

Sygn. akt XXV C 1477/21

WYROK W IMIENIU RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ

Dnia 10 listopada 2021 r.

Sąd Okręgowy w Warszawie XXV Wydział Cywilny

w składzie następującym:

Przewodniczący: Sędzia Sądu Okręgowego Paweł Duda

Protokolant: sekretarz sądowy Patryk Kaniecki

po rozpoznaniu w dniu 27 października 2021 r. w Warszawie

na rozprawie

sprawy z powództwa **J. B.**

przeciwko (...) **Spółce Akcyjnej z siedzibą
w W.**

o zapłatę

I. oddała powództwo;

II. zasądza od J. B. na rzecz (...) Spółki Akcyjnej z siedzibą w W. kwotę 5.917 zł (pięć tysięcy dziewięćset siedemnaście złotych) tytułem zwrotu kosztów postępowania;

III. nakazuje pobrać od J. B. na rzecz Skarbu Państwa – Sądu Okręgowego w Warszawie kwotę 5.004,98 zł (pięć tysięcy cztery złote dziewięćdziesiąt osiem groszy) tytułem nieuiszczonych kosztów sądowych.

Sygn. akt XXV C 1477/21

UZASADNIENIE

wyroku z dnia 10 listopada 2021 r.

J. B. pozwem z dnia 14 grudnia 2017 r. wniósł o zasądzenie od (...) Spółki Akcyjnej z siedzibą w W. kwoty 105.413 zł wraz z odsetkami ustawowymi za opóźnienie od dnia 3 października 2017 r. do dnia zapłaty, tytułem odszkodowania.

Na uzasadnienie żądania powód podał, że zawarł z (...) Spółką Akcyjną z siedzibą w W. umowę ubezpieczenia autocasco samochodu M. (...). W dniu 13 sierpnia 2017 r. doszło do zdarzenia drogowego, w wyniku którego wskazany pojazd uległ uszkodzeniu. Powód stracił panowanie nad pojazdem i uderzył w przydrożny słup. Powód zgłosił pozwanemu szkodę z ubezpieczenia autocasco pojazdu. Pozwany wskazał na zaistnienie szkody całkowitej, jednak odmówił przyjęcia odpowiedzialności za szkodę wskazując, że do zdarzenia nie mogło dojść w opisanych okolicznościach. Według powoda, stanowisko to jest niezasadne i nie realizuje podstawowego obowiązku z umowy ubezpieczenia autocasco. Dochodzona przez powoda kwota 105.413 zł stanowi różnicę pomiędzy wartością pojazdu wskazaną w polisie autocasco (129.773 zł) a przyjętą wartością wraku, zgodnie z wyliczeniem pozwanego (23.360 zł),

(...) Spółka Akcyjna z siedzibą w W.

w odpowiedzi na pozew wniósł o oddalenie powództwa w całości.

Pozwany zakwestionował roszczenie powoda co do zasady i co do wysokości. Pozwany podniósł, że po przeprowadzeniu postępowania likwidacyjnego, w trakcie którego dokonano analizy uszkodzeń samochodu powoda ustalił, iż uszkodzenia przodu pojazdu oraz poduszek powietrznych nie powstały w wyniku kolizji zgłoszonej przez powoda, co wykazały zapisy z komputera samochodu. Ponadto brak jest podstaw do przyjęcia roszczenia w wysokości żądanej przez powoda, bowiem pozwany ustalił wartość samochodu przed wypadkiem na kwotę 100.700 zł, a wartość pozostałości na kwotę 24.360 zł. Wobec tego wartość ewentualnego odszkodowania może wynieść 76.340 zł.

Sąd ustalił następujący stan faktyczny:

J. B., jako ubezpieczający, zawarł z (...) Spółką Akcyjną z siedzibą w W. umowę ubezpieczenia swojego samochodu marki M. (...), (...) Kombi (...), rok produkcji 2014, o nr rej. (...), w zakresie odpowiedzialności cywilnej posiadaczy pojazdów mechanicznych, autocasco, assistance i następstw nieszczęśliwych wypadków. Okres ubezpieczenia ustalono od 4 kwietnia 2017 r. do 3 kwietnia 2018 r. Suma ubezpieczenia, odpowiadająca wartości pojazdu, została określona na 129.773 zł brutto, ubezpieczenie zostało zawarte w wariantcie serwisowym, w umowie zastosowano warianty „Auto wartość 100%” i „Auto ochrona sumy ubezpieczenia” (suma ubezpieczenia nie ulega pomniejszeniu o każde wypłacone odszkodowanie (polisa ubezpieczeń komunikacyjnych nr (...) – k. 10-11).

W Ogólnych warunkach ubezpieczenia (...) (zwanymi dalej również „OWU”), mających zastosowanie do przedmiotowej umowy ubezpieczenia, postanowiono, że ochroną ubezpieczeniową objęte są wypadki ubezpieczeniowe, które zaszły w AC na terytorium RP i innych państw Europy oraz na terytorium Algierii, Maroka, Izraela i Tunezji (§ 6 ust. 1 pkt 1 OWU).

