

DARIUSZ FUCHS

## Odszkodowanie z tytułu ubezpieczenia OC posiadacza pojazdu a kwestia amortyzacji części zamiennych użytych do naprawy uszkodzonego pojazdu.<sup>1</sup>

*Autor, odnosząc się do szczegółowej kwestii ubezpieczeniowego prawa odszkodowawczego, jaką jest dopuszczalność amortyzacji części zamiennych przy wypłacie odszkodowania z tytułu ubezpieczenia OC posiadaczy pojazdów mechanicznych, przeprowadza analizę orzecznictwa w odniesieniu do zasadniczych zagadnień prawa odszkodowawczego. Na ocenę dopuszczalności takiej praktyki ma wpływ obowiązująca koncepcja w zakresie określenia pojęcia szkody, odszkodowania, a także związku przyczynowego. Dodatkowo, w tekście podkreślono konieczność całościowej analizy stanu prawnego z uwzględnieniem normatywnej definicji działalności ubezpieczeniowej, odnosząc się także do specyfiki actio directa.*

*Przeprowadzona analiza dała możliwość podkreślenia postulatu indywidualnej oceny z punktu widzenia celowości i ekonomiki postępowania, określającej, czy w danym stanie faktycznym taka amortyzacja jest uzasadniona i czy jej uwzględnienie, przy ustalaniu należnego poszkodowanemu odszkodowania, nie prowadziłoby do bezpodstawnego wzbogacenia poszkodowanego. Autor opowiada się przeciwko generalizacji w tym zakresie, twierdząc, że takie rozwiązanie prowadziłoby do zachwiania istoty stosunku ubezpieczenia OC posiadaczy pojazdów mechanicznych w prawie polskim.*

---

1. Tekst został złożony do druku przed datą opublikowania uzasadnienia do uchwały składu siedmiu sędziów Sądu Najwyższego z dnia 12 kwietnia 2012 r. [sygn. akt III CZP 80/11, dalej także: uchwała SN o amortyzacji części pojazdu mechanicznego], [www.sn.gov.pl](http://www.sn.gov.pl).

## Wprowadzenie

Problematyka różnorodnych praktyk stosowanych przez ubezpieczycieli<sup>2</sup> w ubezpieczeniach komunikacyjnych, ze względu na zakres swojego oddziaływania, jest interesująca nie tylko dla środowiska ubezpieczeniowego, ale także, z oczywistych względów, wyzwała emocje wśród osób ubezpieczonych. W sposób szczególny jest to widoczne w społeczeństwach krajów wysoko rozwiniętych oraz takich, które do tej rangi chcą pretendować, ze względu na powszechność korzystania z motoryzacji. Z tego powodu praktyka stosowana na danym rynku ubezpieczeniowym jest szczególnie doniosła w odniesieniu do obowiązkowych ubezpieczeń komunikacyjnych, jakimi są (w państwach członkowskich Unii Europejskiej) ubezpieczenia OC dla posiadaczy pojazdów mechanicznych, odpowiadających za szkody wyrządzone ruchem tych pojazdów.

Powstają także kontrowersje co do oceny prawidłowości danego postępowania ubezpieczyciela, które, jeżeli jest kwestionowane przez ubezpieczonych lub poszkodowanych w wypadkach komunikacyjnych, wywołuje także odpowiednie reakcje organów nadzoru czy też rzeczników ubezpieczeniowych w poszczególnych państwach europejskich.

W Polsce zagadnieniem budzącym od dłuższego czasu takie kontrowersje jest kwestia dopuszczalności zastosowania przez ubezpieczycieli współczynnika handlowego ubytku wartości (amortyzacji) części zamiennych przy wypłacie odszkodowania z ubezpieczenia OC posiadaczy pojazdów mechanicznych. Efektem tego sporu jest wniosek Rzecznika Ubezpieczonych z dnia 19.10.2011 r. do Sądu Najwyższego o podjęcie uchwały mającej na celu udzielenie odpowiedzi na następujące pytanie: „Czy w świetle art. 363 § 1 k.c. w związku z art. 361 § 2 k.c., poszkodowany dochodzący roszczenia w ramach odpowiedzialności gwarancyjnej zakładu ubezpieczeń z tytułu umowy ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej posiadaczy pojazdów mechanicznych może domagać się w przypadku uszkodzenia pojazdu mechanicznego, w którym zachodzi konieczność wymiany uszkodzonych części, aby należne odszkodowanie zostało ustalone w oparciu o ceny nowych części bez potrąceń amortyzacyjnych?” (dalej: wniosek Rzecznika Ubezpieczonych)<sup>3</sup>. Wniosek Rzecznika Ubezpieczonych stał się podstawą do przyjęcia uchwały składu siedmiu sędziów Sądu Najwyższego z dnia 12 kwietnia 2012 r. [sygn. akt III CZP 80/11].

