

Sygn. akt I C 650/20

WYROK W IMIENIU RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ

Dnia 22 czerwca 2021 roku

Sąd Rejonowy dla Łodzi – Śródmieścia w Łodzi, I Wydział Cywilny, w składzie:

Przewodniczący: S.S.R. Bartosz Kasielski

Protokolant: aplikant aplikacji sędziowskiej Sylwia Krupa

po rozpoznaniu w dniu 8 czerwca 2021 roku w Łodzi

na rozprawie

sprawy z powództwa M. M. i U. B.

przeciwko (...) Spółce Akcyjnej z siedzibą w S.

o zapłatę

1. oddała powództwo;
2. nie obciąża M. M. i U. B. obowiązkiem zwrotu kosztów procesu;
3. nakazuje zwrócić ze Skarbu Państwa – Sądowi Rejonowego dla Łodzi – Śródmieścia w Łodzi na rzecz (...) Spółki Akcyjnej z siedzibą w S. kwotę 13,95 zł (trzynaście złotych 95/100) tytułem części niewykorzystanej zaliczki uiszczonej w dniu 23 czerwca 2020 roku.

Sygn. akt I C 650/20

UZASADNIENIE

Pozwem z dnia 15 kwietnia 2020 roku M. M. i U. B. wystąpili przeciwko (...) Spółce Akcyjnej z siedzibą w S. o zapłatę solidarnie na ich rzecz kwoty 13.578 złotych wraz z ustawowymi odsetkami za opóźnienie od dnia 14 grudnia 2019 roku do dnia zapłaty tytułem odszkodowania z umowy AutoCasco w związku z kradzieżą pojazdu stanowiącego przedmiot ubezpieczenia, a także przyznania kosztów procesu, w tym kosztów zastępstwa procesowego według norm przepisanych.

(pozew k.4 – 7)

W odpowiedzi na pozew z dnia 25 maja 2020 roku (...) Spółka Akcyjna z siedzibą w S. wniosła o oddalenie powództwa oraz przyznanie kosztów procesu, w tym kosztów zastępstwa procesowego według norm przepisanych.

Nie kwestionując zasady swojej odpowiedzialności pozwana zaznaczyła, że suma wypłacona przez nią na etapie postępowania likwidacyjnego w całości rekompensowała doznaną szkodę, gdyż odpowiadała rynkowej wartości pojazdu na dzień kradzieży. Jednocześnie poddała w wątpliwość zasadność domagania się przez powodów spełnienia świadczenia na ich rzecz w sposób solidarny, jak również legitymację czynną M. M. z uwagi na fakt zawarcia umowy AC wyłącznie z U. B.

(odpowiedź na pozew k. 57 – 58v)

Sąd Rejonowy ustalił następujący stan faktyczny.

W dniu 13 listopada 2017 roku M. M. i U. B. kupili od A. M. pojazd marki F. (...), wyprodukowany w 2016 roku, z przebiegiem 25.000 kilometrów, za cenę 15.500 złotych.

(umowa sprzedaży samochodu k.89)

W dniu 14 listopada 2018 roku U. B. jako ubezpieczający zawarła z (...) Spółką Akcyjną z siedzibą w S. umowę ubezpieczenia samochodu marki F. (...) o numerze rejestracyjnym (...) na okres od dnia 17 listopada 2018 roku do dnia 16 listopada 2019 roku w zakresie odpowiedzialności cywilnej posiadaczy pojazdów mechanicznych w wariantcie I, AutoCasco (w tym kradzież) – w wariantcie (...) oraz C. A.. Jako współwłaściciela pojazdu wskazano M. M., zaś suma ubezpieczenia AutoCasco została określona na kwotę 81.000 złotych.

(polisa (...) – K. (...) k.13)

Integralną część umowy ubezpieczenia stanowiły Ogólne Warunki Ubezpieczeń Komunikacyjnych (...).

Zgodnie z § 4 ust. 1 OWU ubezpieczenie AutoCasco w wariantcie (...) nie zawierało ubezpieczenia dodatkowego w postaci stałej sumy ubezpieczenia, które polegało na przyjęciu wartości rynkowej pojazdu z dnia zawarcia umowy za sumę ubezpieczenia w trakcie całego okresu ubezpieczenia (§ 5 OWU).

