

**Sygn. akt: I C 683/15**

## WYROK W IMIENIU RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ

Dnia 7 czerwca 2016 r.

Sąd Rejonowy w Gdyni I Wydział Cywilny

w składzie następującym:

Przewodniczący:	SSR Joanna Jank
Protokolant:	stażysta Katarzyna Chachulska

po rozpoznaniu na rozprawie w dniu 24 maja 2016 r. w G.

sprawy z powództwa **P. D.**

**przeciwko (...) S.A. w W.**

**o zapłatę**

I zasądza od pozwanego (...) SA w W. na rzecz powoda P. D. kwotę 4800 zł (cztery tysiące osiemset złotych) wraz z odsetkami ustawowymi za opóźnienie od dnia 9 stycznia 2015 r. do dnia zapłaty

II. umarza postępowanie w pozostałym zakresie

III. odstępuje od obciążania powoda kosztami postępowania

Sygnatura akt: I C 683/15

## UZASADNIENIE

Powód P. D. wniósł pozew przeciwko (...) S.A. z siedzibą w W. domagając się od pozwanego zapłaty kwoty 12.540 zł wraz z ustawowymi odsetkami od dnia 9 stycznia 2015r. do dnia zapłaty oraz zasądzenia zwrotu kosztów procesu.

W uzasadnieniu pozwu powód podniósł, iż w dniu 8 grudnia 2014r. strony zawarły dobrowolną umowę ubezpieczenia AC pojazdu marki J. (...) E. o numerze rejestracyjnym (...), w której wartość samochodu określono na kwotę 45.940 zł. W dniu 16 grudnia 2014r. pojazd powoda uległ uszkodzeniu, zaś pozwany w toku postępowania likwidacyjnego ustalił wartość tego pojazdu przed zdarzeniem na kwotę 33.400 zł, w stanie uszkodzonym na kwotę 18.100 zł, a szkodę całkowitą wyliczył na kwotę 15.300 zł. Jak wskazuje powód należy uznać, że wartość jego pojazdu w stanie nieuszkodzonym wynosiła 45.940 zł, gdyż tak strony wskazały w umowie. Skoro zaś wartość pozostałości została ustalona na poziomie 18.100 zł i wypłacono powodowi już kwotę 15.300 zł to do dopłaty pozostaje kwota 12.540 zł.

(pozew k. 3-5, pismo procesowe powoda z dnia 29 czerwca 2015r. k. 39)

W odpowiedzi na pozew pozwany wniósł o oddalenie powództwa i zasądzenie od powoda zwrotu kosztów procesu.

Pozwany podniósł, iż w toku oględzin pojazdu ujawniono ponadnormatywną grubość powłoki lakierniczej na wielu elementach pojazdu w granicach 166-1,06 um, co nakazywałoby przyjąć korektę wartości pojazdu ze względu na

uprzednie uszkodzenia. Nadto, fakt uprzednich uszkodzeń wynika z informacji uzyskanych z Ubezpieczeniowego Funduszu Gwarancyjnego oraz (...) Towarzystwa (...) S.A. Na tej podstawie pozwany ustalił, że w dniu 2 lipca 2012r. pojazd powoda został uszkodzony w stopniu kwalifikującym szkodę jako całkowitą. Niezależnie od powyższego pozwany zakwestionował roszczenie co do wysokości, podnosząc, że powód znacznie i bezzasadnie zawyżył wysokość szkody. W ocenie pozwanego wartość pojazdu w stanie nieuszkodzonym powinna uwzględniać korektę za zużycie ogumienia w kwocie 111 zł, korektę z tytułu wcześniejszych uszkodzeń w wysokości 8 %, korektę z tytułu uszkodzeń bez związku ze zdarzeniem z dnia 16 grudnia 2014r. w kwocie 700 zł oraz korektę z tytułu pochodzenia pojazdu w wysokości 10 %. Zdaniem pozwanego wycena pojazdu na potrzeby zawarcia umowy ubezpieczenia AC nie ma znaczenia dla rozstrzygnięcia, gdyż została sporządzona bez uwzględnienia wymienionych powyżej korekt.