Aby ocenić rangę tej kwestii w odniesieniu do rodzimej praktyki ubezpieczeniowej, zdaniem autora, przede wszystkim należy określić istotę odpowiedzialności ubezpieczyciela w stosunku prawnym, powstałym na skutek zawarcia umowy ubezpieczenia OC posiadacza pojazdu mechanicznego, a także koncepcję ewentualnego stosowania pojęć i instytucji prawa cywilnego dla oceny faktu zawarcia umowy ubezpieczenia i konsekwencji z tego wynikających dla podmiotów pozostających w stosunku ubezpieczenia. Dopiero wówczas można całościowo ocenić konsekwencje uchwały SN o amortyzacji części pojazdu mechanicznego.

- 
2. W niniejszej publikacji przyjęto, dla uproszczenia terminologii, równoważność pojęć *ubezpieczyciel* – *zakład ubezpieczeń*, mimo braku takiej koherencji między prywatnym a publicznym prawem ubezpieczeniowym.
  3. Treść wniosku Rzecznika Ubezpieczonych por. [www.ru.gov.pl](http://www.ru.gov.pl).

## 1. Istota odpowiedzialności ubezpieczyciela

Słusznie podkreśla się, iż jedną z podstawowych norm określających zakres odpowiedzialności ubezpieczyciela jest art. 35 ustawy o ubezpieczeniach obowiązkowych.<sup>4</sup> Zgodnie z nim, ubezpieczeniem jest objęta odpowiedzialność cywilna każdej osoby, która kierując pojazdem mechanicznym w okresie trwania odpowiedzialności ubezpieczeniowej, wyrządziła szkodę w związku z ruchem tego pojazdu. Tym samym ustawodawca przesądził o akcesoryjności odpowiedzialności gwarancyjnej ubezpieczyciela wobec odpowiedzialności sprawcy szkody.<sup>5</sup> Co równie istotne dla charakterystyki obowiązkowych ubezpieczeń komunikacyjnych, rodzimy prawodawca określił w ten sposób granice przedmiotowe odpowiedzialności, a ponieważ powyższa norma [zawarta w art. 35 ustawy o ubezpieczeniach obowiązkowych] ma charakter kogentny, ubezpieczyciel nie może modyfikować tak oznaczonej odpowiedzialności w celu jej zawężenia.<sup>6</sup> Zarazem ewentualne rozszerzenie granic odpowiedzialności ubezpieczyciela teoretycznie należy dopuścić jedynie w przypadku umownego rozszerzenia tych granic ponad standard ustawowy, co wiąże się z treścią art. 824<sup>1</sup> § 1 k.c.<sup>7</sup> Jest to możliwe, przy przyjęciu, że normy ustawy o ubezpieczeniach obowiązkowych mają w rzeczywistości, z punktu widzenia ubezpieczyciela, charakter semiimperatywny, który został nadany normom o umowie ubezpieczenia przez prof. J. Łopuskiego.<sup>8</sup>

Sąd Najwyższy w 1976 roku wyraził w uzasadnieniu wyroku tezę, która do dnia dzisiejszego zachowała swą aktualność (także ze względu na obowiązywanie *de lege lata* powyższej normy ustawy o ubezpieczeniach obowiązkowych), stwierdzając, że ubezpieczyciel jest „zobowiązany do pokrycia szkód, wynikłych z wypadku komunikacyjnego, w zakresie odpowiedzialności sprawcy wypadku. Przejmując na siebie powyższe zobowiązanie Państwowy Zakład Ubezpieczeń [scil.: ubezpieczyciel, D.F.] jest uprawniony do dokonania wszelkich czynności, w tym i do zawarcia z poszkodowanym ugody ustalającej zakres odszkodowania. Treść takiej ugody bezpośrednio