Wypadek ubezpieczeniowy w AC zdefiniowany został jako zdarzenie niezależne od woli ubezpieczonego lub osoby uprawnionej do korzystania z pojazdu powodujące szkodę objętą zakresem AC (§ 3 pkt 96 lit. a OWU).

Zgodnie z OWU, zakresem AC objęte są szkody polegające na uszkodzeniu, zniszczeniu lub utracie pojazdu, jego części lub wyposażenia, wskutek zajścia wypadku ubezpieczeniowego w okresie ubezpieczenia, z zastrzeżeniem § 12 (§ 7 ust. 1 OWU) oraz nie są objęte szkody m.in. spowodowane umyślnie lub wskutek rażącego niedbalstwa przez ubezpieczonego lub osobę uprawnioną do korzystania z pojazdu, chyba że w razie rażącego niedbalstwa zapłata odszkodowania odpowiada w danych okolicznościach względem słuszności (§ 12 ust. 1 pkt 2 OWU).

W OWU zdefiniowano: sumę ubezpieczenia – jako kwotę określoną w umowie, która stanowi górną granicę odpowiedzialności (...) na wszystkie wypadki ubezpieczeniowe, które zaszły w okresie ubezpieczenia (§ 3 pkt. 61 lit. a OWU), szkodę całkowitą w AC – jako uszkodzenie pojazdu w takim zakresie, że koszty jego naprawy ustalone według zasad określonych w § 18 ust. 2 przekraczają 70 % wartości pojazdu w dniu ustalenia odszkodowania (§ 3 pkt. 62 lit. a OWU), wartość pojazdu – jako wartość pojazdu ustalaną na podstawie aktualnych na dzień ustalenia tej wartości notowań rynkowych cen pojazdu danej marki, modelu i typu z uwzględnieniem: jego pochodzenia, roku produkcji, daty pierwszej rejestracji, wyposażenia, przebiegu, ilości właścicieli, wcześniejszych napraw, stanu technicznego i charakteru eksploatacji; w przypadku braku notowań rynkowych danego pojazdu wartość pojazdu ustala się metodą wyceny indywidualnej (...), wypadek – jako zdarzenie w wyniku którego pojazd został unieruchomiony z wyłączeniem kradzieży pojazdu, awarii pojazdu, awarii ogumienia, przepalenia żarówki, rozładowania akumulatora, zniszczenia, kradzieży, zagubienia lub utraty z innych przyczyn kluczyków lub sterowników służących do otwarcia pojazdu lub uruchomienia pojazdu; za wypadek uważa się przede wszystkim kolizję, pożar, szkodę kradzieżową niebędącą kradzieżą pojazdu, włamanie do pojazdu lub uszkodzenie pojazdu, które powodują unieruchomienie pojazdu (§ 3 pkt. 95 OWU).

W OWU postanowiono, że zapłatą dodatkowej składki ubezpieczeniowej umowa AC może zostać zawarta z zastosowaniem opcji Auto Wartość 100%, tj. stałej wartości pojazdu

w całym okresie ubezpieczenia, z tym że stałej wartości pojazdu w całym okresie ubezpieczenia nie stosuje się w celu ustalenia, czy zachodzi przypadek szkody całkowitej, o którym mowa w § 18 ust. 1 (§ 9 ust. 1 pkt 1 OWU).

Według OWU, w razie powstania szkody całkowitej wysokość odszkodowania ustala się w kwocie odpowiadającej wartości pojazdu w dniu ustalenia odszkodowania pomniejszonej o wartość rynkową pozostałości, z uwzględnieniem warunków umowy AC, przy czym wartość rynkowa pozostałości jest ustalana indywidualnie, w zależności od rozmiaru uszkodzeń i stopnia zużycia eksploatacyjnego pojazdu lub jego części (zespołów) (§ 18 ust. 4 OWU).

W OWU przewidziano również, że w razie zajścia wypadku ubezpieczeniowego ubezpieczający lub ubezpieczony jest zobowiązany: 1) użyć dostępnych mu środków w celu ratowania pojazdu oraz zapobieżenia szkodzie lub zmniejszenia jej rozmiarów, 2) przedstawić posiadane dowody dotyczące zajścia wypadku ubezpieczeniowego lub poniesionych kosztów, 3) ułatwić (...) lub osobom działającym na jego zlecenie ustalenie okoliczności zajścia wypadku ubezpieczeniowego i rozmiaru szkody, 4) zabezpieczyć możliwość dochodzenia roszczeń odszkodowawczych wobec osób odpowiedzialnych za szkodę oraz udzielić (...) pomocy dostarczając posiadane informacje oraz dokumenty niezbędne do skutecznego dochodzenia roszczeń regresowych (§ 82 ust. 1 OWU). W razie naruszenia z winy umyślnej lub rażącego niedbalstwa obowiązku, o którym mowa w ust. 1 pkt 1, (...) jest wolny od odpowiedzialności za szkody powstałe z tego powodu (§ 82 ust. 2 OWU).

(Ogólne warunki ubezpieczeń komunikacyjnych (...) – k. 12-27v.).

