

UZASADNIENIE

Zaskarżonym wyrokiem z dnia 22 czerwca 2017 r. Sąd Rejonowy dla Łodzi – Widzewa w Łodzi, w sprawie z powództwa P. B. przeciwko (...) Towarzystwu (...) Spółce Akcyjnej w W. o odszkodowanie, zasądził od strony pozwanej na rzecz powoda kwotę 5.548,67 zł z ustawowymi odsetkami za opóźnienie od dnia 28 czerwca 2015 r. do dnia zapłaty (pkt 1) oraz koszty procesu w wysokości 2.201 zł (pkt 2). Ponadto Sąd nakazał zwrócić pozwanemu ubezpieczycielowi z funduszy Skarbu Państwa kwotę 143,98 zł tytułem nadpłaconej zaliczki na poczet wynagrodzenia biegłego (pkt 3).

W ramach poczynionych ustaleń faktycznych stwierdzono, że:

W dniu 11 maja 2015 r., należący do P. B., samochód osobowy marki F. (...) o nr rej. (...) został uszkodzony w wyniku kolizji, z winy J. K., kierującej samochodem F. (...) o nr rej. (...). Rzeczona kolizja polegała na tym, że sprawcy wykonując na skrzyżowaniu manewr skrętu w lewo z ulicy podporządkowanej nie ustąpiła pierwszeństwa przejazdu pojazdowi powoda i uderzyła w jego przednią część prawego boku. W dacie zdarzenia sprawcy, w zakresie obowiązkowej odpowiedzialności cywilnej posiadaczy pojazdów mechanicznych, była ubezpieczona w pozwanej firmie.

Uszkodzenia powstałe w F. obejmowały: nakładkę zderzaka przedniego, tablicę rejestracyjną, kratkę zderzaka przedniego, prawy reflektor, dyszę i spryskiwacza prawego reflektora, osłonę tejże dyszy, prawe nadkole, wzmocnienie przednie, błotnik przedni prawy, pokrywa komory silnika oraz oba zawiasy pokrywy komory silnika.

Po zgłoszeniu szkody, co miało miejsce dnia 13 maja 2015 r., TU (...) przeprowadziło postępowanie likwidacyjne. W jego toku pozwany dokonał kalkulacji naprawy pojazdu i ustalił wysokość szkody na kwotę 3.234,29 zł. Decyzja o wypłacie odszkodowania w wymienionej kwocie zapadła dnia 27 maja 2015 r.

Celowe i ekonomicznie uzasadnione koszty przywrócenia pojazdu F. (...) do stanu sprzed szkody, z wykorzystaniem nowych oryginalnych części zamiennych z logo producenta pojazdu wynosiły 8.782,96 zł. Natomiast przy użyciu części oryginalnych bez logo producenta pojazdu, naprawa wyrażał się kwotą 7.533,68 zł. Z kolei koszt naprawy tego pojazdu z wykorzystaniem używanych oryginalnych części zamiennych zamykał się kwotą 5.901,80 zł. Wśród części zakwalifikowanych do wymiany nie stwierdzono części innych niż oryginalne z logo producenta pojazdu.

Oceniając zgromadzony materiał dowodowy Sąd I instancji pozytywnie ustosunkował się do opinii przedłożonej przez biegłego, podkreślając iż miała ona kluczowe znaczenie dla ustalenia spornej pomiędzy stronami kwestii w postaci wartości szkody. Żadnych zastrzeżeń nie wzbudziła metodyka pracy biegłego. Sąd w całości zaakceptował wnioski płynące z opinii, podkreślając iż biegły rzetelnie i przekonująco uzasadnił swoje stanowisko oraz obszernie i szczegółowo odniósł się do pytań i wątpliwości zgłoszonych przez stronę pozwaną.

