

Sygnatura akt VIII C 491/14

WYROK

W IMIENIU RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ

Dnia 27 kwietnia 2016 roku

Sąd Rejonowy dla Łodzi - Widzewa w Łodzi VIII Wydział Cywilny w składzie:

Przewodniczący S.S.R. Małgorzata Sosińska-Halbina

Protokolant sekr. sąd. Izabella Bors

po rozpoznaniu w dniu 13 kwietnia 2016 roku w Łodzi

na rozprawie

sprawy z powództwa K. W.

przeciwko L. S. C. de S. y (...) Spółce Akcyjnej w Hiszpanii działającej w Polsce przez Oddział w Polsce z siedzibą w W.

o zapłatę kwoty 7.740,00 złotych

1. zasądza od pozwanej na rzecz powoda kwotę 2.430 zł (dwa tysiące czterysta trzydzieści złotych) z ustawowymi odsetkami od dnia 19 października 2013 roku do dnia zapłaty, przy czym od dnia 1 stycznia 2016 roku z ustawowymi odsetkami za opóźnienie;
2. oddala powództwo w pozostałym zakresie;
3. zasądza od powoda na rzecz pozwanej kwotę 835,46 zł (osiemset trzydzieści pięć złotych czterdzieści sześć groszy) tytułem zwrotu kosztów procesu;
4. nakazuje zwrócić powodowi ze Skarbu Państwa Sądowi Rejonowego dla Łodzi-Widzewa w Łodzi kwotę 87 zł (osiemdziesiąt siedem złotych) tytułem nadpłaconej części opłaty od pozwu;
5. nakazuje pobrać od powoda na rzecz Skarbu Państwa Sądowi Rejonowego dla Łodzi-Widzewa w Łodzi kwotę 464,68 zł (czteryście sześćdziesiąt cztery złote sześćdziesiąt osiem groszy) tytułem nieuiszczonych kosztów sądowych;
6. nakazuje pobrać od pozwanej na rzecz Skarbu Państwa Sądowi Rejonowego dla Łodzi-Widzewa w Łodzi kwotę 208,77 zł (dwieście osiem złotych siedemdziesiąt siedem groszy) tytułem nieuiszczonych kosztów sądowych.

Sygn. akt VIII C 491/14

UZASADNIENIE

W dniu 14 lutego 2014 roku powód K. W., reprezentowany przez pełnomocnika będącego radcą prawnym, wytoczył przeciwko L. S. C. de S. y (...) S.A. Oddział w Polsce z siedzibą w W. powództwo o zapłatę kwoty 7.740 zł wraz z ustawowymi odsetkami od dnia 19 października 2013 roku do dnia zapłaty oraz wniósł o zasądzenie zwrotu kosztów procesu, w tym kosztów zastępstwa procesowego według norm przepisanych.

W uzasadnieniu powód wskazał, że w dniu 26 sierpnia 2013 roku miało miejsce zdarzenie polegające na kradzieży pojazdu marki M. (...) o nr rej. (...), stanowiącego jego własność. W dacie zdarzenia pojazd ten posiadał ubezpieczenie AC w pozwanym Towarzystwie. W wyniku przeprowadzonego postępowania likwidacyjnego ubezpieczyciel uznał swoją odpowiedzialność i wypłacił odszkodowanie w kwocie 20.417,44 zł, określając przy tym rynkową wartość rynkową pojazdu na kwotę 23.900 zł. Powód nie zgadzając

się z przedstawionym wyliczeniem złożył odwołanie od decyzji ubezpieczyciela, które jednak nie przyniosło zmiany stanowiska. W ocenie powoda przyznane mu świadczenie jest znacznie zaniżone, na co wpływ miało niezasadne zastosowanie przez ubezpieczyciela szeregu korekt. I tak, ubezpieczyciel zawyżył o 7% ujemną korektę z tytułu wcześniejszych napraw pojazdu (samochód przechodził wyłącznie niewielką naprawę w obrębie przedniej części pojazdu), o 8% ujemną korektę z tytułu szczególnego rodzaju eksploatacji (samochód za granicą był używany w firmie ochroniarskiej i szczególnie charakter eksploatacji przejawiał się wyłącznie w znacznym przebiegu pojazdu), o 4% ujemną korektę z tytułu indywidualnego zakupu za granicą (pojazd został zarejestrowany w Polsce ponad rok przed kradzieżą). Ponadto ubezpieczyciel bezzasadnie zastosował korektę z uwagi na homologowanie pojazdu jako ciężarowego (3%), pojazd został bowiem dopuszczony do ruchu jako samochód osobowy. Jednocześnie pozwany nie uwzględnił przy dokonywaniu wyceny wyposażenia dodatkowego pojazdu w postaci lakieru dwuwarstwowego perłowego (oznaczenie 34K). Zdaniem powoda rzeczywista wartość pojazdu, przy zastosowaniu prawidłowych korekt, wyraża się kwotą 32.500 zł, co po odjęciu udziału własnego (3.250 zł), wcześniej wypłaconego świadczenia (20.417,44 zł) oraz nieopłaconej drugiej składki za ubezpieczenie (1.092,56 zł), uzasadnia dopłatę w kwocie dochodzonej pozwem.

(pozew k. 9-11)

W odpowiedzi na pozew strona pozwana, reprezentowana przez pełnomocnika będącego adwokatem, wniosła o oddalenie powództwa w całości oraz zasądzenie zwrotu kosztów procesu, w tym kosztów zastępstwa procesowego według norm przepisanych.

Pozwany, nie kwestionując swojej odpowiedzialności z tytułu przedmiotowego zdarzenia wskazał, że wypłacone powodowi odszkodowanie odpowiada wartości pojazdu z chwili jego kradzieży. Podniósł, że przedmiotowy samochód został sprowadzony do Polski w stanie uszkodzonym (szkoda całkowita), a nadto był eksploatowany w warunkach szczególnych, jako pojazd interwencyjny w firmie ochroniarskiej. Odnosząc się do konkretnych korekt pozwany wyjaśnił, że powód nie przedłożył żadnych dokumentów, z których wynikałoby, iż naprawa pojazdu została dokonana zgodnie z technologią przewidzianą przez producenta, co uzasadniało przyjęcie korekty na poziomie minus 10%. Zasadna była również korekta z tytułu indywidualnego zakupu pojazdu za granicą, przy czym miała ona charakter automatyczny, jak również korekta z tytułu homologacji na pojazd ciężarowy, ponieważ pojazd został przebudowany z pojazdu ciężarowego dwumiejscowego na osobowy siedmiomiejscowy bez wykazania, że zastosowano części oryginalne i technologię wymaganą przez producenta. Brak było natomiast podstaw do zastosowania korekty za rodzaj lakieru (dwuwarstwowy o efekcie perłowym), przedmiotowy pojazd z uwagi na swoje ubogie wyposażenie nie był bowiem pokrywany w/w lakierem. Jednocześnie pozwany wskazał, że w wycenie sporządzonej przez stronę powodową błędnie przyjęto, że skradziony samochód posiadał klimatyzację automatyczną oraz kierownicę pokrytą skórą.

(odpowiedź na pozew k. 89-91)

Na rozprawie w dniu 4 czerwca 2014 roku pełnomocnicy stron podtrzymali pierwotne stanowiska w sprawie.