Samochód marki M. (...) nr rej. (...) należący do powoda uczestniczył w zdarzeniu drogowym z dnia 16 maja 2017 r., kiedy to na skrzyżowaniu (...) i ul. (...) w B. kierujący pojazdem marki F. (...) wymusił pierwszeństwo skręcając w lewo z drogi podporządkowanej na główną nr(...), w konsekwencji czego kierujący pojazdem marki M. (...) J. B., omijając pojazd, wjechał w barierki znajdujące się po drugiej stronie jezdni. Na zdjęciach wykonanych po kolizji dostrzegalne są zniszczenia lewego boku auta M. (...): zbity lewy reflektor oraz liczne wgniecenia karoserii po lewej stronie pojazdu. J. B. zgłosił szkodę z tytułu powyższego zdarzenia do Towarzystwa (...) S.A., jako ubezpieczyciela OC kierującego samochodem marki P.. Według kosztorysu wykonanego przez Towarzystwo (...) S.A., naprawy bądź wymiany w wyniku powyższego wypadku wymagały następujące elementy samochodu M.: przewód masowy akumulatora przy rozłączaniu połączeń wtykowych, zderzak, lewy wspornik pokrywy silnika, prawy wspornik pokrywy silnika, osprzęt w komorze silnika, osprzęt w komorze silnika (do wymiany usztywnienia), fotel przedni lewy z matami, usztywnienie przednie lewe znajdujące się między wnękami kół, podłużnica przednia lewa (do wymiany), zbiornik spryskiwacza, dodatek do zbiornika spryskiwacza szyby czołowej, drzwi przednie lewe (do wymiany), drzwi tylne prawe (do wymiany), lewa nakładka progu, lewa wykładzina wnętrza nadwozia (do wymiany zewnętrzna część podłużnicy), słupek (...) lewy, podsufitka, nadkole tylne lewe, listwa szyby bocznej tylnej lewej dolnej, kratka tylna lewa, lampa tylna lewa, koła, stabilizator, zwrotnica lewa, ciągnio, kolumna amortyzacyjna przednia prawa i lewa, drążek kierowniczy, opona przednia lewa i prawa, koło przednie i tylne lewe, maska silnika (lakierowanie), błotnik przedni lewy (lakierowanie), podłużnik/nadkola (lakierowanie), drzwi przednie lewe (lakierowanie), drzwi tylne lewe (lakierowanie), słupek lewy (lakierowanie), zderzak przedni (lakierowanie), zderzak tylny (lakierowanie), ściana boczna tylna lewa (lakierowanie), reflektor lewy (dokumenty utrwalone na płycie CD znajdującej się na k. 77 akt sprawy: oświadczenie o kolizji, zgłoszenie szkody, zdjęcia, kosztorys).

Samochód M. (...) został naprawiony po szkodzie z dnia 16 maja 2017 r. w przeważającej części, nie zostały tylko naprawione drzwi tylne lewe i błotnik tylny lewy (częściowe przesłuchanie powoda J. B. – k. 353-353v.).

W dniu 13 sierpnia 2017 r. około godziny 3.00 w nocy J. B. jechał samochodem M. (...) o nr rej. (...) ulicą (...) w B., od strony S.. Nawierzchnia drogi była sucha, nie występowały opady atmosferyczne. Na skrzyżowaniu ulicy (...) z ulicą (...) powód wykonywał manewr skrętu w lewo. Zakręt ten ma około 90°, a po jego prawej stronie przy jezdni znajduje

się betonowy słup wsporczy o prostokątnym kształcie. Powód wyjechał poza jezdnię i uderzył centralną częścią przodu samochodu w słup wsporczy. Bezpośrednio po zdarzeniu powód zgłosił je telefonicznie na infolinii (...) przez ubezpieczyciela na miejsce zdarzenia holownik zabrał uszkodzony pojazd powoda z miejsca wypadku (dokumentacja szkody na płycie CD znajdującej się na k. 46: fotografia z miejsca zdarzenia, zeznania świadka D. M. – k. 81-83, częściowe przesłuchanie powoda J. B. – k. 353-353v.).

W dniu 16 sierpnia 20018 r. J. B. zgłosił do (...) S.A. szkodę z ubezpieczenia autocasco pojazdu M. (...) z tytułu zdarzenia z dnia 13 sierpnia 2017 r. Przy zgłaszaniu szkody powód wskazał, że jadąc ulicą (...) w B., skręcając w lewo na skrzyżowaniu, stracił panowanie nad samochodem na zakręcie i wjechał w słup betonowy stojący bezpośrednio przy drodze. Ponadto w dniu 22 września 2017 r. powód złożył dodatkowe wyjaśnienia do szkody wskazując, że przed zdarzeniem z dnia 13 sierpnia 2017 r. jechał prawidłowo około 60-70 km/h, był zmęczony, podczas skrętu w lewą stronę opóźnił reakcję i zjechał na prawą stronę uderzając w słup, uszkodzeniu uległ przód pojazdu, wystrzeliły przednie poduszki powietrzne, łącznie z poduszką pasażera, i poduszki boczne (dokumentacja szkody na płycie CD znajdującej się na k. 46: druk zgłoszenia szkody, wyjaśnienia z dnia 22 września 2017 r.).