4. Ustawa o ubezpieczeniach obowiązkowych, Ubezpieczeniowym Funduszu Gwarancyjnym i Polskim Biurze Ubezpieczycieli Komunikacyjnych z dnia 22 maja 2003, Dz. U. z 2003, Nr 124, poz. 1152 ze zm.; G. Bienek, *Odpowiedzialność cywilna za wypadki drogowe*, Warszawa 2011, s. 60–61; por. M. Orlicki, *Obowiązek ubezpieczenia – rozważania na tle obowiązkowego ubezpieczenia OC posiadaczy pojazdów mechanicznych*, [w:] A. Koch (red.), *Aktualne problemy ubezpieczeń komunikacyjnych*, Warszawa 2008, s. 38 oraz na tle poprzedniego stanu prawnego: P. Kaczanowski, *Ubezpieczenia komunikacyjne*, [w:] J. Monkiewicz (red.), *Podstawy ubezpieczeń. Tom II – produkty*, Warszawa 2001, s. 146–147.
5. Por. E. Kowalewski w glosie do wyroku SN z dnia 11 czerwca 2001 r., V CKN 266/00, OSP z 2002 nr 3 poz. 40; A. Wąsiewicz, *Ubezpieczenia komunikacyjne* (opracowanie: M. Orlicki, M. Wąsiewicz), Bydgoszcz–Poznań 2001, s. 48–49; A. Cudna-Wagner, *Odpowiedzialność odszkodowawcza ubezpieczyciela*, Warszawa 2002, s. 22–23.
6. Co stanowi standard europejski, zob: K. Nemeth, *European Insurance Law. A Single Insurance Market?*, EUI Working Papers, LAW nr 2001/4, European University Institute, 2001, s. 36–37, a zarazem jeden z nielicznych przykładów udanej konwergencji prawa prywatnego na skalę UE: L. Nottage, *Convergence, Divergence, and the Middle Way in Unifying or Harmonizing Private Law*, EUI Working Papers, LAW nr 2001/1, European University Institute, 2001, *passim*; dla przykładu w systemie prawa austriackiego: *Tort Liability and Insurance: Country Report Austria*, [w:] G. Wagner (red.) *Tort Law and Liability Insurance*, Wien–New York 2005, s. 12–13. Dla regulacji polskiej por. M. Orlicki, *Ubezpieczenia obowiązkowe*, Warszawa 2011, s. 411–413.
7. Por. dalsze wywody zawarte w pkt 2.
8. J. Łopuski, [w:] J. Winiarz (red.), *Kodeks cywilny z komentarzem. Tom 2*, Warszawa 1989, s. 726.

oddziaływa na zakres obowiązku odszkodowawczego sprawcy szkody”.<sup>9</sup> Taka ugoda, stanowiąc przykład instytucji nowacji z art. 506 k.c., może również prowadzić do uznania przez ubezpieczyciela, z powodów zgodnych z prawem, zakresu swej odpowiedzialności w szerszym *spectrum*, niż to wynika z art. 35 i 36 ustawy o ubezpieczeniach obowiązkowych.

Wobec tego należy podkreślić, że dopuszczalne jest rozszerzenie (poza przewidziany ustawą zakres przedmiotowy) granic odpowiedzialności ubezpieczyciela względem regulacji ustawy o ubezpieczeniach obowiązkowych, ale wówczas w części przekraczającej granice ustawowe takie ubezpieczenie będzie miało charakter dobrowolny. Z tego powodu, do określenia przesłanek i zakresu odpowiedzialności, w pierwszym rzędzie będą miały wówczas zastosowanie przepisy kodeksu cywilnego o umowie ubezpieczenia i ewentualnie opracowane przez ubezpieczyciela ogólne warunki lub wzorce umowne innego rodzaju. Konieczność sięgnięcia po regulację kodeksu cywilnego, zgodnie z regułą kolizyjną *lex specialis derogat lex generali*, będzie także miało zastosowanie do materii wprost regulowanej ustawą o ubezpieczeniach obowiązkowych, a to z dwóch zasadniczych powodów. Przede wszystkim przemawia za tym natura stosunku umowy ubezpieczenia obowiązkowego OC posiadaczy pojazdów mechanicznych, ale także dodatkową racją (choć mającą walor akcesoryjny i raczej edukacyjny) jest *explicite* norma zawarta w ustawie o ubezpieczeniach obowiązkowych.

## 2. Znaczenie art. 22 ustawy o ubezpieczeniach obowiązkowych

W związku z charakterystyką odpowiedzialności gwarancyjnej ubezpieczyciela z tytułu wypadku komunikacyjnego należy podkreślić wolę samego prawodawcy, wyrażoną w art. 22 ust. 1 ustawy o ubezpieczeniach obowiązkowych, która wprowadza (poprzez dyspozycję tej normy) dyrektywę, że „do umów ubezpieczenia obowiązkowego, w sprawach nieuregulowanych w ustawie, stosuje się przepisy kodeksu cywilnego”. Oznacza to w praktyce konieczność stosowania, jako *lex generalis*, norm zawartych w kodeksie cywilnym, w szczególności w odniesieniu do instytucji ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej [por. art. 822 k.c.].

Jednakże nawet pomimo takiej regulacji nie podlegałyby dyskusji możliwość stosowania przepisów kodeksu cywilnego do materii ubezpieczeń gospodarczych w zakresie nieuregulowanym przepisami szczególnymi, a dotyczącym stosunków cywilnoprawnych, o których mowa w art. 1 kodeksu cywilnego,<sup>10</sup> ze względu na powyżej przywołaną regułę kolizyjną *lex specialis derogat legi generali* przy poszanowaniu (co w omawianej sytuacji także ma miejsce) zasady *lex posterior derogat legi priori*.<sup>11</sup>

Zarazem, z powołaniem się na wykładnię celowościową, należy stanąć na stanowisku, że zastosowanie kodeksu cywilnego (w zakresie nieuregulowanym w ustawie o ubezpieczeniach obowiązkowych) jedynie do umowy ubezpieczenia obowiązkowego miało na celu podkreślenie, że kodeks cywilny będzie miał zastosowanie do stosunków prawnych o charakterze cywilnym, gdyż ubezpie-

---

9. Wyrok SN z dnia 1.06.1976, IV CR 172/76, źródło: LEX nr 7832.

10. Por. S. Dmowski, S. Rudnicki, *Komentarz do Kodeksu cywilnego. Księga pierwsza. Część ogólna*, Warszawa 2002, s. 12; K. Piasecki, [w:] J. Winiarz (red.), *Kodeks cywilny z komentarzem*, Tom I, Warszawa 1989, s. 9–10; Z. Radwański, *Prawo cywilne – część ogólna*, Warszawa 2002, s. 6–7; K. Pietrzykowski, [w:] *Kodeks cywilny. Tom I. Komentarz*, Warszawa 2002, s. 26.

