, których zamontowanie w naprawionym pojeździe było celowe. Ustalenie wartości części nowej odrębnie nie uwzględnia jeszcze jednej istotnej okoliczności; nowa część jest dołączana do samochodu, istnieje więc duży stopień prawdopodobieństwa, że w związku z tym okres jej eksploatacji będzie krótszy, niż gdyby została zamontowana w samochodzie nowym, jest wobec tego wątpliwe przyjmowanie wartości części nowej, jaką osiąga ona na rynku. Nie jest także jasne, za pomocą jakich kryteriów ustala się w takim przypadku odrębnie wartość części starej, która została uszkodzona podczas wypadku, część ta bowiem, gdyby nie została uszkodzona, mogła służyć jeszcze przez czas, który nie w każdym przypadku musi się równać okresowi wynikającemu z porównania okresu eksploatacji części nowej i już używanej. Wskazane okoliczności prowadzą do wniosku, że do obniżenia odszkodowania nie wystarczy wzięcie pod uwagę samego okresu eksploatacji części, która ulega wymianie na nową. Omawiane trudności w ustalaniu stopnia amortyzacji użytych do naprawy części są konsekwencją nieuzasadnionego założenia, że przy naprawie rzeczy polegającej na przywróceniu do stanu poprzedniego można odrębnie oceniać wartość części użytych do naprawy, a pomijać wartość i użyteczność rzeczy jako całości. Można więc stwierdzić, że poszkodowany ma prawo oczekiwać, iż otrzyma od ubezpieczyciela kwotę, która obejmuje także wartość nowych części, których zamontowanie jest potrzebne, aby pojazd został przywrócony do stanu sprzed zdarzenia wyrządzającego szkodę; obowiązkiem zakładu ubezpieczeń jest ustalenie i wypłacenie odszkodowania w takiej właśnie wysokości.

Z dokonanych rozważań wynika, że literalna wykładnia art. 361 § 2 i art. 363 § 2 k.c. nie daje podstaw do obniżenia należnego poszkodowanemu odszkodowania o różnicę pomiędzy wartością części nowej a wartością części, która uległa uszkodzeniu, wyliczoną odrębnie dla każdej części. Za taką wykładnią przemawiają również argumenty celowościowe; przyjęcie, że odszkodowanie może być obniżone o różnicę pomiędzy wartością części nowej i części starej stanowiłoby wyraźny sygnał dla poszkodowanego, aby poszukiwał on nie części nowych, lecz części uzyskanych z tzw. odzysku. Zamontowanie takich części, na które nie ma z reguły gwarancji albo jest ona znacznie krótsza, mogłoby prowadzić do zmniejszenia bezpieczeństwa przy korzystaniu z pojazdu. Znalezienie na rynku części, której okres eksploatacji odpowiada okresowi, w jakim była eksploatowana stara część, która musi być wymieniona, jest też praktycznie niewykonalne, gdyż dostępne są tylko części nowe i części zregenerowane, których okres zużycia nie jest możliwy do ustalenia. Z jednej strony więc zakład ubezpieczeń dowolnie ustala, że poszkodowany może otrzymać odszkodowanie w wysokości wartości części już częściowo zużytej, jaką miałyby ona gdyby ją sprzedawano na rynku, z drugiej zaś znalezienie części zamiennej za taką kwotę wcale nie gwarantuje, że będzie ona miała przynajmniej taki okres użycia, jaki miałyby część stara, która uległa zniszczeniu. Poza tym montowanie w pojeździe przywracanym do stanu poprzedniego części używanych niesie za sobą ryzyko obniżenia stopnia bezpieczeństwa posiadacza pojazdu i innych uczestników ruchu drogowego. Takie działania, chociaż na pozór prowadzą do zmniejszenia obciążeń zakładów ubezpieczeń, mogą w konsekwencji doprowadzić do kolejnych szkód i konieczności kolejnych wymian, co w konsekwencji zwiększy obciążenie ubezpieczycieli z tytułu wypłaty odszkodowań. Wymuszanie montowania podczas napraw powypadkowych pojazdów części nienowych stwarzałoby także podwyższone ryzyko wystąpienia szkód, które mogą wiązać się z daleko idącymi następstwami dla zdrowia i życia uczestników ruchu drogowego.

Mając na względzie powyższe orzecznictwo, przepisy i rozważania Sąd uwzględnił powództwo, nie znajdując podstaw do przedłużania trwającego od 2013 roku procesu poprzez badanie stawek roboczogodzin i cen części, co było

przedmiotem ustaleń i zadaniem biegłego oraz zasad wynikających z cytowanego orzecznictwa. Sąd kierował się obok omówionego postępowania dowodowego i poglądów orzecznictwa także zasadą, że szkoda może zostać naprawiona w drodze restytucji, gdy w wyniku prac naprawczych uszkodzony przedmiot doprowadzony zostaje do stanu technicznej używalności odpowiadającej stanowi przed uszkodzeniem. Zgodnie z zasadą pełnej kompensaty poniesionej szkody (art. 361 § 2 k.c.) poszkodowany będzie mógł domagać się od podmiotu odpowiedzialnego (ubezpieczyciela) odszkodowania obejmującego poniesione koszty wspomnianych prac naprawczych, których koszt wynikał będzie z wolnorynkowych cen zakładu naprawczego mającego możliwości i urządzenia oraz wykwalifikowanych do naprawy pracowników.

O kosztach orzeczono po myśli art. 98 k.p.c.