(protokół rozprawy k. 377-378)

W piśmie procesowym opatrzonym datą 18 czerwca 2014 roku powód ponownie zakwestionował zastosowane przez pozwanego korekty uznając je za bezpodstawne.

(pismo procesowe powoda k. 387-388)

W toku dalszego postępowania pełnomocnicy stron podtrzymali wyrażone w sprawie stanowiska, odnieśli się również w złożonych pismach procesowych do opinii biegłego W. S..

(pismo procesowe powoda k. 518-519, k. 543-544, pismo procesowe pozwanego k. 521-522, k. 547, protokół rozprawy k. 562-564)

Sąd Rejonowy ustalił następujący stan faktyczny:

W dniu 26 sierpnia 2013 roku doszło do kradzieży samochodu marki M. (...) o nr rej. (...), rocznik 2008, którego właścicielem był powód K. W.. Przedmiotowy pojazd powód sprowadził z Danii w 2012 roku, w stanie po szkodzie całkowitej. Po sprowadzeniu do Polski samochód został naprawiony, a następnie zarejestrowany w pierw jako samochód ciężarowy, a następnie, po dostawieniu dodatkowych 2 tylnych foteli, jako samochód osobowy (7-mio miejscowy). Model samochodu powoda („G. limited”) był produkowany w latach 2005-2008, a jego wyposażenie w przeważającej większości odpowiadało wyposażeniu wersji (...). Pierwotnie był to pojazd 5-cio miejscowy. W dacie kradzieży przebieg samochodu wynosił 172.212 km.

(postanowienie o umorzeniu śledztwa k. 288, protokół rozpytania k. 292-293, zaświadczenie o kradzieży pojazdu k. 303, dowód rejestracyjny pojazdu k. 303, tłumaczenie przysięgłe kalkulacji szkody k. 316-327, k. 468-480, kserokopia akt pojazdu k. 331-372, pisemna opinia biegłego sądowego W. S. wraz z załącznikami k. 488-502, pisemna uzupełniająca opinia biegłego sądowego W. S. k. 530-539, ustna uzupełniająca opinia biegłego sądowego W. S. k. 562-564, okoliczności bezsporne)

W dacie zdarzenia K. W. objęty był ochroną ubezpieczeniową z tytułu autocasco (opcja standard) w pozwanym L. S. C. de S. y (...) S.A. Oddział w Polsce z siedzibą w W.. Na datę zawarcia umowy wartość samochodu powoda, wyliczona w oparciu o dane zawarte w systemie (...), została ustalona na kwotę 44.900 zł brutto.

Zgodnie z zawartą umową ubezpieczenia, w przypadku ubezpieczenia w wariantcie standard, zastosowanie ma udział własny ubezpieczonego w szkodzie, którego wysokość ustala się w umowie ubezpieczenia. Odszkodowanie z tytułu kradzieży pojazdu jest równe wartości pojazdu ustalonej na dzień powstania szkody, pomniejszonej o ustalony w umowie ubezpieczenia udział własny, jednakże jeżeli w umowie ustalono zastosowanie gwarantowanej sumy ubezpieczenia, wówczas odszkodowanie z tytułu kradzieży pojazdu jest równe gwarantowanej sumie ubezpieczenia pomniejszonej o ustalony w umowie ubezpieczenia udział własny. Przez wartość pojazdu (§ 3 pkt 43 OWU) rozumie się przy tym wartość ustaloną przez ubezpieczyciela na podstawie notowań rynkowych cen pojazdu z uwzględnieniem marki, typu (modelu) oraz roku produkcji pojazdu oraz innych parametrów wskazanych w programie (katalogu) (...)E. lub EurotaxGlass's takich jak: wyposażenie pojazdu, przebieg, stan techniczny, pochodzenie pojazdu. Ponadto, jeśli składka płatna jest w ratach, a ubezpieczający zalega z zapłatą składki i wypłata odszkodowania dokonywana jest na rzecz ubezpieczającego, ubezpieczyciel potrąca z kwoty odszkodowania kwotę odpowiadającą wysokości wszystkich niezapłaconych i wymagalnych do dnia ustalenia wysokości szkody rat w przypadku wypłaty odszkodowania z tytułu kradzieży pojazdu, z zastrzeżeniem, że w przypadku, gdy w związku z wcześniejszym ustaniem ochrony ubezpieczeniowej składka ustalona w umowie ubezpieczenia ulega pomniejszeniu, nie potrąca się tej części składki, która podlegałaby zwrotowi na rzecz ubezpieczającego.

W odniesieniu do samochodu powoda, udział własny w szkodach kradzieżowych, został w umowie określony na 10%. Jednocześnie powód nie opłacił drugiej raty składki za ubezpieczenie AC w wysokości 1.092,56 zł.

(Ogólne warunki ubezpieczeń komunikacyjnych w L. D. k. 61-84, polisa ubezpieczeniowa k. 97, okoliczności bezsporne)

Niezwłocznie po zdarzeniu, powód poinformował pozwanego o szkodzie, które to zgłoszenie pozwany potwierdził w piśmie z dnia 27 sierpnia 2013 roku. Następnie, w odpowiedzi na pismo ubezpieczyciela z dnia 25 września 2013 roku, powód w dniu 1 października 2013 roku zgłosił szkodę na piśmie, określając wartość rynkową skradzionego pojazdu na kwotę 40.000 zł. Wraz z pisemnym zgłoszeniem szkody powód złożył oświadczenie o przeniesieniu prawa własności pojazdu na rzecz ubezpieczyciela, decyzję o wyrejestrowaniu pojazdu z dnia 26 września 2013 roku oraz postanowienie z dnia 19 września 2013 roku o umorzeniu dochodzenia i wpisaniu sprawy do rejestru przestępstw, przekazał również ubezpieczycielowi komplet kluczyków od pojazdu i dowód rejestracyjny, spełniając tym samym warunki do wypłaty odszkodowania.

Pozwany pismem z dnia 24 października 2013 roku poinformował powoda o przyznaniu odszkodowania w kwocie 20.417,44 zł. Kwota ta została ustalona w następujący sposób: od ustalonej wartości pojazdu (23.900 zł) odjęto udział własny powoda w wysokości 10% (2.390 zł) oraz wysokość niezapłaconej drugiej składki za ubezpieczenie autocasco (1.092,56 zł). Świadczenie w w/w wysokości zostało powodowi wypłacone.

K. W. nie zgadzając się z wysokością przyznanego mu odszkodowania pismem z dnia 20 listopada 2013 roku wniósł odwołanie od decyzji ubezpieczyciela, wskazując w jego treści, że pozwany w procesie likwidacji szkody bezpodstawnie zastosował szereg ujemnych korekt.

W odpowiedzi na powyższe pismo pozwany poinformował ubezpieczonego, że nie widzi podstaw do zmiany stanowiska w zakresie przyznanego świadczenia.