(odpowiedź na pozew k. 46-48)

Na rozprawie w dniu 24 maja 2016r. powód cofnął pozew co do kwoty przekraczającej kwotę 4.800 zł wraz ze zrzeczeniem się roszczenia.

(protokół rozprawy z dnia 24 maja 2016r. k. 178v, płyta CD k. 184)

### **Sąd ustalił następujący stan faktyczny:**

Powód P. D. jest właścicielem samochodu marki J. (...) E. o numerze rejestracyjnym (...). Powód zakupił ten pojazd w grudniu 2014r. Przed dniem 16 grudnia 2014r. powód nie uczestniczył z tym pojazdem w żadnej kolizji drogowej. Powód nie posiadał wiedzy o wcześniejszych uszkodzeniach pojazdu.

(okoliczności bezsporne ustalone w oparciu o przesłuchanie powoda k. 117v)

W dniu 8 grudnia 2014r. powód zawarł z pozwanym (...) S.A. z siedzibą w W. umowę ubezpieczenia auto casco w wariantcie serwisowym stwierdzoną polisą nr (...) na okres od dnia 8 grudnia 2014r. do 7 grudnia 2015r. W umowie wartość pojazdu powoda określono na kwotę 45.940 zł brutto i kwota ta stanowiła sumę ubezpieczenia

(okoliczność bezsporna ustalona w oparciu o polisę nr (...) k. 7-8)

Zgodnie z § 2 pkt 34 Ogólnych Warunków Ubezpieczeń Komunikacyjnych GoAuto szkodą całkowitą jest strata majątkowa w wyniku zniszczenia lub uszkodzenia pojazdów takim stopniu, że koszt jego naprawy wyliczony przez (...) S.A. w systemie kalkulacyjnym A. lub E. w wartościach brutto tj. z uwzględnieniem podatku VAT, przekracza 70 % wartości rynkowej pojazdu (w stanie bezpośrednio sprzed zdarzenia wywołującego szkodę) określonej na dzień powstania szkody.

Zgodnie z § 12 załącznika nr 2 do OWU w celu ustalenia, czy powstała szkoda należy zakwalifikować jako szkodę całkowitą ustala się szacunkowe koszty naprawy pojazdu, przyjmując do wyceny:

1. normy czasowe operacji technologicznych określone przez producenta pojazdu, zawarte w systemach kalkulacyjnych E. lub A.;
2. średnią stawkę za jedną roboczogodzinę autoryzowanych zakładów naprawczych danej marki pojazdu z terenu działania jednostki organizacyjnej (...) S.A., na którym została zawarta umowa ubezpieczenia;
3. koszty części zamiennych oryginalnych serwisowych, bez uwzględnienia ich zużycia eksploatacyjnego, oraz koszty części i materiałów wynikające z technologii naprawy, zawarte w systemach kalkulacyjnych E. lub A..

Jeżeli tak wyliczone koszty naprawy przekraczają 70 % wartości rynkowej pojazdu na dzień powstania szkody, przyjmuje się że zaistniała szkoda jest szkodą całkowitą. W takim wypadku odszkodowanie ustala się w kwocie stanowiącej różnicę pomiędzy wartością rynkową pojazdu na dzień powstania szkody a wartością jego pozostałości po szkodzie.

(okoliczności bezsporne ustalone w oparciu o Ogólne Warunki Ubezpieczeń Komunikacyjnych GoAuto k. 61-75)

W dniu 16 grudnia 2014r. doszło do kolizji drogowej, w wyniku której pojazd powoda został uszkodzony.

