



Mariusz Michalak*

Stosowanie części zamiennych przy ustalaniu odszkodowania przez ubezpieczyciela¹. Część 2

[Use of Spare Parts in Determining Compensation by the Insurer. Part 2]

Abstract

The article discusses the issue of the use of spare parts in motor vehicles when determining compensation by insurers under a liability contract. In this context, the principles of restoring the vehicle to its condition from before the incident are important, in particular, taking into account the classification of spare and original parts. What matters here is the condition and value of the vehicle before the damage, and the impact of using different types of variable parts on restoring the vehicle to such value and such condition. The article focuses on the problem of the liquidation of actual damage – that is, damage to the vehicle – under a liability contract.

First of all, it draws attention to the practices used in vehicle repair. The main idea here is to illustrate the actions of insurers directed at underestimating the cost of repairing the vehicle and using parts that will not in every case lead to restoration of the vehicle to its pre-accident condition. Such practices – definitely undesirable from the point of view of the injured party – have been critically evaluated. At the same time, the court practice in this regard, as well as the ways in which insurers can defend themselves in court, are pointed out.

Keywords: spare parts, compensation, insurer, vehicle condition, vehicle damage, original parts.

Sposoby naprawienia szkody

Celem niniejszego artykułu nie jest szczegółowe omówienie sposobów naprawienia szkody, jednak kwestia ta ma istotne znaczenie dla

* **Mariusz Michalak** – adwokat, doktorant nauk prawnych w Akademii Leona Koźmińskiego w Warszawie.

¹ Pierwszą część artykułu opublikowano w numerze 4/2022/64, ss. 121–131.

szkody komunikacyjnej w pojeździe. Sposoby te zostały określone w art. 363 k.c. To mianowicie: przywrócenie stanu poprzedniego (restytucja naturalna) oraz zapłata odpowiedniej sumy pieniężnej. Wymienione metody mają doprowadzić do pełnej kompensacji, czyli zrealizowania głównie zasady odszkodowania. W tym znaczeniu mają równorzędny charakter².

Nie sposób do każdej szkody przyporządkować tożsamego stanu faktycznego, a co za tym idzie tego samego sposobu jej naprawienia. Wiąże się to z koniecznością doboru środków, które z punktu widzenia każdego poszkodowanego będą odmienne. Należy przy tym podkreślić, że formuła art. 363 k.c. daje podstawę do wniosku, że realizuje on w dużej mierze funkcję ochrony interesów poszkodowanego i dlatego – co do zasady – wybór sposobu naprawienia szkody pozostawiono jego uznaniu, w ramach zasady pełnej kompensacji³.

Naprawienie szkody przez przywrócenie stanu poprzedniego może polegać na dokonaniu odpowiednich czynności faktycznych lub prawnych. Gdy szkoda wynika z uszkodzenia lub zniszczenia rzeczy lub ograniczenia albo uniemożliwienia korzystania z rzeczy, zachowanie zobowiązanego do jej naprawienia powinno przybrać postać odpowiednich czynności faktycznych. Natomiast gdy szkoda przejawia się np. w zwiększeniu się pasywów poszkodowanego (o ile przyjmie się, że zwiększenie się pasywów może *per se* stanowić szkodę, co może budzić wątpliwości), jej naprawienie powinno polegać przede wszystkim na dokonaniu odpowiednich czynności prawnych zmierzających do zwolnienia poszkodowanego z długu⁴.

Naprawienie szkody przez przywrócenie stanu poprzedniego zmierza do usunięcia skutków naruszenia konkretnego dobra lub konkretnego interesu⁵, nie musi jednak prowadzić do osiągnięcia stanu identycznego ze stanem istniejącym przed zdarzeniem, ale musi być indywidualnie ocenione. W związku z tym świadczenie zobowiązanego do naprawienia szkody powinno prowadzić do umożliwienia zaspokojenia za pomocą naruszonego dobra – w co najmniej zbliżonym stopniu – potrzeb poszkodo-

² Z. Banaszczyk [w:] K. Pietrzykowski (red.), Kodeks cywilny. Komentarz, tom 1, Warszawa 2020, art. 363, Nb 1.

³ Zob. wyroki SN: z 1 września 1970 r., II CR 371/70, OSNCP 1971, nr 5, poz. 93, a także z 20 października 1972 r., II CR 425/72, OSNCP 1973, nr 6, poz. 111.

⁴ Z. Banaszczyk [w:] K. Pietrzykowski (red.), Kodeks..., tom 1, art. 363, Nb 12.

⁵ T. Dybowski [w:] Z. Radwański (red.), System prawa cywilnego, tom 3, cz. 1. Prawo zobowiązań – część ogólna, Warszawa 1981, s. 288.

wanego, które byłyby zaspokojone za pomocą tego dobra, gdyby nie doszło do wyrządzenia szkody wynikłej z jego naruszenia⁶.

Przywrócenie stanu poprzedniego jest sposobem naprawienia szkody, który jest bardzo silnie uzależniony od okoliczności konkretnego stanu faktycznego. Rodzaj naruszonych dóbr oraz sposób naruszenia, z którego wynikła szkoda, a także zakres uszkodzeń i ich charakter są bowiem czynnikami determinującymi postać wymaganego zachowania podmiotu zobowiązanego do naprawienia szkody w ten sposób.