(decyzja k. 18, wycena k. 19-20, pismo k. 21, wycena k. 22-23, dokument przeniesienia własności pojazdu k. 217, odwołanie k. 270-271, decyzja o wyrejestrowaniu pojazdu k. 286, postanowienie o umorzeniu śledztwa k. 288, zgłoszenie szkody k. 294-296, potwierdzenie przyjęcia zawiadomienia o szkodzie k. 301, okoliczności bezsporne)

Bazowa wartość samochodu powoda w dacie kradzieży, tj. w dniu 26 sierpnia 2013 roku, przy uwzględnieniu rocznika, wersji oraz koloru lakieru, zgodnie z notowaniami systemu (...)E. wyrażała się kwotą 32.650 zł brutto. Na wartość tę miały wpływ następujące korekty:

- z tytułu pierwszej rejestracji za granicą – dodatnia (+ 2.423 zł), mająca charakter systemowy, naliczana automatycznie po wprowadzeniu daty pierwszej rejestracji,
- z tytułu ponadnormatywnego przebiegu – ujemna (– 4.323 zł), naliczana automatycznie po wprowadzeniu przebiegu,
- z tytułu wyposażenia dodatkowego – dodatnia (+ 1.667 zł), naliczana automatycznie po wprowadzeniu wyposażenia dodatkowego,
- z tytułu wcześniejszych naprawach – ujemna (– 10%, tj. – 3.241 zł), naliczana szacunkowo, z uwagi na odbudowanie pojazdu po szkodzie całkowitej, mającej miejsce na terenie Danii,
- z tytułu liczby właścicieli – ujemna (– 324 zł), naliczana automatycznie po wprowadzeniu liczby właścicieli,
- z tytułu szczególnego charakteru eksploatacji – ujemna (– 5%, tj. – 1.620 zł), naliczona z uwagi na eksploatację pojazdu przez firmę ochroniarską, w systemie 24-godzinnym, w ramach służby interwencyjnej,
- z tytułu indywidualnego zakupu za granicą – ujemna (– 4%, tj. – 1.296 zł), naliczana szacunkowo, z uwagi na nieznaną sposób eksploatacji pojazdu,
- z tytułu 2-óch dodatkowych miejsc siedzących – dodatnia (+ 2%, tj. + 648 zł), z uwagi na zwiększenie funkcjonalności pojazdu.

Na wartość pojazdu nie miały natomiast wpływu: ingerencja we wskazania drogomierza, faktyczny przebieg pojazdu był bowiem znany, a stan „cofniętego” licznika nie ma wpływu na wartość pojazdu skradzionego oraz homologacja na pojazd ciężarowy, gdyż po przeróbce w Polsce był to samochód osobowy, a więc zgodny z fabrycznym charakterem (różnica dotyczyła wyłącznie liczby miejsc).

Po uwzględnieniu powyższych korekt, wartość pojazdu powoda w dacie kradzieży, po zaokrągleniu w górę, wyrażała się kwotą 26.600 zł brutto.

(pisemna opinia biegłego sądowego W. S. wraz z załącznikami k. 488-502, pisemna uzupełniająca opinia biegłego sądowego W. S. k. 530-539, ustna uzupełniająca opinia biegłego sądowego W. S. k. 562-564)

Powyższy stan faktyczny Sąd ustalił bądź jako bezsporny, bądź na podstawie dowodów z dokumentów znajdujących się w aktach sprawy, których prawdziwości ani rzetelności ich sporządzenia nie kwestionowała żadna ze stron, w tym na podstawie załączonych na płycie CD akt szkodowych. Podstawą ustalenia stanu faktycznego był także dowód z opinii biegłego sądowego z zakresu mechaniki pojazdowej i ruchu drogowego W. S.. Oceniając opinię biegłego sądowego (pisemną, pisemną uzupełniającą oraz ustną uzupełniającą) Sąd nie znalazł podstaw do kwestionowania zawartych w jej treści wniosków, opinia ta była bowiem rzetelna, jasna, logiczna oraz w sposób wyczerpujący objaśniająca budzące wątpliwości kwestie. Wydając opinię biegły oparł się na zgromadzonym w aktach sprawy materiale dowodowym, informacjach pozyskanych z systemu producentkiego M., a także wyliczeniach dokonanych w systemie (...), a więc systemie służącym, w myśl zawartej umowy ubezpieczenia, do określania wartości pojazdu. Poczynione w opinii rozważania biegły rozpoczął od ustaleń w zakresie identyfikacji pojazdu, co było niezbędne w kontekście znaczących rozbieżności, jakie występowały między ustaleniami rzeczoznawców stron a danymi pochodzącymi z materiałów szkodowych duńskiego ubezpieczyciela. I tak biegły zakwestionował wskazywany w ekspertyzach stron rok produkcji pojazdu powoda (2009) wyjaśniając, że nie jest możliwym, aby pojazd ten mógł być wyprodukowany w Japonii w 2009 roku i zostać dostarczony do sprzedaży jeszcze przed datą pierwszej rejestracji w Danii (tj. przed dniem 12 lutego 2009 roku), w sytuacji, gdy pierwotnie był on samochodem osobowym 5-cio miejscowym, zaś w chwili rejestracji był już przerobionym samochodem ciężarowym 2-miejscowym. Ponadto, jak ustalił biegły w oparciu o dane z systemu producentkiego M., jedynym modelem spełniającym kryteria przedmiotowego pojazdu dotyczące roku modelowego, wersji, koloru oraz liczby pasażerów, jest pojazd o nr porządkowym 21-602, tj. M. (...) o CD w wersji (...) produkowana w latach 2005-2008, który to model biegły przyjął za podstawę poczynionych w opinii ustaleń. Biegły wskazał przy tym, że przy wystawieniu wraka pojazdu na licytację w Danii wskazano rok produkcji 2008. Biegły wskazał również, że na wartość pojazdu określaną w dacie zdarzenia, miały wpływ dwa rodzaje korekt: automatyczna, wyliczana po wprowadzeniu do systemu określonych danych (daty pierwszej rejestracji, przebiegu, wyposażenia dodatkowego, liczby właścicieli) oraz szacunkowa, którą biegły przyjął w odniesieniu do trzech okoliczności: wcześniejszych napraw pojazdu (1), szczególnego charakteru eksploatacji (2) oraz indywidualnego zakupu pojazdu za granicą (3). Dokonując rozważań ad. 1 biegły wyjaśnił, że korekta ta wyniosła „- 10%”, na co wpływ miał fakt odbudowania przedmiotowego samochodu po szkodzie całkowitej, mającej miejsce na terenie Danii. Zazaczył przy tym, że praktyka wskazuje, że tego rodzaju odbudowy są wykonywane w oparciu o części pochodzące z odzysku, zwłaszcza w sytuacji, gdy doszło do cofnięcia licznika pojazdu, co miało miejsce w omawianej sprawie. W ocenie biegłego przyjęta przez powoda korekta na poziomie „- 2%” mogłaby znaleźć zastosowanie wyłącznie w przypadku wystąpienia niewielkiej szkody w pojeździe. Uzasadniając korektę z tytułu szczególnego charakteru eksploatacji (- 5%), biegły wyjaśnił, że pojazd ten był używany przez firmę ochroniarską, w systemie 24-godzinnym co musiało wiązać się z częstą zmianą kierujących. Jednocześnie podniósł, że wyjazdy interwencyjne odbiegają od normalnego sposobu eksploatacji, w takich przypadkach kierujący nie czekają na osiągnięcie przez silnik optymalnej temperatury, ostro przyspieszają i hamują, nie pokonują nierówności jezdni w sposób łagodny itp. Biegły wskazał ponadto, że zastosowana ujemna korekta ma charakter wypośredkowany, dopuszczalna jej wartość mieści się bowiem w zakresie od „0” do „-10%”. Odnośnie ostatniej korekty szacunkowej biegły wyjaśnił, że ma ona zazwyczaj automatyczny charakter (jej wartość wynosi wówczas „- 6%”), jednakże w ocenie biegłego, przy ustalaniu korekty z tytułu indywidualnego zakupu pojazdu za granicą, winno się uwzględnić komentarz firmy (...) oraz Instrukcję Określania Wartości (...) Nr (...) (dalej (...)), w myśl których, na niższą wartość sprowadzanego indywidualnie samochodu wpływ mają dwie przesłanki: obawa nielegalnego wprowadzenia pojazdu na tzw. polski obszar celny oraz nieznaną sposób eksploatacji. Jednocześnie korekta ta winna zawierać się w przedziale od „0” do „- 8%”. Zdaniem biegłego obie wymienione przesłanki mają tę samą „wagę”. W rozpoznawanej sprawie, w ocenie biegłego, pierwsza z w/w przesłanek nie wystąpiła, ponieważ pojazd posiada udokumentowane pochodzenie. Wystąpiła natomiast druga przesłanka, do akt sprawy nie została bowiem załączona książka serwisowa, nie wiadomo zatem, jak długo samochód był regularnie serwisowany i czy miało to miejsce w (...). Mając powyższe na względzie, wobec wystąpienia wyłącznie jednej z opisanych przesłanek, biegły zastosował omawianą korektę w 1/2 wysokości, tj. ustalił jej wartość na poziomie „- 4%”.