Suma ubezpieczenia odpowiadała wartości rynkowej pojazdu z dnia zawarcia umowy ubezpieczenia, która została ustalona w oparciu o E.. W przypadku, gdyby wartości pojazdu nie można było ustalić w powyższy sposób klient miał możliwość skorzystania z innego wiarygodnego, specjalistycznego źródła, a także mógł ustalić wartość rynkową pojazdu w oparciu o (...)E. (...) lub dokonać wyceny przez uprawnionego rzeczoznawcę, w porozumieniu z ubezpieczycielem (§ 26 ust. 1, 3 i 4 OWU).

W treści § 36 ust. 1 OWU wskazano, że odszkodowanie z tytułu ubezpieczenia AC wypłaca się właścicielowi pojazdu lub osobie przez niego upoważnionej. W przypadku szkody całkowitej w pojeździe wartość odszkodowania miała być ustalona jako kwota równa wartości rynkowej pojazdu z dnia powstania szkody, nie wyższa jednak niż suma ubezpieczenia określona w umowie. Wartość rynkowa pojazdu miała być zaś ustalona na podstawie źródła wyceny, które było stosowane przy określaniu wysokości sumy ubezpieczenia w dniu zawarcia umowy (§37 ust. 1 i 2 OWU).

(Ogólne Warunki Ubezpieczeń Komunikacyjnych k.62 – 72)

W okresie od dnia 12 listopada 2019 roku do dnia 13 listopada 2019 roku w Ł., przy ul. (...) na niestrzeżonym parkingu przyblokowym doszło do kradzieży pojazdu marki F. (...) o numerze rejestracyjnym (...). W dniu 13 listopada 2019 roku M. M. złożył zawiadomienie o popełnieniu przestępstwa. Postanowieniem z dnia 29 listopada 2019 roku postępowanie karne w sprawie zostało umorzone z powodu niewykrycia sprawcy.

(potwierdzenie złożenia zawiadomienia o przestępstwie k.28, postanowienie k.29)

U. B. w dniu 21 listopada 2019 roku zgłosiła ubezpieczycielowi szkodę z tytułu kradzieży pojazdu.

(zgłoszenie szkody k.30 – 36)

Decyzją z dnia 13 stycznia 2020 roku (...) Spółka Akcyjna z siedzibą w S. przyjęła odpowiedzialność za przedmiotową szkodę i przyznała odszkodowanie w wysokości 48.400 złotych, w oparciu o wycenę wartości rynkowej pojazdu wykonaną w systemie E..

(decyzja z dnia 13 stycznia 2020 roku wraz z załączoną wyceną k.37 – 41)

W korespondencji kierowanej do ubezpieczyciela M. M. i U. B. odwoływali się od ustalonej wysokości ubezpieczenia, wskazując, że w dacie zawarcia umowy wartość pojazdu została ustalona na dużo wyższą kwotę (tj. 81.000 złotych)

oraz, że do dnia szkody w pojeździe nie nastąpiły żadne zmiany uzasadniające tak duży spadek jego wartości. W odpowiedzi ubezpieczyciel podtrzymał dotychczasowe stanowisko.

(pisma z dnia 15 stycznia 2020 roku, 23 stycznia 2020 roku, 28 stycznia 2020 roku, 18 lutego 2020 roku – k. 44 – 49)

Pojazd marki F. (...) o numerze rejestracyjnym (...) został wyprodukowany w dniu 16 grudnia 2015 roku, zaś pierwszej rejestracji dokonano w dniu 1 marca 2016 roku na terenie USA, gdzie w 2017 roku samochód uległ istotnemu uszkodzeniu w części przedniej przy przebiegu 15.900 mil. Po szkodzie auto zostało sprzedane nabywcy w Polsce za cenę 1.800 dolarów amerykańskich, a następnie odsprzedane M. M. i U. B.. Z uwagi na fakt, iż w systemie E. brak było danych dotyczących amerykańskiego modelu przedmiotowego pojazdu (zarówno w przeszłości jak i obecnie) wyceny wartości rynkowej na dzień zawarcia umowy dokonano na bazie innego modelu z rynku europejskiego – F. (...) E. (...) (...) (kod (...)). W ramach wyceny zmodyfikowano oryginalną wycenę z systemu E. poprzez edycję pliku wyceny (...), zmieniając dane dotyczące modelu pojazdu, pojemności silnika oraz mocy. Przedmiotowy pojazd nie był uwzględniony również przez system (...) E. (...).

