

Sygn. akt. I C 1281/11

WYROK W IMIENIU RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ

Dnia 26 stycznia 2015r.

Sąd Okręgowy we Wrocławiu Wydział I Cywilny

w składzie:

Przewodniczący: SSO Izabela Baca

Protokolant: Krzysztof Musiał

po rozpoznaniu w dniu 12 stycznia 2015r. we Wrocławiu

na rozprawie

sprawy z powództwa R. R.

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

o zapłatę

zasądza od strony pozwanej Towarzystwa (...) S.A. z siedzibą w W. na rzecz powódki R. R. kwotę 234671zł 98gr (dwieście trzydzieści cztery tysiące sześćset siedemdziesiąt jeden złotych dziewięćdziesiąt osiem groszy) z ustawowymi odsetkami od dnia 21 września 2011r. do dnia zapłaty;

zasądza od strony pozwanej na rzecz powódki kwotę 20934zł tytułem kosztów procesu;

nakazuje uiszczyć stronie pozwanej na rzecz Skarbu Państwa (Sądu Okręgowego we Wrocławiu) kwotę 8603zł 93gr tytułem kosztów sądowych.

Sygn. akt I C 1281/11

UZASADNIENIE

Powódka R. R. wniosła o zasądzenie od pozwanego Towarzystwa (...) S.A. z siedzibą w W. kwoty 234 671zł 98gr wraz z ustawowymi odsetkami od dnia wniesienia pozwu do dnia zapłaty oraz kosztami procesu, w tym kosztami zastępstwa procesowego w kwocie 14 400 zł.

W uzasadnieniu pozwu podała, że w dniu 30 września 2010 r. doszło do częściowego spalenia pojazdu B. o nr rej. (...), użytkowanego przez powódkę jako leasingobiorcę, użyczonego wówczas (...) S.A, a stanowiącego własność (...) S.A. we W.. Szkoda została zgłoszona stronie pozwanej, z którą zawarta była umowa ubezpieczenia autocasco. Powódka podała, że w toku postępowania likwidacyjnego strona pozwana przyjęła, że szkoda powstała z przyczyny związanej z wadą wykonania pojazdu, pożar pojazdu spowodowało zwarcie instalacji elektrycznej zaistniałe na skutek przegrzania zacisku wysokoprądowego. Na tej podstawie strona pozwana odmówiła wypłaty odszkodowania decyzją z dnia 5 listopada 2011r. Powódka wskazała, że w toku postępowania likwidacyjnego określono też wartość rynkową pojazdu na dzień 15 września 2010 r. na kwotę 260 100 zł, jak również koszty jego naprawy - na kwotę 201 271zł 98gr. Podała, że zgodnie z żądaniem strony pozwanej pojazd został zbadany również przez serwis (...) we W., pod kątem istnienia ewentualnych wad wykonania pojazdu, które mogły spowodować powstanie pożaru komory silnika. W wyniku tych badań ustalono, że zapłon pojazdu nie nastąpił w wyniku wady fabrycznej lub materiałowej. Stwierdzono, że przyczyną powstania pożaru było paliwo, które znalazło się w zbiorniku pojazdu, a do którego pojazd nie był

przystosowany. Powódka podała, że wniosła odwołanie od decyzji pozwanego, który podtrzymał swoje stanowisko, wskazując jednocześnie, że pomimo tego, iż parametry paliwa odbiegały od dopuszczalnej normy, to nie można stwierdzić, iż była to bezpośrednia przyczyna zaistniałego zdarzenia. Powódka wskazała też, że stosowne badania przeprowadzone zostały również przez producenta samochodu w M., gdzie po przebadaniu próbki paliwa pobranej w serwisie (...) we W. oraz po zapoznaniu się z dokumentacją przeprowadzonych oględzin samochodu, stwierdzono, że zapłon samochodu nastąpił wskutek zawartości ok. 5% etyliny w oleju napędowym, co w efekcie doprowadziło do przeciążenia termicznego w (...) i zapłon palnego materiału otaczającego filtr cząsteczek stałych.

Jako podstawę swoich roszczeń powódka wskazała art. 805 kc. Stwierdziła, że ochroną ubezpieczeniową objęte były szkody polegające na uszkodzeniu, zniszczeniu, utracie pojazdu lub/i jego wyposażenia zaistniałe w okresie ubezpieczenia, wskutek m.in. pożaru. Nadto w polisie wskazano, że w przypadku szkody całkowitej za wartość pojazdu dla celów ustalenia odszkodowania przyjmuje się sumę ubezpieczenia w przypadku pojazdu fabrycznie nowego oraz w drugim i trzecim roku eksploatacji, licząc od daty pierwszej rejestracji. Zdaniem powódki w niniejszej sprawie doszło do zaistnienia szkody całkowitej, gdyż koszty naprawy - zgodnie z wycenami strony pozwanej - wynoszą 77,38% wartości pojazdu przed szkodą. Powódka wyjaśniła, że odszkodowanie w kwocie 234 671,98 zł obliczone zostało w następujący sposób: suma ubezpieczenia wynosząca 293 500 zł brutto została pomniejszona o wartość pozostałości pojazdu wynoszącą 58 828 zł brutto.