Na płaszczyźnie merytorycznej Sąd odwołał się do art. 822 k.c. oraz unormowań zawartych w ustawie z dnia 22 maja 2003 r. o ubezpieczeniach obowiązkowych, Ubezpieczeniowym Funduszu Gwarancyjnym i Polskim Biurze Ubezpieczycieli Komunikacyjnych (tekst jednolity Dz. U. z 2013 r. poz. 392). W szczególności przedmiotem zainteresowania były art. 19 ust. 1, art. 34 ust. 1 i art. 36 ustawy. Po ich analizie Sąd stwierdził, że zakład ubezpieczeń odpowiada za sprawcę szkody w granicach jego odpowiedzialności. Natomiast odszkodowanie ustala się i wypłaca w granicach odpowiedzialności cywilnej posiadacza lub kierującego pojazdem mechanicznym, najwyżej jednak do ustalonej w umowie ubezpieczenia sumy gwarancyjnej. Oprócz tego Sąd wskazał, że wedle art. 824 § 1 k.c. wysokość odszkodowania winna odpowiadać rzeczywistym, uzasadnionym kosztom usunięcia skutków wypadku, przy czym jest ona kwotą określoną w umowie ubezpieczenia. W niniejszej sprawie nie ulegało wątpliwości, iż J. K. korzystała z ochrony ubezpieczeniowej udzielanej przez pozwaną firmę. W rezultacie skutkiem zawarcia między tymi podmiotami umowy ubezpieczenia OC było wstąpienie ubezpieczyciela w sytuację prawną sprawcy szkody komunikacyjnej. Tym samym odpowiadał on za normalne następstwa działania bądź zaniechania, z którego szkoda wynikała. Naprawienie szkody (odszkodowanie) w tych granicach winno obejmować wszystkie straty, poniesione

wskutek zaistnienia szkody, stanowiące normalne następstwo działania, z którego szkoda wynikła (art. 361 § 2 k.c.) i następuje, według wyboru poszkodowanego: przez restytucję stanu poprzedniego bądź przez zapłatę odpowiedniej sumy pieniężnej. Dalej Sąd I instancji zaznaczył, że odszkodowanie ma pozwolić na naprawienie pojazdu w zakresie niezbędnym do przywrócenia stanu sprzed powstania szkody (art. 363 § 1 k.c.), wykluczając jednocześnie możliwość wzbogacenia się poszkodowanego. Odwołując się do zgodnych stanowisk doktryny i judykatury Sąd podkreślił, że ubezpieczyciel w istocie jest zobowiązany tylko do odszkodowania pieniężnego, zarówno przy restytucji dokonanej przez osobę trzecią na zlecenie poszkodowanego lub przez samego poszkodowanego, jak i przy spełnieniu roszczenia o treści pieniężnej. Następnie Sąd przypomniał, że w razie częściowego uszkodzenia samochodu, odszkodowanie powinno stanowić równowartość kosztów przywrócenia uszkodzonego pojazdu do stanu pierwotnego, przy czym naprawa samochodu i rzeczywiste poniesienie kosztów z tego tytułu nie jest warunkiem koniecznym dla dochodzenia odszkodowania. Jednocześnie funkcja kompensacyjna odszkodowania musi być realizowana przy uwzględnieniu indywidualnej sytuacji poszkodowanego, ale nie może to prowadzić do jego wzbogacenia. Możliwym jest zatem obniżenie odszkodowania gdyby okazało się, że użycie nowych części i materiałów do naprawy uszkodzonego pojazdu prowadziłyby do wzrostu jego wartości. Zdaniem Sądu taka sytuacja nie miała miejsca w niniejszej sprawie, co jasno wynikało z opinii biegłego. Powołany specjalista miarodajnie określił przecież uzasadnione koszty naprawy pojazdu powoda na kwotę 8.782,96 zł przy wykorzystaniu nowych oryginalnych części zamiennych z logo producenta. W tym zaś zakresie wyjaśnił, iż wśród części zakwalifikowanych do wymiany były tylko części oryginalne z logo producenta, dlatego też posłużenie się identycznymi częściami dawało gwarancje co do zachowania wartości pojazdu po naprawie bez żadnych ubytków w tej sferze. Wedle biegłego skuteczna naprawa była też dopuszczalna przy użyciu części oryginalnych bez logo producenta, jednakże Sąd uznał, że decyzja o naprawie przy użyciu części oryginalnych jest prawem poszkodowanego, a nie wyborem wykraczającym poza obowiązek odszkodowawczy. Oprócz tego Sąd przytoczył jeszcze trafny w jego ocenie pogląd Sądu Najwyższego przedstawiony w uzasadnieniu postanowienia z dnia 20 czerwca 2012 r., III CZP 85/11 o tym, że uszkodzenie części oryginalnych pochodzących bezpośrednio od producenta daje podstawy do posłużenia się w toku naprawy takimi samymi częściami. Ostatecznie Sąd Rejonowy uwzględnił powództwo w całości, przyznając powodowi odszkodowanie w wysokości 5.548,67 zł, które stanowiło różnicę między kosztami naprawy w rozmiarze 8.782,96 zł, a faktycznie wypłaconym przez ubezpieczyciela świadczeniem w wysokości 3.234,29 zł.