W pisemnej opinii uzupełniającej biegły odniósł się z kolei szczegółowo do zarzutów podniesionych przez pełnomocników stron w złożonych pismach procesowych. I tak biegły wyjaśnił, że nie ma racji powód określając wartość szkody w skradzionym pojeździe (rozumianej jako szkoda powstała na terenie Danii) na poziomie 60-70%. Jak wynika bowiem z treści duńskich dokumentów szkodowych, koszty naprawy przedmiotowego pojazdu wyniosły aż 98% jego wartości (wartość handlowa pojazdu wyniosła 119.000 DKK, zaś koszty naprawy 116.611 DKK, przy czym biegły w sposób precyzyjny i przekonujący wyjaśnił, dlaczego termin „handelsvaerdi” należy rozumieć jako „wartość handlową”,

nie zaś jako „wartość pozostałości”, jak przyjął biegły tłumacz języka duńskiego). Biegły dodał równocześnie, że uszkodzenie samochodu nie ograniczało się wyłącznie do części wymienionych w piśmie procesowym pełnomocnika powoda z k. 518-519 (3 elementy), a ich kompletna lista została zamieszczona

m.in. na k. 424 (lista ta zawiera 40 elementów). Jednocześnie zaznaczył, że zastosowana przez niego korekta (- 10%) nie ma maksymalnego poziomu, zgodnie bowiem z Instrukcją, korekta ta winna się mieścić w przedziale

od - 5% do - 15%. Wyjaśnił ponadto, że gdyby przyjąć za powodem, że naprawa pojazdu miała miejsce przy użyciu innych części, aniżeli części pochodzących z odzysku, poniesiony przez powoda koszt związany z jego zakupem oraz naprawą wyniósłby 99% wartości pojazdu przed szkodą (a zatem pojazdu bezwypadkowego). Koszt ten nie uwzględniałby przy tym kosztów transportu, opłat celnych, robocizny oraz zysku. W kontekście powyższych okoliczności zdaniem biegłego wykluczyć należy naprawę przedmiotowego samochodu przy użyciu nowych i oryginalnych części, przy czym, jak słusznie zauważył biegły, z akt sprawy nie wynika, aby takie właśnie części zostały użyte przy naprawie. Odnosząc się do zarzutów dotyczących drugiej z zastosowanych korekt szacunkowych (szczególny sposób eksploatacji), biegły wyjaśnił, że nie zawiera się ona w korekcie z tytułu ponadnormatywnego przebiegu, ta druga uwzględnia bowiem wyłącznie liczbę przejechanych kilometrów bez wnikania w sposób eksploatacji pojazdu.

Biegły zaznaczył przy tym,

że na pojeździe widniał napis „M. service. (...) P.” (Serwis mobilny. Patrol miejski), co wyklucza sytuację, że pojazd ten oczekiwał przez większą część dnia na stacji benzynowej, zaś duży przebieg wynikał li tylko z faktu przewożenia wartości pieniężnych na duże odległości (używanie pojazdu w tym celu zdaniem biegłego w ogóle nie wchodzi w rachubę z uwagi na brak jego opancerzenia). Jednocześnie biegły podniósł, że używanie pojazdu przez firmy ochroniarskie nie jest najbardziej obciążającym sposobem jego eksploatacji, taki bowiem występuje w przypadku pojazdów służących do nauki jazdy, gdzie samochody są używane przez osoby dopiero uczące się jeździć. Biegły wykluczył również automatyczne zakwalifikowanie pojazdu zarejestrowanego jako ciężarowy w kategoriach pojazdu służącego do przewozu towaru, tłumacząc, że homologacja ciężarowa może wynikać z kwestii fiskalnych, bądź też przewozu długiej broni, co wymaga większej przestrzeni bagażowej. Odnośnie zarzutów dotyczących ostatniej z korekt szacunkowych (indywidualne sprowadzenie pojazdu), biegły podniósł, że przesłanka wyższego ryzyka nielegalnego pochodzenia pojazdu powoda w porównaniu z pojazdami wyprodukowanymi w Polsce lub sprzedanymi jako nowe w salonie, na którą powołał się pozwany, została w 100% wyeliminowana wobec załączenia kompletu dokumentów od tego pojazdu pochodzących od organów państwowych oraz przedstawionych przez samego pozwanego, których wiarygodność nie została w sprawie podważona. Biegły dodał ponadto,

że w przypadku samochodu powoda znany był charakter jego eksploatacji oraz przebieg, nie mogły one zatem wpłynąć na zastosowaną korektę. Odnosząc się do pozostałych zarzutów strony powodowej biegły wskazał, że nie ma wpływu na stosowany przez M. system identyfikacji pojazdu, w konsekwencji ta została przeprowadzona w oparciu o dostępne możliwości, w tym wersję wyposażenia przyjętą przez duńskiego rzeczoznawcę, a więc jedyną osobę, która miała realną możliwość z natury ustalenia kwestii wyposażenia. Biegły wykluczył przy tym, aby pojazd powoda występował w wersji (...), jej wyposażenie przewyższało bowiem rzeczywiste wyposażenie tego samochodu. Dodał, że rzeczoznawcy stron (przyjmując za punkt wyjścia właśnie wersję „E.”) „odejmowali” elementy wyposażenia standardowego, jednak najprawdopodobniej tylko te, co do których mieli pewność, że nie występowały w skradzionym pojeździe. Nie były to jednak wszystkie elementy, ponieważ pozostawione zostały

m.in. kierownica pokryta skórą oraz sterowanie systemem audio w kierownicy, tymczasem na zdjęciach widnieje „goła” kierownica. Replikując z kolei na pozostałe zarzuty strony pozwanej, biegły podniósł, że brak było podstaw do zastosowania korekty z tytułu ingerencji we wskazania drogomierza, stan licznika, w większości odpowiedzialny za ponadnormatywny przebieg, został bowiem udokumentowany w Danii i wynosi 157.321 km. Stan licznika podany

przy zawieraniu umowy ubezpieczenia (80.100 km) nie został natomiast poddany w wątpliwość przez ubezpieczyciela, zaś stan licznika w chwili kradzieży (95.000 km) pozwala na ustalenie rocznego przebiegu na poziomie 60.000 km, a więc ponadnormatywnym i na tyle wysokim, aby wykluczyć jego zaniżenie przez powoda. Co się zaś tyczy braku korekty z tytułu homologacji ciężarowej biegły przypomniał, że fabrycznie pojazd powoda został wyprodukowany z homologacją osobową, tak więc powód przywrócił wyłącznie pierwotną homologację osobową, dokładając 2 miejsca siedzące, co jednak nie miało wpływu na przeznaczenie pojazdu, ani (negatywnie) na jego wartość. Biegły dodał przy tym, że samochód powoda przeszedł badanie techniczne, a zatem z punktu prawnego spełniał wszelkie przesłanki dopuszczenia do ruchu, co oznacza, że omawiana „przeróbka” została wykonana w sposób właściwy.