11. Por. J. Nowacki, Z. Tobor, *Wstęp do prawoznawstwa*, Warszawa 1994, s. 155.

czenia obowiązkowe także są regulowane normami prawa publicznego (administracyjnego, karnego), w zakresie stosunków, które nie mają charakteru cywilnego.<sup>12</sup> Tym samym, zakładając racjonalność ustawodawcy, potwierdzone zostaje, iż kodeks cywilny (jako akt o charakterze generalnym) będzie stosowany, jeżeli akt szczegółowy (jakim jest ustawa o ubezpieczeniach obowiązkowych) nie określa dyspozycji dla stanów, które należy zaliczyć do stosunków cywilnoprawnych.<sup>13</sup> Rozwijając tę myśl, należy stwierdzić, że zastosowanie będą miały normy nie tylko kodeksu cywilnego, ale szerzej: prawa cywilnego, wszędzie tam, gdzie będzie występował stosunek cywilnoprawny, a brak będzie odpowiedniej regulacji w ustawie o ubezpieczeniach obowiązkowych.<sup>14</sup>

Nie można pomijać także znaczenia definicji zawartej w art. 3 ustawy o działalności ubezpieczeniowej,<sup>15</sup> gdzie w ust. 1 stwierdzono: „Przez działalność ubezpieczeniową rozumie się wykonywanie czynności ubezpieczeniowych związanych z oferowaniem i udzielaniem ochrony na wypadek ryzyka wystąpienia skutków zdarzeń losowych”. Tym samym, potwierdzając istotę odpowiedzialności gwarancyjnej ubezpieczyciela, która polega na udzieleniu ochrony ubezpieczeniowej, ustawodawca nawiązał do legalnej definicji zdarzenia losowego, zawartej z kolei w art. 2 ust. 1 pkt. 18 ustawy o działalności ubezpieczeniowej. W tej definicji ustawodawca wyraźnie stwierdził, że zdarzenie losowe, poza innymi relewantnymi cechami, odznacza się tym, że „powoduje uszczerbek w dobrach osobistych lub w dobrach majątkowych albo zwiększenie potrzeb majątkowych po stronie ubezpieczającego lub innej osoby objętych ochroną ubezpieczeniową”.<sup>16</sup> Tym samym ustawodawca również przy okazji definiowania istoty działalności ubezpieczeniowej, za pomocą norm prawa publicznego, odwołał się do pojęć polskiego prawa odszkodowawczego, co dodatkowo uzasadnia analizę relewantnych orzeczeń Sądu Najwyższego oraz sądów powszechnych, odnoszących się do tej problematyki, tak istotnej zarówno dla charakteru i zakresu roszczeń poszkodowanego w wypadku komunikacyjnym, jak i specyfiki odpowiedzialności ubezpieczyciela.

### 3. Szkada, związek przyczynowy i odszkodowanie ubezpieczeniowe

Fundamentalne dla stosowania ogólnych zasad prawa odszkodowawczego do ubezpieczeń komunikacyjnych OC jest orzeczenie Sądu Najwyższego (zapadłe na tle nieobowiązującego już stanu prawnego) z 1981 roku: „W myśl ogólnych przepisów prawa cywilnego obowiązkiem sprawcy jest pełne naprawienie szkody doznanej przez poszkodowanego. Zasada pełnego odszkodowania realizowana jest jedynie w obowiązkowym ubezpieczeniu komunikacyjnym odpowiedzialności cywilnej. W pozostałych ubezpieczeniach kompensacja szkody jest dokonywana w granicach określonych

12. Np. rozdział 6 ustawy o ubezpieczeniach obowiązkowych.

13. Ogólnie: Z. Radwański, op. cit., s. 26; takie stanowisko zdaje się wyrażać B. Wolińska, [w:] S. Rogowski (red.), *Prawo ubezpieczeń. Ustawa z komentarzem*, Warszawa 2004, s. 329.

14. Szczegóły: por. D. Fuchs, *Znaczenie nowelizacji niektórych norm kodeksu cywilnego o umowie ubezpieczenia dla ubezpieczeń OC posiadaczy pojazdów mechanicznych*, „Prawo Asekuracyjne” nr 3 z 2008 r., s. 40–42; tenże: *Rozgraniczenie zakresu zastosowania norm, kodeksu cywilnego oraz tzw. pakietu ustaw ubezpieczeniowych do ubezpieczeń OC posiadaczy pojazdów mechanicznych*, „Rejent” nr 4 z 2007 r..