Rynkowa wartość pojazdu F. (...) o numerze rejestracyjnym (...) na dzień kradzieży, według indywidualnej wyceny (z uwzględnieniem danych kraju pochodzenia – USA, rodzaju skrzyni biegów – automatyczna, a także wieku na datę kradzieży – niecałe 4 lata) kształtowała się na poziomie od 34.500 złotych do 44.900 złotych, przy czym są to ceny ofertowe, które ulegają ostatecznie obniżeniu o około 5 – 10 %.

Wycena dokonana przez ubezpieczyciela (na datę kradzieży) oparta została o notowania samochodu z rynku europejskiego tj. homologowanego na ten rynek i spełniającego rygorystyczne normy europejskie. Pojazdy importowane z USA są wyraźnie tańsze niż z rynku europejskiego, co przekłada się na opłacalność takiej metody nabycia. Przyjęto również inny model pojazdu niż faktycznie skradziony (większa moc silnika tj. 134 kW, a nie 118 kW). Nie uwzględniono przy tym ujemnych korekt z uwagi na pochodzenie pojazdu (import indywidualny) oraz kolejnego właściciela.

Brak notowań wartości pojazdu w informatorach E. i (...) E. (...) czynił koniecznym odniesienie się do dostępnych źródeł notowań pojazdów z rynku amerykańskiego o innych cechach i cenach niż wersje europejskie. Możliwe jest zastosowanie wyceny porównawczej na bazie modelu europejskiego, jednakże homologacja na rynek amerykański jest inna niż na rynek europejski (może nie istnieć pełna kompatybilność w zakresie części zamiennych, a te do modeli z USA są zazwyczaj droższe niż europejskich), wycena ubezpieczyciela dotyczy nowocześniejszego modelu z silnikiem (...) 1.5 dm³ (skradziony pojazd wyposażony był w silnik starszej generacji o niższej mocy 2.0 dm³), a pojazd zakupiono na aukcji w stanie znaczenie uszkodzonym za jedyne 1.300 USD (przypadek szkody całkowitej). Te okoliczności musiałyby skutkować korektami ujemnymi z tytułu odbudowy pojazdu (co najmniej – 10 %, a nie – 5 %), importu indywidualnego (– 8 %), oraz wyposażenia pojazdu w nowocześniejszy silnik (– 2 %). W konsekwencji wartość skradzionego pojazdu powinna być o około 20 % niższa niż pojazdu bezwypadkowego z polskiego rynku dealerskiego (zakupiony w polskim salonie, a na takich bazuje system E.). Szacunkowa wartość skradzionego pojazdu, określona w systemie E. metodą porównawczą, z uwzględnieniem indywidualnego stanu pojazdu wynosi około 41.000 złotych. Pojazd bezwypadkowy z polskiego rynku dilerskiego (w wersji europejskiej standard) prezentuje wartość na poziomie 50.000 złotych.

(...) podsumowania związany z wyposażeniem pojazdu na datę zawierania umowy dotyczy innego pojazdu niż faktycznie ubezpieczony. Obrazuje on jedynie model pojazdu, który jako bazowy przyjęto do błędnej wyceny samochodu powodów. Rzeczywiste wyposażenie pojazdu zostało jednak wykorzystane w wycenie porównawczej odwołującej się do modelu (...) 1.5 E. (...) (...).

(opinia pisemna i uzupełniająca pisemna biegłego z zakresu techniki samochodowej k.102 – 116, k.137 – 139)

Powyższy stan faktyczny Sąd ustalił na podstawie całokształtu materiału dowodowego, w szczególności dokumentów przedłożonych przez strony, których treść nie była kwestionowana na żadnym etapie procesu, jak również opinii biegłego z zakresu techniki samochodowej.