W odpowiedzi na pozew pozwane Towarzystwo (...) S.A. z siedzibą w W. wniosło o oddalenie powództwa oraz o zasądzenie od powódki na jego rzecz kosztów procesu, w tym kosztów zastępstwa procesowego według norm przepisanych. Strona pozwana przyznała, że zawarła umowę ubezpieczenia pojazdu marki B. o nr rej. (...) z (...) S.A., potwierdzoną polisą, otrzymała zgłoszenie szkody i przeprowadziła postępowanie likwidacyjne, w wyniku którego decyzją z dnia 15 kwietnia 2011 r. odmówiła wypłaty odszkodowania. Wskazała jednak, że w toku postępowania likwidacyjnego ustalono, iż przyczyną powstania pożaru w pojeździe było zwarcie instalacji elektrycznej zaistniałe na skutek przegrzania zacisku wysokoprądowego. Podniosła, że zakres jej odpowiedzialności nie obejmował szkód powstałych m.in. z przyczyn eksploatacyjnych, wskutek wykonania napraw, konserwacji oraz szkód związanych z wadą pojazdu oraz nieprawidłową naprawą, montażem, demontażem wyposażenia pojazdu. Strona pozwana stwierdziła nadto, że zbadane parametry paliwa uszkodzonego pojazdu odbiegały od dopuszczalnej normy, jednak nie była to przyczyna zaistniałego zdarzenia.

Sąd ustalił następujący stan faktyczny

W dniu 30 września 2010r. około godziny 7:45 na drodze krajowej nr (...) K.-W., przed skrzyżowaniem z drogą B. - K. doszło do zapalenia się pojazdu marki B. (...) o nr rej. (...), rok produkcji 2009. Kierujący tym pojazdem J. W. został poinformowany przez innego kierowcę, jadącego z naprzeciwka, że coś się dzieje z jego samochodem, a kiedy się zatrzymał stwierdził, że jego pojazd płonie. Następnie J. W. powiadomił straź pożarną i wspólnie z innym kierowcą przystąpił do gaszenia pożaru gaśnicą samochodową, co nie przyniosło efektu. Przybyły na miejsce zdarzenia zastęp straży pożarnej stwierdził pożar komory silnika i ugasił go około godziny 9:00.

Dowód: oświadczenie J. W. z dnia 22 października 2010 r. - k. 133 w aktach szkody nr (...)

pismo (...) w K. z dnia 14.10.2010r. - k. 476 w aktach szkody nr (...)

postanowienie z dnia 4.05.2010r. - k. 477 w aktach szkody,

postanowienie z dnia 30.09.2010r. - k. 479 w aktach szkody.

(...) S.A. łączyła w tym czasie ze stroną pozwaną Towarzystwem (...) S.A. umowę ubezpieczenia, której przedmiotem było m.in. ubezpieczenie autocasco samochodu osobowego marki B. o nr rej. (...), obejmująca okres od dnia 5 maja 2010 r. do dnia 4 maja 2011 r. Suma ubezpieczenia wynosiła 293 500 zł brutto. Jako użytkownika pojazdu wskazano powódkę. Umowa ubezpieczenia została zawarta w ramach programu B. (...). Strony postanowiły, że przez okres 12 miesięcy utrzymana zostanie suma ubezpieczenia jako wartość rynkowa pojazdu.

Dowód: polisa nr (...) z dnia 7 maja 2010 r. – k. 10 w aktach szkody nr (...) oraz k. 5-5v akt sprawy o sygn. I C 1063/11.

Samochód marki B. o nr rej. (...) stanowił własność (...) S.A. we W.. Pojazd był użytkowany przez powódkę jako leasingobiorcę na podstawie umowy leasingu operacyjnego nr (...), zawartej w dniu 16 marca 2009r. W dniu 5 sierpnia 2010r. pomiędzy leasingodawcą (...) S.A. a leasingobiorcą R. R. oraz poręczycielem (...) S.A. w W., zawarta została umowa poręczenia do powyższej umowy leasingu, na mocy której (...) S.A. wyraziła zgodę na oddanie pojazdu przez leasingobiorcę do używania poręczycielowi. W umowie określono też warunki, na jakich leasingodawca umożliwi leasingobiorcy oddanie pojazdu poręczycielowi do używania oraz zasady wykonywania przez poręczyciela zobowiązań leasingobiorcy wynikających z umowy leasingu, na wypadek gdyby leasingobiorca zobowiązań tych nie wykonał.

Dowód: umowa poręczenia do umowy leasingu – k. 135 w aktach szkody nr (...).

Zgodnie z Ogólnymi Warunkami Ubezpieczenia Autocasco obowiązującymi u strony pozwanej ochroną ubezpieczeniową objęte były szkody polegające na uszkodzeniu, zniszczeniu, utracie pojazdu lub/i jego wyposażenia wskutek m.in. pożaru, wybuchu, osmalenia (§ 3 ust. 1 pkt 5 OWU Autocasco). Zakres odpowiedzialności nie obejmował jednak m.in. szkód powstałych z przyczyn eksploatacyjnych, wskutek wykonywania napraw, konserwacji pojazdu, niewłaściwego załadowania pojazdu, wyładowania pojazdu, transportowania ładunku w pojeździe lub bagażu, wykorzystywania pojazdu niezgodnie z jego przeznaczeniem oraz szkód związanych z wadą wykonania pojazdu oraz nieprawidłową naprawą, montażem, demontażem wyposażenia pojazdu (§ 4 pkt 14 OWU Autocasco).

Dowód: OWU Autocasco – k. 34 - 40.

W Szczególnych warunkach ubezpieczeń komunikacyjnych Program B. (...) wskazano, że w przypadku zaistnienia szkody całkowitej za wartość pojazdu dla celów ustalenia odszkodowania przyjmuje się sumę ubezpieczenia - w przypadku pojazdu fabrycznie nowego oraz w drugim i trzecim roku eksploatacji licząc od daty pierwszej rejestracji z zastrzeżeniem, iż dla pojazdów sprowadzanych z zagranicy przez B., licząc od daty pierwszej rejestracji za granicą w okresie 12 miesięcy od dnia zawarcia umowy ubezpieczenia (§ 3 pkt 4 lit. f), przy czym w sytuacji gdy suma ubezpieczenia pojazdu została ustalona według wartości pojazdu brutto – odszkodowanie miało być wypłacone wraz z podatkiem VAT (§ 3 pkt 4 lit. c)

Dowód: Szczególne warunki ubezpieczeń komunikacyjnych Program B. (...) - k. 41-44.