Przy odsetkach zastosowanie znalazł art. 817 § 1 k.c. i 481 § 1 k.c. wskutek czego zostały one przyznane od daty wskazanej w pozwie tj. 28 czerwca 2015 r., gdyż wówczas po stronie zakładu ubezpieczeń istniał już stan opóźnienia. Z kolei o kosztach procesu orzeczono na podstawie art. 98 §1 k.p.c. Wygrany powód otrzymał zatem pełen zwrot wydatków na poziomie 2.201,00 zł. Oprócz tego Sąd polecił zwrócić stronie pozwanej nadpłaconą zaliczkę na biegłego, kierując się w tym zakresie brzmieniem art. 84 ust 1 i 2 ustawy z dnia 28 lipca 2005 roku o kosztach sądowych w sprawach cywilnych.

W złożonej apelacji pozwany zakład ubezpieczeń częściowo zakwestionował zapadły wyrok. Zakres zaskarżenia obejmował pkt 1 co do zasądzenia kwoty 1.249,28 zł oraz cały pkt 2 dotyczący rozstrzygnięcia o kosztach procesu. Strona skarżąca w ramach zarzutów podniosła naruszenie prawa materialnego, a mianowicie art. 361 § 1 i 2 k.c. w zw. z art. 363 § 1 k.c. oraz w zw. z art. 822 § 1 i § 2 k.c. i art. 826 § 1 k.c. poprzez niewłaściwe zastosowanie powyższych przepisów polegające na przyjęciu, że dla naprawienia szkody wyrządzonej powodowi konieczne jest zastosowanie oryginalnych części zamiennych z logo producenta pojazdu w sytuacji, gdy do naprawienia szkody wystarczające byłoby zastosowanie oryginalnych części zamiennych bez logo producenta pojazdu, a przy tym koszt takiej naprawy byłby niższy; w wyniku czego Sąd naruszył wynikający z ww. przepisów, ciężący na poszkodowanym obowiązek minimalizacji szkody.

W konkluzji apelant wniósł o zmianę zaskarżonego wyroku poprzez obniżenie zasądzonego w pkt 1 wyroku odszkodowania o kwotę 1.249,28 zł oraz ponowne rozliczenie, ujętych w pkt 2 kosztów procesu stosownie do rozstrzygnięcia o roszczeniu powoda. Oprócz tego skarżący zwrócił się o przyznanie zwrotu kosztów postępowania odwoławczego.

Na rozprawie apelacyjnej odbytej dnia 30 listopada 2017 r. powód zajął stanowisko w przedmiocie apelacji, domagając się jej oddalenia oraz obciążenia przeciwnika kosztami za II instancję.

Sąd Okręgowy zważył, co następuje:

Apelacja nie zasługiwała na uwzględnienie, a podniesione w niej zarzuty były nieuzasadnione.

Na gruncie przedmiotowej sprawy wiedziony przez strony spór dotyczył wysokości szkody, przy czym sporny był nie zakres uszkodzeń pojazdu, lecz rodzaj i cena materiałów użytych do jego naprawy. W tym też kierunku zmierzała apelacja, o czym świadczy skonstruowany przez skarżącego zarzut. Należyte rozstrzygnięcie tego zagadnienia wymaga wstępnie kilku uwag natury ogólnej.