Ekspertyza sporządzona przez biegłego była spójna, logiczna, konsekwentna, wyczerpująco odpowiadała na zakreśloną tezę dowodową, a po jej pisemnym uzupełnieniu żadna ze stron nie wносиła o jej dalsze uzupełnienie. Uwzględniając jej treść, jak również wiedzę specjalną biegłego z zakresu powierzonej mu dziedziny, a także wieloletnie doświadczenie w sporządzaniu opinii na potrzeb postępowań sądowych o zbliżonej tematyce, Sąd nie znalazł żadnych okoliczności, które deprecjonowałyby jej wartość dowodową.

Sąd pominął wniosek o przeprowadzenie dowodu z zeznań świadka L. B., gdyż okoliczności, na które został zgłoszony tj. przebieg negocjacji związanych z zawieraniem umowy, a także procedura ustalania wartości pojazdu na dzień zawarcia umowy nie miały znaczenia dla rozstrzygnięcia (decydujący pozostawał stan z daty kradzieży samochodu).

Z tych samych powodów Sąd pominął dowód z dokumentu w postaci oferty ubezpieczenia sporządzonej przez (...) Spółkę Akcyjną z siedzibą w W. (k.50), jak również zobowiązania tego podmiotu do złożenia szczegółowej kalkulacji wyceny, gdyż zakres odpowiedzialności pozwanej wyznaczała treść łączącej strony umowy ubezpieczenia AutoCasco, a więc ustalenia poczynione przez powodów z innym podmiotem nie mogły mieć znaczenia dla rozstrzygnięcia, tym bardziej, że rzetelna ekspertyza z zakresu techniki samochodowej wyjaśniała wszelkie wątpliwości związane z faktyczną (rzeczywistą) wartością pojazdu, co istotne na datę jego kradzieży (zgodnie z zapisami OWU).

Sąd Rejonowy zważył, co następuje.

Powództwo podlegało oddaleniu w całości.

Na wstępie należy podkreślić, że na żadnym etapie postępowania nie była kwestionowana zasada odpowiedzialności (...) Spółki Akcyjnej z siedzibą w S. wynikająca z umowy ubezpieczenia AutoCasco, która została zawarta między ubezpieczycielem i poszkodowaną, a przy tym obowiązywała w dacie wystąpienia wypadku ubezpieczeniowego (art. 805 § 1 i § 2 pkt 1 k.c.). Nadto pozwana wypłaciła w toku postępowania likwidacyjnego kwotę 48.400 złotych, co winno zostać ocenione w kontekście art. 817 § 2 k.c. (bezsorna część odszkodowania). Spór między stronami dotyczył jedynie wysokości należnego odszkodowania.

Kluczowe znaczenie dla rozstrzygnięcia miała analiza umowy ubezpieczenia łączącej strony, która została zawarta w wariantcie (...). Zgodnie z postanowieniami Ogólnych Warunków Ubezpieczenia Komunikacyjnego, powołanymi szczegółowo we wcześniejszej części uzasadnienia, wysokość odszkodowania w przypadku szkody całkowitej (a zatem także w przypadku kradzieży) miała być ustalona jako kwota odpowiadająca wartości rynkowej pojazdu na dzień zaistnienia szkody. Strony nie przewidziały klauzuli „stałej sumy ubezpieczenia”, która pozwalałaby na przyjęcie za sumę ubezpieczenia wartości pojazdu określonej przy zawarciu umowy.

Pozwana, za pomocą systemu E. określiła wartość przedmiotowego pojazdu na dzień kradzieży na kwotę 48.400 złotych. Jednocześnie biegły z zakresu techniki samochodowej wskazał, że kwota ta odpowiadała realiom rynkowym i z pewnością nie przewyższała faktycznej wartości pojazdu na dzień zaistnienia szkody. Z opinii biegłego wynikało bowiem, że ceny rynkowe skradzionego pojazdu kształtowały się na poziomie od 34.500 złotych do 44.900 złotych, zaś w ramach metody porównawczej (przy wykorzystaniu E.), z uwzględnieniem indywidualnego stanu pojazdu około 41.000 złotych.