Samochód marki M. (...) o nr rej. (...) po deklarowanym zdarzeniu z dnia 13 sierpnia 2017 r. miał uszkodzone następujące elementy: okładzinę zderzaka przedniego, tłumik zderzaka przedniego, wzmocnienie zderzaka, wspornik zderzaka przedniego, kratę wlotu powietrza, prawy boczny wspornik spojlera, lewy boczny wspornik spojlera, reflektor przedni prawy – brak, reflektor przedni lewy – brak, błotnik przedni prawy, błotnik przedni lewy, nadkole wewnętrzne (przód), osłonę chłodnicy, pokrywę przednią, zawias pokrywy przedniej lewy, zawias pokrywy przedniej prawy, zamek boczny pokrywy przedniej prawy, zamek boczny pokrywy przedniej lewy, cięgno (część przednia), hak zabezpieczający pokrywy przedniej, blachę zamku (zawiasu), wspornik reflektora lewy, wspornik reflektora prawy, poprzeczkę blachy - przednia boczna prawa, poprzeczkę blachy - przednia boczna lewa, wspornik chłodnicy, osłona silnika (przód), podłużnicę - część przednia prawa, podłużnicę - część przednia lewa, część końcową podłużnicy - lewa, część końcową podłużnicy – prawa, szybę atermiczną z czujnikiem deszczu, podkładki dystansowe szyby przedniej - prawe, podkładki dystansowe szyby przedniej – lewe, listwę ozdobną szyby przedniej – lewa, listwę ozdobną szyby przedniej – prawa, airbag kierowcy, pasażera, kolanowy oraz dachowy prawy i dachowy lewy, przedni pas bezpieczeństwa - lewy i prawy, tylny pas bezpieczeństwa – lewy i prawy, wspornik osi przedniej, główny zespół hamulcowy – (...), górę obudowy silnika, zawieszenie skrzyni – tył, chłodnicę ładowanego powietrza, chłodnicę (automatyczna skrzynia biegów), górę i dół tunelu wentylatora, dmuchawę, klimatyzację – kondensator, przewód kondensator – parownik, deskę rozdzielczą, podsufitkę, wzmocnienie wnęki koła lewego i prawego, przegrodę działową, silnik ze skrzynią biegów. (...) S.A. wycenił koszty naprawy pojazdu na kwotę 101.591,97 zł, a wartość pojazdu w dacie szkody na kwotę 100.700 zł (dokumentacja szkody na płycie CD znajdującej się na k. 46: fotografie pojazdu, kosztorys).

Pismem z dnia 13 sierpnia 2017 r. pozwany ubezpieczyciel poinformował powoda, że przewidywane koszty naprawy pojazdu przekraczają 70 % jego wartości rynkowej, w związku z czym jest to szkoda całkowita, oraz że odszkodowanie zostało ustalone w kwocie odpowiadającej wartości pojazdu przed wypadkiem (100.700 zł) pomniejszonej o jego wartość po wypadku (24.360 zł), tj. 76.340 zł. Wyżej ustalona wartość odszkodowania zostanie wypłacona po ustaleniu odpowiedzialności (pismo pozwanego z 30.08.2017 r. – k. 30).

W kolejnym piśmie z dnia 2 października 2017 r. (...) S.A. poinformował powoda, że nie może przyznać odszkodowania za zdarzenie z dnia 13 sierpnia 2017 r., bowiem w trakcie likwidacji szkody ustalono, że zgłaszane uszkodzenia przodu pojazdu oraz poduszek powietrznych, jako powstałe dnia 13 sierpnia 2017 r., faktycznie nie miały miejsca, co wykazały zapisy z komputera pojazdu M. (pismo pozwanego z 0.10.2017 r. – k. 31).

W e-mailu z 3 października 2017 r. J. B. wystąpił do pozwanego o zmianę decyzji i przyznanie odszkodowania za szkodę z dnia 13 sierpnia 2017 r. oraz wypłatę odszkodowania w kwocie 100.700 zł (dokumentacja szkody na płycie CD znajdującej się na k. 46: e-mail powoda z 03.10.2017 r.).

W odpowiedzi (...) S.A. w piśmie z dnia 23 października 2017 r. poinformował powoda, że szczegółowo analiza zapisów odczytanych ze sterowników ujawniła, że pojazd na krótko przed zdarzeniem rejestrował liczne wieloukładowe awarie, które jako powstałe przed zdarzeniem nie mogły być następstwem kolizji objętej zgłoszeniem szkody. Stan zapisów elektronicznych dotyczących elementów układu (...) stoi w sprzeczności z deklarowanym przebiegiem zdarzenia i stanem pojazdu. W pojeździe stwierdzono również ingerencją we wskazania drogomierza. Tym samym brak jest podstaw do przyjęcia, że zdarzenie zaistniało w deklarowanych okolicznościach i brak jest podstaw do wypłaty odszkodowania (dokumentacja szkody na płycie CD znajdującej się na k. 46: pismo pozwanego z 23.10.2017 r.).