W dniu 1 października 2010 r. (...) S.A. zgłosiła stronie pozwanej szkodę związaną z pożarem samochodu B. (...) o nr rej. (...).

Dowód: zgłoszenie szkody - k. 13 - 14 w aktach szkody nr (...)

pismo z 1 października 2010r. - k. 14 w aktach szkody nr (...).

W pismach z dnia 5 listopada 2010r, 22 grudnia 2010r. i 28 grudnia 2010r. strona pozwana wskazała, że w związku z informacją zawartą w notatce policyjnej stwierdzającej, iż przyczyną powstania pożaru było zwarcie w instalacji elektrycznej, stwierdzona usterka powinna być zgłoszona w ramach gwarancji pojazdu u przedstawiciela sieci B., zaznaczając jednocześnie, że zakres odpowiedzialności (...) Autocasco, zgodnie z OWU autocasco, nie obejmuje szkód związanych z wadą wykonania pojazdu. Strona pozwana wyraziła gotowość uczestniczenia wraz z gwarantem w ustaleniu przyczyny szkody.

Dowód: pismo z dnia 5 listopada 2010r. - k. 162 w aktach szkody nr (...)

pismo z dnia 22 grudnia 2010 r. - k. 167 w aktach szkody nr (...)

decyzja z dnia 28 grudnia 2010 r. – k. 169 w aktach szkody nr (...)

W dniu 18 stycznia 2011 r. użytkownik uszkodzonego samochodu - (...) S.A. z siedzibą w W. - zlecił dealerowi marki B. we W. - firmie (...) Sp. z o.o. -zdiagnozowanie i zweryfikowanie powodu zapalenia się pojazdu w dniu 30 września 2010 r. Przeprowadzone na zlecenie (...) Sp. z o.o. badanie jakości oleju napędowego próbki pobranej z baku uszkodzonego pojazdu wykazało, że olej ten nie spełniał warunków zgodnych z normą PN-EN 590:2009 dla oleju napędowego ze względu na bardzo niską temperaturę zapłonu, tj. 20°C, przy wymaganej min. 56°C, co według przeprowadzającego badanie oznaczało, że w badanej próbce oleju napędowego występowało około 5% paliwa lżejszego, tj. benzyny.

Po przeprowadzeniu badań, w piśmie z dnia 22 lutego 2011r. serwisant stwierdził, że uszkodzony samochód zasilany był nieprawidłowym paliwem, które to poprzez swoje właściwości fizyko-chemiczne, nie powinno być w nim zastosowane, a które przez swoją niską temperaturę zapłonu, niedozwoloną do stosowania w tym pojeździe, było bezpośrednią przyczyną powstania niekontrolowanego i niepożądanego zapłonu, co w konsekwencji spowodowało uszkodzenia pojazdu w wyniku pożaru. (...) Sp. z o.o. odmówiła uznania za przyczynę zapłonu pojazdu wady fabrycznej lub materiałowej spowodowanej przez producenta, odmawiając tym samym przywrócenia pojazdu do stanu pierwotnego lub wymiany na nowy w ramach obowiązujących przepisów gwarancyjnych.

Powyższe stanowisko (...) Sp. z o.o. oraz wyniki badań jakości oleju napędowego zostały przekazane stronie pozwanej.

Dowód: pismo (...) Sp. z o.o.z dnia 22 lutego 2011 r. - k. 189 w aktach szkody nr (...)

wyniki badań jakości oleju napędowego z dnia 21 lutego 2011r. - k. 203 w aktach szkody nr (...).

(...) S.A. zleciła wykonanie oględzin uszkodzonego pojazdu i ustalenie przyczyny zaistnienia pożaru inż. J. Z. (1), świadczącemu usługi pożarnicze, a dodatkowo zwróciła się do (...) Sp. z o.o. w P. o przeprowadzenie oceny jakości paliwa w uszkodzonym pojeździe, ustalenia czy stan paliwa mógł być przyczyną zapalenia tego pojazdu, ustalenia możliwości dokonania naprawy pojazdu oraz jej przewidywanego zakresu i kosztu. Dodatkowo strona pozwana zleciła (...) w P. wykonanie badania przewodu paliwowego pod kątem obecności w nim pozostałości substancji ropopochodnych metodą chromatograficzną.

Dowód: zlecenia z dnia 10 marca 2011 r. i 16 marca 2011 r. - k. 207, 208, 283 w aktach szkody nr (...).

Pismem z dnia 22 marca 2011r. (...) w P. poinformował stronę pozwaną, że uzyskane analizy wskazują na duże podobieństwo profili chromatograficznych uzyskanych dla badanych próbek z profilem otrzymanym dla benzyny E-95 i oleju napędowego.

Dowód: pismo (...) w P. z dnia 22 marca 2011r. - k. 428 - 430 w ww aktach szkody.

W toku postępowania likwidacyjnego w dniu 4 kwietnia 2011 r. J. Z. (1) sporządził opinię, w której stwierdził, że przyczyną pożaru było przegrzanie zacisku wysokoprądowego zainstalowanego w komorze silnika po prawej stronie przy ścianie grodziowej. Według niego w wyniku zwiększenia rezystancji stykowej, spowodowanej wadą ukrytą zacisku, płynący prąd nagrzał zacisk, stopił i zapalił izolację przewodu wysokoprądowego. Jego zdaniem na tę przyczynę i miejsce źródła ognia wskazują: ślady upalenia się przewodu wysokoprądowego przy zacisku, ślady kropli metalu na jego końcu oraz ślady przepalenia pokrywy komory silnika nad zaciskiem przewodu wysokoprądowego, które mogły powstać jedynie podczas występowania łuku elektrycznego. Ponieważ do zniszczenia zacisku doszło w czasie przepływu prądu, to J. Z. (1) uznał, że pojazd musiał mieć wadę. Był to pierwszy przypadek, w którym opiniujący ten stwierdził tego rodzaju wadę w pojeździe marki B..