(okoliczność bezsporna)

W dniu 16 grudnia 2014r. powód zgłosił szkodę pozwanemu towarzystwu ubezpieczeń. Decyzją z dnia 9 stycznia 2015r. pozwany określił wartość pojazdu bezpośrednio przed szkodą na kwotę 33.400 zł, wartość pojazdu w stanie uszkodzonym na kwotę 18.100 zł, zaś wartość szkody na kwotę 15.300 zł i taką kwotę przyznał i wypłacił powodowi tytułem odszkodowania za szkodę. W dniu 29 stycznia 2015r. powód wniósł odwołanie od ww. decyzji. Decyzją z dnia 27 lutego 2015r. ubezpieczyciel podtrzymał swoją wcześniejszą decyzję. Pismem z dnia 5 marca 2015r. powód wezwał do zapłaty kwoty 12.540 zł, lecz decyzją z dnia 9 kwietnia 2015r. ponownie odmówił zmiany wcześniejszego stanowiska.

(okoliczność bezsporna ustalona w oparciu o decyzję k. 9, odwołanie powoda z dnia 29 stycznia 2015r. k. 29-31, decyzję pozwanego z dnia 27 lutego 2015r. k. 32, wezwanie do zapłaty z dnia 5 marca 2015r. k. 33-34, decyzję pozwanego z dnia 9 kwietnia 2015r. k. 35)

W dniu 2 lipca 2012r. pojazd powoda uczestniczył w kolizji drogowej, zaś likwidujące tę szkodę (...) Towarzystwo (...) S.A. zakwalifikowało szkodę jako szkodę całkowitą.

(dowód: pismo (...) z dnia 8 stycznia 2015r. k. 92-95)

Wartość pojazdu powoda w stanie nieuszkodzonym wynosiła 38.200 zł brutto, zaś wartość pozostałości wynosiła 18.100 zł brutto. Celowy i ekonomicznie koszt naprawy pojazdu wynosił 29.920 zł brutto. Koszt naprawy pojazdu powoda jest wyższy aniżeli 70 % wartości pojazdu w stanie nieuszkodzonym i szkodę należy zakwalifikować jako szkodę całkowitą. Wartość poniesionej przez powoda szkody wynosi 20.100 zł.

(dowód: pisemna opinia biegłego sądowego R. D. k. 139-152 wraz z ustną opinią uzupełniającą płyta CD k. 184)

### **Sąd zważył, co następuje:**

Powyższy stan faktyczny Sąd ustalił na podstawie dowodów z dokumentów, dowodu z przesłuchania powoda oraz dowodu z opinii biegłego sądowego z zakresu techniki motoryzacyjnej R. D..

Oceniając zgromadzony w sprawie materiał dowodowy Sąd uznał, iż dowody z dokumentów przedłożonych przez strony (tj. polisy AC i OWU, korespondencji stron, pisma (...)) są wiarygodne, albowiem żadna ze stron nie kwestionowała autentyczności tych dokumentów, w szczególności zgodności przedstawionych kopii dokumentów z oryginałami, ani też ich wiarygodności.

Sąd nie znalazł również żadnych podstaw, aby odmówić wiarygodności zeznaniom powoda, które należało ocenić jako były logiczne, spójne i szczerze. Nadto, zeznania powoda nie były kwestionowane przez stronę przeciwną.

Za w pełni wiarygodny dowód w sprawie Sąd uznał także dowód z pisemnej opinii biegłego sądowego R. D.. Przede wszystkim Sąd miał na uwadze, iż przedłożona przez biegłego opinia jest jasna, logiczna, nie zawiera żadnych luk czy sprzeczności. Poza tym opinia biegłego nie budzi żadnych wątpliwości w świetle zasad doświadczenia życiowego czy wiedzy powszechnej, co czyni ją w pełni przydatnym środkiem dowodowym do rozstrzygnięcia sprawy. Podkreślić należy, iż na rozprawie biegły w sposób rzetelny i przekonujący ustosunkował się do wszystkich podniesionych przez strony zarzutów. W związku z powyższym uznać należało, że opinia przedstawiona przez biegłego jest zupełna i nie pozostawia żadnych wątpliwości co do wysokości poniesionej przez powoda szkody.