Stwierdzony zakres uszkodzeń przedmiotowego pojazdu M. (...) po zdarzeniu z dnia 13 sierpnia 2017 r. wskazuje, że są one umiejscowione w części centralnej przodu pojazdu, a ich propagacja przebiega od przodu do tyłu pojazdu, co wskazuje na uderzenie centralne w przeszkodę pionową, a krawędziowy kształt deformacji wskazuje na uderzenie w przeszkodę w kształcie prostokątnym. Uszkodzenia te nie powstały jednak w okolicznościach deklarowanych przez kierującego pojazdem. Podawane przez powoda okoliczności w jakich miało dojść do kolizji nie korelują z cechami charakterystycznymi poszczególnych uszkodzeń pojazdu. Z opisem przebiegu kolizji nie koreluje również utrwalony stan miejsca kolizji tuż po jej zaistnieniu oraz nie korelują dane elektroniczne zapisane przez sterowniki pojazdu, zaś analizy symulacyjne wskazują, że przedmiotowa kolizja drogowa polegająca na uderzeniu w betonowy słup wsporczy nie miała charakteru czynnika losowego:

1. Z zakresu zniszczeń samochodu wynika, że w chwili uderzenia w przeszkodę pojazd poruszał się z prędkością mieszczącą się w przedziale od 46 do 54 km/h.
2. W sytuacji gdyby pojazd poruszał się z prędkością początkową 60 km/h lub 70 km/h, to przy braku manewrów obronnych na łuku pasa ruchu pojazd zostałby wyrzucony znacznie poza założony tor ruchu i nie doszłoby do zderzenia ze słupem wsporczym.
3. Kierujący pojazdem mógł poruszać się z prędkością początkową 50 km/h. W takich warunkach ruchu była możliwa utrata przyczepności pojazdu i jego wyrzucenie poza obszar pasa ruchu wprost na słup wsporczy. Jeżeli jednak kierujący był w trakcie manewru skrętu w lewo, to skrócone koła pojazdu w połączeniu z systemami bezpieczeństwa pojazdu (system stabilizacji toru ruchu) spowodowałyby zmniejszenie prędkości pojazdu do około 36 km/h, zatem byłaby to prędkość niższa niż wartość wynosząca między 46 km/h a 54 km/h, potrzebna do powstania stwierdzonych uszkodzeń pojazdu.
4. Aby prędkość pojazdu w chwili uderzenia w słup wsporczy była zbliżona do przedziału pomiędzy 46 a 54 km/h i nie został uruchomiony system stabilizacji toru ruchu a koła przednie pojazdu były skierowane na wprost słupa wsporczego (tak są skierowane na zdjęciach z miejsca kolizji), to tor pojazdu przed kolizją musiał być skierowany w stronę słupa wsporczego, co wskazuje, że kierujący pojazdem nie wykonywał manewru skrętu w lewo, a kierował się wprost na słup wsporczy. Oznacza to, że przedmiotowa kolizja nie miała charakteru losowego.
5. Bezpośrednio po zdarzeniu brak było zarówno na przodzie pojazdu, słupie wsporczym, jak też trawniku okalającym słup wsporczy pozostałości po prawym i lewym reflektorze, co wskazuje, że chwili przedmiotowej kolizji samochód marki M. nie miał zamontowanych na trwale przedniego reflektora prawego i przedniego reflektora lewego.

6. W pojeździe stwierdzono uruchomienie czołowej poduszki gazowej kierującego samochodem, czołowej poduszki gazowej pasażera samochodu, bocznych prawych poduszek gazowych pojazdu (tzw. kurtyn gazowych), bocznych lewych poduszek gazowych pojazdu (tzw. kurtyn gazowych). Przedmiotowe zdarzenie drogowe nie powinno jednak skutkować aktywacją bocznych poduszek gazowych, skoro zdarzenie miało charakter zderzenia czołowego, ani aktywacją czołowej poduszki gazowej pasażera, skoro przedni fotel pasażera nie był zajęty (mata – czujnik znajdująca się

w siedzisku fotela przedniego nie wydała w takiej sytuacji sygnału pozwalającego na aktywację poduszki powietrznej pasażera). Brak jest też podstaw uzasadniających twierdzenie, że miała miejsce awaria układu (...) w zakresie aktywacji poduszki powietrznej przedniej prawej w poprzedniej kolizji z maja 2017 r., bowiem dokumentacja zdjęciowa z oględzin pojazdu marki M. wykonana przez (...) S.A. wskazuje, iż w poprzedniej kolizji nie doszło do aktywacji komponentów układu (...), jak również nie doszło do uszkodzenia fotela przedniego prawego.

7. W obwodzie poduszki powietrznej pasażera odnotowano komunikat usterki, który nie wygenerował się podczas wcześniejszej kolizji samochodu z maja 2017 r., co wskazuje na ingerencję w układ poduszki powietrznej pasażera.

(opinia biegłego sądowego z zakresu techniki motoryzacyjnej i ruchu drogowego oraz wyceny wartości pojazdów i kosztów napraw powypadkowych mg inż. D. G. – k. 255-283).