Uprzednio J. Z. (1)w dniu 15 marca 2011r. przeprowadził oględziny pojazdu, w wyniku których stwierdził, że na skutek pożaru całkowitemu uszkodzeniu uległa warstwa izolacyjna pokrywy komory silnika, w tej części komory silnika znajdował się zacisk mocujący przewodu wysokoprądowego. W komorze zauważył jedynie pozostałości tego zacisku, które były rozłączone, odlutowane, wolno wiszące. Na jednym z przewodów stwierdził znaczną kropła metalu. Wykonał zdjęcia, które zostały dołączone do opinii i zabezpieczył próbkę cieczy z instalacji paliwowej. Próbkę tę przekazał (...)w P..

Dowód: opinia J. Z. (1) – k. 471 - 473 w aktach szkody oraz k. 8-9 v akt sprawy o sygn. I C 1063/11,

zeznania świadka J. Z. (1) – k. 55verte - 57.

Przeprowadzona na zlecenie strony pozwanej przez (...) Sp. z o.o. w P. w dniu 15 marca 2011r. analiza próbki paliwa z uszkodzonego pojazdu wykazała, że próbka ta nie spełnia wymogów normy PN-EN 590:2009+A1:2010, gdyż temp. zapłonu wynosiła 49°C, a powinna osiągnąć powyżej 55°C. Według rzeczoznawców temperatura zapłonu paliwa wynosząca 40°C nie mogła spowodować zapalenia pojazdu w okolicznościach opisanych przez użytkownika w oświadczeniu z dnia 22 października 2010 r.

Dowód: opinia techniczna nr (...) - k. 491 - 493 w aktach szkody nr (...).

Na zlecenie strony pozwanej rzeczoznawcy ustalili też, że koszt naprawy pojazdu w warunkach serwisowych wyniósłby 201 271zł 98gr brutto, nie wykluczając, że po częściowym demontażu samochodu koszty okażą się wyższe. Wartość samochodu przed szkodą na dzień 15 września 2010r. została wyceniona przez rzeczoznawców na kwotę 260 100zł brutto. Rzeczoznawcy stwierdzili, że z technicznego punktu widzenia skuteczna naprawa uszkodzeń pożarowych w ww samochodzie jest możliwa, jednak ekonomicznie nieuzasadniona, niezbędne koszty naprawy stanowiłyby bowiem 77,38% wartości samochodu przed szkodą.

Dowód: ocena techniczna nr (...) - k. 494 - 496 w aktach szkody nr (...)

kalkulacja naprawy nr (...) – k. 506 - 514 w aktach szkody nr (...)

wycena nr (...)– k. 518 w aktach szkody nr (...).

Pismem z dnia 15 kwietnia 2011 r. strona pozwana ponownie odmówiła wypłaty odszkodowania, podtrzymując swoje stanowisko i stwierdzając, że opinie biegłych z zakresu pożarnictwa oraz techniki samochodowej wykazały, iż przyczyną zaistnienia pożaru w pojeździe było zwarcie instalacji elektrycznej zaistniałe na skutek przegrzania zacisku wysokoprądowego. Jednocześnie przyjęto, iż pomimo tego, że parametry paliwa odbiegały od dopuszczalnej normy, to nie była to bezpośrednia przyczyna zaistniałego zdarzenia. Ubezpieczyciel, odwołując się do postanowień OWU autocasco, poinformował, że zakres jego odpowiedzialności nie obejmuje szkód powstałych z przyczyn eksploatacyjnych, wskutek wykonywania napraw, konserwacji pojazdu oraz szkód związanych z wadą wykonania pojazdu oraz nieprawidłową naprawą.

Dowód: decyzja z dnia 15 kwietnia 2011 r. – k. 520 w aktach szkody nr (...).

W dniu 16 sierpnia 2011r. (...) S.A. we W., jako cedent, zawarł z powódką R. R., jako cesjonariuszem, umowę cesji wierzytelności z polisy ubezpieczeniowej, celem której miała być realizacja postanowienia VIc pkt 31 Umowy Leasingu Operacyjnego (OH) Nr (...) z dnia 16 marca 2009r, na mocy którego leasingodawca ceduje na leasingobiorcę uprawnienia do dochodzenia roszczeń od ubezpieczyciela w sytuacji, gdy ubezpieczyciel odmawia wypłaty odszkodowania.

Zgodnie z § 3 ust. 1 i § 2 ust. 1 umowy cesji cedent przelał na rzecz cesjonariusza wierzytelność z tytułu odszkodowania wynikającego z umowy ubezpieczenia autocasco zawartej z (...) S.A, potwierdzonej polisą ubezpieczeniową z dnia 7 maja 2010 r, a dotyczącą szkody w pojeździe marki B. o nr rej. (...) z dnia 30 września 2010 r. W umowie postanowiono też, że przelewem objęta jest cała wierzytelność wraz z wszelkimi należnościami ubocznymi z nią związanymi (§ 3 ust. 1 umowy).

O zawarciu powyższej umowy (...) S.A. zawiadomiła stronę pozwaną pismem z dnia 21 czerwca 2011r, doręczonym w dniu 19 lipca 2011r.

Dowód: umowa cesji wierzytelności z polisy ubezpieczeniowej z dnia 16 sierpnia 2011 r. – k. 16-17 akt sprawy o sygn. I C 1063/11,

zawiadomienie o przelewie wierzytelności - k. 566 w aktach szkody nr (...).

