

Sygn. akt I C 1560/16

WYROK W IMIENIU RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ

Dnia 10 września 2018 r.

Sąd Rejonowy w Gdyni I Wydział Cywilny:
Przewodniczący: SSR Tadeusz Kotuk
Protokolant: st. sekr. sąd. Anna Szymańska

po rozpoznaniu na rozprawie w dniu 3 września 2018 r. w G. sprawy z powództwa S. T. przeciwko (...) S.A. w W.

o zapłatę

I. oddała powództwo;

II. zasądza od powoda S. T. na rzecz pozwanego (...) S.A. w W. kwotę 6.217 zł (sześć tysięcy dwieście siedemnaście złotych) tytułem zwrotu kosztów procesu;

III. nakazuje ściągnąć od powoda S. T. na rzecz Skarbu Państwa – Sądu Rejonowego w Gdyni kwotę 624 zł (sześćset dwadzieścia cztery złote) tytułem nieuiszczonych kosztów sądowych.

Sygn. akt I C 1560/16

UZASADNIENIE

Stan faktyczny

Pojazd M. z numerem VIN (...) był przedmiotem szkody komunikacyjnej z dnia 5 kwietnia 2012 r. (likwidowanej przez (...) S.A.). Pojazd był sfotografowany wówczas z częściowo niekompletną przednią częścią pojazdu. Następnie ten sam pojazd był przedmiotem kolejnej szkody polegającej na pożarze wnętrza samochodu. Spaleniu uległa całość wyposażenia wnętrza, uszkodzone zostały też drzwi, szyby. Szkada miała miejsce 30 stycznia 2013 r. i była likwidowana przez (...) S.A.). Ubezpieczony wówczas P. Ł. (1) otrzymał odszkodowania na poziomie około 60.000 zł.

Dowód: fotografie, k. 87-88

fotografie, k. 68-70

zeznania świadka P. Ł., k. 401

Pojazd w stanie po spaleniu wnętrza w styczniu 2013 r. P. Ł. (1) sprzedał W. N. za 17.900 zł. Następnie W. N. – również nie naprawiając pojazdu – sprzedał go S. T. (w dniu 27 czerwca 2014 r.), za taką samą cenę.

Dowód: umowy sprzedaży, k. 71-72

W dniu 25 września 2015 r. S. T. przedstawił pojazd M. z numerem VIN (...) do ubezpieczenia autocasco u agenta (...) w G. przy ul. (...) (z ubezpieczycielem (...) S.A.). Pojazd był zaparkowany na ogólnodostępnym parkingu przy Urzędzie Miasta G.. Ubezpieczający podał, przy zawieraniu umowy ubezpieczenia, że stan pojazdu jest dobry, przebieg miał wynosić 207.000 km, posiadał ważne badanie techniczne. Ubezpieczający podał też, że posiada 2 oryginalne sterowniki do drzwi i uruchamiania pojazdu. Sumę ubezpieczenia określono na 67.890 zł. Agentka (A. K.) w trakcie ubezpieczenia widziała pojazd zaparkowany, zostało jej pokazane miejsce położenia numeru VIN (na stałym elemencie podwozia), wykonała m.in. fotografię tego miejsca (tj. pod tylnym siedzeniem).

Dowód: polisa, k. 16-17

Następnie ojciec powoda w dniu 21 kwietnia 2016 r. zgłosił kradzież w/w pojazdu w G.. Pojazdu oraz sprawcy nie odnaleziono.

Okoliczności bezsporne

Ubezpieczyciel ((...) S.A.) odmówił wypłaty odszkodowania.

Okoliczność bezsporna

Koszt naprawy uszkodzeń po spaleniu pojazdu (tj. w stanie nabycia go przez powoda), nawet przy zastosowaniu części używanych wyniósłby co najmniej 109.224,13 zł (sam zakup części zamiennych – 88858,62 zł) brutto. Przy zastosowaniu części nowych oryginalnych koszt ten wyniósłby 253.378,36 zł. Pojazd w chwili dokumentowania szkody w styczniu 2013 posiadał wyposażenie właściwe pojazdom na rynek amerykański. Pojazd przedstawiony do ubezpieczenia we wrześniu 2015 r. – miał inne wyposażenie (inne felgi, brak elementów ozdobnych na tylnym zderzaku i progach drzwi, inne lampy). Pojazd miał dokumentowany stan licznika sprzeczny z logiką (wg badania ważnego do 15 września 2015 r. – 212.076 km, wg badania ważnego do 21 września 2016 r. – 205.487 km).