W świetle art. 34 ust 1 oraz art. 36 ust 1 z dnia 22 maja 2003 r. o ubezpieczeniach obowiązkowych, (...) i (...) (tekst jednolity Dz. U. z 2016 r. poz. 2060) odpowiedzialnością ubezpieczyciela co do zasady rządzi reguły dotyczące odpowiedzialności odszkodowawczej posiadacza pojazdu lub kierującego pojazdem, w tym ogólne przepisy o wynagrodzeniu szkody – art. 361 – 363 k.c.), z tą jednak różnicą, że w ramach odpowiedzialności z ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej posiadaczy pojazdów mechanicznych wyłącznym sposobem naprawienia szkody jest odszkodowanie pieniężne. Nie budzi wątpliwości, że skoro odszkodowanie pieniężne ma pełnić taką samą funkcję jak przywrócenie do stanu poprzedniego, to wysokość tego odszkodowania powinna pokryć wszystkie celowe i ekonomicznie uzasadnione wydatki niezbędne dla przywrócenia stanu poprzedniego uszkodzonego pojazdu. Przywrócenie stanu poprzedniego uszkodzonego pojazdu wiąże się z reguły z koniecznością wymiany niektórych jego elementów, które uległy zniszczeniu. W uchwale 7 sędziów SN z dnia 12 kwietnia 2012 r. III CZP 80/11, opubl. Biuletyn SN 2012/4) przesądzono, że 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. Odszkodowanie powinno być ustalone w kwocie, która zapewnia przywrócenie pojazdu do stanu sprzed zdarzenia wyrządzającego szkodę jako całości. Warto też wspomnieć, że zgodnie ze stanowiskiem Sądu Najwyższego (wyrok z dnia 27 czerwca 1988 r., I CR 151/88) roszczenie o świadczenia należne od zakładu ubezpieczeń w ramach ustawowego ubezpieczenia komunikacyjnego odpowiedzialności cywilnej (OC) z tytułu kosztów przywrócenia uszkodzonego pojazdu do stanu pierwotnego jest wymagalne niezależnie od tego, czy naprawa została już dokonana, zaś wysokość świadczeń obliczać należy na podstawie ustaleń co do zakresu uszkodzeń i technicznie uzasadnionych sposobów naprawy, przy przyjęciu przewidzianych kosztów niezbędnych materiałów i robocizny według cen z daty ich ustalenia. Naprawa pojazdu przed uzyskaniem świadczeń z ubezpieczenia i jej faktyczny zakres nie ma zasadniczego wpływu na powyższy sposób ustalenia ich wysokości. Wobec powyższego należy stwierdzić, iż szkodą poniesioną przez poszkodowanego jest sam fakt pogorszenia stanu należącego do niego pojazdu, a wysokość szkody uzależniona jest jedynie od ekonomicznie uzasadnionych kosztów jego naprawy bez względu na to, czy naprawa ta w ogóle nastąpiła lub ma nastąpić. Szkodą nie jest poniesiony przez poszkodowanego wydatek na naprawę pojazdu, lecz szacunkowa wysokość tych wydatków, przy czym żadne przepisy prawa nie nakładają na poszkodowanego obowiązku naprawienia uszkodzonego pojazdu. Poszkodowany może również pojazd sprzedać, bez jego uprzedniej naprawy, co nie zmienia faktu, iż odszkodowanie winno być równe kosztom naprawy pojazdu. Przy takim ujęciu okazuje się zatem, iż uprawniony zawsze ma pełne prawo domagania się zapłaty odszkodowania w wysokości kosztorysowych kosztów naprawy jego pojazdu. Idąc dalej niezwykle ważnym jest to, że przywrócenie stanu poprzedniego polega w zasadzie na doprowadzeniu dóbr i interesów poszkodowanego dotkniętych uszczerbkiem do stanu, w jakim znajdowały się przed wyrządzeniem szkody. Nie zawsze musi chodzić o stan identyczny, ale przykładowo rzecz powinna odzyskać swoje walory użytkowe i estetyczne, aby była zdolna, jak przed wyrządzeniem szkody, zaspokoić potrzeby poszkodowanego (por. wyrok SN z dnia 19 lutego 2003 r., V CKN 1690/00, opubl. baza prawna LEX Nr 83828).

