

Sygn. akt I C 1008/19

# WYROK

## W IMIENIU RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ

Dnia 5 września 2019r.

Sąd Rejonowy w Kłodzku Wydział I Cywilny

w składzie następującym:

**Przewodniczący SSR Ewa Karp**

**Protokolant p.o. prot.sąd. Karolina Klijewska**

po rozpoznaniu na rozprawie w dniu 5 września 2019 roku w Kłodzku

sprawy z powództwa M. B. i T. B.

przeciwko (...) S.A. z/s w S.

o zapłatę

I. zasądza od strony pozwanej (...) S.A z siedzibą w S. kwotę 4 850,13 zł (cztery tysiące osiemset pięćdziesiąt złotych 13/100) z ustawowymi odsetkami za późnienie od dnia 6 czerwca 2018r. do dnia zapłaty na rzecz powoda T. B. oraz tytułem zwrotu kosztów procesu kwotę 1 817 zł (tysiąc osiemset siedemnaście złotych);

II. zasądza od strony pozwanej (...) S.A z siedzibą w S. kwotę 5 526,63 zł (pięć tysięcy pięćset dwadzieścia sześć złotych 63/100) z ustawowymi odsetkami za późnienie od dnia 6 czerwca 2018r. do dnia zapłaty oraz tytułem zwrotu kosztów procesu kwotę 2 952 zł (dwa tysiące dziewięćset pięćdziesiąt dwa złote) na rzecz M. B.;

III. nakazuje stronie pozwanej by uiściła na rzecz Skarbu Państwa Sądu Rejonowego w Kłodzku kwotę 1 280,14 zł (tysiąc dwieście osiemdziesiąt złotych 14/100) tytułem wynagrodzenia biegłego tymczasowo poniesionego przez Skarb Państwa w tym zalicza na poczet tego wynagrodzenia kwotę 1 000 zł wpłaconą przez stronę pozwaną 22 sierpnia 2019r. na konto Sądu Rejonowego w Kłodzku;

IV. dalej idące powództwo oddala.

## UZASADNIENIE

Powódka M. B. i powód T. B., współwłaściciele pojazdu A. A<sup>^</sup> nr rej (...) wnieśli o zasądzenie od (...) S.A. w S. kwoty 10683, 60 zł wraz z odsetkami ustawowymi od dnia wniesienia pozwu, w tym na rzecz powódki 5680zł , a na rzecz powoda 5003, 55 zł.

W uzasadnieniu wskazali, że w wyniku kolizji z dnia 13 stycznia 2018 roku uszkodzony został należący do powodów pojazd A. A. nr rej (...), a odpowiedzialność ponosi ubezpieczyciel sprawcy (...) S.A. w S..

Strona pozwana przyjęła co do zasady swoją odpowiedzialność przyznając kwoty 4717, 38 zł i 553, 44 zł, które nie pokryły szkody. Powódka zleciła rzeczoznawcy wycenę szkody i otrzymała informację, że koszt naprawy pojazdu wyniesie 15 278 zł. za sporządzenie wyceny zapłaciła 676, 50 zł..Powodowie domagają się wyrównania różnicy na podstawie sporządzonej kalkulacji.

Strona pozwana wniosła o oddalenie powództwa w całości. W uzasadnieniu przyznała, że co do zasady nie kwestionuje swej odpowiedzialności oraz potwierdziła fakt wypłaty odpowiedniej kwoty tytułem odszkodowania i

wskazała, że wytyczne (...) wskazują, że zakład ubezpieczeń powinien uwzględnić wyłącznie wartość części O, w przypadku pojazdów będących na gwarancji producenta, który uzależnia zachowanie gwarancji od wykorzystania w naprawie wyłącznie takich części. Wskazała, że w przedmiotowej sprawie nie zostały przedstawione żadne dowody uzasadniające szczególny interes w rozliczeniu szkody wyłącznie w oparciu o części sygnowane marką producenta.

Sąd ustalił następujący stan faktyczny:

W zdarzeniu ubezpieczeniowym z dnia 13 stycznia 2018 roku uszkodzony został należący do powodów pojazd, A. A. nr rej (...) a odpowiedzialność za szkodę przyjęło (...) S.A. w S., przyznając najpierw kwotę 4717, 38 zł i 553, 44 zł tytułem odszkodowania.