W ustnej opinii uzupełniającej, biegły, podtrzymując w całości treść dotychczas wydanej opinii, powtórzył, że naprawa pojazdu powoda przy użyciu nowych części byłaby pozbawiona sensu z uwagi na nieracjonalność ponoszenia kosztów z tym związanych, które przekroczyłyby wartość pojazdu. Biegły nie wykluczył przy tym, że część podzespołów mogła być naprawiona przy użyciu nowych elementów, z uwagi na brak dostępnych elementów używanych, zaznaczając, że okoliczność ta została przez niego uwzględniona przy wyborze poziomu korekty (zalecana korekta przy szkodzie całkowitej wynosi „- 15%”). Biegły powtórzył również, że dokonując ustaleń w zakresie wartości skradzionego pojazdu nie mógł posługiwać się modelem (...), rocznik 2009, ponieważ nie był on produkowany w latach, w których wyprodukowano pojazd powoda. Dodał, że modele „G. limited”, (...) i (...) nie różnią się między sobą nadwoziem, a wyłącznie wyposażeniem. W przedmiotowym stanie faktycznym z akt sprawy wynikało, że samochód powoda posiadał wyłącznie trzy elementy wykraczające poza model (...), które zostały uwzględnione w opinii. Biegły wyjaśnił przy tym, że wersja limitowana nie musi cechować się bogatszym wyposażeniem od wersji podstawowej. Na koniec, odnosząc się do zarzutów strony pozwanej, a dotyczących korekty z tytułu ingerencji we wskazania drogomierza, biegły podniósł, że sama ingerencja we wskazania licznika nie musi oznaczać uszkodzenia pojazdu. Powtórzył przy tym, że w jego ocenie brak było podstaw do zastosowania takiej korekty, dodając, że taki rodzaj korekty nie posiada swojej definicji.

Po wydaniu ostatecznej, ustnej opinii przez biegłego sądowego, żadna ze stron nie kwestionowała jej treści oraz nie wносиła do niej jakichkolwiek zarzutów.

Sąd Rejonowy zważył, co następuje:

Powództwo jest zasadne wyłącznie w części, tj. w zakresie kwoty 2.430 zł z ustawowymi odsetkami od dnia 19 października 2013 roku do dnia zapłaty, przy czym od dnia 1 stycznia 2016 roku z ustawowymi odsetkami za opóźnienie.

W niniejszej sprawie znajdują zastosowanie przepisy Kodeksu cywilnego, w tym w szczególności o umowie ubezpieczenia (art. 805 i następane k.c. w brzmieniu obowiązującym w dacie szkody), przepisy ustawy z dnia 22 maja 2003 roku o działalności ubezpieczeniowej (j.t. Dz.U. 2015, poz. 1206 ze zm.) oraz postanowienia zawartej strony umowy ubezpieczenia autocasco wraz z ogólnymi warunkami ubezpieczenia.

W myśl przepisu art. 805 § 1 k.c., przez umowę ubezpieczenia zakład ubezpieczeń zobowiązuje się spełnić określone świadczenie w razie zajścia przewidzianego w umowie wypadku, a ubezpieczający zobowiązuje się zapłacić składkę. Przy ubezpieczeniu majątkowym świadczenie zakładu ubezpieczeń polega w szczególności na zapłacie określonego odszkodowania za szkodę powstałą wskutek przewidzianego w umowie wypadku (art. 805 § 2 k.c.). Zgodnie z przepisem art. 812 § 1 i 2 k.c., przed zawarciem umowy ubezpieczenia zakład ubezpieczeń obowiązany jest doręczyć ubezpieczającemu tekst ogólnych warunków ubezpieczenia, które określają m.in. sposób ustalania wysokości szkody oraz warunki wypłaty odszkodowania.

Naprawienie szkody następuje według wyboru poszkodowanego stosownie do postanowień art. 363 § 1 k.c. W myśl przywołanego przepisu, przy realiach przedmiotowego stanu faktycznego i żądania powoda, owo naprawienie szkody winno nastąpić przez zapłatę przez pozwanego sumy pieniędzy, która powinna odpowiadać wartości pojazdu marki M. (...) w dacie kradzieży.

W przedmiotowej sprawie bezspornym między stronami był fakt zaistnienia zdarzenia z dnia 26 sierpnia 2013 roku, w wyniku którego doszło do kradzieży samochodu marki M. (...) o nr rej. (...), stanowiącego własność powoda, jak również okoliczność, że w jego dacie K. W. posiadał ubezpieczenie autocasco w pozwanym Towarzystwie (...). Niesporne między stronami były także postanowienia Ogólnych Warunków Ubezpieczeń (...)Casco, w szczególności dotyczące definicji wartości pojazdu oraz zasad wypłacania odszkodowań z tytułu kradzieży pojazdu. Powód nie kwestionował również, iż należne mu odszkodowanie podlegało obniżeniu o wartość udziału własnego wynoszącego 10% oraz niezapłaconą drugą składkę z tytułu umowy ubezpieczenia.

Przedmiotem sporu nie była zatem zasada odpowiedzialności pozwanego za przedmiotową szkodę.

Osią sporu w niniejszej sprawie była wysokość dochodzonego roszczenia z tytułu odszkodowania, a przede wszystkim ustalenie, czy pozwany w toku procesu likwidacji szkody miał prawo do zastosowania szeregu ujemnych korekt, zmniejszających wartość skradzionego pojazdu.

W myśl treści przepisu art. 6 k.c., ciężar udowodnienia twierdzenia faktycznego spoczywa na tej stronie, która z tego twierdzenia wywodzi skutki prawne. Reguła ta znajduje również swój procesowy odpowiednik w treści art. 232 k.p.c., w świetle którego to strony są obowiązane wskazywać dowody dla stwierdzenia faktów, z których wywodzą skutki prawne. Zgodnie ze stanowiskiem Sądu Najwyższego, podzielanym w pełni przez Sąd rozpoznający niniejszą sprawę, zadaniem sądu nie jest zarządzenie dochodzeń w celu uzupełnienia lub wyjaśnienia twierdzeń stron i wykrycia środków dowodowych pozwalających na ich udowodnienie, ani też sąd nie jest zobowiązany do przeprowadzenia z urzędu dowodów zmierzających do wyjaśnienia okoliczności istotnych dla rozstrzygnięcia sprawy (por. wyrok SN z dnia 17 grudnia 1996 roku, I CKU 45/96, OSNC 1997/ 6-7/76). Podkreślić jednak należy, że dowodzenie własnych twierdzeń nie jest obowiązkiem strony ani materialnoprawnym, ani procesowym, a tylko spoczywającym na niej ciężarem procesowym i w konsekwencji sąd nie może nakazać, czy zobowiązać do przeprowadzenia dowodu i tylko od woli strony zależy, jakie dowody sąd będzie prowadził. Jeżeli strona uważa, że do udowodnienia jej twierdzeń wystarczy określony dowód i dlatego nie przytacza innych dowodów, to jej błąd nie jest usprawiedliwiony, sama ponosi winę niezgłoszenia dalszych dowodów i nie może zarzucać nieuzasadnionego uniemożliwienia wykazania jej praw.