Powyższy stan faktyczny Sąd ustalił na podstawie powołanych wyżej dowodów.

Sąd dał wiarę obiektywnym dowodom ze wskazanych wyżej dokumentów, w tym dokumentacji fotograficznej zapisanej na płytach CD, jako że nie budziły one wątpliwości co do ich autentyczności i nie były kwestionowane przez strony postępowania.

Sąd uznał za w pełni wiarygodną opinię pisemną biegłego sądowego z zakresu techniki motoryzacyjnej i ruchu drogowego oraz wyceny wartości pojazdów i kosztów napraw powypadkowych D. G.. Biegły wyjaśnił należycie podstawy przyjętych twierdzeń, uzasadniając szczegółowo i przekonująco swój wniosek, że uszkodzenia przedmiotowego samochodu marki M. nie mogły powstać w okolicznościach deklarowanych przez powoda. Wyjaśnienia biegłego są logiczne i spójne z dokumentacją fotograficzną stanowiącą materiał dowodowy sprawy. Podane przez biegłego argumenty, które jednoznacznie świadczą o powstaniu uszkodzeń pojazdu powoda w innych okolicznościach od deklarowanych, zostały powyżej już opisane, zatem nie ma potrzeby ich powtarzania w tym miejscu. Podkreślić trzeba, że biegły, w oparciu o całość dostępnego materiału dowodowego oraz po dokonaniu analizy uszkodzeń pojazdu, analizy sytuacyjnej kolizji drogowej i analizy odczytu danych elektronicznych ze sterowników pojazdu, wskazał kilka różnych przyczyn świadczących o powstaniu uszkodzeń w pojeździe w innych okolicznościach aniżeli wskazywane przez powoda, a w szczególności przemawiających za tym, że kolizja polegająca na uderzeniu w betonowy słup w sporczy nie miała charakteru losowego. Każda z tych przyczyn została szczegółowo omówiona przez biegłego, z podaniem rzeczowych argumentów przemawiających za wnioskami postawionymi przez biegłego. Sposób sporządzenia opinii przez biegłego, to jest dokonanie analizy energetycznej stwierdzonych uszkodzeń pojazdu w odniesieniu do symulacji możliwych wariantów przedmiotowej kolizji drogowej, w deklarowanych okolicznościach zderzenia, a także rzeczowe zaprezentowanie wyników takich analiz, pozwala na postawienie tezy o wysokiej fachowości i wiedzy autora opinii. W tej sytuacji nie budzi też wątpliwości trafność wniosków końcowych opinii.

Zwrócić trzeba również uwagę, że z podobne wnioski co biegły D. G. postawił również biegły sądowy z zakresu techniki prowadzenia pojazdów mechanicznych

i rekonstrukcji wypadków drogowych J. J. w wydanej wcześniej w niniejszej sprawie opinii. Różnica pomiędzy obydwiema opiniami jest taka, że opinia biegłego J. J. nie zawierała wniosków kategorycznych, a jedynie wskazywała na prawdopodobieństwo braku powstania szkody w deklarowanych przez powoda okolicznościach, a nadto biegły nie odpowiedział należycie na zarzuty strony powodowej do opinii. Ze względu na niekategoryczny charakter opinii biegłego J. J. Sąd nie uczynił jej w niniejszej sprawie podstawą ustaleń w zakresie faktów wymagających wiedzy specjalistycznej i dopuścił dowód z opinii kolejnego biegłego. Nie można jednak tracić z pola widzenia faktu, że w

znacznej części wnioski opinii obydwu biegłych korespondują wzajemnie ze sobą. W każdym razie opinia biegłego D. G. nie zawierała żadnych luk lub niejasności, a przedstawione w niej wnioski stanowiły logiczną konsekwencję przeprowadzonych przez biegłego i szczegółowo uzasadnionych analiz, zatem stanowiła w pełni wiarygodny materiał dowodowy w sprawie.

Nie budziły wątpliwości zeznania świadka D. M., w których świadek podał ogólne informacje co do usytuowania pojazdu powoda po zdarzeniu z dnia 13 sierpnia 2017 r. oraz rodzaju widocznych uszkodzeń w tym pojeździe, bowiem zeznania te pozostają w zgodzie z dokumentacją fotograficzną stanowiącą materiał dowodowy sprawy.

Zeznaniom powoda J. B. Sąd dał wiarę jedynie w części dotyczącej faktu zaistnienia kolizji drogowej jego samochodu M. w dniu 13 sierpnia 2017 r., miejsca tej kolizji oraz kierunku, z którego powód nadjechał, usytuowania pojazdu bezpośrednio po kolizji, a także co do zakresu dokonanej naprawy samochodu po wcześniejszej kolizji z maja 2017 r. W tym tylko zakresie zeznania powoda korespondowały z dowodami z dokumentów (w szczególności z dokumentacją fotograficzną) i mogły być uznane za przedstawiające fakty prawdziwe. Sąd uznał natomiast za niewiarygodne zeznania powoda w zakresie, w którym powód przedstawił przebieg kolizji z 13 sierpnia 2017 r., w szczególności tor ruchu pojazdu bezpośrednio przed uderzeniem w słup, a także co do faktu, że wszystkie poduszki powietrzne w pojeździe zostały uruchomione w następstwie tej kolizji, a wcześniej nie były „wystrzelone”. Podawanym przez powoda okolicznościom powstania szkody przeczy opinia biegłego sądowego mgr inż. D. G., która – ze wskazanych wyżej szczegółowo przyczyn – została uznana przez Sąd za w pełni wiarygodną.