W postanowieniu z 16 grudnia 2021 roku⁷ Sąd Najwyższy zwrócił uwagę, że: „Jakkolwiek obowiązek ubezpieczyciela odpowiedzialności cywilnej polega na zapłacie odszkodowania, a więc na spełnieniu świadczenia pieniężnego (art. 822 § 1 k.c.), to jednak judykatura przyjmuje, że poszkodowany może, według swojego wyboru, żądać od ubezpieczyciela zapłaty kosztów hipotetycznej restytucji albo zapłaty odpowiedniej sumy pieniężnej ustalonej zgodnie z metodą różnicy. Przepis art. 822 § 1 k.c. modyfikuje normę wynikającą z art. 363 § 1 k.c. jedynie w ten sposób, że roszczenie o przywrócenie stanu poprzedniego przekształca w roszczenie o zapłatę kosztów restytucji. Orzecznictwo zgodnie przy tym przyjmuje, że powstanie tego roszczenia – a tym samym zakres odszkodowania – nie zależą od tego, czy poszkodowany dokonał restytucji i czy w ogóle ma taki zamiar. Stosowanie art. 822 § 1 w zw. z art. 363 § 1 k.c. oznacza, że poszkodowany nie może jednak żądać zapłaty kosztów (hipotetycznej) restytucji w sytuacji, w której przywrócenie stanu poprzedniego byłoby niemożliwe albo też pociągało za sobą nadmierne trudności lub koszty. Ocena, czy koszty restytucji są nadmierne, zależy od okoliczności sprawy”.

Z kolei w postanowieniu z 7 grudnia 2018 roku⁸ Sąd Najwyższy wskazuje, że: „Jeśli poszkodowany przeprowadzi naprawę pojazdu uszkodzonego w wypadku przed wypłatą odszkodowania, sąd powinien ustalić jego wysokość w kwocie pokrywającej niezbędne i ekonomicznie uzasadnione wydatki.

Odszkodowanie przysługujące od ubezpieczyciela odpowiedzialności cywilnej za uszkodzenie pojazdu mechanicznego może być ustalone, w przypadku szkody częściowej, jako równowartość hipotetycznie określonych kosztów przywrócenia pojazdu do stanu poprzedniego także

⁶ Zob. wyrok SN z 19 lutego 2003 r., V CKN 1690/00, Legalis.

⁷ III CZP 66/20, Legalis.

⁸ III CZ 51/18, Legalis.

wtedy, gdy przed ustaleniem wysokości odszkodowania pojazd zostanie naprawiony. Jeżeli ubezpieczyciel wykaże, że taki sposób rozliczenia szkody przewyższa wielkość uszczerbku w majątku poszkodowanego, odszkodowanie – stosownie do okoliczności sprawy – może ulec obniżeniu”.

Ma to o tyle znaczenie, że poszkodowany ma prawo do żądania od ubezpieczyciela z góry potrzebnych kosztów za naprawę. Niemniej jednak liczne orzecznictwo w tym zakresie prowadzi do wniosku, że większość zakładów ubezpieczeń przy dokonywaniu wyliczeń kosztów naprawy pojazdu zaniża je w sposób rażący – a to uniemożliwia przecież przywrócenie pojazdu do stanu sprzed szkody, co jest głównym celem ubezpieczenia.

Obowiązująca swoboda kontraktowania stron w obowiązkowym ubezpieczeniu OC jest ograniczona, szczególnym zaś tego wyrazem jest stosowanie przy naprawianiu szkody reguł ogólnocywilistycznych⁹. Przy czym nie może umknąć uwadze, że przecież w przypadku zdarzenia drogowego szkoda jest likwidowana z polisy sprawcy zdarzenia, z którym poszkodowany w żaden sposób, żadną umową związany nie jest – i siłą rzeczy tym bardziej nie ma wpływu na postanowienia umowy. Odnośnie do sposobu naprawienia szkody poszkodowany nie dysponuje możliwością wyboru. W art. 34 ust. 1 ustawy z 22 maja 2003 r. o ubezpieczeniach obowiązkowych, Ubezpieczeniowym Funduszu Gwarancyjnym i Polskim Biurze Ubezpieczycieli Komunikacyjnych¹⁰ jest mowa o należnym odszkodowaniu, a zatem świadczeniu pieniężnym. Podobne ograniczenie wynika z art. 822 § 1 k.c., który określa świadczenie ubezpieczyciela z umowy ubezpieczenia OC jako zapłatę określonego w umowie odszkodowania. Podkreślenia wymaga, że pieniężna postać świadczenia ubezpieczyciela (w szczególności świadczenia odpowiadającego wysokości kosztów naprawy pojazdu) budzi w doktrynie oraz orzecznictwie wątpliwości co do charakteru (rodzaju) naprawienia szkody – zgodnie z art. 362 § 1 kodeksu cywilnego¹¹.

