

Sygnatura akt IX C 1055/13

## WYROK W IMIENIU RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ

W., dnia 12-08-2014 r.

Sąd Rejonowy dla Wrocławia-Śródmieścia we Wrocławiu IX Wydział Cywilny w następującym składzie:

Przewodniczący:SSR Jolanta Malik

Protokolant:Karolina Pakuła

po rozpoznaniu w dniu 12-08-2014 r. we W.

sprawy z powództwa D. N.

przeciwko Towarzystwu (...) S.A.z siedzibą w W.

o zapłatę

I. zasądza od strony pozwanej Towarzystwa (...) S.A.z siedzibą w W. na rzecz powoda D. N. kwotę 8544,95 zł (osiem tysięcy pięćset czterdzieści cztery złote dziewięćdziesiąt pięć groszy) wraz z ustawowymi odsetkami liczonymi następująco :

- od kwoty 7929,95 zł do dnia 17.04.2013 do dnia zapłaty,

- od kwoty 615 zł od dnia 14.10.2013 do dnia zapłaty,

II. oddala powództwo w pozostałym zakresie,

III. zasądza od powoda na rzecz strony pozwanej kwotę 240 zł tytułem zwrotu kosztów postępowania.

**Sygnatura akt IX C 1055/13**

## UZASADNIENIE

Powód D. N. wniósł o zasądzenie nakazem zapłaty w postępowaniu upominawczym od strony pozwanej Towarzystwa (...) S.A. w W., kwoty 22 682,17 zł wraz z odsetkami ustawowymi liczonymi od kwoty 21 225,34 od dnia 17 kwietnia 2013 roku do dnia zapłaty i od kwoty 1 456,83 zł od dnia wniesienia pozwu do dnia zapłaty oraz kosztami postępowania.

W uzasadnieniu pozwu powód podał, że w wyniku kolizji drogowej z dnia 21 stycznia 2013 roku uszkodzeniu uległ stanowiący własność powoda samochód osobowy marki B. (...) o numerze rejestracyjnym (...). Sprawca kolizji kierował pojazdem ubezpieczonym z tytułu odpowiedzialności cywilnej u strony pozwanej. Strona pozwana sporządziła kalkulację szkody i na jej podstawie wypłaciła powodowi odszkodowanie w kwocie 21 185,66 zł. Pomimo licznych zastrzeżeń powoda do otrzymanej kalkulacji szkody zgłoszonych w wezwaniu do zapłaty, strona pozwana nie znalazła podstaw do wypłacenia odszkodowania w żądanej przez powoda wysokości. Na zlecenie powoda rzeczoznawca samochodowy sporządził opinię na okoliczność wartości rynkowej pojazdu powoda przed szkodą oraz kosztu naprawy uszkodzonego pojazdu, z treści której wynikało, iż koszt naprawy pojazdu był o 22 067,17 zł wyższy od kwoty wypłaconego odszkodowania. Sporządzając kalkulację naprawy strona pozwana nie dochowała należytej staranności i znacząco zaniżyła wartość wypłaconego odszkodowania. Strona pozwana uwzględniła ceny zamienników i części innych niż oryginalne, natomiast pojazd przed kolizją posiadał części w pełni oryginalne. Zastosowano stawki roboczogodziny prac mechanicznych i lakierniczych w znacząco zniżonej wartości jako 60 zł za roboczogodzinę, podczas gdy średnia dla regionu dolnośląskiego oscyluje pomiędzy 90 a

110 zł za roboczogodzinę. Kalkulacja nie zawierała wszystkich uszkodzonych wskutek kolizji części i podzespołów i nie obejmowała wszystkich czynności koniecznych przy demontażu pojazdu do lakierowania. Strona pozwana przyjęła zaniżoną stałą materiałową lakierowania oraz nie ujęła czynności sprawdzających i kontrolnych zawieszenia kół jezdnych oraz innych podzespołów samochodu, podobnie nie uwzględniając kosztu wykonania przeglądu technicznego. Na należność główną oprócz kwoty 22 067,17 zł składała się kwota 615 zł z tytułu kosztów uzyskania opinii rzeczoznawcy samochodowego.

W odpowiedzi na pozew strona pozwana wniosła o oddalenie powództwa w całości oraz o zasądzenie na jej rzecz od powoda kosztów procesu.

W uzasadnieniu odpowiedzi na pozew strona pozwana podniosła, iż wypłacona powodowi kwota odszkodowania w całości wypełniła ciążący na niej obowiązek odszkodowawczy wobec powoda. Oryginalne części zamienne to nie tylko te, które sygnowane są przez producenta pojazdu, ale również części pochodzące z tej samej linii produkcyjnej, jednakże oznaczone jedynie marką wytwórcy. W obrocie funkcjonują także części zamienne o porównywalnej jakości, których producenci gwarantują, że spełniają one takie same normy i są tej samej jakości, co części sygnowane przez producenta pojazdu. Stawka za roboczogodzinę prac blacharskich i lakierniczych przyjęta została zgodnie z analizą regionalnego rynku napraw blacharsko – lakierniczych. Przyznane na podstawie sporządzonej przez stronę pozwaną kalkulacji odszkodowanie pozwoli na przywrócenie pojazdu do stanu sprzed powstania szkody.

\* \* \*

#### ***Sąd ustalił w sprawie następujący stan faktyczny :***

W dniu 21 stycznia 2013 roku we W. przy ul. (...) doszło do kolizji drogowej. Kierujący pojazdem marki R. o numerze rejestracyjnym (...) A. K. nie zachował bezpiecznej odległości pomiędzy pojazdami, czym doprowadził do kolizji wielu pojazdów, w tym należącego do powoda D. N. samochodu osobowego marki B. (...) o numerze rejestracyjnym (...).

Pojazd, którym kierował sprawca kolizji ubezpieczony był z tytułu odpowiedzialności cywilnej posiadacza pojazdu mechanicznego w pozwanym Towarzystwie (...) S.A. w W..

#### ***Dowód :***

- ***zaświadczenie K. W. z 23.01.2013 r., akta szkodowe***

Pojazd powoda był wyprodukowany w roku 2007 , powód kupił go jako auto używane. W chwili kolizji pojazd był w eksploatacji od 6 lat. Powód ilekroć zaglądał pod maskę samochodu widział zawsze części sygnowane logo producenta B..