W tym miejscu należy stanowczo podkreślić, że okoliczność, iż na dzień zawarcia umowy (tj. na rok przed kradzieżą) wartość pojazdu została określona na kwotę o 67 % wyższą nie miała znaczenia dla oceny prawidłowości ustalenia należnego odszkodowania. O ile zrozumiałe jest, że fakt ten budzi zdziwienie właścicieli pojazdu, to jednak kluczowe znaczenie dla rozstrzygnięcia miała treść postanowień umowy łączącej strony, z których wynikało, że wartość odszkodowania jest wyznaczana przez wartość pojazdu na dzień zaistnienia szkody. Powodowie nie zdecydowali się

bowiem na zawarcie umowy z klauzulą stałej sumy ubezpieczenia, która pozwalałaby odnieść się do wartości pojazdu na dzień zawarcia umowy, co istotne ustalonej przez samego ubezpieczyciela na poziomie 81.000 złotych.

Ponadto, o ile biegły nie był w stanie wyjaśnić dlaczego w umowie ubezpieczeniowej wartość samochodu została określona na tak wysoką sumę, a sam ubezpieczyciel nie przedłożył jakichkolwiek środków dowodowych, na podstawie których można byłoby poczynić ustalenia w tym zakresie, o tyle kwestia ta była irrelevantna z uwagi na konieczność odniesienia się do rzeczywistej wartości pojazdu na datę jego kradzieży, a nie objęcia ochroną ubezpieczeniową.

W ramach przygotowanego pisemnego opracowania ekspert wyjaśnił w sposób niezwykle szczegółowy i przekonywujący błędne założenia, jakie zostały przyjęte do wyceny przedmiotowego pojazdu na datę zawierania umowy ubezpieczenia (model pojazdu, ujemne korekty, w tym pochodzenie, wypadkowość, moc silnika, czy też brak objęcia w systemie E. i (...) E. (...)). Jednocześnie przeprowadził indywidualną ocenę pojazdu w oparciu o notowania rynkowe, przedstawiając w sposób czytelny przyjętą metodologię, która prowadziła do rzeczywistej wartości pojazdu na datę powstania szkody (meritum sporu). Co istotne, konkluzje te nie zostały w żadnej mierze poddane w wątpliwości przez którąkolwiek ze stron procesu. Nie można przy tym stracić z pola widzenia, że to na powodach spoczywał ciężar wykazania faktów, z których wywodzili dla siebie korzystne skutki prawne (art. 6 k.c. – onus probandi), a więc to ich inicjatywa dowodowa winna być źródłem dostarczenia okoliczności istotnych z punktu widzenia rozstrzygnięcia. Ostatecznie M. M. i U. B. skupili całą swoją uwagę na kwestiach zupełnie drugorzędnych, a związanych z wycenami przygotowanymi przez pozwanego (na etapie zawierania umowy) oraz konkurencyjny podmiot na rynku ubezpieczeń (w ramach oferty na kolejny okres), zamiast próbować wskazać potencjalne uchybienia w opracowaniu złożonym przez biegłego sądowego. Pomijając w tym miejscu sam fakt, że sporny pojazd został nabyty z importu zagranicznego w stanie uszkodzonym za kwotę 1.800 dolarów amerykańskich, odsprzedany za 15.000 złotych, a następnie wyceniony przez przedstawiciela ubezpieczyciela (według tylko jemu znanych założeń) na kwotę 81.000 złotych, zaś wartość pojazdu bezwypadkowego z polskiego rynku dilerskiego (w wersji europejskiej standard) prezentuje wartość na poziomie 50.000 złotych, co samo w sobie wywołuje istotne wątpliwości co do ustalonej sumy ubezpieczenia, to nie jest możliwe pominięcie wiążących stron na etapie ustalania wysokości odszkodowania zapisów umowy ubezpieczeniowej oraz stanowiącej integralną jej część ogólnych warunków ubezpieczenia, w szczególności zapisu § 26. Przy braku uwzględnienia tego konkretnego modelu pojazdu przez systemy E. i (...) E. (czego powodowie nie zanegowali), niewskazania innego wiarygodnego, specjalistycznego źródła (w tym przez powodów), jednym źródłem faktów istotnych z punktu widzenia rozstrzygnięcia pozostawała wycena wykonana przez rzeczoznawcę, w tym przypadku biegłego z zakresu techniki samochodowej. W tym ostatnim przypadku M. M. i T. B. nie zgłosili jakiegokolwiek zastrzeżenia co do przyjętej metodologii wyceny oraz sformułowanych konkluzji, chociażby błędnych wartości notowań pojazdów z rynku amerykańskiego (rok produkcji, skrzynia biegów, przebieg, moc silnika) uwzględnionych do porównania, czy też nie przedstawili takich detali związanych ze skradzionym pojazdem, które wpływałyby na jego zdecydowanie wyższą wartość niż ostatecznie wskazana na datę powstania szkody.