W dniu 13 grudnia 2011 r. Urząd Ochrony Konkurencji i Konsumentów umieścił na swojej stronie internetowej informację, że przedsiębiorca (...) Oddział w Polsce powiadomił (...) o uruchomieniu II cyklu kampanii serwisowej, z uwagi na to, iż w niektórych samochodach marki B. (...), B. (...)(model poprzedni produkowany w latach 2003-2010), B. (...), B. (...), B. (...)i B. (...)(nowy model produkowany od roku 2008) z silnikami diesla, wyprodukowanych w Niemczech w okresie od 20.08.2008r. do 12.06.2009r, wilgoć dostająca się do podgrzewacza obudowy filtra paliwa może doprowadzić do szybkiego rozładowania akumulatora i braku możliwości rozruchu. W informacji tej wskazano też, że (...)nie wyklucza pojedynczych wypadków zwarcia podgrzewacza, a w konsekwencji jego zapalenia się, zarówno podczas jazdy, jak i na postoju, gdy silnik nie jest uruchomiony. Według danych (...) na rynku polskim II cyklem kampanii objętych zostało (...)samochodów marki B..

Do informacji została dołączona lista numerów VIN samochodów objętych kampanią serwisową. Na liście tej znalazł się między innymi nr VIN samochodu, który uległ szkodzie w dniu 30 września 2010 r. (...).

Dowód: informacja (...) wraz z listą nr VIN samochodów – k. 62 - 79,

dowód rejestracyjny –w aktach szkody oraz k. 6v akt sprawy o sygn. I C 1063/11.

Samochód osobowy marki B. (...) o nr rej. (...) napędzony był 6-cio cylindrowym silnikiem o zapłonie samoczynnym. Na skutek pożaru samochodu w dniu 30 września 2010 r. spaleni bądź stopieni uległy znajdujące się w komorze silnika elementy osprzętu silnika m.in. plastikowa obudowa silnika i obudowa filtra powietrza, giętkie przewody paliwowe i izolacje przewodów elektrycznych wykonane z tworzyw sztucznych oraz przewody instalacji klimatyzacji samochodu i pokrywa komory silnika wykonane ze stopów aluminium.

Ścieżki rezystancyjne bezpieczników zabezpieczających obwód rozruchu silnika nie uległy przepaleniu. Nie uległy przepaleniu także ścieżki rezystancyjne bezpieczników znajdujących się w schowku po prawej stronie we wnętrzu samochodu, w tym bezpiecznika nr 29, zabezpieczającego obwód podgrzewacza znajdującego się w obudowie filtra paliwa. W miejscu zamontowania podgrzewacza filtra paliwa, znajdującego się pod płytą podłogową w środkowej części samochodu po lewej jego stronie, nie stwierdzono żadnych śladów charakterystycznych dla pożaru.

Największe zniszczenia wystąpiły w komorze silnika, po jej prawej stronie – bliżej ściany grodziowej, co wskazuje na to, że pożar powstał w tej części komory silnika samochodu i trwał tam najdłużej. W tym miejscu występowała najwyższa temperatura i doszło do wypalenia owalnego otworu w pokrywie komory silnika.

Bezpośrednią przyczyną pożaru w samochodzie B. o nr rej. (...) było zwarcie zacisku prądowego z nadwoziem pojazdu. Przewód wysokoprądowy oraz zacisk prądowy służący do ładowania akumulatora, znajdował się bezpośrednio pod wypalonym otworem w pokrywie komory silnika. Poprzez zetknięcie zacisku prądowego („+”) z masą („-”), czyli nadwoziem pojazdu, nastąpiło zwarcie. W przewodzie wysokoprądowym, który jest bezpośrednio podłączony do akumulatora i nie posiada żadnych zabezpieczeń, popłynął prąd zwarciovowy o dużym natężeniu. Spowodowało to w krótkim czasie bardzo mocne nagrzanie się przewodu wysokoprądowego, a następnie zapalenie się izolacji tego przewodu. Ogień z płonącej izolacji przewodu wysokoprądowego, która jest wykonana z tworzywa sztucznego, przeniósł się na inne łatwopalne elementy, znajdujące się w komorze silnika. Elementami tymi były również elastyczne przewody paliwowe oraz znajdujące się w nich paliwo.

Zły stan styków elektrycznych, luźne lub zanieczyszczone, źle dokręcone końcówki przewodów do zacisków lub niewłaściwie połączone przewody powodują, że w miejscach styku powstaje rezystancja stykowa o dużej wartości. Podczas przepływu prądu na rezystancji tej wydzielona się ciepło, następuje nagrzewanie się zestyku, co powoduje utlenianie się jego powierzchni i brak kontaktu elektrycznego. Wydzielające się przy tym coraz intensywniej ciepło i w wielu przypadkach występujące iskrzenie może doprowadzić do zapłonu izolacji lub innych materiałów. Zbyt duża wartość rezystancji łącz występująca na drodze przepływu prądu elektrycznego powoduje nadmierne nagrzewanie się miejsca styku i wypalanie elementów izolacyjnych. Ilość ciepła wydzielonego w miejscu występowania dużej oporności

stykowej zwiększa się proporcjonalnie do kwadratu przepływu prądu elektrycznego i czasu nagrzewania. Oprócz występowania dużej oporności stykowej przewody, przez które płynie prąd, mogą się nagrzewać w skutek zwarcia do masy, co również może prowadzić do zapalenia się izolacji. W przypadku zwarcia przewodu zasilającego (+) do masy (-) następuje zmniejszenie rezystancji obciążenia źródła do wartości bliskiej zeru, co powoduje przepływ prądu zwarcia I. o bardzo dużym natężeniu. Przepływowi prądu zwarciovego towarzyszy wydzielanie znacznej ilości ciepła, pod wpływem którego, izolacje przewodów mogą ulec zapaleniu, co prowadzi do powstania pożaru.