Nie istnieje dostępne darmowe, powszechnie dostępne oprogramowanie do sterowników urządzeń wnętrza tego typu pojazdu. Do instalacji tych urządzeń niezbędna jest specjalistyczna wiedza z zakresu informatyki, wymagane jest bowiem wgranie sterownika do każdego urządzenia (np. osobno do pasów bezpieczeństwa, poduszki z układem (...), układy wspomagania hamulcami). Wiedza potrzebna do uzyskania praktycznych umiejętności w tym zakresie jest rozproszona i dotarcie do źródeł jest problematyczne. Nawet ten sam model z tego samego rocznika pojazdu może mieć różne oprogramowanie. Uzyskanie części zamiennych w postaci pełnego wyposażenia wnętrza spalonego M. w granicach 30.000 zł jest niemożliwe w okresie 2-3 miesięcy. Wymaga długiego przygotowywania i selekcji korzystnych ofert po niskich cenach. Wymiana całego wnętrza nie polega na prostym wstawieniu zamiennych elementów. Przełożenie całej, kompletnej zaprogramowanej instalacji wnętrza pojazdu byłoby jeszcze bardziej pracochłonne.

Dowód: opinia biegłego M. Z., k. 426-446, 471-473, 531-532, 545-546

Ocena dowodów

Nie dano wiary zeznaniom świadka C. T. (1). W kontekście wyników opinii biegłego zeznania te zdaniem Sądu są fałszywe. Świadek nie był w stanie naprawić spalonego wnętrza pojazdu w okresie 2-3 miesięcy od zakupu (do momentu najbliższego badania technicznego, które pojazd przeszedł we wrześniu 2014 r. pozytywnie). Przedstawiony przez niego opis sposobu zamontowania elementów wnętrza świadczy o całkowitym braku wiedzy. Cała elektronika niezbędna do funkcjonowania tego samochodu nie mogła być tak po prostu kupiona w całości (lub „na raty”) i zamontowana; nie może tak po prostu nagle po wmontowaniu sama z siebie zacząć prawidłowo działać. Świadek z swoich pierwszych zeznaniach właściwie eksponuje tylko to, że spalone były „fotele i plastiki”, nic nie zeznaje o elektronice i problemach z tym związanych. Dopiero w trakcie drugiego przesłuchania (k. 495) ogólnikowo mówi, że „osobiście zaprogramował nawigację” (prawdopodobnie ją po prostu podłączył do zasilania i włączył), dalszych szczegółów nie pamięta, twierdzi, że wszystko można zrobić przy pomocy „programu” (nie wiadomo jakiego). Nie zauważa nawet, że oprogramowanie ma złożoną strukturę hierarchiczną (sterowniki poszczególnych urządzeń i czujników oraz oprogramowanie integrujące ich działanie). Jeżeli, jak twierdzi, kupował części „na allegro” i „gieldzie”, to musiałby najpierw zidentyfikować wersje oprogramowania sterowników, czego nie można zrobić przed zakupem części. Jego opis naprawy jest więc odpowiedni do sytuacji naprawy np. spalonej kanapy lub innych mebli. Tymczasem do aktywizacji elektroniki współczesnego pojazdu wymagana była specjalistyczna wiedza informatyczna (uzyskanie firmowych sterowników i integracja całego oprogramowania w funkcjonalną całość). Tak naprawę wiedza ta jest chroniona przez koncerny samochodowe i niedostępna laikom lub fachowcom zajmującym się ogólnymi naprawami samochodów. W przeciwnym razie każdy mógłby sam sobie zmontować luksusowy pojazd posiadając podwozie i „gołą” karoserię – za ułamek ceny w pełni funkcjonalnego oryginału. Biegły podał, że nie jest to całkowicie niemożliwe,

ale wymaga wyjątkowych kwalifikacji i ogromu czasu. Powyższy problem można porównać do samodzielnego skompilowania aktualizacji oprogramowania komputera typu open source (jest to zdaniem Sądu dobra analogia, bo w komputerze też jest wiele odrębnych urządzeń mających własne sterowniki, co wymaga odpowiedniej integracji: karty graficzne, moduły komunikacyjne itp.) – teoretycznie każdy mógłby to zrobić, przesiadując codziennie np. przez rok na specjalistycznych forach internetowych. W praktyce nikt tego nie robi, bo jest to bardzo skomplikowane i nieopłacalne.