Biorąc pod uwagę powyższe istotnego znaczenia nabiera zaistniały w kontrolowanej sprawie problem sprowadzający się do kwestii czy odszkodowanie za szkodę w pojeździe mechanicznym, w którym w następstwie kolizji uszkodzeniu uległy części oryginalne i zachodziła konieczność ich wymiany na nowe, powinno być ustalone według cen części

oryginalnych pochodzących bezpośrednio od producenta pojazdu. Skrótowo należy przypomnieć, że z chwilą liberalizacji rynku usług motoryzacyjnych za sprawą wejścia w życie rozporządzenia Komisji (WE) Nr 1400/2002 z dnia 31 lipca 2002 r. w sprawie stosowania art. 81 ust. 3 Traktatu do kategorii porozumień wertykalnych i praktyk uzgodnionych w sektorze motoryzacyjnym (Dz. Urz. UE L 2002.203.30, z dnia 1 sierpnia 2002 r.) oraz implementującego je rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 28 stycznia 2003 r. w sprawie porozumień wertykalnych w sektorze pojazdów samochodowych spod zakazu porozumień ograniczających konkurencję (Dz. U. 2003 r. Nr 38 poz. 329) wśród ubezpieczycieli wykształciła się praktyka ustalania wysokości odszkodowania za szkodę w pojeździe według cen części nieoryginalnych, nawet jeśli uszkodzeniu uległy części oryginalne pochodzące bezpośrednio od producenta pojazdu, a poszkodowany nie wyraził zgody na ustalenie świadczenia odszkodowawczego według cen części alternatywnych. Unormowania tych rozporządzeń obowiązujących do dnia 31 maja 2010 r., których odpowiednikami są unormowania rozporządzenia Komisji (UE) Nr (...) z dnia 27 maja 2010 r. w sprawie stosowania art. 102 ust 3 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej

do kategorii porozumień wertykalnych i praktyk uzgodnionych w sektorze pojazdów silnikowych (Dz. Urz. UE L 2010.129.52 z dnia 28 maja 2010 r. - dalej „rozporządzenie 461/2010”) oraz rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 8 października 2010 r. w sprawie wyłączenia określonych porozumień wertykalnych w sektorze pojazdów samochodowych spod zakazu porozumień ograniczających konkurencję (Dz. U. 2010 r. Nr 198 poz. 1315) umożliwiły nabywanie części „o porównywalnej jakości.”

W związku z tym wątpliwości zaczął budzić zakres obowiązku ubezpieczyciela odnośnie co do pokrywania kosztów naprawienia szkody ze względu na rodzaj użytych części. W tym aspekcie trzeba przede wszystkim podkreślić, że zawarte w wymienionych rozporządzeniach definicje, różnicujące rodzaje części zamiennych, zostały określone na potrzeby tych aktów prawnych, a nie systemu naprawienia szkody podlegającego zasadom art. 361 k.c. i art. 363 k.c. Nie mogą być zatem traktowane jako upoważniające ubezpieczyciela do powołania się na możliwość zwolnienia się z obowiązku naprawienia szkody przez zapłatę równowartości części „o porównywalnej jakości” z częściami oryginalnymi. Tytułem uzupełnienia należy wskazać, że przepisy rozporządzeń – jak wskazuje się w doktrynie i orzecznictwie sądów powszechnych – zmierzają do zapewnienia większej konkurencji na rynku kupna i sprzedaży części zamiennych oraz na rynku usług naprawy i konserwacji pojazdów, i w tym celu przewidują m.in. zakaz porozumień – uzgodnionych między producentami pojazdów a autoryzowanymi dystrybutorami (warsztatami) albo między producentami pojazdów a dostawcami części zamiennych – ograniczających możliwość dostarczania części zamiennych niezależnym warszatom lub dystrybutorom albo ostatecznym użytkownikom, zakaz porozumień ograniczających uprawnienia dystrybutora lub autoryzowanego warsztatu do zaopatrywania się w oryginalne części zamienne lub części zamienne o porównywalnej jakości u przedsiębiorców innych niż dostawca oraz zakaz porozumień między producentem pojazdów a dostawcą komponentów do pierwotnego montażu tych pojazdów, ograniczających możliwość dostawcy do umieszczania swojego znaku towarowego (znaku firmowego, logo) na dostarczanych komponentach lub częściach zamiennych. Uregulowania te jak już zaznaczono dotyczą jedynie wymienionych w nich porozumień i w żaden sposób nie ograniczają praw poszkodowanego do żądania ustalenia odszkodowania z uwzględnieniem cen części oryginalnych (por. uzasadnienie postanowienia Sądu Najwyższego z dnia 20 czerwca 2013 r., III CZP 85/11, opubl. OSNC Nr 3/2013 poz. 37).