Mając zatem na uwadze treść łączącej strony umowy oraz wnioski zaprezentowane w opinii biegłego Sąd stwierdził, że suma wypłacona przez ubezpieczyciela w toku postępowania likwidacyjnego odpowiadała wartości rynkowej skradzionego pojazdu na dzień kradzieży, a zatem w całości rekompensowała doznaną szkodę i wyczerpywała zakres odpowiedzialności pozwanej. Ewentualne zaś nadubezpieczenie pojazdu bez wiedzy i zgody powodów (wartość samochodu określona na 81.000 złotych w dacie zawierania umowy) mogła mieć przełożenie jedynie na pobranie od powodów zbyt wysokiej składki ubezpieczeniowej niż faktycznie należna, niemniej jednak okoliczność ta pozostawała poza przedmiotem sporu wynikłego w realiach niniejszej sprawy. W konsekwencji powództwo podlegało oddaleniu w całości.

Ubocznie należy wskazać, że w przedmiotowej sprawie nieuzasadnione było występowanie przez powodów z żądaniem zasądzenia na ich rzecz pozostałej kwoty odszkodowania solidarnie. Zgodnie z treścią art. 369 k.c. zobowiązanie jest solidarne, jeśli wynika to z ustawy lub z czynności prawnej. W treści umowy ubezpieczeniowej nie zastrzeżono solidarności, a także nie zaistniała żadna z sytuacji, w której solidarność przewidziana jest przepisami ustawy. Mając

zatem na względzie fakt, iż powodowie byli współwłaścicielami auta w częściach ułamkowych, to zgodnie z art. 207 k.c. każdy z nich był uprawniony do dochodzenia roszczenia proporcjonalnie w stosunku do wielkości jego udziału.

O kosztach procesu Sąd orzekł na podstawie art. 102 k.p.c. uznając, że zachodzi szczególnie uzasadniony przypadek powodujący konieczność odstąpienia od głównej zasady odpowiedzialności za wynik procesu. Mając na względzie okoliczności przedmiotowej sprawy, a w szczególności zdecydowane rozbieżności między wartością pojazdu ustaloną w dniu zawarcia umowy, a tą określoną rok później – na etapie postępowania likwidacyjnego należało uznać, że powodowie mogli być subiektywnie przekonani o zasadności powództwa. Ponadto, należało zwrócić uwagę na fakt, iż sama pozwana nie była w stanie wyjaśnić w oparciu o jakie dane i wyliczenia wartość samochodu na dzień zawarcia umowy została określona na tak wysokim poziomie. W tej perspektywie, zdaniem Sądu, obciążenie powodów kosztami postępowania na rzecz pozwanej, byłoby niesłuszne, a wręcz niesprawiedliwe.

Rozstrzygnięcie w przedmiocie zwrotu na rzecz strony pozwanej niewykorzystanej części zaliczki w wysokości 13,95 złotych (600 zł – (340,40 zł + 245,65 zł) na poczet wynagrodzenia biegłego zostało oparte na treści art. 84 ust. 2 w zw. z art. 80 ust. 1 ustawy o kosztach sądowych w sprawach cywilnych.