W chwili obecnej nie da się jednoznacznie ustalić, w jaki sposób doszło do zetknięcia się przewodu z masą. W czasie badań przewody były już zdemontowane, a izolacja na nich została spalona. Instalacja ta mogła być zdarta, zniszczona np. przez gryzonie.

Stan bezpieczników zabezpieczających obwody elektryczne i odbiorniki samochodu, a zwłaszcza nie przepalenie ich ścieżek rezystancyjnych świadczy o tym, że zwarcie nie nastąpiło na skutek przeciążenia wywołanego zwiększonym poborem mocy przez jakikolwiek odbiornik znajdujący się w ww samochodzie, a tym samym należy wykluczyć przeciążenie, jako przyczynę zwarcia w układzie elektrycznym samochodu.

Nie można jednoznacznie stwierdzić, że przyczyną pożaru była wada fabryczna. Nie jest możliwe bowiem ustalenie występowania wady ukrytej w zacisku prądowym bez jego szczegółowych badań materiałowych, które w chwili obecnej są niemożliwe.

Teoretycznie jest możliwe i prawdopodobne wystąpienie pożaru na skutek złego stanu styków elektrycznych, jednakże w niniejszej sprawie brak jest opisu i jednoznacznych stwierdzeń dotyczących niewłaściwego stanu styków elektrycznych i jego zaniedbania z tytułu niewłaściwej eksploatacji samochodu. Zaśniedzenie styków może powstać nawet w okresie krótszym niż 16 miesięcy. Może ono nastąpić w kilka dni, jeśli są ku temu warunki, takie jak np. zastosowanie substancji chemicznych, wilgoć, kwas akumulatorowy, substancje chemiczne. W badanym modelu nie mogło dojść do zanieczyszczenia kwasem akumulatorowy, ale mogły to być inne substancje lub wilgoć.

Okoliczności pożaru, a zwłaszcza czas i miejsce zaistnienia zdarzenia oraz miejsce powstania pożaru pozwalają obecnie na wykluczenie udziału osób trzecich oraz kierującego tym samochodem w spowodowaniu pożaru.

Przyczyną pożaru mogła być wada fabryczna, usterki techniczne, eksploatacyjne poluzowanie mocowania przewodu prądowego albo uszkodzenie ciągłości izolacji przewodu prądowego powstałego wskutek bezwładnego przemieszczania się przewodu podczas jazdy samochodu, drgań nadwozia bądź w inny sposób np. przez gryzonie. Nie można wskazać, która z przyczyn jest najbardziej prawdopodobną.

Wada fabryczna podgrzewacza paliwa, o której mowa w piśmie skierowanym przez (...)Oddział w Polsce do (...), nie miała żadnego wpływu na powstanie pożaru w badanym samochodzie. Ze względu na sprawne obwody elektryczne podgrzewacza paliwa oraz z uwagi na to, że podgrzewacz ten nie znajduje się w komorze silnika pojazdu, ale w środkowej jego części, pod płytą podłogową pojazdu, można wykluczyć jego udział w przyczynach pożaru z dnia 30 września 2010 r.

Przyczyną pożaru samochodu B. (...) nr rej. (...) nie było złej jakości paliwo oraz zmieszanie oleju napędowego i etyliny. Jedyne parametry paliwa, który nie odpowiadał normie to temperatura zapłonu. Jest to parametr istotny ze względu na bezpieczeństwo przechowywania paliwa. Nie miał on jednak bezpośredniego wpływu na powstanie pożaru w dniu 30 września 2010 r.

Z uwagi na fakt, że pożar powstał w trakcie ruchu pojazdu można wykluczyć, że jego przyczyną było przegrzanie termiczne filtra cząsteczek stałych (...), na skutek spalania nieodpowiedniego paliwa, ponieważ powietrze opływające pojazd, bez przerwy chłodziło filtr cząsteczek stałych (...).

Dowód: opinia łączna biegłych sądowych F. M. i M. Ł. wraz z opinią uzupełniającą – k. 101-134, k. 169-172,

ustna opinia uzupełniająca biegłych sądowych F. M. i M. Ł. – k. 205-206 (00:02:58-00:37:45),

opinia Politechniki (...) Katedry (...) wraz z opinią uzupełniająca – k. 244-249, k. 274-274 verte,

dodatkowe ustne wyjaśnienia dr inż. K. M. i mgr inż. P. H. uczestniczących w opracowaniu opinii Politechniki (...) Katedry (...) k. 312-313 (00:05:35-00:23:00).

Przy tak poczynionych ustaleniach faktycznych Sąd zważył, co następuje:

Powództwo zasługiwało na uwzględnienie.

Zgodnie z przepisem art. 805§1 kc przez umowę ubezpieczenia ubezpieczyciel zobowiązuje się w zakresie działalności swego przedsiębiorstwa, spełnić określone świadczenia w razie zajścia przewidzianego w umowie zdarzenia, a ubezpieczający zobowiązuje się zapłacić składkę. (...) S.A. łączyła ze stroną pozwaną umowa ubezpieczenia, przedmiotem której było m.in. ubezpieczenie autocasco samochodu osobowego marki B. o nr rej. (...), obejmująca okres od dnia 5 maja 2010 r. do dnia 4 maja 2011 r. Jak ustalono w dniu 16 sierpnia 2011r. (...) S.A., jako cedent, zawarł z powódką umowę cesji wierzytelności z tytułu odszkodowania wynikającego z umowy ubezpieczenia autocasco, potwierdzonej ww polisą ubezpieczeniową, a dotyczącą szkody w pojeździe z dnia 30 września 2010 r. W umowie postanowiono przy tym, że przelewem objęta jest cała wierzytelność wraz z wszelkimi należnościami ubocznymi z nią związanymi. Cedent zawiadomił nadto ubezpieczyciela o zawarciu powyższej umowy, pismem doręczonym w dniu 19 lipca 2011r. Powódka była zatem legitymowana do dochodzenia powyższej należności w niniejszym procesie.