Rozstrzygając tę kwestię należy zatem przyjąć za punkt wyjścia, że zasadą powinno być ustalanie odszkodowania według części oryginalnych. Z założenia bowiem wykorzystanie właśnie takich części zapewnia przywrócenie pojazdowi stanu poprzedniego pod wszystkimi istotnymi względami. Takie stanowisko dominuje w judykaturze i niniejszy Sąd odwoławczy w całej rozciągłości podzielił wspomnianą linię orzecniczą. W konsekwencji, w sprawie o odszkodowanie za szkodę w pojeździe mechanicznym, gdy w następstwie kolizji uszkodzeniu uległy części oryginalne i zachodzi konieczność ich wymiany na nowe, poszkodowanemu co do zasady powinno przysługiwać prawo do odszkodowania ustalonego według cen części oryginalnych pochodzących bezpośrednio od producenta pojazdu i opatrzonych jego logo. Uprawnienie to jest niezależne od wieku pojazdu, stanu jego wyeksploatowania i faktu, że w obrocie dostępne są również tzw. części alternatywne, a więc najogólniej je określając – części zamienne nie będące częściami oryginalnymi, w tym tzw. części o jakości porównywalnej do oryginalnych, a

więc nie niższej pod względem parametrów technicznych. Dzięki bowiem naprawie dokonanej z wykorzystaniem części oryginalnych stan samochodu jest pod względem technicznym, użytkowym, trwałości i estetyki najbardziej zbliżony do jego stanu sprzed kolizji (oczywiście jeśli pojazd ten uprzednio posiadał zamontowane części oryginalne bezpośrednio pochodzące od producenta pojazdu), co odpowiada zasadzie pełnego odszkodowania. Reguła ta nie jest jednak bezwzględna. Nie ulega wątpliwości, że celowym i ekonomicznie uzasadnionym naprawieniem szkody jest zamontowanie części oryginalnych, w przypadku pojazdu nowego, objętego jeszcze gwarancją producenta, który wymaga, by naprawy gwarancyjne były dokonywane wyłącznie przy użyciu części oryginalnych dostarczanych przez producenta. Również szczególny interes ekonomiczny poszkodowanego może uzasadniać naprawę wyłącznie przy użyciu części oryginalnych, zwłaszcza gdy uszkodzony pojazd był dotychczas serwisowany i naprawiany jedynie przy wykorzystaniu takich właśnie części, a kontynuacja tzw. historii serwisowej w oczywisty sposób wpłynie na jego wartość handlową. Jak jednak zasygnalizował Sąd Najwyższy w uzasadnieniu postanowienia III CZP 85/11, w praktyce może wystąpić sytuacja, w której przedstawiona argumentacja nie znajdzie zastosowania. Dla pełnej kompensaty szkody nie będzie potrzeby wykorzystania części oryginalnych np. wówczas, gdy zniszczona część była już przedmiotem wielokrotnych napraw, lub w przypadku części o prostej konstrukcji, które bez uszczerbku dla jakości mogą być w pełnym zakresie zastąpione częściami nieoryginalnymi, lub gdy zniszczona część oryginalna była do tego stopnia wyeksploatowana technicznie, że nowa część z porównywalnej jakości, będzie miała większą wartość techniczną.