⁹ J. Orlicka, *Wybrane problemy finansowania przez ubezpieczycieli OC i AC napraw pojazdów* [w:] A. Koch (red.), *Aktualne problemy ubezpieczeń komunikacyjnych*, Warszawa 2008, s. 104.

¹⁰ Dz.U. z 2022 r., poz. 621.

¹¹ B. Janiszewska, *Nadmierne koszty restytucji a odpowiedzialność ubezpieczyciela za tzw. szkody komunikacyjne*, „*Studia Iuridica UW*”, 2007, 47, ss. 43–64.

Zasada pełnej kompensacji

Aby określić wysokość odszkodowania, ustalenie zakresu szkody stanowi element nieodłączny. Jej rozmiar determinuje bowiem ustalenie elementów koniecznych do przywrócenia stanu, jaki istniał przed zdarzeniem szkodzącym.

Zasada ustanowiona w art. 361 § 2 k.c. dotycząca pełnej kompensaty doznaje jednak pewnych wyjątków. Ustawowe ograniczenie wysokości odszkodowania jest zawarte w unormowaniu związku przyczynowego, zakreślającym zakres następstw podlegających indemnizacji (art. 361 § 1 k.c.). Podobną funkcję pełni art. 362 k.c., przewidując obniżenie odszkodowania w razie przyczynienia się poszkodowanego. Jeżeli natomiast w związku z poniesieniem szkody poszkodowany osiągnął pewne dodatkowe korzyści, powstaje konieczność ich uwzględnienia jako elementu obniżającego należne odszkodowanie (tzw. *compensatio lucri cum damno*). Odliczenie wartości takich korzyści ma na celu uniknięcie wypłaty zawyżonego odszkodowania. Ma to oczywiście znaczenie dla określenia rozmiarów odszkodowania. Jeżeli odniesiemy to do szkody polegającej na zniszczeniu rzeczy, szkodę pomniejsza wartość odzyskanych przez jej właściciela, nadal użytecznych części¹². Istotne dla kompensacji szkody i odniesionej korzyści jest to, aby wynikały one z tego samego zdarzenia.

Jak słusznie wskazał Sąd Najwyższy¹³, przepis art. 362 k.c. odwołuje się do „stosownego” zmniejszenia odszkodowania – z czego należy wnosić, że instytucja unormowana w art. 362 k.c., jako immanentnie ocenna, pozostawia sądowi pewien margines swobody. Swoboda ta nie jest jednak nieograniczona, gdyż przepis nakazuje uwzględnienie okoliczności sprawy. Na tym etapie stosowania art. 362 k.c. znaczenie ma ocena uwarunkowań konkretnego przypadku, w tym ciężar dokonanych przez sprawcę szkody i poszkodowanego naruszeń reguł postępowania. Dotyczy to zarówno zachowań sprzecznych z prawem lub zasadami współżycia społecznego, jak i uchybiających zasadom o charakterze wyłącznie prakseologicznym.

W związku z tym powstaje pytanie, czy zastosowanie części zamiennych o różnych oznaczeniach (jakościowych) będzie pozwalało na przywrócenie pojazdu do stanu sprzed zdarzenia, czy zawsze muszą być to części

¹² A. Koch [w:] M. Gutowski (red.), Kodeks cywilny. Komentarz, tom 2. Art. 353–626, Warszawa 2022, art. 361, Nb 64.

¹³ Wyrok SN z 17 lutego 2022 roku, II CSKP 333/22, Legalis.

oryginalne – i jaki wpływ ma opisana zasada pełnego odszkodowania na stosowane części. Słusznie zauważa T. Dybowski¹⁴, że z przyjętej w kodeksie cywilnym metody różnicy ustalania szkody wynika konieczność stosowania zasady *compensatio lucri cum damno*. Dla zilustrowania jej działania można podać przykład uszkodzenia pojazdu przeznaczonego do kasacji. Zobowiązany do odszkodowania może je pomniejszyć o wartość tego, co jeszcze z rzeczzonego samochodu pozostało. Konieczne jest również, aby zarówno odszkodowanie, jak i owa korzyść zaspokajały te same interesy poszkodowanego.

Jeżeli uzyskana przez poszkodowanego „korzyść” pozostaje w adekwatnym związku przyczynowym z powstałym zdarzeniem, to na tym tle nie ma kontrowersji co do samej funkcji kompensacyjnej.

Systematyka pojęć

Naprawa to czynność umożliwiająca przywrócenie właściwości użytkowych uszkodzonym ogniwom lub pojedynczym zespołom w wyniku regeneracji lub wymiany uszkodzonych części wyłącznie na nowe¹⁵. W uchwale SN z 12 kwietnia 2012 roku¹⁶ przyjęto, że ubezpieczyciel jest zobowiązany do wypłaty na żądanie poszkodowanego – w ramach odpowiedzialności z tytułu ubezpieczenia OC posiadacza pojazdu mechanicznego – odszkodowania obejmującego celowe i ekonomicznie uzasadnione koszty nowych części i materiałów służących do naprawy uszkodzonego pojazdu. Jeżeli ubezpieczyciel wykaże, że prowadzi to do wzrostu wartości pojazdu, odszkodowanie może ulec obniżeniu o kwotę odpowiadającą temu wzrostowi.