W przedmiotowej sprawie, z uwagi na charakter dochodzonego przez powoda roszczenia, niezbędnym było dopuszczenie dowodu z opinii biegłego, ustalenie wartości pojazdu w dacie jego kradzieży bezspornie wymagało bowiem wiadomości specjalnych (art. 278 § 1 k.p.c.). Podstawę wydania opinii stanowił materiał zgromadzony w aktach sprawy, a zatem dowody złożone przez obie strony procesu, to bowiem na ich podstawie biegły dokonywał wyliczenia wartości pojazdu w systemie (...)E.. Wyłącznie w zakresie identyfikacji pojazdu, będącego przedmiotem opinii, biegły miał realną możliwość posłużenia się innymi dowodami, tj. informacjami pozyskanymi z systemu producenckiego M., które to informacje okazały się niezbędne wobec istotnych różnic między ustaleniami rzeczoznawców stron a danymi pochodzącymi z materiałów szkodowych duńskiego ubezpieczyciela. Oczywistym jest przy tym, że to na stronach procesu ciążył obowiązek wykazania istnienia określonych okoliczności, które w ich mniemaniu miały wpływ na zastosowane przez biegłego korekty (art. 6 k.c., art. 232 k.p.c.), a w konsekwencji na ustalaną wartość pojazdu, biegły w sprawie jak omawiana, obowiązany jest bowiem wydać opinię w oparciu o dowody przedstawione przez strony, a w sytuacji, gdy takowych nie ma, obowiązany jest oprzeć się na swoim doświadczeniu zawodowym, zasadach wiedzy oraz logicznego rozumowania.

O czym była już mowa, opinia biegłego (podstawowa oraz pisemna i ustna uzupełniająca) stanowi przekonujący i miarodajny dowód w sprawie. Opinia ta odzwierciedla staranność i wnikliwość w badaniu zleconego zagadnienia, wyjaśnia wszystkie istotne okoliczności, podaje przyczyny, które doprowadziły do przyjętej konkluzji, a równocześnie jest poparta głęboką wiedzą i wieloletnim doświadczeniem zawodowym biegłego. Jednocześnie opinii tej nie podważają pozostałe dowody. I tak, biegły w sposób zasadny przyjął, że skradziony pojazd to model odpowiadający modelowi M. (...)o CD w wersji (...), produkowany w latach 2005-2008, precyzyjnie wyjaśniając, dlaczego za podstawę wydawanej opinii nie mogła zostać przyjęta wersja (...), która co istotne, w dacie wyprodukowania

samochodu powoda w ogóle nie była dostępna na rynku. Nie do obrony jest przy tym gołosłowne stanowisko powoda, że model pojazdu powoda oznaczony jako „G. limited” (nie zaś „G. limited”, jak błędnie wskazuje strona powodowa), z założenia musi eliminować możliwość przyjęcia wyposażenia z wersji (...), jak podniósł bowiem biegły, wersja limitowana nie oznacza sama w sobie, że samochód posiada wyposażenie wyższe od wersji podstawowej. Oznaczenie takie wskazuje na limitowany czasowo charakter produkcji określonego modelu, nie przesądza natomiast o jakości jego wyposażenia. Co przy tym istotne, jak wynika z opinii biegłego, wyposażenie wersji „G. limited” w zasadzie w całości pokrywa się z wyposażeniem wersji (...) (niewielkie różnice między tymi wersjami biegły uwzględnił przy dokonywaniu dodatkowej korekty z tytułu wyposażenia dodatkowego), czego nie można powiedzieć w przypadku porównania pierwszej wersji z wersją (...). Już zatem z powyższego powodu, przyjęcie za punkt wyjścia przy określaniu wartości pojazdu wersji (...) należałoby uznać za błędne.

W ocenie Sądu w sposób prawidłowy biegły określił również wartość skradzionego pojazdu w dacie zdarzenia rodzącego odpowiedzialność pozwanego. Nie powielając ustaleń faktycznych wskazać należy, że większość z zastosowanych przez pozwanego korekt miała uzasadniony charakter, przy czym część z nich nie była kwestionowana przez powoda w toku postępowania. I tak bezsporny charakter miały korekty naliczane automatycznie z tytułu: pierwszej rejestracji za granicą, ponadnormatywnego przebiegu, wyposażenia dodatkowego, liczby właścicieli. Powód kwestionował natomiast wysokość korekt zastosowanych przez powoda z tytułu wcześniejszych napraw pojazdu, szczególnego charakteru jego eksploatacji oraz homologacji ciężarowej. Argumenty powoda okazały się zasadne wyłącznie częściowo. W szczególności nie ma racji powód sugerując, że z tytułu wcześniejszych napraw samochodu ujemna korekta winna wyrażać się wartością

„- 4%”. Jak słusznie zauważył biegły, do akt sprawy nie został złożony żaden dokument, który wskazywałby na naprawę skradzionego pojazdu, po jego sprowadzeniu do Polski, przy użyciu części nowych i oryginalnych. Jednocześnie podzielić należy stanowisko biegłego, że naprawa samochodu powoda przy użyciu w/w części byłaby zupełnie nieopłacalna z ekonomicznego punktu widzenia. Zastosowanie części nowych i oryginalnych, przy uwzględnieniu dodatkowych kosztów związanych z zakupem pojazdu (opłat celnych, transportu, robocizny), dawałoby bowiem koszt przekraczający wartość pojazdu przed zaistnieniem szkody powstałej na terenie Danii. Działanie takie uznać należało zatem za całkowicie nieracjonalne oraz nie znajdujące potwierdzenia w zasadach doświadczenia życiowego. Podkreślenia wymaga przy tym, że jak wynika z ustaleń biegłego, wartość szkody w Danii została określona na 98% wartości pojazdu przed szkodą, co deprecjonuje w całości twierdzenia powoda, jakoby szkoda ta była niewielka i obejmowała wyłącznie kilka elementów w pojeździe. W rzeczywistości bowiem, jak wskazał biegły, uszkodzeniu uległo aż 40 elementów pojazdu, nadto na skutek zdarzenia powodującego szkodę doszło do wystrzelenia poduszek powietrznych, co jak powszechnie wiadomo ma miejsce wyłącznie przy poważniejszych wypadkach drogowych. Powtórzenia wymaga przy tym, o czym była już mowa, to na powodzie ciążył obowiązek wykazania, że pojazd był naprawiany przy pomocy droższych części, jeśli z tego faktu chciał on wywodzić korzystne skutki prawne. Powinności takiej powód jednak nie sprostał. W konsekwencji biegły, opierając się na zasad doświadczenia życiowego oraz wieloletniej praktyce, był uprawniony do przyjęcia, że pojazd był naprawiany w większości przy użyciu części używanych (w zakresie, w jakim były one dostępne). Co istotne, biegły dokonując wyceny pojazdu powoda uwzględnił wykorzystanie części oryginalnych i nowych przy wymianie elementów, które nie były dostępne na rynku wtórnym, a zastosowana przez niego korekta „- 10%” nie miała maksymalnego charakteru, ten bowiem wyrażał się wartością „- 15%”.