#### ***Dowód:***

- ***przesłuchanie powoda w dniu 12.08.2014***

W dniu 14 marca 2013 roku powód dokonał zgłoszenia stronie pozwanej szkody w jego pojeździe. Jako uszkodzone w wyniku kolizji wskazano przód i tył pojazdu.

#### ***Dowód :***

- ***zgłoszenie szkody, akta szkodowe,***
- ***pismo strony pozwanej z 14.03.2013 r., akta szkodowe***

W dniu 22 marca 2013 roku strona pozwana sporządziła kalkulację szkody nr (...). Koszt naprawy pojazdu powoda ustalony został po odjęciu ubytku wartości części zamiennych na kwotę 21 185,66 zł. Pracom naprawczym podlegać miały: obydwie ściany boczne przednie, ściana przednia, nakładka zderzaka przedniego, kompletne reflektory

prawy i lewy, osłona dyszy spryskiwacza, pokrywa przednia, maska silnika, pas tylny, nakładka zderzaka tylnego, czujnik parkowania, pokrywa tylna, chłodnica wody, chłodnica oleju wspomagania kierownicy, kondensator układu klimatyzacji, króciec ssący, a także należało opróżnić i ponowne napełnić układ klimatyzacji. Pracom lakierniczym podlegać miały: pokrywa przednia, blacha zakończenia tyłu, pokrywa bagażnika, nakładka zderzaka przedniego, nakładka dyszy spryskiwacza lewego, ściany boczne przednie lewa i prawa, nakładka zderzaka tylnego. Jako konieczne do wymiany wskazano: tablicę rejestracyjną przednią, wzmocnienie tablicy rejestracyjnej przedniej, nakładkę zderzaka przedniego, kratki lewą i prawą zderzaka przedniego, wspornik lewy zderzaka przedniego, wspornik zderzaka przedniego, kraty ozdobne przednie lewą i prawą, emblemat przedni, pokrywę przednią, zastrzał haka, haki przytrzymujące, reflektory lewy i prawy, nakładkę dyszy spryskiwacza lewego, ściany boczne przednie lewą i prawą, osłonę przednią wnęki koła lewego, ścianę przednią, kierownicę powietrza prawą, wsporniki reflektorów lewego i prawego, uchwyty dolne lewy i prawy chłodnicy, nakładkę zderzaka tylnego, prowadnicę środkową zderzaka tylnego, prowadnicę dolną zderzaka tylnego, nadajnik ultradźwięków zewnętrzny lewy, nadajnik ultradźwięków wewnętrzny lewy, ścianę tylną, zestaw naprawy poszycia, klej 5- składnikowy biały poszycia, oczyszczenie R1 poszycia, nity wytłaczane N4 poszycia, nity tłoczone N5 poszycia, nity N3 poszycia zewnętrzne, śruby EMV poszycia, pokrywę bagażnika, emblemat tylny, lampę tylną lewą, kondensator, węzownicę chłodzenia, zamocowanie lewe chłodnicy, uchwyt prawy chłodnicy, króciec ssący filtra powietrza, króciec ssący przedni. 1 roboczogodzina prac naprawczych i prac lakierniczych określona została na 60 zł. Łączna wartość prac naprawczych określona została na kwotę 1 015 zł, wysokość kosztów lakierowania (materiał + robocizna) na kwotę 2 578,27 zł, wartość części zamiennych na kwotę 14 556,77 zł, a ubytek wartości części zamiennych na kwotę 925,93 zł.

Kalkulacja doręczona została powodowi wraz z pismem z dnia 24 marca 2013 roku.

#### **Dowód :**

- ***kalkulacja szkody nr (...), k. 14 – 18,***
- ***pismo strony pozwanej z 24.03.2013 r., k. 12, 13***

Pismem z dnia 27 marca 2013 roku strona pozwana poinformowała powoda o przyznaniu mu odszkodowania w kwocie 21 185,66 zł.

Pismem z dnia 11 kwietnia 2013 roku powód odwołał się od decyzji ustalającej wysokość przyznanego odszkodowania. Powód zakwestionował poprawność sporządzenia kalkulacji naprawy wskazując, iż zastosowano w niej zaniżoną stawkę roboczogodziny prac mechanicznych i lakierniczych, nie ujęto wszystkich uszkodzonych w kolizji części i podzespołów, zastosowano zamienniki zamiast oryginalnych części, nie ujęto wszystkich czynności koniecznych przy demontażu pojazdu do lakierowania, przyjęto zaniżoną stałą materiałową lakierowania, nie ujęto czynności sprawdzających i kontrolnych oraz kosztu koniecznego przeglądu technicznego. W ocenie powoda należało mu się odszkodowanie w wysokości 42 411 zł, na którą kwotę złożył się również koszt konsultacji rzeczoznawcy i sporządzenia kalkulacji naprawy, która załączona została do pisma, w kwocie 300 zł.

Ustosunkowując się do treści pisma powoda z dnia 11 kwietnia 2013 roku strona pozwana pismem z dnia 17 kwietnia 2013 roku podtrzymała swoje stanowisko w zakresie wysokości należnego powodowi odszkodowania.