R. przychylić się należy do wywodów Sądu Rejonowego, który słusznie uznał, iż dla pełnej restytucji uzasadnione jest ustalenie odszkodowania przy odwołaniu się do cen części oryginalnych. Przesłanki uprawniające do wypłacenia odszkodowania według cen części alternatywnych, należy traktować jako wyjątki od reguły. Z tej przyczyny ciężar dowodu, że w danych okolicznościach faktycznych szkoda może zostać w pełni naprawiona przez wypłatę wartości cen części alternatywnych, obciąża ubezpieczyciela. Tymczasem pozwany, choć podjął taką próbę, nie podołał temu zadaniu. Oceniając z tej perspektywy przebieg niniejszego procesu należy przypomnieć, że pozwany ubezpieczyciel w odpowiedzi na pozew wniósł o przeprowadzenie dowodu z opinii biegłego na okoliczność ustalenia, jakie części w samochodzie powoda zostały uszkodzone (oryginalne czy zamienniki), jaki był ich stan eksploatacyjny na dzień powstania szkody, w tym czy pojazd przed szkodą przechodził naprawy obejmujące te części i jaka była jakość tych napraw. Przesądzenie tych kwestii zgodnie ze stanowiskiem pozwanego mogłoby, hipotetycznie prowadzić do określenia kwoty odszkodowania na niższym poziomie, przede wszystkim przez jego skalkulowanie według cen części alternatywnych. Jak się jednak okazało biegły kategorycznie stwierdził, iż wśród części zakwalifikowanych do wymiany na skutek zdarzenia z dnia 11 maja 2015 r. były tylko części oryginalne z logo producenta. Poczyniona przez biegłego konkluzja nie została zaś skutecznie podważona przez stronę pozwaną. Oprócz tego z pola widzenia nie może umknąć, iż ubezpieczyciel nie wykazał żadnych szczególnych względów, dla których na dalszy plan miałoby zejść uprawnienie poszkodowanego do wyboru sposobu naprawy. Istotne jest wreszcie i to, że naprawa częściami oryginalnymi nie doprowadziłaby do wzrostu pojazdu w porównaniu ze stanem sprzed kolizji, wobec czego trudno mówić tutaj o jakimkolwiek wzbogaceniu powoda. Dla porządku wspomnieć jednak trzeba, iż argumentacja skarżącego w pewnej mierze nie była pozbawiona trafności. Sąd Okręgowy doskonale zdaje sobie sprawę, iż wedle kryterium stricte obiektywnego różnica pomiędzy częściami oryginalnymi z logo producenta i częściami bez takiego oznaczenia jest stosunkowo niewielka. Ogólnie rzecz biorąc markowe i certyfikowane zamienniki (notabene często produkowanych w tych samych fabrykach co części oryginalne i na pierwszy montaż) przeważnie należycie spełniają swoje zadania i funkcje w kontekście doprowadzenia samochodu do stanu używalności w takim zakresie, jaki istniał przed wyrządzeniem szkody. Z drugiej jednak strony nie ma tutaj aż tak prostego przełożenia, gdyż ta porównywalność nie sprawdza się już w ujęciu ekonomicznym, a to dlatego, że oryginalne części producenckie są z reguły droższe od innych części. Ponadto w powszechnym odczuciu klientów te pierwsze są o wiele lepsze od drugich. Z tej też przyczyny nie dziwi postawa powoda, który na rynku motoryzacyjnym sięgnął po części w jego przekonaniu najlepsze, ale też najdroższe. Jak już była o tym mowa wybór i preferencje powoda w tym zakresie stały na pierwszym miejscu, dlatego też racje i interesy pozwanego ubezpieczyciela muszą ustąpić im pola jako kwestie drugorzędne

Wskazane wyżej względy skłoniły Sąd Okręgowy do oddalenia apelacji na podstawie art. 385 k.p.c.

O kosztach postępowania apelacyjnego orzeczono wedle zasady odpowiedzialności za wynik sprawy statutowanej przez art. 98 k.p.c. Po stronie powoda występował fachowy pełnomocnik w osobie adwokata, dlatego też jedynym realnym wydatkiem strony zwalczającej apelację były koszty zastępstwa procesowego w wysokości 135 zł, które tym samym należało zasądzić od pozwanego ubezpieczyciela, który przegrał sprawę w II instancji. Wysokość wynagrodzenia pełnomocnika została ustalona na podstawie § 10 ust. 1 pkt 1 i § 2 pkt 2 rozporządzenia Ministra Sprawiedliwości z dnia 22 października 2015 r. w sprawie opłat za czynności adwokackie (Dz. U. z 2015 r. poz. 1800).