Powód w niniejszej sprawie domagał się zasądzenia odszkodowania za szkodę poniesioną wskutek kolizji drogowej, w której uszkodzony został stanowiący własność powoda samochód osobowy marki J. (...) E. o numerze rejestracyjnym

(...), powołując się na zawartą z pozwanym umowę ubezpieczenia autocasco. Podstawę prawną roszczenia powoda stanowiły zatem przepisy art. 805 k.c. i art. 824<sup>1</sup> k.c. Zgodnie z art. 805 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. Przepis art. 824<sup>1</sup> § 1 k.c. stanowi jednocześnie, że o ile nie umówiono się inaczej, suma pieniężna wypłacona przez zakład ubezpieczeń z tytułu ubezpieczenia nie może być wyższa od poniesionej szkody.

Przechodząc do szczegółowych rozważań wskazań należy, iż jedyną okolicznością sporną pomiędzy stronami była wysokość szkody poniesionej przez powoda. Nie kwestionując, że szkoda ma charakter szkody całkowitej, powód wywodził, że wartość szkody powinna zostać ustalona w oparciu o wartość pojazdu określoną w umowie ubezpieczenia AC, tj. o kwotę 45.940 zł. Zdaniem powoda wysokość szkody stanowi różnicę pomiędzy wskazaną w umowie wartością pojazdu a niesporną wartością pozostałości w kwocie 18.100 zł. Z kolei pozwany ubezpieczyciel podnosił, iż wartość pojazdu wskazana w umowie ubezpieczenia jest irrelevantna dla rozstrzygnięcia niniejszej sprawy m.in. z tego względu, że nie uwzględnia korekt z tytułu wcześniejszych napraw, pochodzenia pojazdu czy też stanu ogumienia. Zdaniem pozwanego wartość pojazdu przed powstaniem szkody, przy uwzględnieniu wymienionych korekt, wynosi 33.400 zł. Wobec tak zakreślonej osi sporu Sąd dopuścił dowód z opinii biegłego sądowego do spraw techniki motoryzacyjnej. W przedłożonej Sądowi opinii biegły R. D. wskazał, że wartość pojazdu w stanie nieuszkodzonym wynosi 38.200 zł, a zważywszy, że koszt naprawy określony przez biegłego na kwotę 29.920 zł przekracza 70 % wartości pojazdu w stanie nieuszkodzonym, szkoda winna zostać rozliczona jako szkoda całkowita. Zdaniem biegłego poniesiona przez powoda szkoda całkowita stanowi kwotę 20.100 zł. Strony zakwestionowały ustaloną przez biegłego wartość pojazdu w stanie nieuszkodzonym. Zdaniem pozwanego ubezpieczyciela uszkodzenia pojazdu powstałe wskutek kolizji z 2012r. były na tyle duże, że pozwalały na zakwalifikowanie szkody jako całkowitej, nadto uszkodzone wówczas elementy nie zostały wymienione a jedynie naprawione. W ocenie ubezpieczyciela pozostawienie uszkodzonych części znacząco wpływa na wartość pojazdu, odpowiednio ją zmniejszając. Stąd też – zdaniem pozwanego – biegły winien zastosować wyższą korektę z tytułu wcześniejszych uszkodzeń pojazdu. Wątpliwości pozwanego wzbudziła także korekta dodatnia z tytułu zainstalowanej instalacji gazowej, która została przyjęta przez biegłego w wysokości wyższej niż przez pozwanego. Pozwany zarzucił biegłemu także niezastosowanie ujemnej korekty z tytułu pochodzenia pojazdu. Jak wskazał ubezpieczyciel pojazd powoda został indywidualnie sprowadzony z USA, zaś notowania E. i (...) Ekspert dotyczą wyłącznie pojazdów pochodzenia krajowego. Nadto, zdaniem pozwanego, fakt importu z USA wymusza dodatkowo konieczność pozafabrycznych przeróbek w celu dostosowania pojazdu do rynku europejskiego, a także często pozostaje nieznana historia takiego pojazdu przed jego sprowadzeniem do Europy. Wreszcie, zdaniem pozwanego, należało zastosować korektę z tytułu zużycia ogumienia, gdyż zły stan opon powoduje obniżenie wartości pojazdu. Z kolei zarzut strony powodowej dotyczył zaniżenia korekty dodatniej z tytułu instalacji gazowej. Zdaniem powoda należało uwzględnić rzeczywisty poniesiony przez powoda koszt wyposażenia pojazdu. W świetle wyjaśnień złożonych przez biegłego na rozprawie zarzuty stron należało uznać za bezzasadne. Przede wszystkim biegły nie zgodził się z zarzutem pozwanego, iż w opinii została zaniżona korekta z tytułu wcześniejszych napraw pojazdu. Jak zauważył biegły D., zgodnie z Instrukcją Określenia Wartości Pojazdu nr (...) wydaną przez Stowarzyszenie (...) i Ruchu Drogowego zastosowanie korekt w przedziale od - 15 % do + 5 % uzasadnione jest wyłącznie w przypadku wcześniejszych napraw pojazdów eksploatowanych do sześciu lat. Natomiast w przypadku pojazdów eksploatowanych dłużej wcześniejsze naprawy mają wpływ na ich wartość tylko wtedy, gdy naprawa została wykonana w sposób nieprawidłowy. Pojazd powoda w chwili powstania szkody był eksploatowany dłużej niż sześć lat, a nadto z załączonej do akt sprawy karty pomiaru grubości powłoki lakierniczej wynika, że w sposób nieprawidłowy została naprawiona wyłącznie pokrywa bagażnika (zbyt gruba warstwa szpachli), co uzasadnia przyjęcie ujemnej korekty w wysokości 5 %. Pozostałe elementy karoserii były bądź powtórnie lakierowane bądź też naprawiono drobne wgniecenia, lecz sposób naprawy nie budzi żadnych zastrzeżeń biegłego. Biegły zwrócił uwagę, że pozwany w żaden sposób nie uzasadnił podstaw przyjęcia 8 % korekty, albowiem poza grubością lakieru na pokrywie bagażnika nie wskazał żadnych innych wad przeprowadzonej naprawy. Zdaniem biegłego – wbrew temu co podnosi strona pozwana – nie można automatycznie przyjmować, że naprawa uszkodzonej części obniża wartość pojazdu, gdyż producenci dopuszczają możliwość naprawy określonych części. Biegły odniósł się także do zarzutów stron dotyczących wysokości