#### **Dowód :**

- ***decyzja o przyznaniu odszkodowania, k. 19 – 21,***
- ***pismo powoda z 11.04.2013 r. z załącznikiem, k. 22 – 26,***
- ***pismo strony pozwanej z 17.04.2013 r., k. 27, 28***

Na zlecenie powoda rzeczoznawca samochodowy M. M. w dniu 21 maja 2013 roku sporządził opinię nr (...) na okoliczność wyceny wartości pojazdu nieuszkodzonego oraz wyceny kosztu naprawy uszkodzeń samochodu i utraty

wartości spowodowanej szkodą z dnia 21 stycznia 2013 roku. Kosztorys naprawy został wykonany z zastosowaniem cen oryginalnych części zamiennych z zachowaniem technologii naprawy zalecanej przez producenta pojazdu na miesiąc powstania szkody. Koszt naprawy pojazdu określony został w kwocie 43 252,83 zł. W kosztorysie zastosowano stawkę 100 zł za roboczogodzinę prac mechanicznych i stawkę 110 zł za roboczogodzinę prac lakierniczych. Jako części do wymiany zakwalifikowano: tablicę rejestracyjną przednią, wzmocnienie tablicy rejestracyjnej przedniej, nakładkę zderzaka przedniego, kratkę nawiewu zderzaka przedniego, kratkę lewą i prawą zderzaka przedniego, osłonę ucha holowniczego przedniego, wsporniki lewe i prawe zderzaka przedniego, wspornik zderzaka przedniego, zestaw mocowania zderzaka przedniego, śruby zderzaka przedniego, nakrętki zderzaka przedniego, kraty ozdobne przednie lewą i prawą, emblemat przedni, pokrywę przednią, zawiasy lewy i prawy klapy czołowej, części górne zamka lewego i prawego, zastrzał haka, haki przytrzymujące, cięgno prawe pokrywy przedniej, zamki lewy i prawy pokrywy przedniej, blachy zamka przedniego lewą i prawą, uszczelkę przednią klapy czołowej, uszczelki przednie wewnętrzne lewą i prawą pokrywy czołowej, uszczelki lewą i prawą klapy czołowej, uszczelkę tylną klapy czołowej, uszczelki tylne lewą i prawą klapy czołowej, kompletne reflektory lewy i prawy, dysze spryskiwaczy przednich lewego i prawego, nakładki dysz spryskiwaczy lewego i prawego, żarówki łukowe lewą i prawą, ściany boczne przednie lewą i prawą, blachy mocujące ściany boczne lewą i prawą, uchwyty tylne górne ścian bocznych lewej i prawej, zastrzały tylne dolne ścian lewej i prawej, zestawy mocujące ściany boczne lewą i prawą, śruby przednie lewe i prawe, ślizgi przednie lewe i prawe, osłonę przednią wnęki koła lewego, uszczelkę przednią lewą, ścianę przednią, kierownicę powietrza prawą, wsporniki reflektorów lewych i prawych, uchwyty dolne lewy i prawy chłodnicy, zestaw kleju szyby czołowej, izolację wlotu powietrza, uszczelkę szyby czołowej, listwę mocującą szybę przednią, dysze spryskiwaczy lewego i prawego, nakładkę zderzaka tylnego, folię zderzaka tylnego, osłonę ucha holowniczego, prowadnice zderzaka tylnego lewą i prawą, wspornik zderzaka tylnego, prowadnicę środkową zderzaka tylnego, prowadnicę dolną zderzaka tylnego, zestaw mocowania zderzaka tylnego, śruby zderzaka tylnego, nakrętki zderzaka tylnego, nadajniki ultradźwięków zewnętrzne lewy i prawy, nadajniki ultradźwięków wewnętrzne lewy i prawy, kompletną ścianę tylną, zestaw naprawy poszycia, klej 5-składnikowy biały poszycia, oczyszczenie R1 poszycia, nity wytłaczane N4 poszycia, nity tłoczone N5 poszycia, nity N3 poszycia zewnętrzny, śruby EMV poszycia, pokrywę bagażnika, uszczelkę klapy tylnej, emblemat tylny, lampę tylną lewą, kondensator, wsporniki gumowe przedni i tylny wydechu, węzownicę chłodzenia, nastawienie lewe i prawe chłodnicy, uchwyty dolne lewy i prawy chłodnicy, zamocowanie lewe chłodnicy, uchwyt prawy chłodnicy, króciec ssący filtra powietrza, króciec ssący przedni, osłonę układu wydechowego lewego, olej do wspomagania kierownicy i płyn chłodzący układu klimatyzacji. Naprawie podlegał tłumik końcowy. Polakierować należało: nakładkę zderzaka przedniego, pokrywę przednią, nakładki dysz spryskiwacza lewego i prawego, ściany boczne przednie lewą i prawą, nakładkę zderzaka tylnego, ścianę tylną, pokrywę bagażnika i ramy dachu lewą i prawą. Łączna wartość prac naprawczych określona została na kwotę 2 791,67 zł, wysokość kosztów dodatkowych na kwotę 108,33 zł, wysokość kosztów lakierowania (materiał + robocizna) na kwotę 4 282,41 zł, wartość części zamiennych na kwotę 28 908,42 zł, a ubytek wartości części zamiennych na kwotę 925,93 zł.

Koszt sporządzenia opinii wyniósł 615 zł.

#### **Dowód :**

- ***opinia nr (...), k. 30,***
- ***faktura VAT nr (...), k. 29***

Koszt naprawy uszkodzeń przedmiotowego pojazdu powstałych podczas kolizji w dniu 21 stycznia 2013 roku przy zastosowaniu do naprawy oryginalnych części producenta samochodu i naprawie przeprowadzonej w warsztacie blacharsko- lakierniczym przy zastosowaniu średnich stawek za prace blacharsko-lakiernicze wynosi **35.603,47 zł** brutto.

Koszt naprawy uszkodzeń przedmiotowego pojazdu powstałych podczas kolizji w dniu 21 stycznia 2013 roku przy zastosowaniu do naprawy oryginalnych części zamiennych producenta samochodu oraz dostępnych na rynku

zamienników o jakości Q i PJ i naprawie przeprowadzonej w warsztacie blacharsko- lakierniczym przy zastosowaniu średnich stawek za prace blacharsko-lakiernicze wynosi **29 115,61 zł** brutto.