Wykazanie tych okoliczności w praktyce jest bardzo utrudnione. Ubezpieczyciel jako podmiot profesjonalny pierwszy dokonuje oględzin (np. uszkodzonego pojazdu) i wówczas winien prawidłowo zabezpieczyć materiał dowodowy – taki, który w ewentualnym procesie doprowadzi do obniżenia odszkodowania. Chodzi tu o sytuację, w której ubezpieczyciel podczas oględzin dokładnie zweryfikuje, czy uszkodzone części były oryginalne, a więc czy i naprawa pojazdu powinna zostać dokonana z użyciem

¹⁴ T. Dybowski [w:] Z. Radwański (red.), System..., tom 3, cz. 1, s. 305.

¹⁵ T. Wróblewski, J. Kubiec, Diagnostowanie podzespołów i zespołów pojazdów, Warszawa 2014, s. 45.

¹⁶ III CZP 80/11, OSNC 2012, nr 10, poz. 112.

tych części. Problem jednak pojawia się wtedy (a z mojego doświadczenia wynika, że jest tak mniej więcej w dziewięciu przypadkach na dziesięć), kiedy ubezpieczyciel (rzeczoznawca) nie dokona rzetelnych oględzin i nie ustali, czy pojazd był wyposażony w części oryginalne, czy też nie, a tutaj działa domniemanie, że pojazd miał części oryginalne i dopóki ubezpieczyciel nie wykaże dowodu przeciwnego, nie można go obalić.

Niejednokrotnie także biegli w opiniach przytaczają, że ubezpieczyciele proponują klientom zamienniki, powołując się na rozporządzenie nr 1400/2001, które przewidywało taką możliwość. Przy czym nie bez znaczenia jest to, że są to tańsze części, a jako tańsze zamienniki często mają niższą jakość, co wpływa na wartość pojazdu, ale przekłada się również na wiele innych czynników, takich jak trwałość tych części, czas ich zużycia, jakość materiałów. Poszkodowany ma jednak prawo do żądania odszkodowania odpowiadającemu ekonomicznie uzasadnionym i celowym kosztom naprawy pojazdu.

W praktyce wyróżniamy następującą klasyfikację części:

- ◆ „O” – oryginalna część zamienna, pochodząca bezpośrednio od producenta pojazdu i opatrzona jego logo,
- ◆ „Q” – oryginalna część zamienna,
- ◆ „PJ” – nieoryginalna część zamienna o porównywalnej jakości,
- ◆ „P” – nieoryginalna część o porównywalnej jakości,
- ◆ „ZJ” – nieoryginalny zamiennik o podwyższonej jakości, niespełniający kryteriów gr. P,
- ◆ „Z” – pozostałe zamienniki.

Kwalifikacja ta daje różne możliwości, zwłaszcza gdy wziąć pod uwagę podnoszone przeze mnie powyżej okoliczności.

Praktyka ubezpieczycieli w stosowaniu części zamiennych

Omówiony problem, czyli działania ubezpieczycieli, w których notorycznie było zaniżane odszkodowanie, znalazł odzwierciedlenie w licznych skargach do Rzecznika Ubezpieczonych [obecnie: Rzecznik Finansowy]. Skargi dotyczyły przede wszystkim poruszanej kwestii zaniżania kwot odszkodowań, uzasadnianego przez ubezpieczycieli możliwością zastosowania do naprawy pojazdu części innych aniżeli oryginalne, przy czym

w tym przypadku chodziło o to, że pojazdy przed szkodą miały części oryginalne i z użyciem takich samych części poszkodowany miał pełne prawo naprawić pojazd. Poszkodowani w skargach zwracali się z prośbą o pomoc i pytaniem, jak mają reagować i jakich mogą instrumentów użyć, by ich prawo do pełnego odszkodowania nie było notorycznie łamane.

Dochodziło nawet do sytuacji, że w kosztorysowym rozliczeniu szkody ubezpieczyciel przyjmował do naprawy części zamiennie nieoryginalne. Przyjęto w tym zakresie niepisany schemat, aby ustalać wysokość odszkodowania w świetle przywołanych wyżej reguł. W zawrotnym tempie wykształciła się także praktyka ubezpieczycieli, aby dla części zamiennych, które nie miały nieoryginalnych zamienników, stosować tzw. współczynniki urealniające, tj. wewnątrz ustalane wskaźniki producenta, mieszczące się pomiędzy cenami części oryginalnej a części nieoryginalnej, gdyby ta ostanía była produkowana i występowała w obrocie. Poza tym ubezpieczyciele pomniejszali wysokość odszkodowania o tzw. stopień amortyzacji związany ze zużyciem pojazdu i jego wiekiem. Wyjątek zachodził w sytuacji, gdy naprawa dotyczyła szkody w pojazdach, które były objęte gwarancją producenta (na tym tle nie dochodziło do nieporozumień w zakresie stosowania części oryginalnych). Niepisaną granicą była właśnie data zakończenia okresu gwarancyjnego dla danego pojazdu.