Umowa ubezpieczenia została zawarta w ramach programu B., miały do niej zastosowanie także Ogólne warunki ubezpieczenia mienia od zdarzeń losowych obowiązujące w (...) S.A. W myśl zaś § 3 ust. 1 pkt 5 OWU Autocasco ochroną ubezpieczeniową objęte były szkody polegające na uszkodzeniu, zniszczeniu, utracie pojazdu także wskutek pożaru. Zakres odpowiedzialności nie obejmował jednak szkód powstałych m.in. z przyczyn eksploatacyjnych, wskutek wykonywania napraw, konserwacji pojazdu, niewłaściwego załadowania pojazdu, wyładowania pojazdu, transportowania ładunku w pojeździe lub bagażu, wykorzystywania pojazdu niezgodnie z jego przeznaczeniem oraz szkód związanych z wadą wykonania pojazdu oraz nieprawidłową naprawą, montażem, demontażem wyposażenia pojazdu (§ 4 pkt 14 OWU Autocasco).

Niesporne między stronami było, iż samochód B. został uszkodzony w wyniku pożaru, który miał miejsce w dniu 30 września 2010r. Spór dotyczył jednak przyczyny pożaru. Strona pozwana utrzymywała bowiem, iż pożar ten powstał w okolicznościach, w których wyłączona była jej odpowiedzialność, wskazanych w powołanym § 4 pkt 14 OWU Autocasco.

W związku z powyższym w sprawie przeprowadzono dowód z opinii łącznej biegłych sądowych F. M. i M. Ł.. Ponieważ biegli ci utrzymywali, że nie jest możliwe obecnie jednoznaczne ustalenie przyczyn pożaru pojazdu, dopuszczony został dowód z opinii wówczas Instytutu (...) (obecnie na skutek zmian organizacyjnych Wydziału (...) Katedry (...) tej uczelni). Instytut (...) Wydziału (...) Politechniki (...), uznając, że nie jest kompetentny do sporządzenia opinii, odmówił bowiem jej opracowania.

Zarówno biegli sądowi, jak i ww instytut stwierdzili, że obecnie na podstawie zebranego materiału dowodowego nie jest możliwe jednoznaczne ustalenie przyczyny pożaru w samochodzie B.. Opinie te są zgodne co do miejsca, w którym powstał pożar. Największe zniszczenia wystąpiły bowiem w komorze silnika, po jej prawej stronie, co wskazuje na to, że pożar powstał w tej części komory silnika samochodu i trwał tam najdłużej. W tym też miejscu występowała najwyższa temperatura. Bezpośrednią przyczyną pożaru w samochodzie B. o nr rej. (...) było zwarcie zacisku prądowego z nadwoziem pojazdu. Do zwarcia doszło poprzez zetknięcie zacisku prądowego („+”) z masą („-”), czyli nadwoziem pojazdu. W przypadku takiego zwarcia ma miejsce przepływ prądu zwarcia I. o bardzo dużym natężeniu, któremu towarzyszy wydzielanie znacznej ilości ciepła, pod wpływem którego, izolacje przewodów mogą ulec zapaleniu, co doprowadziło do powstania pożaru.

W obu opiniach wyłączone także możliwość, by przyczyną pożaru był niewłaściwy skład paliwa, czy wada fabryczna podgrzewacza paliwa, o której mowa w piśmie skierowanym przez (...) Oddział w Polsce do (...). Należało wykluczyć ww fabryczną z tej przyczyny, iż podgrzewacz paliwa nie znajduje się w komorze silnika pojazdu, ale w środkowej jego części, pod płytą podłogową pojazdu, nadto obwody elektryczne podgrzewacza paliwa były sprawne. Odnośnie złej jakości paliwa, to jedynym parametrem paliwa, który nie odpowiadał normie, była temperatura zapłonu. Parametr ten jest jednak istotny ze względu na bezpieczeństwo przechowywania paliwa.

W obu opiniach stwierdzono także, że stan bezpieczników zabezpieczających obwody elektryczne i odbiorniki samochodu, a zwłaszcza nie przepalenie ich ścieżek rezystancyjnych świadczy o tym, że zwarcie nie nastąpiło na skutek przeciążenia wywołanego zwiększonym poborem mocy przez jakikolwiek odbiornik znajdujący się w ww samochodzie, a tym samym wykluczono przeciążenie, jako przyczynę zwarcia w układzie elektrycznym samochodu.

W opiniach nie potwierdzono, by do pożaru doszło na skutek wady zacisku wysokoprądowego, na którą wskazał J. Z. (1), sporządzający opinię na zlecenie strony pozwanej w toku postępowania likwidacyjnego. Nie można jednoznacznie stwierdzić występowania wady ukrytej w zacisku prądowym bez jego szczegółowych badań materiałowych, a te w chwili obecnie nie są już możliwe. Na rozprawie dnia 12 stycznia 2015r. pełnomocnik strony pozwanej wniósł o przeprowadzenie badań zacisku i dopuszczenie dowodu z opinii kolejnego instytutu naukowego. Wniosek ten podlegał oddaleniu. Obecnie nie jest już bowiem możliwe wykonanie tych badań, a wskazać należy, iż na etapie postępowania likwidacyjnego to strona pozwana nie zleciła ich przeprowadzenia.