/ bezsporne/

Powódka zleciła rzeczoznawcy prywatnie wykonanie wyceny szkody. Za ocenę techniczną powódka zapłaciła 676, 50 zł.

**Dowód:** wycena K- 30-42, faktura K- 43

Powołany w sprawie biegły, z zakresu techniki samochodowej L. N., w opinii złożonej 4 lutego 2019 roku, wskazał, że całkowity koszt naprawy pojazdu A. (...) nr rej (...), uszkodzonego w czasie zdarzenia z 13 stycznia 2018 roku celem przywrócenia do stanu sprzed wypadku, w warsztatach nie zrzeszonych w sieci dealer na częściach oryginalnych z logo producenta wynosi 14 971, 08 zł brutto, a wraz z kosztem najmu pojazdu zastępczego wynoszącym 417 zł- kwotę 15 388, 08 zł brutto.

**Dowód:** opinia K- 83-103

Strona pozwana zarzuciła brak wyliczenia wysokości odszkodowania z uwzględnieniem części zamiennych o symbolu Q, wskazując, że przywrócenie pojazdu do stanu sprzed szkody powinno być rozumiane jako przywrócenie wszystkich cech pojazdu sprzed kolizji pod względem technicznym i użytkowym, a taką możliwość zapewnia zastosowanie w naprawie części jakości Q. Pod względem jakościowym części zamiennie o symbolu Q niczym nie różnią się bowiem od części zamiennych o symbolu O. C. zamiennie o symbolu Q pochodzą z tej samej linii produkcyjnej co części o symbolu O, a jedyna różnica pomiędzy nimi sprowadza się do braku logo producenta na częściach o symbolu Q. Nie sposób zatem przyjąć, iż naprawa pojazdu za pomocą części Q nie mogła doprowadzić do stanu sprzed szkody tym bardziej, że z dokumentacji zdjęciowej reflektora wynika, że jego producentem jest firma (...).

W opinii uzupełniającej złożonej 15 lipca 2019 roku, biegły wyjaśnił, że przedmiotem opinii było ustalenie kosztów naprawy pojazdu A. (...) do stanu przed wypadkiem z 13 stycznia 2018 roku, wskazując, że w ocenie technicznej pracownika strony pozwanej brak jest zapisu w zakresie uszkodzonych części jako zamienniki z symbolem „PC, PJ, P I Q”, a to jednoznacznie potwierdza, że części uszkodzone są częściami oryginalnymi ze znakiem firmowym producenta pojazdu A. i tylko takie należy zastosować w procesie naprawy, aby przywrócić stan sprzed kolizji, a zatem biegły w opinii sporządził kalkulacje na częściach zamiennych oryginalnych z logo producenta, którego koszt naprawy wynosi 14 971, 08 zł brutto. Sporządził także kalkulację na częściach zamiennych ze znakiem Q, którego na częściach nie ma a jest w programach do kalkulacji szkód wyliczył szkodę na 13 966, 08 zł brutto, co wskazuje na różnicę pomiędzy kosztami naprawy na częściach z logo producenta A., a częściami bez tego logo w kwocie 817, 07 zł netto.

Biegły wskazał, że w kwestii zastosowanych do naprawy części zamiennych pojazdu bezspornym jest, że kryteria ich doboru powinny dawać gwarancję przywrócenia pojazdu do stanu technicznej używalności istniejącej przed wypadkiem pod każdym względem, tj. pod względem zachowania bezpieczeństwa, trwałości pojazdu, niezawodności i estetyki, a także powinny gwarantować odtworzenie wartości pojazdu mechanicznego, jaką posiadał przed postaniem szkody. Naprawa pojazdu powinna zostać przeprowadzona zgodnie z technologią przewidziana przez jego producenta, w sposób gwarantujący skuteczność wykonanych operacji, bezpieczeństwo późniejszej eksploatacji pojazdu, a także powinna w możliwie najpełniejszy sposób niwelować ubytek wartości handlowej pojazdu mechanicznego, powstały