15. Ustawa z dnia 22 maja 2003 r., tekst jednolity: Dz. U. z 2010, Nr 11, poz. 66 ze zm.

16. Szerzej: D. Fuchs, *Wpływ wejścia w życie tzw. pakietu ustaw ubezpieczeniowych na charakterystykę cech umowy ubezpieczenia*, [w:] L. Ogiegło, W. Popiołek, M. Szpunar (red.), *Rozprawy prawnicze. Księga pamiątkowa Profesora Maksymiliana Pazdana*, Zakamycze 2005, s. 921–923.

warunkami ubezpieczeń. [...]”<sup>17</sup>. Zarazem w tym kontekście należy mieć na względzie inną, aktualną i trafną tezę wyrażoną przez Sąd Najwyższy w 2001 roku, zgodnie z „... tytułu ustawowe ubezpieczenia OC zakład ubezpieczeń wypłaca świadczenie wtedy, gdy posiadacz lub kierowca pojazdu mechanicznego są zobowiązani na podstawie przepisów kodeksu cywilnego do odszkodowania za szkodę wyrządzoną przez ruch pojazdu mechanicznego. Jednakże odszkodowanie ubezpieczeniowe należne jest z tytułu odpowiedzialności tzw. gwarancyjnej, a nie sprawczej, jak w kodeksie cywilnym.<sup>18</sup> Podstawą prawną dla powstania roszczenia o odszkodowanie ubezpieczeniowe jest więc stosunek prawny ubezpieczenia, a przestanką powstanie szkody wskutek zajścia wypadku ubezpieczeniowego. Wprawdzie pojęciowo identyczność szkody w prawie ubezpieczeniowym i cywilnym sprawia, że ustalając szkodę w ubezpieczeniu OC, należy kierować się zasadami ogólnymi prawa odszkodowawczego, jednakże tylko wtedy, gdy przepisy prawa ubezpieczeniowego nie zawierają odmiennej regulacji. Fakt, że odpowiedzialność ubezpieczeniowa nie ma charakteru sprawczego, powoduje, że w niektórych wypadkach jej przestanki są uregulowane odmiennie”<sup>19</sup>.

W wyroku z dnia 19 grudnia 1997 r. Sąd Najwyższy wyraził uniwersalną (bo odnoszącą się w ogólności do ubezpieczeń majątkowych) tezę, że „[...] wysokość odszkodowania nie może przewyższać wysokości powstałej szkody i to bez względu na wysokość sumy ubezpieczenia, chyba że umowa stanowi inaczej”, czym odniósł się bezpośrednio do treści art. 824<sup>1</sup> k.c.<sup>20</sup> Omawiana problematyka jest szczególnie istotna ze względu na treść wniosku skierowanego przez Rzecznika Ubezpieczonych do Sądu Najwyższego, także w odniesieniu do koncepcji związku przyczynowego oraz czynników ograniczających odpowiedzialność gwarancyjną ubezpieczyciela.

W kolejnym orzeczeniu Sąd Najwyższy stanął na stanowisku, że „*dla ustalenia odszkodowania wypłacanego z tytułu obowiązkowego ubezpieczenia OC właściwe są przepisy kodeksu cywilnego dotyczące odpowiedzialności odszkodowawczej. W świetle przepisów kodeksu cywilnego zasadą jest, że naprawienie szkody obejmuje straty, jakie poszkodowany poniósł, oraz korzyści, które mógłby osiągnąć, gdyby mu szkody nie wyrządzono* (art. 361 § 2 k.c.). Polega ono, według wyboru poszkodowanego, albo na przywróceniu do stanu poprzedniego, albo też na rekompensacie pieniężnej. Gdyby jednak przywrócenie do stanu poprzedniego było niemożliwe albo pociągało za sobą dla zobowiązanego nadmierne trudności lub koszty, roszczenie poszkodowanego ograniczałoby się do świadczenia pieniężnego (art. 363 § 1 k.c.)”. Dalej Sąd Najwyższy wyraził tezę, iż przepisy regulujące sferę odpowiedzialności ubezpieczyciela za wypadek komunikacyjny spowodowany przez ubezpieczonego doznają jednak ograniczeń w stosunku do reguł kodeksu cywilnego, co można skądinąd najlepiej uzasadnić charakterem odpowiedzialności gwarancyjnej zakładu ubezpieczeń, odmiennej od odpowiedzialności sprawczej sprawcy wypadku.<sup>21</sup>

---

17. Wyrok z dnia 27.01.1981, IV CR 555/80, źródło: LEX nr 8304.

18. Z pominięciem np. art. 805 i dalszych kodeksu cywilnego, które normują umowne źródło powstania stosunku ubezpieczenia i także odnoszą się, jak twierdzi SN, do odpowiedzialności gwarancyjnej, będącej tutaj przeciwieństwem odpowiedzialności sprawczej, o której mowa chociażby w art. 436 k.c.