W celu przywrócenia samochodu do stanu sprzed kolizji konieczne do wymiany były: tablicę rejestracyjną przednią, wzmocnienie tablicy rejestracyjnej przedniej, nakładkę zderzaka przedniego, kratki lewą i prawą zderzaka przedniego, osłonę ucha holowniczego przedniego, wsporniki lewy i prawe zderzaka przedniego, wspornik zderzaka przedniego, zestaw mocujący zderzaka przedniego zawierający śruby i nakrętki, kraty ozdobne przednie lewą i prawą, emblemat przedni, pokrywę przednią, zawias prawy kłapy czołowej, zastrzał haka, haki przytrzymujące, zamki lewy i prawy pokrywy przedniej, uszczelkę przednią kłapy czołowej, uszczelkę przednią wewnętrzną lewą pokrywy przedniej, kompletne reflektory lewy i prawy, nakładkę dyszy spryskiwacza lewego, ściany boczne przednie lewą i prawą, zestawy mocujące ściany boczne zawierające śruby przednie lewe i prawe oraz ślizgi przednie lewe i prawe, osłonę przednią wnęki koła lewego, ścianę przednią, kierownicę powietrza, nakładkę zderzaka tylnego, prowadnicę zderzaka tylnego lewą, wspornik zderzaka tylnego, prowadnicę środkową zderzaka tylnego, prowadnicę dolną zderzaka tylnego, zestaw mocowania zderzaka tylnego zawierający śruby i nakrętki, nadajnik ultradźwięków zewnętrzny lewy, nadajnik ultradźwięków wewnętrzny lewy, kompletną ścianę tylną, zestaw naprawy poszycia zawierający klej 5-składnikowy biały poszycia, oczyszczenie R1 poszycia, nity wytłaczane N4 poszycia, nity tłoczone N5 poszycia, nity N3 poszycia zewnętrzne i śruby EMV poszycia, pokrywę bagażnika, lampę tylną lewą, kondensator, węzownicę chłodzenia, uchwyt prawy chłodnicy, króciec ssący filtra powietrza, króciec ssący przedni, olej do wspomagania układu kierowniczego oraz płyn chłodzący układu klimatyzacji.

W celu pełnego przywrócenia samochodu do stanu sprzed kolizji można zastosować do naprawy zamienników o jakości Q w stosunku do reflektorów lewego i prawego, ściany przedniej, lampy tylnej lewej i kondensatora oraz zamienników o jakości PJ w stosunku do kratek lewej i prawej zderzaka przedniego, wspornika zderzaka przedniego i nakładki dyszy spryskiwacza lewego ze względu na ich małe wymiary i zamocowanie w miejscu niewidocznym z zewnątrz nadwozia. Zastosowanie zamienników o jakości Q i PJ umożliwiłoby skuteczną naprawę pojazdu i przywrócenie go do stanu sprzed kolizji z uwzględnieniem takiej samej sprawności technicznej oraz takich samych warunków bezpieczeństwa.

Ze względu na wcześniejsze naprawy pokrywy komory silnika i pokrywy bagażnika wartość tych części należy potrącić o 30 %.

Do naprawy należy zakwalifikować także formowanie przodu pojazdu.

Polakierować należało: pokrywę przednią, blachę zakończenia tyłu, pokrywę bagażnika, nakładkę zderzaka przedniego, nakładkę dyszy spryskiwacza lewą, ściany boczne przednie lewą i prawą, nakładkę zderzaka tylnego oraz ramę dachu prawą.

Średnia stawka za roboczogodzinę prac montażowo – blacharskich wynosiła w roku 2013 100 zł, a za prace lakiernicze 110 zł. Łączna wartość prac naprawczych wynosi na kwotę 1 916,67 zł, wysokość kosztów dodatkowych na kwotę 83,33 zł, wysokość kosztów lakierowania (materiał + robocizna) na kwotę 4 247,19 zł, wartość części zamiennych na kwotę 18 349,97 zł, a ubytek wartości części zamiennych na kwotę 925,93 zł.

#### **Dowód :**

- ***opinia biegłego sądowego z zakresu rekonstrukcji wypadków samochodowych oraz szkód samochodowych S. C., k. 79 – 121 ,***
- ***pisemna opinia uzupełniająca biegłego sądowego S. C., k. 150, 151- w szczególności pkt. 2. 2 i 3 w zakresie skorygowania wysokości kosztów naprawy***

\* \* \*

### **Sąd zważył, co następuje:**

Powództwo zasługiwało na uwzględnienie jedynie w części.

Między stronami procesu niesporna była zasada odpowiedzialności strony pozwanej. Strona pozwana jako ubezpieczyciel odpowiedzialności cywilnej posiadacza pojazdu mechanicznego sprawcy szkody jest zobowiązana do naprawienia szkody wyrządzonej w związku z ruchem tego pojazdu. Na mocy art. 436 § 1 k.c., samoistny posiadacz mechanicznego środka komunikacji poruszanego za pomocą sił przyrody ponosi odpowiedzialność za szkodę na osobie lub mieniu, wyrządzoną komukolwiek przez ruch tego pojazdu, chyba że szkoda nastąpiła na skutek siły wyższej albo wyłącznie z winy poszkodowanego lub osoby trzeciej, za którą nie ponosi odpowiedzialności. Jednocześnie zgodnie z treścią art. 822 § 1 k.c. przez umowę ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej, ubezpieczyciel zobowiązuje się do zapłacenia określonego w umowie odszkodowania za szkody wyrządzone osobom trzecim, względem których odpowiedzialność za szkodę ponosi ubezpieczający albo ubezpieczony. Powód poniósł szkodę w wyniku kolizji drogowej z dnia 21 stycznia 2013 roku, strona pozwana zobowiązana jest zatem do świadczenia na rzecz powoda zgodnie z przepisami art. 822 k.c. oraz art. 9 ust. 1, art. 19 ust. 1, art. 34 ust. 1 i art. 35 ustawy z dnia 22 maja 2003 roku o ubezpieczeniach obowiązkowych, Ubezpieczeniowym Funduszu Gwarancyjnym i Polskim Biurze Ubezpieczycieli Komunikacyjnych (Dz. U. z 2003 roku, nr 124, poz. 1152 z późn. zm.).

Sam obowiązek odszkodowawczy ubezpieczyciela pojawia się już z chwilą wyrządzenia poszkodowanemu szkody i nie jest uzależniony od tego, czy poszkodowany dokonał naprawy samochodu i czy w ogóle zamierza go naprawić, o czym orzekł Sąd Najwyższy w uchwale z dnia 15 listopada 2001 roku wydanej w sprawie rozpoznawanej pod sygnaturą akt III CZP 68/01.