wskutek zdarzenia drogowego. Stan pojazdu po naprawie, w przypadku gdy wcześniej posiadał on zamontowane części oryginalne bezpośrednio pochodzące od producenta pojazdu mechanicznego będzie najbardziej zbliżony do stanu sprzed kolizji tylko wtedy, gdy naprawa zostanie wykonana za pomocą analogicznych części, o takim samym statusie jakościowym. Rozmiar uszkodzeń pojazdu, a co za tym idzie zakres jego naprawy powinien uwzględniać faktyczne uszkodzenia powstałe w wyniku zdarzenia drogowego. W związku z tym ocena techniczna pojazdu powinna wyszczególniać, jakie pod względem jakości części oryginalne czy też nieoryginalne zostały uszkodzone, a następnie zostały zakwalifikowane do wymiany. Ustalenia w tym zakresie powinny determinować, jakie części można lub należy zamontować w uszkodzonym wskutek wypadku pojeździe, w celu przywrócenia go do stanu sprzed szkody. Uszkodzenie w wyniku zdarzenia drogowego sprawnego pojazdu, a następnie likwidacja szkody poprzez jego naprawę, nawet wykonana wg technologii producenta pojazdu, nie jest czynnikiem, który przyczyni się do zwiększenia wartości rynkowej pojazdu.

Pojazd po naprawie będzie „zawsze pojazdem powypadkowym”, co będzie skutkowało obniżeniem jego wartości handlowej. Fakt przeprowadzenia w pojeździe naprawy powypadkowej będzie potencjalnie budził uzasadnione wątpliwości co do jego faktycznego stanu technicznego, co daje podstawę do obniżenia jego wartości na rynku wtórnym.

Biegły wskazał, że przeprowadzenie naprawy przy użyciu oryginalnych nowych części zamiennych rzeczy tak złożonej jak pojazd mechaniczny, nie będzie miało wpływu na podwyższenie jego wartości rynkowej, nawet przy założeniu, iż w miejsce używanych elementów zamontowano części nowe - oryginalne. Taki sposób naprawy pozwoli jedynie na skompensowanie w pewnym stopniu ubytku wartości, jaki powstanie w wyniku uszkodzenia i późniejszej naprawy samochodu. Zastosowanie w takim przypadku części nieoryginalnych, alternatywnych powiększy dodatkowo tylko ten ubytek. Parametry techniczne i konstrukcyjne części zamiennych, w szczególności nieoryginalnych są bardzo trudne do obiektywnej oceny w kontekście spełnienia wymogów, stawianych przez konstruktorów pojazdu mechanicznego. Zastosowanie części nieoryginalnych tzw. „zamienników” wiąże się z ryzykiem, że ich cechy techniczne oraz trwałość będą niższe w porównaniu do części oryginalnych, jakie przewidział producent pojazdu. Części zamienne nieoryginalne nie są podawane takim reżimom technologicznym, jak również kryteriom kontroli jakości jak w przypadku części oryginalnych. Technologiczny proces ich produkcji, jak również zastosowane materiały w wielu przypadkach nie odpowiadają warunkom stawianym przez producenta pojazdu. Przekłada się to z kolei na trwałość, bezpieczeństwo i komfort dalszego użytkowania pojazdu np. części oryginalne układu rozrządu wymieniamy po przejechaniu 120000 lub 180000 km, a po wymianie nawet tego samego producenta wymianę należy dokonać po przejechaniu 60000 km (różnica w jakości wykonania części widoczna). Znane są powszechnie z praktyki przypadki, kiedy zastosowane do naprawy nieoryginalne części zamienne, bez przeprowadzenia skomplikowanych badań, za pomocą tylko oceny organoleptycznej wykazują znaczne ubytki w zakresie dokładności wymiarów (poza tolerancją tegoż wymiaru), odwzorowaniu kształtów oraz samej estetyki wykonania (biegły w warsztacie swoim, błotnik PP dwukrotnie zamawiał w hurtowni jako zamiennik nieoryginalny ponieważ kształt i profil przegięć w żaden sposób nie korelował z pokrywą komory silnika - zderzakiem przednim i reflektorem PP., (zmówiono używkę oryginalną i prace zakończono pomyślnie).