19. Por. wyrok SN z 26.07.2001, II CKN 72/99, źródło: LEX nr 52372.

20. Wyrok SN z 19.12.1997, II CKN 534/97 [niepublikowany].

21. Por. A. Wąsiewicz, *Odpowiedzialność cywilna za wypadki samochodowe na tle obowiązującego ubezpieczenia*, Warszawa 1969, s. 175–176. Podobną tezę wyraził Sąd Najwyższy w wyroku z 03.05.1972 roku (I CR 57/72 OSP 1973/4/78), podkreślając, iż dla oceny wymagalności roszczeń wobec ubezpieczyciela z tytułu ubezpieczenia OC posiadaczy pojazdów mechanicznych „miarodajne są przepisy i zasady prawa cywilnego dotyczące odpowiedzialności posiadacza pojazdu i wymagalności roszczeń w stosunku do niego”.

Ma to szczególne znaczenie wówczas, jeżeli uświadomimy sobie, iż nie we wszystkich państwach członkowskich UE przyjmuje się, co do zasady, regułę pełnej odpowiedzialności odszkodowawczej.<sup>22</sup>

Zagadnienie pojęcia szkody i zakresu odszkodowania, wielce frapujące dla praktyki zaspokajania roszczeń z tytułu ubezpieczenia OC posiadaczy pojazdów mechanicznych, znalazło ostatnio także rozwinięcie w kolejnym uzasadnieniu uchwały Sądu Najwyższego (z 18 maja 2005 r.), zgodnie z którym uznano (co można odczytywać jako nawiązanie do np. orzeczenia Sądu Najwyższego z 2001 roku<sup>23</sup>), że podstawowe zagadnienia i instytucje, występujące w kwestii odpowiedzialności odszkodowawczej, należy co do reguły wyklądać zgodnie z regulacją kodeksu cywilnego oraz dorobkiem doktryny prawa cywilnego, co szczególnie dotyczy pojęcia szkody, albowiem „[...] nie ma różnicy w pojęciu szkody w rozumieniu przepisów prawa cywilnego i prawa ubezpieczeniowego, gdyż w obu wypadkach chodzi o utratę lub zmniejszenie aktywów bądź powstanie lub zwiększenie pasywów osoby poszkodowanej”.<sup>24</sup> Co do zakresu należnego z tego tytułu odszkodowania (co akurat tutaj Sąd Najwyższy rozważał na tle kosztów ekspertyzy rzeczoznawcy), to decydujące znaczenie ma fakt, czy „poniesione koszty ekspertyzy sporządzonej na zlecenie poszkodowanego w postępowaniu przedsądowym są objęte odszkodowaniem przysługującym od ubezpieczyciela z umowy odpowiedzialności cywilnej, [ocena] musi być dokonana przy uwzględnieniu całokształtu okoliczności sprawy, a w szczególności uzależniona od ustalenia, czy zachodzi normalny związek przyczynowy pomiędzy poniesieniem tego wydatku a wypadkiem, oraz czy poniesienie tego kosztu było obiektywnie uzasadnione i konieczne także w kontekście ułatwienia określenia prawidłowo konkretnego ubezpieczyciela, jak i ułatwienia zakładowi ubezpieczeń ustalenia okoliczności wypadku i rozmiarów szkody”<sup>25</sup>. Dodatkowo podkreślono w uzasadnieniu, że za *opinio communis* należy uznać pogląd, zgodnie z którym pojęcie szkody także zawiera w sobie wydatki, które zostały poniesione jako skutek (konsekwencja) zdarzenia powodującego przedmiotową szkodę. Tym samym należy przyjąć za uzasadnioną tezę, także wyrażoną przez Sąd Najwyższy w tym samym, fundamentalnym orzeczeniu, iż „[...] samo określenie rozmiaru szkody nie przesądza jeszcze wysokości odszkodowania. Każdorazowo granice obowiązku naprawienia szkody wyznaczone są przez normalny związek przyczynowy między zdarzeniem wywołującym uszczerbek a szkodą. Ponadto muszą być uwzględnione okoliczności ograniczające zasadę pełnego odszkodowania wynikające np. ze szczególnej regulacji prawnej w prawie ubezpieczeniowym”.

Tym samym można przytoczone poglądy Sądu Najwyższego na istotę szkody, odszkodowania oraz związku przyczynowego skonkludować w tezie wyrażonej w wyroku z dnia 9 kwietnia 1999 r., zgodnie z którym „odwołanie się w art. 361 § 1 k.c. do normalnych następstw działania lub zaniechania, z którego szkoda wynikła, zakłada pewną swobodę sądu w ocenie związku przyczynowego”.<sup>26</sup> W ten sposób wyraził Sąd Najwyższy oczywistą tezę, że przy ustalaniu rozmiarów szkody oraz ocenie ustalania należnego poszkodowanemu w wypadku komunikacyjnym odszkodowania

22. Chociaż można spotkać także od tego wyjątki, szczególony: D. Fuchs, *Odpowiedzialność ubezpieczyciela w ubezpieczeniu OC posiadaczy pojazdów mechanicznych na tle orzecznictwa sądowego*, „Zeszyty Prawnicze” nr 7.1 z 2007 r., s. 129–133.