Ubezpieczyciele powoływali się na przywołane rozporządzenie Rady Ministrów z 28 stycznia 2003 r. jako źródło ustalania odszkodowania opartego na częściach nieoryginalnych, gdyż nie zawierało ono ograniczenia co do stosowania takich praktyk. Ubezpieczyciele wskazywali także, by przy wycenie kosztów naprawy sugerować się rynkiem lokalnym – czyli brać pod uwagę miejsce zamieszkania poszkodowanego. Tłumaczyli to w ten sposób, że skoro naprawa pojazdu, której żąda poszkodowany, ma być ekonomicznie uzasadniona, racjonalna, to owa racjonalność sprowadza się do użycia jak najmniejszego nakładu sił i (finansowych) środków, przy czym naprawa pozostawała w całkowitym oderwaniu od tego, jakich części mia-no używać (oryginalnych czy nieoryginalnych). Poza tym ubezpieczyciele przyjmowali, że jeśli na danym rynku lokalnym były dostępne części nieoryginalne, ale o zbliżonej jakości, to w ten sposób pod każdym względem można przywrócić naprawiany pojazd do stanu sprzed zdarzenia.

Według Rzecznika uzasadnieniem takiego modelu działania ubezpieczycieli był obowiązek współdziałania ze strony poszkodowanego. Poszkodowani jednak stali na stanowisku, że takie działanie to nic innego, jak

brak możliwości domagania się naprawy z użyciem części oryginalnych, bo według ubezpieczycieli zaważyło to wysokość odszkodowania i wiązało się dla tych ostatnich z nadmiernymi trudnościami i zwiększonymi kosztami.

Dalej Rzecznik wskazywał w uzasadnieniu, że lojalne zachowanie poszkodowanego winno objawiać się również tym, że w doborze części do naprawy pojazdu winien kierować się on zasadą racjonalizacji kosztów; jeśli więc na lokalnym rynku dostępne były części nieoryginalne, to takich należało użyć do naprawy pojazdu – i dopiero wówczas ubezpieczyciele wskazywali, że naprawa jest ekonomicznie uzasadniona.

Kolejnym powodem, którym uzasadniano stosowanie nieoryginalnych części, było zapobieganie bezpodstawnemu wzbogaceniu się poszkodowanego. Jako przejaw nadużycia prawa ubezpieczyciele wskazywali naprawę, w której użyto części oryginalnych – a część, która uległa uszkodzeniu, była zużyta i jej wartość wskutek eksploatacji była znikoma. Co oczywiste, części oryginalne miały wyższą wartość, a różnica stanowiła dla poszkodowanego niczym nieuzasadnioną korzyść. Wzrost wartości dotyczył wszakże wyłącznie części, bez względu na to, czy część oryginalna w istocie zwiększyła wartość pojazdu na lokalnym rynku.

Poza sporem jednak pozostaje sytuacja, w której mamy do czynienia ze szkodą w pojeździe, którego naprawa – wobec zakresu uszkodzeń – jest ekonomicznie nieuzasadniona (tzw. szkoda całkowita). W tym przypadku ubezpieczyciele byli bardziej wyrozumiali dla poszkodowanego, gdyż przyjmowali ceny części oryginalnych, a także nie było sporu co do stawki za tzw. roboczogodzinę, by w ten sposób podnieść wartość naprawy.

Rzecznik przed złożeniem skargi do SN podkreślił niejednolite stanowisko sądów w tym zakresie, które niejednokrotnie podzielały argumenty ubezpieczycieli.

Argumenty prawne przemawiające za zastosowaniem części oryginalnych

SN zajmował stanowisko w przedmiocie zasad i podstaw odpowiedzialności cywilnej za szkodę wyrządzoną czynem niedozwolonym, a także odpowiedzialności za szkodę w pojeździe z tytułu umowy obowiązkowego ubezpieczenia OC posiadaczy pojazdów, ale nie wskazywał, jakie części

powinny być użyte do naprawy. Różne linie orzecznicze wymuszały wręcz podjęcie uchwały w celu rozwiązania problemu.

W tej sytuacji Rzecznik był zmuszony do podjęcia interwencji – stojąc na stanowisku, że przyznanie poszkodowanemu odszkodowania musi przywrócić równowagę w jego majątku, w myśl przyjętej zasady pełnego odszkodowania, i ma w pełni zrekompensować doznaną szkodę, z jednoczesnym wykluczeniem nieuzasadnionego wzbogacenia się poszkodowanego. Innymi słowy: naprawa pojazdu ma być ekonomicznie uzasadniona zarówno z punktu widzenia poszkodowanego, jak i ubezpieczyciela.

Wątpliwości nasuwają się w zakresie żądania przez poszkodowanego odszkodowania dotyczącego części oryginalnych, podczas gdy uszkodzone części były nieoryginalne – czy zatem w takim przypadku możliwa jest naprawa przy użyciu części oryginalnych. Likwidacja szkody ma na celu przywrócenie pojazdu do stanu sprzed szkody przez zapłatę odpowiedniej sumy pieniężnej. Poszkodowany ma przecież pełne prawo do posiadania części oryginalnych, jeśli takowe zostały uszkodzone wskutek zdarzenia szkodzącego. Niejednokrotnie jednak przy ustalaniu odszkodowania należy uwzględnić nadwyżkę powstałą na skutek zwiększenia wartości pojazdu naprawianego z użyciem części oryginalnych. Chodzi tutaj o sytuację, gdy na skutek upływu lat użytkowania pojazdu zastosowanie w nim części oryginalnych będzie prowadziło do zwiększenia wartości pojazdu w stosunku do jego wartości sprzed zdarzenia szkodzącego.