Biegły wywiódł, że znanym faktem jest to, że specjaliści wykonujący prace naprawcze w wyspecjalizowanych warsztatach negatywnie oceniają jakość wykonania nieoryginalnych części zamiennych, a czas poświęcony na prace przygotowawcze, a następnie montaż tego typu elementów często znacznie przekracza ilość jednostek czasowych, przewidzianych w technologii naprawy. W efekcie takiej naprawy trudne do uzyskania jest precyzyjne odtworzenie kształtu, wymiarów oraz położenia poszczególnych elementów względem siebie.

Zdaniem biegłego naprawa szkody komunikacyjnej z tytułu OC, realizowana za pomocą wypłaty odszkodowania czyli świadczenia pieniężnego, nie powinna mieć na celu tylko i wyłącznie uzyskania jakiegokolwiek sprawności technicznej i możliwości dalszego użytkowania pojazdu. Nadrzędnym jej celem powinno być odtworzenie takiego stanu samochodu, który w możliwie najbardziej zbliżony sposób będzie zbliżony ze stanem sprzed powstania szkody.

W odniesieniu do kwestii zastosowania do naprawy pojazdu części z grupy o indeksie Q, biegły podkreślił, że w wyniku przeprowadzonej naprawy powinna zostać w jak największym stopniu odtworzona wartość rynkowa pojazdu. Z analiz rynku samochodów używanych wynika, że pojazdy, w których w toku naprawy dokonano i wymiany części na inne niż oryginalne - oznakowane przez producenta pojazdu, notują niższe wartości cen wywoławczych w stosunku do samochodów składających się z oryginalnych komponentów.

Biegły wywnioskował, że skoro zatem naprawa pojazdu, związana z przedmiotową szkodą ma na celu przywrócić pojazd do stanu sprzed szkody w pełnym zakresie, to w sytuacji gdy przed wypadkiem elementy zakwalifikowane do wymiany były oryginalne - tj. z logo producenta pojazdu, to także do wymiany należy zakwalifikować części z logo producenta pojazdu, aby uzyskać zbliżony stan sprzed kolizji oraz zmniejszyć ubytek wartości handlowej tegoż pojazdu i przytoczył Uchwałę składu 7 sędziów SN z 12 kwietnia 2012r. (sygn. akt. III CZP 80/11), z której płynie wniosek, że „ wysokość odszkodowania za rozbite auto nie może być ustalona w oparciu o ceny zamienników części, które są tańsze niż oryginalne podzespoły. Ubezpieczyciel nie może też swobodnie zaniżać odszkodowania o koszty amortyzacji pojazdu i zasłaniać się tym, że uszkodzone części nie były nowe ”.

**Dowód:** opinia uzupełniająca K- 128-142

W tak ustalonym stanie faktycznym Sąd zważył:

Zgodnie z art. . 822. § 1.k.c. „ Przez umowę ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej zakład ubezpieczeń zobowiązuje się do zapłacenia określonego w umowie odszkodowania za szkody wyrządzone osobom trzecim, względem których odpowiedzialność za szkodę ponosi ubezpieczający albo osoba, na rzecz której została zawarta umowa ubezpieczenia.

§ 2. Umowa ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej obejmuje szkody, o których mowa w § 1, będące następstwem przewidzianego w umowie wypadku, który miał miejsce w okresie ubezpieczenia. „

Na podstawie przytoczonego przepisu powództwo w zakresie żądań powoda do kwoty 4850, 13 zł i powódki do kwoty 5526, 63 zł zł zasługuje na uwzględnienie.

Zasadność powództwa Sąd ocenił w oparciu o zebrany materiał dowodowy - akta szkody, opinię rzeczoznawcy, a przede wszystkim przytoczone przepisy i opinię biegłego sądowego z zakresu techniki samochodowej L. N.,.

Nie jest sporne w sprawie, że powodowie są współwłaścicielami pojazdu uszkodzonego przez sprawcę kolizji ubezpieczonego u strony pozwanej.

Wysokość szkody ustalił i uzasadnił w sposób nie budzący wątpliwości powołany biegły z zakresu techniki samochodowej, a wcześniej rzeczoznawca powołany na zlecenie Powódki.

Zgodnie z zasadą pełnej kompensacji szkody z art. 361 par. 2 k.c. odszkodowanie z ubezpieczenia o.c. powinno pokryć szkodę w pełnej wysokości, co oznacza, że zakład ubezpieczeń powinien wyrównać poszkodowanemu poniesione straty tak, aby doprowadzić jego majątek do stanu sprzed wypadku, w przedmiotowej sprawie pojazd.