Sąd na podstawie art. 235² § 1 pkt 2 i 5 k.p.c. pominął dowód z opinii biegłego sądowego rzeczoznawcy majątkowego, zgłoszony przez powoda na okoliczność wyceny przedmiotowego pojazdu marki M. w stanie uszkodzonym, ponieważ dowód ten był zbędny dla rozstrzygnięcia sprawy i prowadziłby tylko do nieuzasadnionego przedłużenia postępowania. Po pierwsze, nie było potrzebny dokonywania wyceny wartości samochodu M. po szkodzie, bowiem fakt ten był bezsporny. Pozwany wycenił tę wartość w postępowaniu likwidacyjnym na 23.360 zł, a powód jej nie kwestionował, lecz sam na jej podstawie dokonał obliczenia należnego mu odszkodowania dochodzonego pozwem. Po drugie, powód nie wykazał samej zasady odpowiedzialności pozwanego, wobec czego kwestia wysokości szkody nie miała znaczenia.

Sąd zważył, co następuje:

Zgodnie z dyspozycją art. 805 § 1 k.c., przez umowę ubezpieczenia ubezpieczyciel zobowiązuje się, w zakresie działalności swego przedsiębiorstwa, spełnić określone świadczenie w razie zajścia przewidzianego w umowie wypadku, a ubezpieczający zobowiązuje się zapłacić składkę. Świadczenie ubezpieczyciela przy ubezpieczeniu majątkowym polega na zapłacie określonego odszkodowania za szkodę powstałą wskutek przewidzianego w umowie wypadku (art. 805 § 2 pkt. 1 k.c.). Zakres ochrony ubezpieczeniowej, sposób ustalania wartości ubezpieczonego mienia i wysokości szkody ustalany jest z reguły w ogólnych warunkach ubezpieczenia wydawanych przez towarzystwo ubezpieczeń. Podstawę dla takiej praktyki stanowi art. 384 k.c., przy czym w razie gdy posługiwanie się wzorcem jest w stosunkach danego rodzaju zwyczajowo przyjęte, wiąże on także wtedy, gdy druga strona mogła się z łatwością dowiedzieć o jego treści.

Celem ubezpieczenia majątkowego jest wyrównanie uszczerbku w majątku ubezpieczającego, spowodowanego wypadkami ubezpieczeniowymi przewidzianymi w umowie ubezpieczenia. Wypadek ubezpieczeniowy ma postać zdarzenia losowego, które określane jest jako niezależne od woli ubezpieczającego lub ubezpieczonego zdarzenie przyszłe i niepewne, którego wystąpienie powoduje uszczerbek w dobrach osobistych lub w dobrach majątkowych albo zwiększenie potrzeb majątkowych po stronie ubezpieczającego lub innej osoby objętej ochroną ubezpieczeniową (zob. art. 3 ust. 1 pkt 57 ustawy z dnia 11 września 2015 r. o działalności ubezpieczeniowej i reasekuracyjnej; taki charakter wypadku ubezpieczeniowego wynika też z art. 806 § 2 k.c.). Jeśli więc do zdarzenia nie doszło w sposób losowy, lecz zostało ono celowo wywołane przez

ubezpieczającego lub ubezpieczonego, to zdarzenie takie nie jest wypadkiem ubezpieczeniowym i nie powstaje za nie odpowiedzialność ubezpieczyciela (tak też Sąd Apelacyjny w Gdańsku w wyroku z 25.01.2017 r., I ACa 502/16, Legalis).

Dla rozstrzygnięcia sporu pomiędzy stronami istotny był nadto zakres ubezpieczenia ustalony w powoływanych wyżej Ogólnych warunkach ubezpieczenia, mających zastosowanie do przedmiotowej umowy ubezpieczenia. Przypomnieć więc trzeba, że zgodnie z § 7 ust. 1 OWU ochroną ubezpieczeniową AC objęte są szkody polegające na uszkodzeniu, zniszczeniu, utracie pojazdu lub jego wyposażenia, zaistniałe w okresie ubezpieczenia, wskutek wypadku ubezpieczeniowego. Z kolei wypadek ubezpieczeniowy zdefiniowany został w OWU jako zdarzenia niezależnego od woli ubezpieczonego lub osoby uprawnionej do korzystania z pojazdu powodujące szkodę objętą zakresem AC (§ 3 pkt. 96 lit. a OWU). Ponadto § 12 ust. 1 pkt 2 OWU wyłączał z ochrony ubezpieczeniowej szkody spowodowane umyślnie lub wskutek rażącego niedbalstwa przez ubezpieczonego lub osobę uprawnioną do korzystania z pojazdu, chyba że w razie rażącego niedbalstwa zapłata odszkodowania odpowiada w danych okolicznościach względem słuszności.