Powyżej opisane rozwiązanie gwarantowałoby likwidację szkody w pełnym tego słowa znaczeniu, w pełnym zakresie i z pewnością dawałoby szansę na zminimalizowanie sporów, a przede wszystkim rozwiązałyby liczne wątpliwości: czy pojazd jest przestarzały, czy nie, a części, które uległy uszkodzeniu, są całkowicie zużyte czy też nie, czy uszkodzona część jest prosta w konstrukcji, a także czy wymiana części oryginalnej na nieoryginalną daje takie same walory użyteczności, co część oryginalna. Wymienionych wątpliwości bez długotrwałego procesu sądowego i specjalistycznych wiadomości w tym zakresie nie da się rozstrzygnąć. W praktyce może się bowiem okazać, że stopień zużycia i eksploatacji części, które uległy uszkodzeniu, ustalany jest w sposób arbitralny i całkowicie nieuzasadniony, czy to z punktu widzenia zobowiązanego do naprawienia szkody, czy też uprawnionego do jej otrzymania.

Postanowienie składu 7 sędziów SN z 20 czerwca 2012 roku¹⁷, pomimo obszernego uzasadnienia, nie wyjaśniło, jak rozumieć stwierdzenie „dana część przed uszkodzeniem była wyeksploatowana do tego stopnia, że nie może konkurować pod względem użyteczności i ryzyk nawet z częściami nowymi i porównywalnej jakości”. Stwierdzenie to oznaczało, że każda nowa część, nawet nieoryginalna, będzie miała lepsze walory, i to pod każdym względem, od części oryginalnej, ale istotnie lub prawie całkowicie zużytej.

Dochodzimy do bardzo nietypowej, ale i ciekawej jurydycznie sytuacji, gdzie z jednej strony SN mówi o pomniejszeniu wartości naprawy o amortyzację, a z drugiej strony dopuszcza możliwość doboru części do naprawy pojazdu z uwzględnieniem wieku i stanu technicznego pojazdu. Nie ulega także wątpliwości, że aby stwierdzić, czy określony pojazd lub części są przestarzałe wskutek eksploatacji, niezbędne są wiadomości specjalne. Nieuniknione jest także to, że wśród biegłych (rzeczników), pojawiały się (i będą pojawiać się) rozbieżne stanowiska co do tego, w jaki sposób określić granicę zużycia pojazdu, której przekroczenie będzie uzasadniało zastosowanie do naprawy lub obliczenia wysokości odszkodowania części nieoryginalnych o porównywalnej jakości.

Bez wątplenia powołana uchwała SN miała duży wpływ na ochronę interesów poszkodowanego. Użycie części oryginalnych do naprawy powinno być brane pod uwagę przy naprawie w pierwszej kolejności. Z całą pewnością nie powinno być sporów na tle części, abstrahując od ich zużycia, jeżeli pojazd przed zdarzeniem był wyposażony w części oryginalne. Uprawieni do odszkodowania mają szerokie pole manewru do uargumentowania swojego stanowiska w tym zakresie, które przeciwdziała niczym nieuzasadnionej praktyce liczenia według cen części nieoryginalnych (zamiennych) w każdej sytuacji. Poszkodowani, którzy będą przeprowadzali naprawę pojazdu mechanicznego z użyciem części oryginalnych, będą mieli silne wsparcie w uzyskaniu odszkodowania według kosztów faktycznie poniesionej naprawy tego pojazdu.

Niejednokrotnie ubezpieczyciele kwestionują nawet udokumentowane koszty naprawy uszkodzonego pojazdu w zakresie części nieoryginalnych, a także co do średnich stawek za prace blacharskie i lakiernicze. Tego typu sporów jest dużo, a potęgują je rozbieżne stanowiska rzeczoznawców. Nie ma wśród nich bowiem jednolitego poglądu, w jaki sposób dokonywać

¹⁷ III CZP 85/11, OSNC 2013, nr 3, poz. 37.

wyceny prac i jak je uzasadniać. W sporach na tle wypłaty odszkodowania za uszkodzony pojazd najbardziej sporne jest, że niemal w każdym przypadku powołania biegłego do różnych spraw opinie te będą zgoła odmiennie – nawet sporządzane przez tego samego biegłego, ale w różnych sprawach. Co ważne, spory potęguje fakt, że biegli wzywani na rozprawę w celu wydania ustnej opinii uzupełniającej często nie są w stanie racjonalnie wytłumaczyć wyników swoich prac, co prowadzi z kolei do wydawania przez sądy różnych orzeczeń w podobnych sprawach.