korekty z tytułu zamontowanej instalacji gazowej, wskazując, że zgodnie z ww. instrukcją wyceny wartości pojazdu wartość instalacji gazowej zamontowanej w pojeździe uzależniona jest w szczególności od daty jej zamontowania, przy czym wartość ta najmniejsza jest po upływie dziesięciu lat, gdy upłynie czas homologacji zbiornika gazu, który jest podstawowym elementem instalacji i którego wymiana jest bardzo kosztowna. Zamontowana w pojeździe powoda instalacja gazowa IV. generacji z sekwencyjnym wtryskiem gazu została zainstalowana na niecały rok przed powstaniem szkody. Biegły wskazał, że wartość pojazdu oszacował zgodnie z postanowieniami OWU na podstawie danych zawartych w systemie kalkulacyjnym E.. Przedmiotowy system przewidywał dla instalacji gazowej nie starszej niż rok korektę dodatnią w wysokości 2.248 zł. R. D. zauważył, iż przyjęta przez pozwanego wysokość korekty została ustalona nieprawidłowo, gdyż przy wycenie pojazdu ubezpieczyciel uwzględnił tylko typ instalacji, a zupełnie pominął datę montażu instalacji. Jeśli chodzi natomiast o zarzut nieuwzględnienia korekty z tytułu pochodzenia pojazdu, to jak wskazał biegły D. korekta ta stosowana jest wówczas, gdy po imporcie pojazdu zachodzi potrzeba dostosowania pojazdu do norm europejskich. Tymczasem jak zauważył biegły przedmiotowy pojazd został sprowadzony do Polski i zarejestrowany w 2009r. Przed pierwszą rejestracją pojazd musiał przejść badania techniczne, w czasie których stwierdza się zgodność pojazdu z normami europejskimi i dopiero po uzyskaniu pozytywnego wyniku jest dopuszczany do ruchu. Zdaniem biegłego, skoro samochód powoda od czasu importu wielokrotnie przechodził badania techniczne, jak też badanie przed pierwszą rejestracją i został zarejestrowany i dopuszczony do ruchu to oznacza to, że w chwili powstania szkody był dostosowany do norm europejskich. Biegły zauważył, że prędkościomierz wyskalowany był zarówno w milach jak i kilometrach, zaś drogomierz wskazuje kilometry. Niezależnie od tego, R. D. wskazał, że rzeczoznawca pozwanego towarzystwa ubezpieczeń również nie doszukał się żadnych elementów wymagających dostosowania do norm obowiązujących w Europie. Jednocześnie biegły wyjaśnił, że takie okoliczności jak: wątpliwa historia pojazdu czy też wątpliwy przebieg pojazdu – zgodnie z instrukcją wyceny – uwzględnia się tylko w okresie pięciu pierwszych lat eksploatacji pojazdu od jego sprowadzenia do Polski, co oznacza, że w przypadku pojazdu powoda nie ma podstaw do zastosowania korekty. Bezasadny okazał się też zarzut dotyczący nieuwzględnienia korekty z tytułu ogumienia. Wedle biegłego system kalkulacyjny E., który na podstawie OWU należało zastosować do wyceny pojazdu powoda w stanie nieuszkodzonym, nie przewiduje korekty z uwagi na stan ogumienia, gdy zużycie ogumienia nie przekracza 50 %. Wysokość bieżnika ustalona podczas oględzin przez rzeczoznawcę pozwanego nie wskazuje na takie zużycie ogumienia. Natomiast, w świetle OWU zupełnie irrelevantne dla wyceny pojazdu są kryteria wyceny pojazdu w systemie (...) Ekspert, który dopuszcza ujemną korektę za każde zużycie.