Sąd Najwyższy w sprawie V CKN 1273/00, wskazał:” roszczenie o świadczenie należne od zakładu ubezpieczeń w ramach ubezpieczenia komunikacyjnego odpowiedzialności cywilnej z tytułu kosztów przywrócenia uszkodzonego pojazdu do stanu pierwotnego jest wymagalne niezależnie od tego, czy naprawa została dokonana.” oraz w sprawie IV CKN 387/01:” obowiązek naprawienia szkody powstaje z chwila jej wyrządzenia i nie jest uzależniony od tego, czy poszkodowany dokonał naprawy rzeczy i czy w ogóle zamierza ją naprawić”, a zatem jest to obowiązek całkowitej rekompensaty poniesionego przez poszkodowanego uszczerbku.

Na uwagę zasługuje także wyrok Sądu Najwyższego z dnia 16 maja 2002 r. V CKN 1273/00, w którym Sąd wskazał:” Roszczenie o świadczenie należne od zakładu ubezpieczeń w ramach ubezpieczenia komunikacyjnego

odpowiedzialności cywilnej z tytułu kosztów przywrócenia uszkodzonego pojazdu do stanu pierwotnego jest wymagalne niezależnie od tego, czy naprawa została dokonana.”. LEX nr 55515

W orzecznictwie Sądu Najwyższego utrwalony jest pogląd, że powstanie roszczenia z tytułu kosztów przywrócenia uszkodzonego pojazdu do stanu pierwotnego, a tym samym zakres odszkodowania, nie zależą od tego czy poszkodowany dokonał restytucji i czy w ogóle ma taki zamiar. W konsekwencji spotykane niekiedy w praktyce uzależnienie wypłaty należności od faktycznego dokonania naprawy i udokumentowania jej kosztów nie jest uzasadnione. Szkodą (art. 361 § 2 k.c.) jest bowiem różnica między stanem majątku poszkodowanego jaki zaistniał po zdarzeniu wywołującym szkodę, a stanem tego majątku, jaki istniałby, gdyby nie nastąpiło to zdarzenie. Roszczenie odszkodowawcze powstaje z chwilą powstania obowiązku naprawienia szkody, a nie po powstaniu kosztów naprawy pojazdu, z czym wiąże się brak obowiązku po stronie poszkodowanego udowadniania konkretnych wydatków poniesionych na naprawę pojazdu.

Do poszkodowanego należy również decyzja czy przystąpi w ogóle do naprawy uszkodzonego pojazdu po uzyskaniu odszkodowania czy dokona prowizorycznej naprawy za część należnej mu kwoty, czy też wydatkuje odszkodowanie na inne cele (por. wyroki Sądu Najwyższego z dnia 8 marca 2018 r., II CNP 32/17, nie publ., z dnia 12 kwietnia 2018 r., II CNP 41/17, nie publ., i z dnia 12 kwietnia 2018 r., II CNP 43/17, nie publ.)./ Sąd Najwyższy w uzasadnieniu do Postanowienia z dnia 7 grudnia 2018 r. III CZP 51/18 LEX nr 2591504/.

Mając na uwadze ustalenia stanu faktycznego i dokonaną analizę, Sąd uznał iż powodowie uwiarygodnili i dowiedli okoliczności poniesienia szkody w pojeździe na kwotę wyliczoną przez biegłego i uzasadnione pozostaje żądanie pozwu obejmujące różnicę pomiędzy szkodą poniesioną a wypłaconym odszkodowaniem oraz kwotą wynikającą z faktury za wycenę 676, 50 zł. ( kwota wyliczona przez biegłego 14971, 08 zł minus wypłacona 5270, 82 = 9700, 16 zł : 2 = po 4850, 13 zł dla każdego z powodów + dla powódki 676, 50 zł = 5526, 63 zł).