W okolicznościach faktycznych niniejszej sprawy stwierdzić należy, że nie powstała odpowiedzialność odszkodowawcza pozwanego towarzystwa ubezpieczeń z ubezpieczenia autocasco za zgłoszoną przez powoda szkodę z dnia 13 sierpnia 2017 r. w samochodzie marki M.. Z materiału dowodowego zgromadzonego w niniejszej sprawie wynika bowiem, że nie miał miejsca wypadek ubezpieczeniowy w opisanym wyżej znaczeniu, tj. zdarzenie niezależne od woli ubezpieczonego lub osoby uprawnionej do korzystania z pojazdu, powodujące szkodę objętą zakresem AC. Przeprowadzone w rozpatrywanej sprawie dowody (zwłaszcza opinia biegłego sądowego) prowadzą do wniosku, że kolizja ze słupem wsporczym została zaaranżowana przez powoda, który celowo (umyślnie) wjechał pojazdem w słup, doprowadzając do uszkodzenia przedniej części pojazdu. Nie ulega też wątpliwości, że część uszkodzeń pojazdu istniała już przed zdarzeniem z dnia 13 sierpnia 2017 r. i nie powstała w następstwie tego zdarzenia: chodzi tu o uszkodzenia lewych tylnych drzwi

i lewego tylnego błotnika (sam powód podczas przesłuchania w charakterze strony postępowania przyznał, że uszkodzenia te nie zostały naprawione po poprzedniej kolizji

z 16 maja 2017 r.), a także o uszkodzenia poduszki powietrznej czołowej pasażera i bocznych kurtyn powietrznych, które nie mogły powstać w zdarzeniu z dnia 13 sierpnia 2017 r. (ani nie powstały we wcześniejszej kolizji z 16 maja 2017 r., a biegły sądowy stwierdził ingerencję ludzką w układ sterowania poduszkami powietrznymi). W rezultacie zachodzą podstawy do stwierdzenia, że uszkodzenia samochodu M. powstałe na skutek uderzenia pojazdu

w słup w dniu 13 sierpnia 2017 r. stanowiły konsekwencję intencjonalnego (umyślnego) działania powoda, nakierowanego na uzyskanie odszkodowania z ubezpieczenia autocasco. Wobec braku losowego charakteru tego zdarzenia, spowodowanego umyślnie przez powoda, szkody powstałe na skutek tego zdarzenia nie są objęte ochroną ubezpieczeniową w ramach zawartej umowy ubezpieczenia autocasco, stosownie do przywołanych wyżej regulacji § 7 ust. 1 w zw. z § 3 pkt 96 lit a OWU oraz § 12 ust. 1 pkt. 2 OWU. Tym samym powodowi nie przysługuje odszkodowanie z tytułu zawartej z pozwanym umowy ubezpieczenia autocasco. Odmawiając wypłaty odszkodowania powodowi pozwany nie naruszył zatem zawartej przez strony umowy ubezpieczenia autocasco, ani przywołanych przez powoda przepisów art. 471 k.c. czy art. 805 § 1 k.c.

Mając to wszystko na uwadze Sąd w pkt. I sentencji wyroku oddalił powództwo, na podstawie wyżej powołanych przepisów.

O kosztach postępowania Sąd orzekł w pkt. II sentencji wyroku zgodnie z zasadą odpowiedzialności za wynik procesu wyrażoną w art. 98 § 1 k.p.c. Powództwo okazało się nieuzasadnione, zatem przegrywający sprawę powód, obowiązany jest zwrócić pozwanemu koszty niezbędne do celowej obrony. Na koszty te w łącznej kwocie 5.917 zł składają się część uiszczonego przez pozwanego wynagrodzenia biegłego sądowego w wysokości 500 zł, opłata skarbową od pełnomocnictwa procesowego w wysokości 17 zł i wynagrodzenie pełnomocnika procesowego pozwanego w wysokości 5.400 zł, ustalonej na podstawie § 2 pkt 6 rozporządzenia Ministra Sprawiedliwości z dnia 22 października 2015 r. w sprawie opłat za czynności adwokackie (Dz. U. z 2015 r., poz. 1800, ze zm.).

Nieuiszczone przez strony i wyłożone tymczasowo przez Skarb Państwa – Sąd Okręgowy w Warszawie koszty sądowe, z tytułu wydatków na wynagrodzenie biegłego sądowego i zwrot kosztów podróży świadka, wyniosły łącznie 5.004,98 zł. Stosownie do wyniku sprawy, na podstawie art. 83 ust. 1 w zw. 113 ust. 1 ustawy z dnia 28 lipca 2005 r. o kosztach sądowych w sprawach cywilnych (tekst jedn.: Dz.U. z 2021 r., poz. 2257), Sąd w pkt. III sentencji wyroku nakazał pobrać w/w kwotę od powoda na rzecz Skarbu Państwa – Sądu Okręgowego w Warszawie.