Pomimo wyraźnego stanowiska SN zawartego w powołanej uchwale i upływu czasu nie widać zasadniczej zmiany w zakresie ustalania odszkodowania przez ubezpieczycieli. Do chwili obecnej zdarzają się przypadki, że w kosztorysach naprawy ubezpieczyciele przyjmują ceny nieoryginalnych zamienników, a w przypadku kosztorysowego rozliczenia szkody w pojazdach bez gwarancji, ale niespełniających definicji przestarzałych – stosują tzw. współczynniki procentowe, urealnijające ceny części „O” do części nieoryginalnych. Nie kierują się zatem obiektywnymi kryteriami i nie stosują w kosztorysach cen części o oznaczeniu „O”. Poza tym ubezpieczyciele nadal stosują niejednolite kryteria do wyliczenia odszkodowania, nawet w przypadku szkody całkowitej (naprawy ekonomicznie nieuzasadnionej). Wszystko to w sytuacji, gdy zostały wydane liczne orzeczenia w sprawach odszkodowawczych, w których sądy opowiedziały się za koniecznością zastosowania do naprawy części oryginalnych.

Czas pokazał, że im więcej przypadków szkód, tym większe rozbieżności pojawiają się w tym zakresie. Nie ulega jednak wątpliwości, że pomimo nadal powszechnej praktyki ubezpieczycieli – sądy stoją na stanowisku, aby w jak najpełniejszym zakresie chronić prawa majątkowe poszkodowanych.

Należy również pamiętać, że obecnie kierunek likwidowania szkód majątkowych w pojazdach mechanicznych z tytułu OC wyznacza trend, w którym ukształtował się pogląd, iż warunkiem wypłaty nie jest naprawa pojazdu, ale fakt powstania szkody. Niemniej sądy (niektóre) nadal błędnie procedują w kierunku ustalenia, czy pojazd został naprawiony, z użyciem jakich części i jakie było źródło ich pochodzenia. Nie sposób się z tym zgodzić. Powstaje bowiem pytanie, co należy uczynić, gdy podczas zdarzenia uszkodzeniu uległa część oryginalna o symbolu „O”, poszkodowany wymienił ją na część o oznaczeniu „Q”, bo taką naprawę sfinansował ubezpieczyciel, poszkodowany nie miał zaś własnych środków pieniędzy-

nych na naprawę – i tym samym był zmuszony, by tak naprawić pojazd. Nie osiągnięto wówczas głównego celu odszkodowania, gdyż pojazd nie został przywrócony do stanu sprzed zdarzenia.

Podsumowanie

Analiza obecnej sytuacji wskazuje, że w praktyce ubezpieczeniowej w zasadzie dominują szkody częściowe, likwidowane w tzw. wariancie kosztorysowym – i to właśnie w tym przypadku zastosowanie części, ich zużycie i wartość budzi najwięcej sporów. W większości przypadków ubezpieczyciele zaniżają ceny za roboczogodzinę i stosują na szeroką skalę części innej jakości niż „O”, wskazując, że w innym przypadku dochodzi do zwiększenia wartości pojazdu. Zapominają jednak o tym, że (w przypadku gdy pojazd był wyposażony przed zdarzeniem w części oryginalne) zastosowanie zamienników nigdy nie przywróci pojazdu do stanu sprzed szkody, co więcej: nie zrekompensuje tej szkody w całości. A to jest w końcu głównym celem odszkodowania, które ze swej istoty zakłada, że musi odpowiadać celowym i ekonomicznie uzasadnionym kosztom naprawy. Nie możemy mówić o naprawieniu pojazdu w sposób przywracający go do stanu sprzed szkody i zaniżać jednocześnie jego wartości, a tak się przecież dzieje na skutek notorycznego zaniżania cen za roboczogodzinę czy próbach stosowania zamienników. Rzecz jasna każdy przypadek należy badać indywidualnie i nie ma tu jednej miary, którą można byłoby przyłożyć do każdej z rozpatrywanych spraw. Należy jednak pamiętać, że kluczową rolę odgrywa ekonomiczny aspekt naprawy pojazdu – i od niego należy zaczynać. W sytuacji szkody w pojeździe fabrycznie nowym, który jest użytkowany od kilku dni, oczywiście jest, że podczas naprawy winny zostać zamontowane nowe części oryginalne, ale już np. w przypadku naprawy pojazdu kilkuletniego, w złym stanie technicznym, parokrotnie naprawianego – zastosowanie nowych, oryginalnych części nie będzie uzasadnione z ekonomicznego punktu widzenia. Dlatego w mojej ocenie przy zastosowaniu części do naprawy pojazdów powypadkowych kluczową rolę odgrywa właśnie wspomniany ekonomiczny wymiar tej naprawy – i to od tego należy rozpocząć proces racjonalnej, ekonomicznie uzasadnionej naprawy pojazdu; takiej, która nie zwiększając wartości pojazdu ani jej nie zaniżając – przywróci pojazd do stanu sprzed szkody w pełnym tego słowa

znaczeniu. Chodzi tu głównie o wspomniane praktyki ubezpieczycieli co do zaniżania kosztów naprawy uszkodzonego pojazdu. W sposób oczywisty kłóci się to z prawem poszkodowanego do przywrócenia stanu sprzed szkody. Jak zauważono wcześniej, na szkodę składa się szereg elementów, na które poszkodowany nie ma żadnego wpływu, oraz rozmaite koszty, które musi on ponieść – zwłaszcza że nie zawsze środki są mu wypłacane z góry, a zdarza się, że wypłata następuje dopiero po przeprowadzeniu postępowania sądowego. Tym samym tak rozumiane elementy szkody stają się już na tyle dotkliwą uciążliwością dla poszkodowanego, że nie powinien być narażony na dalsze naruszenia jego oczywistego prawa: prawa do przywrócenia stanu, jaki istniał przed zdarzeniem – i to przywrócenia w sposób najmniej dla niego dotkliwy.