W drugiej z opinii wskazano, że należy wykluczyć wadę fabryczną pojazdu jako przyczynę pożaru, argumentując, że z informacji pochodzących z (...) serwisu (...) na temat eksploatacji innych egzemplarzy tego samego typu samochodów marki B. (...), rok produkcji 2009 wynikało, że nie stwierdzono występowania zwarć elektrycznych, w wyniku których dochodziłoby do pożaru. Okoliczność, czy wadę taką stwierdzono w innych pojazdach nie jest jednak rozstrzygająca. Wada mogła bowiem wystąpić jedynie w tym konkretnym pojeździe. W tym zakresie Sąd oparł się na pierwszej z opinii.

Jednak w opiniach wskazano także na inne możliwe przyczyny pożaru, takie jak: usterki techniczne, eksploatacyjne poluzowanie mocowania przewodu prądowego albo uszkodzenie ciągłości izolacji przewodu prądowego powstałego wskutek bezwładnego przemieszczania się przewodu podczas jazdy samochodu, drgań nadwozia bądź w inny sposób np. przez gryzonie. W obu opiniach stwierdzono przy tym, że nie można wskazać, która z przyczyn jest najbardziej prawdopodobna.

Ciężar udowodnienia okoliczności, które uzasadniałyby w myśl § 4 pkt 14 OWU Autocasco wyłączenie odpowiedzialności ubezpieczyciela, spoczywał w myśl art. 6 kc na stronie pozwanej. W wyniku zaistniałego pożaru i zakresu zniszczeń oraz wcześniejszych prac związanych z demontażem części celem wykonania opinii dalsze uzyskanie nowych dowodów istotnych w sprawie jest już niemożliwe.

Skoro strona pozwana nie wykazała okoliczności wyłączających jej odpowiedzialność, to zobowiązana jest do zapłaty na rzecz powódki należnego odszkodowania. Jego wysokość określają zaś Szczególne warunki ubezpieczeń komunikacyjnych Program B. (...). Wskazano w nich, że w przypadku zaistnienia szkody całkowitej za wartość pojazdu dla celów ustalenia odszkodowania przyjmuje się sumę ubezpieczenia - w przypadku pojazdu fabrycznie nowego oraz w drugim i trzecim roku eksploatacji licząc od daty pierwszej rejestracji (§ 3 pkt 4 lit. f), przy czym w sytuacji gdy suma ubezpieczenia pojazdu została ustalona według wartości pojazdu brutto – odszkodowanie miało być wypłacone wraz z podatkiem VAT (§ 3 pkt 4 lit. c).

Powódka nie kwestionowała tak kosztów naprawy pojazdu, jak i wartości samochodu ustalonej w toku postępowania likwidacyjnego. Na zlecenie strony pozwanej rzeczoznawcy ustalili zaś, że koszt naprawy pojazdu w warunkach serwisowych wyniósłby 201 271zł 98gr brutto, nie wykluczając, że po częściowym demontażu samochodu koszty te mogą okazać się wyższe. Stwierdzili nadto, że wartość samochodu przed szkodą na dzień 15 września 2010r. wynosiła 260 100zł brutto. Przyjęli także, że naprawa uszkodzeń pożarowych w ww samochodzie jest z ekonomicznego punktu widzenia nieuzasadniona, niezbędne koszty naprawy stanowiłby bowiem 77,38% wartości samochodu przed szkodą.

Suma ubezpieczenia wynosiła 293 500 zł brutto, a strony umowy ubezpieczenia postanowiły, że przez okres 12 miesięcy utrzymana zostanie suma ubezpieczenia jako wartość rynkowa pojazdu. Przyjąć należało, że wartość pozostałości to różnica między ustaloną przez rzeczoznawców wartością pojazdu przed szkodą a kosztami naprawy, tj. kwota 58828zł 02gr (260 100zł - 201 271zł 98gr). Strona pozwana nie kwestionowała wysokości tak ustalonej kwoty pozostałości. Należne powódce odszkodowanie wynosi zatem 234671zł 98gr.

O odsetkach ustawowych za opóźnienie w spełnieniu świadczenia orzeczono na podstawie art.481§1kc w związku z art. 817§1kc. Strona pozwana została zawiadomiona o szkodzie w samochodzie B. w dniu 1 października 2010 r. W toku postępowania likwidacyjnego w dniu 4 kwietnia 2011 r. sporządzona została opinia co do przyczyn pożaru w ww pojeździe, a wcześniej w dniu 15 marca 2011r. dokonano analizy próbki paliwa oraz ustalono koszty naprawy pojazdu. Możliwe było zatem w terminie do dnia 18 kwietnia 2011r. w przypadku prawidłowo sporządzonej opinii, dokonanie wypłaty stosownego odszkodowania. Powódka zaś żądała zasądzenia odsetek ustawowych od dnia wniesienia pozwu, tj. od dnia 21 września 2011r. (k. 2 akt).

Mając powyższe na względzie, Sąd na podstawie powołanych przepisów uwzględnił powództwo, orzekając jak w punkcie I sentencji wyroku.

O kosztach procesu rozstrzygnięto na podstawie art. 98 kpc. Na zasądzoną kwotę 20934zł kosztów procesu składa się: 11734zł opłaty od pozwu, 7200zł wynagrodzenia pełnomocnika procesowego oraz 2000zł zaliczki na wynagrodzenie biegłego sądowego. W aktach sprawy brak przy tym dowodu uiszczenia opłaty skarbowej od pełnomocnictwa.

Mając na względzie przepis art. 8 ust.1 ustawy o kosztach sądowych w sprawach cywilnych w związku z art. 98 kpc Sąd nakazał stronie pozwanej uiścić na rzecz Skarbu Państwa (Sądu Okręgowego we Wrocławiu) kwotę 8603zł 93gr. Skarb Państwa wydatkował bowiem tę kwotę na poczet wynagrodzenia biegłych sądowych oraz instytutu (16603zł 93gr - 8000zł zaliczek, w tym 2000zł uiszczonych przez stronę powodową).