Z zeznań świadka C. T. wynika, że nie ma on w ogóle pojęcia o złożoności procesu instalacji różnych elektronicznych urządzeń znajdujących się we wnętrzu pojazdu, nie mówi już o wiedzy z zakresu kryptografii związanej z kodowaniem sterowników do elektronicznej stacyjki. Jego opis naprawy mógłby odpowiadać stopniowi zaawansowania pojazdów sprzed 40 lat, ale nie dzisiejszych, „naszpikowanych” elektroniką. Skoro zaś nie przedstawiono nikogo innego, kto miałby spalony pojazd naprawić, to znaczy, że takiego faktu w istocie nigdy nie było. Spalony w pożarze z początku 2013 r. pojazd zdaniem Sądu nie został odbudowany. Brak na to jakiegokolwiek wiarygodnego dowodu. Z zeznań powoda nie wynika nic wiarygodnego, ani tłumaczącego zagadkę szybkiej odbudowy spalonego pojazdu. Powód nawet dość zaskakująco minimalizuje problem pożaru w pojeździe w ogóle zaprzeczając, że w czasie pożaru został uszkodzony. Posługuje się absurdalną argumentacją, że dla niego uszkodzenie, to naruszenie kształtu karoserii. Wrak pojazdu po spaleniu nie jest więc pojazdem uszkodzonym.

Istotnym w kontekście powyższego jest to, że powód nie przedstawił ani jednego dowodu na zakup choćby pojedynczego urządzenia lub kompletu wyposażenia wnętrza tego rodzaju M.. W kontekście szczególnego układu zdarzeń w niniejszej sprawie było to konieczne do wykazania tożsamości pojazdu spalonego w 2013 r. i przedstawionego do ubezpieczenia w 2015 r.

Opinia biegłego M. Z. jest zdaniem Sądu pełna, jasna i wewnętrznie niesprzeczna. Biegły w przekonujący sposób wytłumaczył, jak skomplikowane, niezmiernie kosztowne i długotrwałe (około 1 roku) byłoby naprawienie spalonego M.. Gdyby te czynności były tak łatwe i tanie, jak zeznawał C. T. (oraz powód), to informacje o takich zdarzeniach pojawiałyby się wielokrotnie w różnych kontekstach (choćby w historii pojazdów uczestniczących w kolizjach) także w procesach sądowych. Tymczasem o takich sytuacjach praktyka sądowa milczy. To oznacza, że po spaleniu wnętrza pojazd są po prostu złomowane, co – w świetle wyliczeń biegłego związanych z poziomem kosztów naprawy – jest zupełnie logiczne. Z opinii biegłego M. Z. wynika też to, że „przeszczepienie” elementu podwozia z numerem VIN jest co prawda dość skomplikowane technicznie, ale nie jest ani tak kosztowne i pracochłonne jak odbudowanie spalonego pojazdu. Biegły pozostawił porównanie tych okoliczności Sądowi. W kontekście całokształtu materiału w niniejszej sprawie Sąd nie ma wątpliwości, że pojazd przedstawiony do ubezpieczenia we wrześniu 2015 r. nie był tym samym pojazdem, co spalony w styczniu 2013 r.

Zeznania pozostałych świadków nie miały znaczenia dla rozstrzygnięcia.

Kwalifikacja prawna

Pozwany zdaniem Sądu słusznie podnosi, że przy zawarciu umowy ubezpieczenia powód podał istotne fakty sprzeczne z prawdą. Zdaniem Sądu dotyczy to dwóch elementów: po pierwsze, powód stan pojazdu określił jako „dobry”, po drugie – podał, że posiada **dwa oryginalne sterowniki do drzwi i uruchomienia pojazdu**. Oczywiście jest przy tym, że ubezpieczycielowi chodziło o te sterowniki, które miałyby służyć do korzystania z pojazdu w danym momencie (a nie np. o sterowniki już nie działające, tj. z uwagi na pożar i całkowitą wymianę elektroniki w pojeździe).

Następnie trzeba te dwie informacje przyłożyć do obu sprzecznych wariantów faktów w sprawie. Jeżeli – jak twierdzi powód – pojazd miał być „odbudowany” przez jego ojca, to oczywiście jest, że powód nie posiadał oryginalnych sterowników do drzwi i uruchomienia pojazdu, skoro cała, kompletna elektronika miała być nabywana za pośrednictwem popularnego portalu internetowego ((...)) i na „giełdzie”. Jasnym jest przy tym, że pożar w pojeździe strawił też całkowicie silowniki i sterowniki elektroniki w drzwiach i elektroniczną „stacyjkę” (na zdjęciach widać wyraźnie, że po pożarze nie pozostało nawet śladów po zewnętrznych lusterkach, a ślady ognia widać także na zewnętrznych płaszczyznach drzwi, świadek P. Ł. wyraźnie podał, że w środku wszystko spaliło się doszczętnie, była w środku „goła blacha”, k. 401). Kupione od nieznannej osoby trzeciej urządzenia zabezpieczające, w tym też musiały