Częściowo zasadne okazały się natomiast zarzuty powoda odnoszące się do korekty zastosowanej przez pozwanego z tytułu szczególnego sposobu eksploatacji pojazdu. Jak wyjaśnił biegły, zastosowanie maksymalnej ujemnej korekty z powyższego tytułu (-10%) winno nastąpić w przypadku używania pojazdu do nauki jazdy, wtedy bowiem pojazd jest najmocniej eksploatowany i to przez osoby dopiero uczące się jeździć. W omawianej sprawie takie użytkowanie pojazdu nie miało miejsca, co nie oznacza jednak, że ujemna korekta nie powinna znaleźć zastosowania. Jak słusznie zauważył biegły, eksploatacja pojazdu przez firmę ochroniarską cechuje się dużym obciążeniem samochodu, który jest używany w systemie całodobowym, przez różnych kierowców, a nadto w sposób odbiegający od standardowej jazdy (m.in. częste przyspieszanie i hamowanie). Nieprzekonującym jest przy tym twierdzenie strony powodowej, że pojazd

mógł być używany wyłącznie okazjonalnie w przypadku uruchomienia alarmu w monitorowanym obiekcie, zaś ponadnormatywny przebieg wynikać z faktu przewożenia wartości pieniężnych na duże odległości. Powód zdaje się nie zauważać, że oznaczenie pojazdu (naklejka „M. service. (...) P.” - Serwis mobilny. Patrol miejski) wprost wskazuje na charakter jego użytkowania i bynajmniej nie świadczy o tym, że pojazd przez większą część dnia oczekiwał na zgłoszenia na np. stacji benzynowej. Również argumentacja powoda odnosząca się do przewożenia wartości pieniężnych, wobec twierdzeń biegłego, że do tego celu w krajach zachodnich używa się opancerzonych pojazdów, jest w ocenie Sądu całkowicie chybiona. Z twierdzeniami tymi strona powodowa zapoznała się przy tym wyłącznie pobieżnie, biegły w sposób wyraźny zaakcentował bowiem, że owo opancerzenie służy ochronie życia i zdrowia konwojentów, powoływanie się przez pełnomocnika powoda na możliwość przewożenia pieniędzy w skrzynce pancernej jest więc zupełnie niecelowe i świadczy o całkowitym niezrozumieniu intencji biegłego. Jednocześnie, co należy wyraźnie podkreślić, omawianej korekty nie można mylić z korektą z tytułu ponadnormatywnego przebiegu ponieważ ta druga, jak wyjaśnił biegły, uwzględnia wyłącznie sam przebieg, bez badania sposobu eksploatacji pojazdu, a nadto jest wyliczana automatycznie przez system. Wskazać wreszcie należy, że strona powodowa w żaden sposób nie wykazała, ani nawet nie przedstawiła logicznych i racjonalnych argumentów przemawiających za prawdziwością jej twierdzeń w omawianym zakresie. W świetle powyższych rozważań, zastosowanie przez biegłego ujemnej korekty „- 5%” z tytułu szczególnego sposobu eksploatacji pojazdu Sąd uznał za w pełni prawidłowe.

Częściowo zasadna okazała się również korekta pozwanego z tytułu indywidualnego zakupu pojazdu za granicą. Biegły uznając prawidłowość korekty co do zasady, podważył jednak jej wysokość, podnosząc, że w omawianej sprawie pochodzenie pojazdu w świetle przedstawionych dokumentów nie budziło wątpliwości (dokumenty zostały wystawione przez kompetentne organy państwowe), niesporna była także jego eksploatacja przez firmę ochroniarską oraz przebieg. W konsekwencji, zdaniem biegłego, wyłącznie nieznanymi sposobem eksploatacji (rozumiany jako regularność serwisowania oraz miejsce przeprowadzania przeglądów) winien mieć wpływ na wysokość korekty. Mając powyższe na uwadze, jak również uwzględniając treść przywołanej przez biegłego Instrukcji Określenia Wartości (...) Nr (...), która określa przesłanki stosowania korekty z tytułu indywidualnego sprowadzenia pojazdu, Sąd uznał za właściwe obniżenie wartości teje z poziomu „- 6%” na „- 4%”.

Sąd podzielił ponadto stanowisko biegłego, że w sprawie brak było podstaw do naliczenia ujemnych korekt z tytułu ingerencji we wskazania drogomierza oraz ciężarowej homologacji pojazdu. Biegły wyjaśnił bowiem, że sama ingerencja we wskazania drogomierza nie oznacza, że doszło do uszkodzenia pojazdu, nadto przebieg auta został udokumentowany w aktach sprawy. Ponadto biegły zauważył, że korekta z tego tytułu winna mieć zastosowanie wobec sprawcy takiego działania, w sprawie zaś nie zostało wykazane, że był nim powód. Z kolei korekcie za homologację ciężarową sprzeciwiał się fakt zarejestrowania pojazdu w Polsce jako osobowy, co odpowiadało pierwotnej homologacji. Co prawda powód dołożył w pojeździe dodatkowy rząd siedzeń, a tym samym samochód stał się siedmiomiejscowy, to jednak działanie to nie tylko nie wpływa na charakter przeznaczenia pojazdu, ale wręcz ma pozytywne skutki, albowiem zwiększa jego funkcjonalność. Jednocześnie, co wymaga podkreślenia, z akt sprawy nie wynika, aby montaż dodatkowych dwóch foteli odbył się w sposób nieprawidłowy, wręcz przeciwnie, pojazd przeszedł badanie techniczne, a więc z prawnego punktu widzenia spełniał wszelkie przesłanki dopuszczenia go do ruchu. Skoro zatem pozwany nie wykazał (art. 6 k.c., art. 232 k.p.c.), że przerobienie pojazdu negatywnie wpłynęło na jego wartość, nie było podstaw do zastosowania ujemnej korekty z tytułu homologacji ciężarowej.

Mając na względzie powyższe rozważania, w oparciu o opinię biegłego sądowego z zakresu wyceny wartości pojazdów i mechaniki samochodowej, Sąd ustalił, że wartość pojazdu marki M. (...) w dacie kradzieży wyrażała się kwotą 26.600 zł.

Jak wskazano wyżej, Sąd ocenił opinię biegłego jako jasną, pełną i wewnętrznie niesprzeczną, zatem stanowiła ona dla Sądu pełnowartościowe źródło wiadomości specjalnych. Powtórzyć przy tym należy, że przedmiotowa opinia, po wydaniu przez biegłego ustnej opinii uzupełniającej, nie była kwestionowana przez żadną ze stron postępowania i nie zgłoszono wobec niej żadnych zarzutów.