23. Por. przyp. 22.

24. III CZP 24/04, OSNC 2005/7–8/117, źródło: LEX nr 106617.

25. Ibidem.

26. Wyrok z dnia 9 kwietnia 1999 r., I CKN 584/97 (niepublikowany).

od ubezpieczyciela nie można apriorycznie zakładać określonych wartości czy składowych, które na pewno wchodzi w zakres odszkodowania (*a contrario*: na pewno nie wchodzi).

Zarazem należy podkreślić, że to poszkodowany jest wierzycielem, wobec czego on decyduje o treści swego żądania, co trafnie ilustruje teza wyroku Sądu Najwyższego z 11 maja 2000 roku, zgodnie z którym to wyrokiem poszkodowany dokonuje wyboru, czy „żąda odszkodowania, a nie przywrócenia samochodu do poprzedniego stanu”, co mieści się w uprawnieniach, których źródłem jest art. 363 k.c.<sup>27</sup> Właśnie podkreślenie w tym wyroku przez Sąd Najwyższy, że poszkodowanemu przysługuje prawo wyboru sposobu zaspokojenia, jest obwarowane założeniem, że nie będzie to źródłem bezpodstawnego wzbogacenia na skutek doznanej przez niego szkody. Tym samym jest to argument za koniecznością jednostkowej oceny danego zdarzenia oraz skutków zamontowania w pojeździe części nowych w miejsce uszkodzonych, a konsekwencji oceny, czy amortyzacja jest uzasadniona, czy też byłaby w rzeczywistości nieuzasadnioną dolegliwością poszkodowanego.

#### 4. Znaczenie instytucji *actio directa*

Oczywistą konsekwencją powyższej linii orzeczniczej, gdzie podkreśla się, iż zakres odpowiedzialności ubezpieczyciela w ubezpieczeniu OC posiadaczy pojazdów mechanicznych nie może być przez niego jednostronnie modyfikowany na niekorzyść poszkodowanego, jest reguła, że podobnie poszkodowany, wyposażony w *actio directa* wobec ubezpieczyciela, nie może skutecznie własnymi działaniami modyfikować (tzn. rozszerzać) tego zakresu ponad regulację ustawy o ubezpieczeniach obowiązkowych. Zarazem słusznie podkreślono w polskiej literaturze, że *actio directa* nie jest wyłącznie przynależne do ubezpieczeń obowiązkowych, ale stanowi ogólną instytucję prawa cywilnego.<sup>28</sup> W powyższym kontekście nie może budzić zdziwienia treść uchwały SN z 2006 roku, gdzie stwierdzono, iż „dokonanie przelewu wierzytelności o naprawienie szkody powstałej w związku z ruchem pojazdu mechanicznego przysługującej wobec osoby objętej obowiązkowym ubezpieczeniem odpowiedzialności cywilnej posiadaczy pojazdów mechanicznych, przez poszkodowanego niebędącego podatnikiem podatku od towarów i usług, na rzecz takiego podatnika, nie wpływa na zakres odpowiedzialności ubezpieczyciela”<sup>29</sup>. Jest to spowodowane zasadniczo dwiema przyczynami. Po pierwsze, zgodnie z powyżej przywołanym uzasadnieniem wyroku SN z 2001 roku,<sup>30</sup> odpowiedzialność ustawowa (gwarancyjna) ubezpieczyciela odnosi się do konsekwencji konkretnego zdarzenia komunikacyjnego. Z tego powodu zmiana statusu osoby uprawnionej do dochodzenia roszczenia (np. w zakresie podatku VAT) nie może mieć wpływu na zakres przedmiotowy odpowiedzialności ubezpieczyciela. Innym ważkim powodem jest fakt, iż w tej sytuacji mamy do czynienia z przelewem (cesją) wierzytelności (art. 509 k.c.) przez poszkodowanego, który nie miał statusu podatnika VAT.

Tym samym powyższe orzeczenie potwierdza dwoistą naturę *actio directa*, które to roszczenie ma wprawdzie źródło w delikcie spowodowanym przez wypadek komunikacyjny, ale zakres roszczeń przysługujących poszkodowanemu wobec ubezpieczyciela wyznacza umowa

---

27. Wyrok z dnia 11 maja 2000 r., I CKN 678/98 I (niepublikowany).

28. M. Orlicki, *Ubezpieczenia obowiązkowe*, op. cit., s. 410.

29. Uchwała z dnia 14 września 2006 r. (sygn. akt III CZP 65/06); źródło: [www.sn.gov.pl](http://www.sn.gov.pl).

30. *Vide*: przyp. 22.



ubezpieczenia OC posiadacza pojazdu odpowiedzialnego za szkodę.<sup>31</sup> Jak słusznie stwierdzono w rodzimej literaturze: „[...] o zakresie ochrony poszkodowanego decydują warunki umowy ubezpieczenia OC, czyli w grę wchodzić będą różnego rodzaju ograniczenia i wyłączenia przewidziane w umowie ubezpieczenia”.<sup>32</sup> W tym kontekście należy zwrócić uwagę na orzeczenie Sądu Apelacyjnego w Katowicach.