być sterowniki („kluczyki”) do pojazdu, to zwiększone ryzyko tego, że ktoś będzie mógł ten pojazd uruchomić bez wiedzy ich posiadacza, czyli duże ryzyko kradzieży pojazdu (nawet bez włamania). Niepodanie takiej okoliczności ubezpieczycielowi w danej sytuacji jest przejawem rażącej winy powoda. Gdyby ta informacja została podana ubezpieczycielowi, umowa ubezpieczenia autocasco (tym od kradzieży pojazdu) z pewnością nie została by zawarta. Jeżeli z kolei przyłoży się powyższe uwagi do ostatecznych ustaleń faktycznych Sądu (tj. że pojazd przedstawiony do ubezpieczenia we wrześniu 2015 r. jest innym pojazdem, niż wskazuje znajdujący się pod tylnym siedzeniem numer VIN), prowadzi to do analogicznych wniosków: skoro pojazd jest niewiadomego pochodzenia, to nie ma żadnej pewności co do oryginalności pochodzenia jakichkolwiek elementów nim sterującym, w tym sterowników drzwi i stacyjki.

Jeżeli chodzi o drugi element, tj. „dobry” stan pojazdu, to przyjmując wariant proponowany przez powoda i przy uwzględnieniu opinii biegłego M. Z. – pojazd nie mógł mieć działającej i sprawnej elektroniki. Jeżeli nawet we wrześniu 2015 r. wewnątrz sprawiało dobre wrażenie estetyczne, to nie ma dowodów potwierdzających to, że działała elektronika sterująca wszystkimi urządzeniami (np. pasy bezpieczeństwa, poduszki powietrzne, elektryczne sterowniki zamków w drzwiach, elektroniczna stacyjka itp.), co wymagałoby do uruchomienia wiedzy informatycznej, której ani powód, ani jego ojciec nie posiadają. Jeżeli nie ma dowodu, że elektronika została podłączona i działała, to nie można przyjąć, na podstawie np. jakości tapicerki, że pojazd był w „dobrym” stanie. Jeżeli zaś przyłoży się twierdzenie o „dobrym” stanie pojazdu do ustaleń faktycznych Sądu, tj. że przedstawiono faktycznie zupełnie inny pojazd, niż egzemplarz po pożarze z 2013 r., to w tym przypadku należy stwierdzić, że przy ubezpieczeniu autocasco od kradzieży dla ubezpieczyciela przy ocenie ryzyka klucze jest przecież wiarygodne pochodzenie pojazdu, a nie to, czy pojazd „ładnie” wygląda stojąc na parkingu. Dobry stan pojazdu w tym sensie nie może być odnoszony do egzemplarza, który fałszywie wskazuje na numer VIN z innego pojazdu. P. elementu identyfikacyjnego, gdyby zostało podane ubezpieczycielowi, z pewnością skutkowałyby odmową zawarcia umowy ubezpieczenia.

Reasumując, w realiach sprawy klucze dla możliwości zajścia zdarzenia ubezpieczeniowego było zdaniem Sądu to, że powód niezgodnie z prawdą poinformował o posiadaniu „oryginalnych” sterowników do drzwi i stacyjki pojazdu. Powyższe pozostaje w bezpośrednim związku ze zwiększeniem ryzyka kradzieży pojazdu, a więc musi to być uznane za okoliczność zwalniającą pozwanego z odpowiedzialności za skutki tej kradzieży (art. 815 § 3 zdanie pierwsze k.c.).

Mając powyższe na uwadze powództwo oddalono w całości na mocy art. 815 § 3 zdanie pierwsze k.c. (punkt I. sentencji). Częściowe cofnięcie pozwu (bez zrzeczenie się roszczenia) było nieskuteczne, z uwagi na brak zgody pozwanego.

Koszty

O kosztach procesu orzeczono jak w **punkcie II.** sentencji na mocy art. 98 § 1 k.p.c. Na zasądzone od przegrywającego powoda na rzecz wygrywającego pozwanego koszty składa się: opłata za czynności radcy prawnego w stawce minimalnej (5.400 zł, § 2 pkt 5 rozporządzenia Ministra Sprawiedliwości z dnia 22 października 2015 r. w sprawie opłat za czynności radców prawnych, ze zm.), opłata skarbową od pełnomocnictwa (17 zł), 800 zł tytułem zaliczki.

W **punkcie III.** sentencji od przegrywającego proces powoda nakazano ściągnąć pozostałe, nieuiszczone koszty sądowe (niezaliczkowana część wynagrodzenia biegłego): 128 zł + 256 zł + 240 zł (na mocy art. 98 § 1 k.p.c. w zw. z art. 113 ust. 1 ustawy o kosztach sądowych w sprawach cywilnych).