Dla powstania odpowiedzialności gwarancyjnej ubezpieczyciela istotne znaczenie ma fakt powstania szkody, a nie fakt jej naprawienia. Nie ma on też znaczenia dla określenia wysokości przysługującego poszkodowanemu odszkodowania ubezpieczeniowego, ponieważ wysokość ta powinna odpowiadać kosztom wyrównania uszczerbku, jaki pojawił się w majątku poszkodowanego po powstaniu wypadku komunikacyjnego, a więc kosztom przywrócenia pojazdowi jego wartości sprzed wypadku. Poszkodowanemu w związku z ruchem pojazdu mechanicznego przysługuje w ramach ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej roszczenie odszkodowawcze z chwilą powstania obowiązku naprawienia szkody, a nie dopiero po powstaniu w ten czy inny sposób stwierdzonych kosztów naprawy samochodu. Stanowisko to jest ugruntowane w orzecznictwie Sądu Najwyższego (uchwała z dnia 17 maja 2007 roku wydana w sprawie III CZP 150/06). Nadto poszkodowany nie ma obowiązku poszukiwania części najtańszych i najtańszej naprawy, o czym orzeczono w wyroku Sądu Najwyższego z dnia 25 kwietnia 2002 roku wydanym w sprawie rozpoznawanej pod sygnaturą akt I CKN 1466/99.

Zgodnie z treścią art. 363 § 1 k.c. naprawienie szkody powinno nastąpić według wyboru poszkodowanego, bądź przez przywrócenie stanu poprzedniego, bądź przez zapłatę odpowiedniej sumy pieniężnej. Przy czym naprawienie szkody przez zakład ubezpieczeń może nastąpić wyłącznie poprzez zapłatę odszkodowania w odpowiedniej wysokości. W myśl natomiast art. 363 § 2 k.c. wysokość odszkodowania powinna być ustalona według cen z daty ustalenia odszkodowania, chyba że szczególne okoliczności wymagają przyjęcia za podstawę cen istniejących w innej chwili.

W świetle jednolitego orzecznictwa, obowiązek naprawienia szkody przez wypłatę odpowiedniej sumy pieniężnej na zasadzie art. 363 § 2 k.c. powstaje z chwilą wyrządzenia szkody i nie jest uzależniony od tego, czy poszkodowany dokonał naprawy rzeczy i czy w ogóle zamierza ją naprawić. Kwestie te nie mają także wpływu na wysokość odszkodowania. Wysokość świadczeń obliczać należy bowiem na podstawie ustaleń co do zakresu uszkodzeń i technicznie uzasadnionych sposobów naprawy, przy przyjęciu przewidzianych kosztów niezbędnych materiałów i robocizny wg cen z daty ich ustalenia (wyrok Sądu Najwyższego z dnia 7 sierpnia 2003 roku wydany w sprawie IV CKN 387/01, wyrok Sądu Najwyższego z dnia 27 czerwca 1988 roku wydany w sprawie I CR 151/88, wyrok Sądu Najwyższego z dnia 16 stycznia 2002 roku wydany w sprawie IV CKN 635/00, wyrok Sądu Apelacyjnego w Poznaniu z dnia 22 lutego 2007 roku wydany w sprawie I ACa 1179/06).

Szczególnie sporną pomiędzy osobami poszkodowanymi w wyniku kolizji drogowych a zakładami ubezpieczeń pozostaje kwestia zasadności zastosowania do naprawy eksploatowanych pojazdów części nowych i oryginalnych. Z jednej bowiem strony poszkodowani oczekują naprawienia poniesionej szkody w pełnej wysokości, z drugiej zaś istnieje ryzyko, iż w przypadku naprawy szkody zgodnie z oczekiwaniami poszkodowanego doszłoby do jego bezpodstawnego wzbogacenia. Powyższa kwestia omówiona została w sposób wyczerpujący przez Sąd Najwyższy w uchwale z dnia 12 kwietnia 2012 roku wydanej w sprawie rozpoznawanej pod sygnaturą akt III CZP 80/11 oraz w uchwale z dnia 20 czerwca 2012 roku wydanej w sprawie rozpoznawanej pod sygnaturą akt III CZP 85/11.

W treści uchwały z dnia 12 kwietnia 2012 roku Sąd Najwyższy wskazał, iż część po połączeniu jej z pojazdem nie może być oceniana jako samodzielny przedmiot obrotu, lecz staje się jednym z jego elementów. O tym, że zamontowanie części nowych w miejsce starych prowadzi do bezpodstawnego wzbogacenia poszkodowanego można mówić tylko wtedy, gdyby spowodowało to wzrost wartości pojazdu jako całości. Ponieważ nowa część jest dołączana do samochodu, istnieje 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. 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 dla zdrowia i życia przy korzystaniu z pojazdu dla 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. 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. Zakład ubezpieczeń powinien ustalić wysokość odszkodowania z uwzględnieniem cen części nowych, jeżeli są one potrzebne do naprawy samochodu. W szczególności nie ma podstaw, aby odrębnie oceniać wartość części samochodu i jeżeli części stare były w chwili wypadku częściowo zużyte, obniżać należne odszkodowanie. Co więcej obowiązkiem zakładu ubezpieczeń jest ustalenie i wypłacenie odszkodowania w wysokości uwzględniającej wartość nowych części, których zamontowanie jest potrzebne, aby pojazd został przywrócony do stanu sprzed zdarzenia wyrządzającego szkodę. Nie można jednak z góry wykluczyć, że zamontowanie podczas przywracania do stanu poprzedniego nowych części spowoduje jednak wzrost wartości pojazdu jako całości. Jeżeli wymianie podlegały części już znacznie wyeksploatowane i przestarzałe technicznie, a jednocześnie stanowiące znaczną część wartości całego pojazdu, to może się okazać, że w konkretnym przypadku wartość pojazdu po naprawie wzrośnie. Ciężar dowodu w tym zakresie powinien jednak obciążać zakład ubezpieczeń, skoro bowiem z reguły wymiana części starych na nowe nie prowadzi do wzrostu wartości samochodu, to tylko wykazanie przez zobowiązanego do ustalenia i wypłaty odszkodowania, że w konkretnym wypadku jest inaczej pozwala na zmniejszenie odszkodowania. Także względy celowościowe przemawiają za tym, aby ciężarem dowodu w tym zakresie obciążyć ubezpieczyciela, a nie poszkodowanego, poszkodowany bowiem ma prawo oczekiwać, że kwota ubezpieczenia pokryje wszystkie koszty przywrócenia jego pojazdu do stanu sprzed zdarzenia wyrządzającego szkodę.