Sąd w pełni podziela stanowisko biegłego wyrażone w opinii oraz celnie przytoczone na poparcie wiedzy fachowej, orzecznictwo Sądu Najwyższego: „skoro zatem naprawa pojazdu, związana z przedmiotową szkodą ma na celu przywrócić pojazd do stanu sprzed szkody w pełnym zakresie, to w sytuacji gdy przed wypadkiem elementy zakwalifikowane do wymiany były oryginalne -tj. z logo producenta pojazdu, to także do wymiany należy zakwalifikować części z logo producenta pojazdu, aby uzyskać zbliżony stan sprzed kolizji oraz zmniejszyć ubytek wartości handlowej tegoż pojazdu”.

Uchwała składu 7 sędziów SN z 12 kwietnia 2012r. (sygn. akt. III CZP 80/11), wskazuje:” 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”.

Zatem zasługuje na uwzględnienie opinia biegłego, wskazującego, że wysokość odszkodowania za rozbite auto nie może być ustalona w oparciu o ceny zamienników części, które są tańsze niż oryginalne podzespoły. Ubezpieczyciel! nie może też swobodnie zaniżać odszkodowania o koszty amortyzacji pojazdu i zasłaniać się tym, że uszkodzone części nie były nowe.

W uzasadnieniu uchwały SN wskazał, że:” Poszkodowany, który żąda przywrócenia stanu poprzedniego pojazdu, nawet jeżeli otrzymuje odszkodowanie wypłacone przez ubezpieczyciela, które pokrywa koszty naprawy i nowych części, z reguły nie tylko nie zyskuje, ale biorąc pod uwagę wartość pojazdu jako całości, może - gdyby chciał go sprzedać - ponieść stratę. Zgodnie z art. 363 § 2 k.c., może żądać naprawienia szkody przez przywrócenie do stanu poprzedniego, a wtedy zakład ubezpieczeń powinien ustalić wysokość odszkodowania z uwzględnieniem cen części nowych, jeżeli są one potrzebne do naprawy samochodu” oraz :” 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 „Zgodnie z art. 363 § 1 k.c., naprawienie szkody, jeżeli taki jest wybór poszkodowanego, powinno nastąpić przez przywrócenie stanu poprzedniego. Odszkodowanie, jakie zobowiązany jest w takiej sytuacji wypłacić zakład

ubezpieczeń, obejmuje wszelkie celowe i ekonomicznie uzasadnione wydatki poniesione w celu przywrócenia stanu poprzedniego rzeczy. Przywrócenie uszkodzonej rzeczy do stanu poprzedniego oznacza doprowadzenie jej do stanu używalności i jakości w zakresie istniejącym przed wypadkiem; w razie pojazdu mechanicznego chodzi o przywrócenie mu sprawności technicznej, zapewniającej bezpieczeństwo kierowcy i innych uczestników ruchu, oraz wyglądu sprzed wypadku. Zdaniem Rzecznika Ubezpieczonych, osiągnięcie tego celu zakłada konieczność użycia takich części oraz materiałów, które są potrzebne do tego, aby pojazd był sprawny technicznie i powrócił do stanu porównywalnego ze stanem przed wypadkiem; będą to z reguły tylko części nowe. Nie można też na poszkodowanego nakładać obowiązku poszukiwania części używanych, bez sprawdzenia, czy są dostępne i czy ich jakość jest porównywalna z częściami nowymi, tym bardziej że poszkodowany i tak, oprócz konieczności pokrycia kosztów naprawy przywracającej pojazd do stanu poprzedniego, dotknięty jest w związku z wypadkiem wieloma dodatkowymi niedogodnościami, a czasem nawet cierpieniami. Ponadto zakład ubezpieczeń nie wskazuje kryteriów procentowego obniżenia odszkodowania z tego powodu, że w wyniku naprawy powypadkowej części używane zostały zastąpione częściami nowymi.”

Mając na względzie iż dalsze zastrzeżenia strony pozwanej zmierzały do przedłużenia postępowania, a opinia zasadnicza i uzupełniająca biegłego były szczegółowe i wyjaśniały dokładnie wysokość szkody i zasady jej wyrównania, Sąd oddalił dalsze wnioski strony pozwanej o kolejną opinię i na podstawie sporządzonych opinii uwzględnił powództwa w części zasądzonej.

O kosztach orzeczono po myśli art. 98 k.p.c. uznając, że powodowie wygrali sprawę, bowiem różnica pomiędzy zasądzoną kwotą, a żadaną, jest nieznaczna.