Wobec powyższego należało przyjąć, że wartość pojazdu powoda w stanie nieuszkodzonym wynosi 38.200 zł brutto. Z kolei ustalony przez biegłego, a niekwestionowany przez strony, koszt naprawy pojazdu wynosi 29.920 zł brutto. Zważyć należało, że zgodnie z OWU jeżeli koszty naprawy przekraczają 70 % wartości rynkowej pojazdu na dzień powstania szkody, przyjmuje się że zaistniała szkoda jest szkodą całkowitą. W przedmiotowej sprawie bez wątpienia koszt naprawy przekracza wskazany w OWU poziom wartości pojazdu w stanie nieuszkodzonym (26.740 zł), zatem szkodę należało uznać za całkowitą. W takim wypadku – w myśl § 12 załącznika nr 2 do OWU – odszkodowanie ustala się w kwocie stanowiącej różnicę pomiędzy wartością rynkową pojazdu na dzień powstania szkody a wartością jego pozostałości po szkodzie. Zatem przyjąć należało, że poniesiona przez powoda szkoda wynosiła 20.100 zł (38.200 zł – 18.100 zł). Biorąc pod uwagę, że w toku postępowania likwidacyjnego pozwany wypłacił już poszkodowanemu kwotę 15.300 zł, do skompensowania pozostała nadal kwota 4.800 zł. Podkreślić należy, iż początkowo powód domagał się zasądzenia kwoty 12.540 zł, niemniej przed zamknięciem rozprawy cofnął pozew wraz ze zrzeczeniem się roszczenia co do kwoty 7.740 zł, przekraczającej wysokość szkody. W tym stanie rzeczy – na mocy przepisów art. 805 k.c. i art. 824<sup>1</sup> k.c. należało zasądzić od pozwanego na rzecz powoda kwotę 4.800 zł tytułem odszkodowania za szkodę. Nadto, na mocy art. 481 § 1 i 2 k.c. w zw. z art. 817 § 1 k.c. od powyższej kwoty Sąd zasądził ustawowe odsetki za opóźnienie od dnia 9 stycznia 2015r. do dnia zapłaty.