Uchwała z dnia **20 czerwca 2012 III CZP 85/11** roku odnosiła się natomiast do kwestii zasadności zastosowania oryginalnych części do naprawy uszkodzonego pojazdu.

SN w tej uchwale wskazał, że w orzecznictwie zgodnie przyjmuje się, że poszkodowany może żądać od ubezpieczyciela kwoty odpowiadającej wszelkim celowym i ekonomicznie uzasadnionym wydatkom służącym do przywrócenia stanu

poprzedniego, przy czym koszty te muszą być odnoszone do każdego indywidualnego przypadku, inna bowiem jest sytuacja, gdy w pojeździe uległy uszkodzeniu lub zniszczeniu części oryginalne, które także w braku uszkodzenia wcześniej czy później i tak musiałyby zostać wymienione ze względu na naturalny proces zużywania, a inna, gdy uszkodzeniu lub zniszczeniu uległy części oryginalne, których okres trwałości odpowiada żywotności samego pojazdu.

Zgodnie przyjmuje się również, że przywrócenie stanu poprzedniego ma miejsce, jeżeli stan pojazdu po naprawie pod każdym istotnym względem (stanu technicznego, zdolności użytkowania, części składowych, trwałości, wyglądu estetycznego itd.) odpowiada stanowi pojazdu przed uszkodzeniem.

Nie budzi wątpliwości, że oryginalność części wykorzystywanych do naprawy pojazdu stanowi istotny czynnik decydujący o tym, czy naprawa jest wystarczająca do przywrócenia jego do stanu poprzedniego. Jest oczywiste, że ich dobór może prowadzić do pogorszenia położenia poszkodowanego. Pogorszenie takie miałyby miejsce zarówno wtedy, gdyby użyta część była pod istotnymi względami częścią gorszą od tej, która uległa uszkodzeniu, jak i wtedy, gdyby równowartość "restytucyjna" części zastępczej była niepewna. Nie oznacza to jednak, że w razie uszkodzenia części pochodzącej bezpośrednio od producenta pojazdu, do naprawy albo obliczania kosztów naprawy mogą być wykorzystane tylko ceny takich "części oryginalnych bezpośrednio pochodzących od producenta pojazdu". W ten sam sposób należy co do zasady ocenić wykorzystanie przy ustalaniu odszkodowania także innych części nowych, które są tej samej jakości co części pochodzące bezpośrednio od producenta pojazdu, oznaczone jego znakiem towarowym albo logo rozprowadzone w opakowaniach w ten sposób oznaczonych i dystrybuowane w ramach jego sieci dystrybucji.

Takimi częściami są występujące w obrocie części wyprodukowane przez tego samego producenta, który dostarcza producentowi pojazdu do montażu pojazdów lub części zamienne. Są to części produkowane zgodnie ze specyfikacjami i standardami produkcyjnymi, ustalonymi przez producenta pojazdu, a więc części dokładnie tej samej jakości co części pochodzące bezpośrednio od producenta pojazdu, a różniące się tylko oznakowaniem. Z tego względu ich użycie należy co do zasady uznać za równoważne użyciu części oryginalnych. Do wykazania przez ubezpieczyciela, że podstawą kalkulacji odszkodowania były ceny takich właśnie części wystarczające byłoby wskazanie, iż części pochodzą od producenta części dostarczającego te części producentowi pojazdu, i że producent tych części zaświadczył, iż zostały wyprodukowane zgodnie ze specyfikacjami i standardami produkcyjnymi ustalonymi przez producenta pojazdów. Oczywiście, okoliczności te powinny być uprzednio przez ubezpieczyciela ustalone.

Dalej SN wskazał, że oczywiste jest, że reguła dotycząca zasadności wykorzystania przy ustalaniu wysokości odszkodowania cen części równoważnych oryginalnym nie jest miarodajna w każdym przypadku. W niektórych przypadkach istotną cechą decydującą o zupełności restytucji jest - obok jakości części - samo pochodzenie części od producenta pojazdu, a więc w praktyce opatrzenie go znakiem towarowym lub logo producenta pojazdu. Odnosi się to w szczególności do wspomnianych pojazdów będących jeszcze na gwarancji producenta, który wymaga od autoryzowanych warsztatów, by w ramach napraw gwarancyjnych korzystały wyłącznie z części zamiennych dostarczanych przez producenta pojazdów na potrzeby tych napraw. Także szczególny interes poszkodowanego może uzasadniać dokonanie naprawy z wykorzystaniem części oryginalnych, pochodzących bezpośrednio od producenta pojazdu. Przykładowo, gdy pojazd był dotychczas serwisowany i naprawiany wyłącznie przy użyciu części oryginalnych, tzn. pochodzących bezpośrednio od producenta pojazdu, a kontynuacja takiej "historii" pojazdu może wpłynąć na jego wartość handlową, lub też gdy poszkodowany potwierdzi swój uzasadniony interes w dokonaniu naprawy z wykorzystaniem części oryginalnych przez to, że jej faktycznie dokona.

Takich szczególnych okoliczności powód nie wykazywał.

Strona pozwana uznała roszczenie powoda co do zasady i w toku postępowania likwidacyjnego ustaliła wysokość poniesionej szkody na łączną kwotę 21 185,66 zł. Spór między stronami dotyczył zatem wysokości dalszego należnego powodowi odszkodowania i związany był z rozbieżnościami w zakresie ustalenia powstałych w trakcie kolizji uszkodzeń oraz wysokości stawki roboczogodzinowej związanej z pracami naprawczymi i lakierniczymi.