Reasumując: należy jednoznacznie stwierdzić, że podstawowym zadaniem poszkodowanego w zdarzeniu komunikacyjnym z punktu widzenia prawidłowego rozliczenia szkody majątkowej w pojeździe powinna być weryfikacja kosztów naprawy i sprawdzenie, czy ubezpieczyciel przy wycenianiu szkody zastosował części o oznaczeniu „O” lub – ostatecznie – „Q”, a także czy uwzględnił wszystkie uszkodzenia. Najrozsądniejsze wydaje się oddanie kosztorysu naprawy ubezpieczyciela do prywatnej ekspertyzy; taka ekspertyza jednoznacznie wykaże ewentualnie nieprawidłowości, które mają na celu umniejszenie majątku poszkodowanego.

Wykonywanie na dużą skalę rzeczonych ekspertyz oraz liczne spory sądowe na tym tle pokazują, że praktyki zaniżania przez ubezpieczycieli odszkodowań są niestety wciąż stosowane. Mimo licznych skarg i wszczynania sporów sądowych, które przecież w konsekwencji prowadzą do wypłaty pełnego odszkodowania – a ponadto generują dalsze, dodatkowe koszty związane z jego dochodzeniem – zakłady ubezpieczeń bynajmniej nie zaniechały stosowania takich nagannych praktyk.

Abstrakt

W artykule omówiono zagadnienie stosowania części zamiennych w pojazdach mechanicznych przy ustalaniu odszkodowania przez ubezpieczycieli na podstawie umowy odpowiedzialności cywilnej. W tym kontekście istotne są zasady przywrócenia pojazdu do stanu sprzed zdarzenia, w szczególności z uwzględnieniem klasyfikacji części zamiennych oraz oryginalnych. Liczą się tu: stan i wartość pojazdu sprzed szkody oraz wpływ stosowania różnego rodzaju części zamiennych na przywrócenie pojazdu do takiej wartości i takiego stanu. Artykuł koncentruje

się na problemie likwidacji szkody rzeczywistej, tj. takiej, która powstała w następstwie uszkodzenia pojazdu – w ramach umowy odpowiedzialności cywilnej. Przede wszystkim zwraca uwagę na praktyki stosowane przy naprawie pojazdów. Głównym założeniem jest tu zobrazowanie podejmowanych przez ubezpieczycieli działań, nakierowanych na zaniżanie kosztów naprawy pojazdu – i stosowanie części, które nie w każdym przypadku będą prowadziły do przywrócenia pojazdu do stanu sprzed zdarzenia. Tego typu praktyki – zdecydowanie niepożądane z punktu widzenia poszkodowanego – zostały poddane krytycznej ocenie. Jednocześnie wskazano na praktykę sądową w tym zakresie, a także sposoby obrony ubezpieczycieli przed sądem.

Słowa kluczowe: części zamienne, odszkodowanie, ubezpieczyciel, stan pojazdu, uszkodzenie pojazdu, części oryginalne.

BIBLIOGRAFIA

Banaszczyk Z. [w:] K. Pietrzykowski (red.), Kodeks cywilny. Komentarz, tom 1, Warszawa 2020.

Dybowski T. [w:] Z. Radwański (red.), System prawa cywilnego, tom 3, część 1. Prawo zobowiązań – część ogólna, Warszawa 1981.

Janiszewska B., Nadmierne koszty restytucji a odpowiedzialność ubezpieczyciela za tzw. szkody komunikacyjne, „Studia Iuridica UW”, 2007, 47.

Kaliński M., Zasada odszkodowania w ubezpieczeniach gospodarczych (cz. 1), „Prawo Asekuracyjne”, 2002, nr 1.

Kaliński M., Szkada na mieniu i jej naprawienie, Warszawa 2018.

Koch A. [w:] M. Gutowski (red.), Kodeks cywilny. Komentarz, tom 2. Art. 353–626, Warszawa 2022.

Orlicka J., Wybrane problemy finansowania przez ubezpieczycieli OC i AC napraw pojazdów [w:] A. Koch (red.), Aktualne problemy ubezpieczeń komunikacyjnych, Warszawa 2008.

Wróblewski T., Kubiec J., Diagnozowanie podzespołów i zespołów pojazdów, Warszawa 2014.

Zagrobelny K. [w:] E. Gniewek, P. Machnikowski (red.), Kodeks cywilny. Komentarz, Warszawa 2021.