Wobec częściowego cofnięcia pozwu wraz ze zrzeczeniem się roszczenia na mocy art. 355 k.p.c. Sąd umorzył postępowanie w pozostałym zakresie, gdyż wydanie wyroku w tym zakresie było zbędne. Zgodnie bowiem z treścią art. 203 § 1 k.p.c. pozew może być cofnięty bez zezwolenia pozwanego aż do rozpoczęcia rozprawy, a jeżeli z cofnięciem połączone jest zrzeczenie się roszczenia – aż do wydania wyroku. W niniejszej sprawie powód cofnął wraz ze zrzeczeniem się roszczenia, toteż skuteczność powyższej czynności procesowej nie wymagała zgody pozwanego.

Nadto, oceniając czynność procesową powoda w myśl przepisu art. 203 § 4 k.p.c. sąd nie dopatrył się okoliczności wskazujących na to, aby czynność ta była sprzeczna z prawem lub zasadami współżycia społecznego albo zmierzała do obejścia prawa.

O kosztach procesu Sąd orzekł na mocy art. 102 k.p.c. i odstąpił od obciążania powoda kosztami postępowania, mimo że w myśl przepisów o kosztach postępowania wobec cofnięcia pozwu powód winien zostać uznany za stronę przegrywającą niniejszą sprawę w niemal 62 %. Zważyć jednak należy, iż zgłoszenie przez powoda roszczenia o zapłatę kwoty 12.540 zł było spowodowane nieprofesjonalnym postępowaniem pozwanego towarzystwa ubezpieczeń. Wskazać bowiem należy, iż w zawartej na tydzień przed powstaniem szkody umowie ubezpieczenia auto casco wartość pojazdu powoda została określona na kwotę 45.940 zł. Zważywszy, że pomiędzy zawarciem umowy a kolizją minęło raptem osiem dni powód mógł być przekonany, iż wartość jego pojazdu w stanie nieuszkodzonym odpowiada wartości określonej w umowie, a w konsekwencji powód mógł mieć uzasadnione podstawy, by podejrzewać, że ustalona przez ubezpieczyciela w toku postępowania likwidacyjnego wysokość szkody jest znacząco zaniżona. Powyższe twierdzenie jest tym bardziej uzasadnione, że powód nie jest specjalistą w dziedzinie wyceny szkód komunikacyjnych i nie posiada w tym względzie wiadomości specjalnych, a nadto wnosząc pozew nie był reprezentowany przez fachowego pełnomocnika. Zatem należało uznać, że wniesienie pozwu o zapłatę kwoty znacznie przekraczającej wysokość rzeczywistej szkody było bezpośrednim skutkiem nieprofesjonalnego działania ubezpieczyciela, który w umowie AC zawyżył wartość samochodu, by uzyskać od powoda wyższą składkę. Jednocześnie należy wskazać, że zgodnie ze stanowiskiem judykatury należy uznać za sprzeczne z zasadą słuszności wyrażoną w art. 102 żądanie zapłaty kosztów procesu zgłoszone przez stronę wygrywającą, która swoim niesumiennym lub oczywiście niewłaściwym postępowaniem doprowadziła do zainicjowania procesu i powstania kosztów związanych z jego prowadzeniem (por. postanowienie SN z dnia 5 sierpnia 1981 r., II CZ 98/81, OSNC 1982, nr 2-3, poz. 36).