Ustalając zakres uszkodzeń pojazdu oraz wysokość należnego stronie powodowej odszkodowania Sąd oparł się w pierwszej kolejności na opinii biegłego sądowego z zakresu techniki samochodowej. Ponieważ rozmiar uszkodzeń,



zakres, sposób i wartość naprawy niezbędnej do przywrócenia samochodu do stanu sprzed kolizji stanowią wiadomości specjalne, Sąd wnioskami opinii biegłego jest związany. Wnioski opinii są jasne, kategoryczne i przekonujące dla Sądu, są zgodne z zasadami logiki, wiedzy powszechnej. Poziom wiedzy biegłego jest odpowiedni do jego specjalizacji, podstawy teoretyczne opinii nie budzą wątpliwości. Sposób motywowania opinii oraz stopień stanowczości wyrażonych w niej wniosków jest właściwy.

Biegły po zapoznaniu się z zarzutami strony pozwanej odnośnie niezasadnie przyjętych kosztów naprawy w zakresie : pomiarów zawieszenia osi przedniej, pomiaru nadwozia pojazdu, kosztu osadzenia pojazdu na ramie naprawczej i przebrojenia ramy i ponownym przeanalizowaniu materiału dowodowego uznał, iż niezasadnie w swej opinii przyjął poniżej wyszczególnione czynności naprawcze : elektroniczne pomiary zawieszenia kół samochodu , oś przedni a-nastawa, rama naprawcza – przebrojenie, pojazd na ramie naprawczej – osadzenie. W wyniku tego skorygował przyjęte w opinii podstawowej koszty naprawy i zmniejszył je o 466,67 zł netto. (vide pkt. 2.2 i 3 opinii uzupełniającej)

Sporządzając opinię w sprawie biegły sądowy dokonał kalkulacji kosztów naprawy uszkodzonego pojazdu z zastosowaniem wyłącznie oryginalnych części zamiennych producenta samochodu oraz z zastosowaniem oryginalnych części zamiennych producenta samochodu i dostępnych na rynku zamienników o jakości Q i jakości PJ.

Symbolem Q oznacza się części wyprodukowane przez producenta dostarczającego dany element na pierwszy montaż samochodu. Są to zatem takie same części, jak używane przez producenta samochodu, lecz pozbawione jedynie logo tegoż producenta. Natomiast symbolem PJ oznacza się części o porównywalnej jakości.

Zdaniem biegłego naprawa pojazdu przy zastosowaniu wskazanych przez niego części tj. oryginalnych części zamiennych, zamienników o jakości Q i PJ (w stosunku do krętek lewej i prawej zderzaka przedniego, wspornika zderzaka przedniego i nakładki dyszy spryskiwacza lewego ze względu na ich małe wymiary i zamocowanie w miejscu niewidocznym z zewnątrz nadwozia) umożliwiłaby skuteczne przywrócenie pojazdu do stanu sprzed kolizji z uwzględnieniem zachowania takiej samej sprawności technicznej oraz takich samych warunków bezpieczeństwa.

W ocenie biegłego koniecznymi do wymiany okazały się: tablica rejestracyjna przednia, wzmocnienie tablicy rejestracyjnej przedniej, nakładka zderzaka przedniego, kratki lewa i prawa zderzaka przedniego, osłona ucha holowniczego przedniego, wsporniki lewy i prawe zderzaka przedniego, wspornik zderzaka przedniego, zestaw mocujący zderzaka przedniego zawierający śruby i nakrętki, kraty ozdobne przednie lewa i prawa, emblemat przedni, pokrywa przednia, zawias prawy klapy czołowej, zastrzał haka, haki przytrzymujące, zamki lewy i prawy pokrywy przedniej, uszczelka przednia klapy czołowej, uszczelka przednia wewnętrzna lewa pokrywy przedniej, kompletne reflektory lewy i prawy, nakładka dyszy spryskiwacza lewego, ściany boczne przednie lewa i prawa, zestawy mocujące ściany boczne zawierające śruby przednie lewe i prawe oraz ślizgi przednie lewe i prawe, osłona przednia wnętrza koła lewego, ściana przednia, kierownica powietrza, nakładka zderzaka tylnego, prowadnica zderzaka tylnego lewa, wspornik zderzaka tylnego, prowadnica środkowa zderzaka tylnego, prowadnica dolna zderzaka tylnego, zestaw mocowania zderzaka tylnego zawierający śruby i nakrętki, nadajnik ultradźwięków zewnętrzny lewy, nadajnik ultradźwięków wewnętrzny lewy, kompletna ściana tylna, zestaw naprawy poszycia zawierający klej 5 składnikowy biały poszycia, oczyszczenie R1 poszycia, nity wytłaczane N4 poszycia, nity tłoczone N5 poszycia, nity N3 poszycia zewnętrzne i śruby EMV poszycia, pokrywa bagażnika, lampa tylna lewa, kondensator, węzownica chłodzenia, uchwyt prawy chłodnicy, króciec ssący filtra powietrza, króciec ssący przedni, olej do wspomaganie układu kierowniczego oraz płyn chłodzący układu klimatyzacji. Jako konieczny do naprawy w postaci formowania zakwalifikował biegły przód pojazdu. Część elementów została nieprawidłowo wskazana przez stronę powodową jako konieczne do wymiany, jak chociażby wsporniki reflektorów lewego i prawego, uchwyty dolne lewy i prawy chłodnicy, zamocowanie lewe chłodnicy i emblemat tylny.

W świetle przytoczonego wyżej orzecznictwa Sądu Najwyższego (zwłaszcza uchwały SN z 20.06.2012) , Sąd uznał za zasadne zastosowanie do naprawy przedmiotowego pojazdu zamienników o jakości i w zakresie wskazanym przez biegłego, uznając jednocześnie, iż części podlegające wymianie nie zwiększyły wartości pojazdu, a tym samym nie było podstaw do dokonania amortyzacji tychże części. Wskazane przez powoda stawki roboczogodzin za prace naprawcze

oraz lakiernicze wynoszące odpowiednio 100 zł i 110 zł odpowiadały średnim stawkom stosowanym w warsztatach naprawczych na terenie W. i zastosowane zostały również przez biegłego w sporządzonej na potrzeby niniejszego postępowania opinii. Zarzuty strony pozwanej wskazujące na stawkę 60 zł za godzinę pracy naprawczej nie zasługiwały na uwzględnienie. Biegły odniósł się do nich w opinii uzupełniającej. Zaś same zasady doświadczenia życiowego wskazują, iż przyjęte przez biegłego stawki są średnie rynkowe, zaś przyjmowane w kalkulacjach strony pozwanej są zaniżone.