Skoro zatem wartość pojazdu powoda w dacie kradzieży wynosiła 26.600 zł, wysokość należnego powodowi odszkodowania – przy uwzględnieniu potrącenia z tytułu udziału własnego (§ 16 ust. 4c OWU - 10%, tj. 2.660 zł) oraz z tytułu niezapłaconej 2 składki za ubezpieczenie (§ 22 ust. 5 OWU - 1.092,56 zł) – kształtuje się na poziomie kwoty 22.847,44 zł.

Przedmiotowym powództwem powód domagał się zasądzenia na jego rzecz od pozwanego - z tytułu odszkodowania - kwoty 7.740 zł. Do chwili zamknięcia rozprawy pozwany wypłacił powodowi świadczenie w kwocie 20.417,44 zł. Tym samym, skoro wartość pojazdu powoda w dacie kradzieży, przy uwzględnieniu opisanych potrąceń wynosiła 22.847,44 zł, żądanie powoda należy uznać za uzasadnione wyłącznie w zakresie kwoty 2.430 zł (22.847,44 zł - 20.417,44 zł = 2.430 zł). W pozostałym zakresie, jako nieudowodnione, powództwo podlegało oddaleniu.

Mając powyższe na uwadze Sąd zasądził od pozwanego na rzecz powoda kwotę 2.430 zł z ustawowymi odsetkami od dnia 19 października 2013 roku do dnia zapłaty, przy czym począwszy od dnia 1 stycznia 2016 roku wraz z ustawowymi odsetkami za opóźnienie.

Podstawę prawną roszczenia odsetkowego stanowi przepis art. 481 § 1 k.c., zgodnie z którym, 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. Jeżeli stopa odsetek za opóźnienie nie była z góry oznaczona, należą się odsetki ustawowe (od dnia 1 stycznia 2016 roku odsetki ustawowe za opóźnienie). Natomiast zgodnie z treścią przepisu

art. 817 § 1 k.c. ubezpieczyciel obowiązany jest spełnić świadczenie w terminie trzydziestu dni, licząc od daty otrzymania zawiadomienia o wypadku. W przypadku gdyby wyjaśnienie w w/w terminie okoliczności koniecznych do ustalenia odpowiedzialności zakładu ubezpieczeń albo wysokości świadczenia okazało się niemożliwe, odszkodowanie wypłaca się w terminie 14 dni od dnia, w którym przy zachowaniu należytej staranności wyjaśnienie tych okoliczności było możliwe (tożsamy zapis figuruje w OWU - § 10 ust. 1). W orzecznictwie przyjmuje się przy tym, że ubezpieczyciel popada w opóźnienie, jeśli nie spełni świadczenia, które zostało mu zgłoszone kwotowo, w terminach zakreślonych w przepisach

art. 817 § 1 i 2 k.c.. Oprócz bowiem zawiadomienia o wypadku (ubezpieczeniowym) wierzyciel powinien określić swoje roszczenie. Od chwili zgłoszenia przez niego roszczeń zakład pozostaje w opóźnieniu, o ile oczywiście roszczenia te będą uzasadnione (por. m.in. wyrok Spółce Akcyjnej w B. z dnia 11 grudnia 2013 r., I ACa 584/13, LEX nr 1409085; wyrok SA w Poznaniu z dnia 26 września 2013 r., I ACa 693/13, LEX nr 1388893; wyrok SN z dnia 22 lutego 2007 r., I CSK 433/06, LEX nr 274209; por. wyrok SO w Łodzi z dnia 26 czerwca 2014r., III Ca 1767/13, por. wyrok Spółce Akcyjnej w B. z dnia 25 lutego 2015 r., I ACa 819/14, wyrok SA w Łodzi z dnia 5 marca 2014 r., I ACa 1181/13). W omawianej sprawie przed wytoczeniem powództwa strona powodowa sprecyzowała wysokość swojego roszczenia, określając wartość skradzionego pojazdu na kwotę 40.000 zł.

W niniejszej sprawie powód zgłosił pozwanemu szkodę w dniu 27 sierpnia 2013 roku, a zatem żądanie zapłaty odsetek ustawowych od dnia 19 października 2013 roku do dnia zapłaty należy zatem uznać za w pełni zasadne.

O kosztach postępowania rozstrzygnięto w oparciu art. 100 k.p.c.
w zw. z art. 98 k.p.c.

Strona powodowa wygrała sprawę w około 31 % i dlatego w takim stopniu należy się jej zwrot kosztów procesu.

Na koszty poniesione przez stronę powodową złożyły się: opłata od pozwu

– 300 zł, koszty zastępstwa procesowego w kwocie 1.200 zł

– § 6 pkt 4 rozporządzenia Ministra Sprawiedliwości z dnia 28 września 2002 roku w sprawie opłat za czynności radców prawnych oraz ponoszenia przez Skarb Państwa kosztów pomocy prawnej udzielonej przez radcę prawnego ustanowionego z urzędu (Dz. U. z 2013, poz. 490 j.t.), opłata skarbową od pełnomocnictwa

– 17 zł oraz zaliczka na poczet wynagrodzenia biegłego – 500 zł.

Z kolei pozwany poniósł koszty procesu w postaci: kosztów zastępstwa procesowego w kwocie 1.200 zł – § 6 pkt 4 rozporządzenia Ministra Sprawiedliwości z dnia 28 września 2012 roku w sprawie opłat za czynności adwokackie oraz ponoszenia przez Skarb Państwa kosztów nieopłaconej pomocy prawnej udzielonej z urzędu (Dz.U. 2013, poz. 461, j.t.), opłaty skarbowej od pełnomocnictwa – 17 zł oraz zaliczki na poczet wynagrodzenia biegłego – 400 zł + 500 zł.

Całość poniesionych przez strony procesu kosztów sądowych wyniosła 4.134 zł.

Powód wygrał spór w 31 %, a przegrał w 69 %. Powód winien zatem ponieść z tytułu kosztów procesu kwotę 2.852,46 zł (69 % kwoty ogólnej), a pozwany 1.281,54 zł (31 % kwoty ogólnej).

Mając na uwadze powyższe należało zasądzić od powoda na rzecz pozwanego kwotę 835,46 zł, stanowiącą różnicę pomiędzy kosztami faktycznie poniesionymi a kosztami, które strona powodowa powinna ponieść.

Na podstawie art.113 ust. 1 ustawy z dnia 28 lipca 2005 roku o kosztach sądowych w sprawach cywilnych (t.j. Dz.U. 2015, poz. 1025) w związku

z art. 100 k.p.c., Sąd nakazał pobrać od powoda na rzecz Skarbu Państwa – Sądu Rejonowego dla Łodzi-Widzewa w Łodzi kwotę 464,68 zł, zaś od pozwanego kwotę 208,77 zł, tytułem nieuiszczonych kosztów sądowych związanych z wynagrodzeniem biegłego (uiszczone zaliczki na wynagrodzenie biegłych w łącznej kwocie 1.400 zł zostały w całości wykorzystane, a nadto ze środków Skarbu Państwa Sądu Rejonowego dla Łodzi – Śródmieścia w Łodzi przyznano biegłemu B. C. kwotę 226,18 zł, zaś biegłemu W. S. łącznie kwotę 447,27 zł; tym samym strony winny pokryć nieuiszczone koszty sądowe w zakresie, w jakim przegrały sprawę)

Na podstawie art. 80 ust. 1 ustawy o kosztach sądowych w sprawach cywilnych, Sąd zwrócił powodowi kwotę 87 zł tytułem nadpłaconej części opłaty od pozwu.