Koszt naprawy przedmiotowego pojazdu wyliczony przy użyciu oryginalnych części zamiennych producenta samochodu oraz dostępnych na rynku zamienników o jakości Q i PJ wynosi 29 115,61 zł brutto (vide pkt. 3.2 opinii uzupełniającej) i kwotę tą brał Sąd za podstawę dalszych obliczeń. Wybierając powyższą kwotę odszkodowania z wersji przedstawionych przez biegłego Sąd uznał, iż tylko ona odpowiada uzasadnionym kosztom naprawy biorąc pod uwagę wskazówki zawarte w orzecznictwie Sądu Najwyższego i treści art. 361 i 363 kc. Powód nie podał i nie wykazał żadnych szczególnych okoliczności, które uzasadniałyby odmienne rozstrzygnięcie w świetle wskazówek zawartych w uzasadnieniu uchwały SN z 20.06.2014.

Na uwzględnienie zasługiwało także żądanie zapłaty poniesionych przez poszkodowanego kosztów sporządzenia prywatnej opinii w wysokości 615 zł na okoliczność wartości jego pojazdu przed szkodą oraz kosztów naprawy pojazdu jako ekonomicznie uzasadnione. Zlecenie sporządzenia opinii stanowiło bowiem w związku z odmową przyznania odszkodowania jedyny sposób ustalenia wysokości poniesionej szkody.

Strona pozwana zobowiązana jest zatem do zapłaty na rzecz powoda kwoty stanowiącej różnicę pomiędzy wypłaconym w toku przeprowadzonego postępowania likwidacyjnego odszkodowaniem a kosztami naprawy wskazanymi przez biegłego sądowego powiększonymi o koszt sporządzenia prywatnej wyceny kosztów naprawy tj. 8 544,95 zł (29 115,61 zł + 615 zł – 21 185,66 zł). Żądanie pozwu w zakresie zapłaty kwoty przekraczającej 8 544,95 zł nie zasługiwało na uwzględnienie.

O odsetkach od kwoty zasądzonej orzeczono na podstawie art. 481 k.c., który stanowi, że 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. Po myśli bowiem art. 817 § 1 k.c. w zw. z art. 14 ustawy o ubezpieczeniach obowiązkowych, Ubezpieczeniowym Funduszu Gwarancyjnym i Polskim Biurze Ubezpieczycieli Komunikacyjnych ubezpieczyciel obowiązany jest spełnić świadczenie w terminie trzydziestu dni, licząc od daty otrzymania zawiadomienia o szkodzie. Jako że zgłoszenie szkody miało miejsce w dniu 14 marca 2013 roku, zaś strona pozwana na etapie niniejszego postępowania nie podniosła żadnych okoliczności, które dawałyby podstawy do wypłaty odszkodowania w terminie późniejszym, odsetki od kwoty należnego odszkodowania za koszty naprawy pojazdu mogą być liczone od dnia następnego po upływie 30 dni, tj. od dnia 14 kwietnia 2013 roku. Powód domagał się natomiast zasądzenia odsetek na swoją rzecz od dnia 17 kwietnia 2013 roku i od daty tej odsetki należało zasądzić. W myśl bowiem art. 321 § 1 k.p.c. sąd nie może wyrokować co do przedmiotu, który nie był objęty żądaniem, ani zasądzać ponad żądanie. Ponieważ żądanie zwrotu kosztu sporządzenia opinii prywatnej podniesione zostało dopiero w toku niniejszego postępowania, odsetki od kwoty 615 zł przysługują powodowi dopiero po upływie 30 dni od dnia doręczenia stronie pozwanej odpisu pozwu, tj. od dnia 14 października 2013 roku. W pozostałym zakresie żądanie odsetkowe zostało oddalone.

O kosztach procesu sąd orzekł zgodnie z zasadą stosunkowego rozdzielenia kosztów, wyrażoną w treści art. 100 k.p.c.

Wobec tego, że powód wygrała sprawę tylko w 37 %, Sąd zasądził od niego na rzecz strony pozwanej koszty procesu w wysokości **585,27 zł** (pkt III sentencji wyroku), które ze względu na błąd w wykonaniu zarządzenia w przedmiocie wypłaty wynagrodzenia biegłemu sądowemu zostały wskazane w wyroku omyłkowej wysokości.

Koszty poniesione przez powoda, to: opłata sądowa od pozwu w kwocie 1 135 zł, koszty zastępstwa procesowego w wysokości 2 400 zł, opłata skarbową od pełnomocnictwa w kwocie 17 zł oraz wydatki na wynagrodzenie przyznane i

wypłacone biegłemu sądowemu z zaliczki uiszczonej przez powoda w łącznej kwocie 655,38 zł (495,53 zł + 159,85 zł).  
Łącznie:  $4\,207,38\text{ zł} \times 37\% = 1\,556,73\text{ zł}$ .

Koszty poniesione przez stronę pozwaną to: koszty zastępstwa procesowego w wysokości 2 400 zł, oraz zaliczka na wynagrodzenie biegłego w kwocie 1 000 zł. Łącznie:  $3\,400\text{ zł} \times 63\% = 2\,142\text{ zł}$ .

$2\,142\text{ zł} - 1\,556,73\text{ zł} = 585,27\text{ zł}$ , która to kwota podlegała zasądzeniu na rzecz strony pozwanej.

Wynagrodzenie biegłego wyniosło  $1\,495,43\text{ zł} + 159,85\text{ zł} = 1\,655,28\text{ zł}$ . Kwota ta została w całości pokryta z zaliczek stron. Niewykorzystana zaliczka uiszczona przez powoda w wysokości 344,62 zł zostanie zwrócona przez Sąd z urzędu.

Mając powyższe okoliczności na uwadze, Sąd podjął rozstrzygnięcia zawarte w sentencji wyroku.