Sąd wyraził tezę, iż podstawową funkcją ubezpieczeń komunikacyjnych jest funkcja prewencyjna, jak i represyjna.<sup>33</sup> Dodał zarazem, [co istotne z punktu widzenia omawianego zagadnienia], że zakres realizacji funkcji ubezpieczeniowych, ale także z uwzględnieniem funkcji kompensacyjnej, przejawia się w świadczeniu spełnianym przez ubezpieczyciela, który „odpowiada za sprawcę wypadku z mocy łączącej ich umowy ubezpieczenia, co nie zmienia postaci rzeczy, że źródłem wierzytelności poszkodowanego jest czyn niedozwolony posiadacza lub kierującego pojazdem”<sup>34</sup>.

Na marginesie należy zwrócić uwagę, że taka regulacja wcale nie była powszechna w Europie jeszcze kilkadziesiąt lat temu, by przytoczyć w tym miejscu reprezentatywny przykład Wielkiej Brytanii. Pierwotnie poszkodowany nie mógł korzystać w razie wypadku komunikacyjnego z *actio directa*, dopóki nie uzyskał orzeczenia przeciwko ubezpieczonemu posiadaczowi (ewentualnie: kierującemu pojazdem), co było intensywnie krytykowane w literaturze angielskiej.<sup>35</sup> Podstawowy zarzut polegał na wskazaniu, iż w przypadku gdy sprawcą zdarzenia była osoba nieobjęta ubezpieczeniem posiadacza pojazdu, wówczas poszkodowany nie miał możliwości wytoczenia powództwa ubezpieczycielowi w oparciu o *actio directa*.<sup>36</sup> Dopiero na podstawie Road Traffic Act z 1988 roku stopniowo wprowadzono zasadę [która została ostatecznie potwierdzona po implementacji IV dyrektywy komunikacyjnej], że roszczenie bezpośrednio poszkodowanego do ubezpieczyciela jest niezależne od przesłanki w postaci prawomocnego wyroku przeciwko posiadaczowi – sprawcy szkody.<sup>37</sup>

Obecnie można przyjąć, iż rozwiązania ukształtowane w Europie nie odbiegają od już zaprezentowanych, a obowiązujących w polskim prawie, przede wszystkim wykazując zrozumiałe wzajemne podobieństwo, ze względu na system dyrektyw komunikacyjnych.<sup>38</sup>

31. Szerzej: E. Kowalewski, M. Wałachowska, M.P. Ziemiak, *Referat – merkantylny ubytek wartości części zamiennych*, materiały powielone, Kolokwium Naukowe, 5 kwietnia 2012, Warszawa, s. 4.

32. E. Kowalewski, *Istota ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej*, „Prawo Asekuracyjne” nr 3 z 2002 r., s. 7.

33. Por. wyrok Sądu Apelacyjnego w Katowicach z 27.04.2000, I ACa 116/00, Wokanda 2002/3/39, Źródło: LEX nr 51189.

34. Ibidem.

35. Szczegóły: R. Hodgkin, *Insurance Law. Text and Materials*, London–Sydney–Portland, 2002, s. 712 i n.

36. R. Merkin, *Colinvaux's Law of Insurance*, London 1977, s. 428.

37. Na co zwraca uwagę także M. Wichtowski, *Czwarta Dyrektywa w sprawie ubezpieczeń komunikacyjnych – nowe wyzwanie dla europejskiego i polskiego rynku ubezpieczeniowego*, „Prawo Asekuracyjne” nr 2 z 2001 r., s. 25; tenże, *Piąta Dyrektywa w sprawie ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej za szkody powstałe w związku z ruchem pojazdów mechanicznych – założenia i realizacja*, „Prawo Asekuracyjne” nr 2 z 2005 r., s. 61.

38. Por. D. Fuchs, [w:] D. Fuchs, E. Kowalewski, W.W. Mogilski, M. Serwach, *Prawo ubezpieczeń gospodarczych*, Bydgoszcz–Toruń 2006, s. 534–535; problematykę dochodzenia roszczeń analizują: J. Orlicka, M. Orlicki, *Europejski system dochodzenia roszczeń ubezpieczeniowych za wypadki komunikacyjne za granicą. Komentarz*, Bydgoszcz–Poznań 2003.

## 5. Akcesoryjność odpowiedzialności ubezpieczyciela

Interesującym przykładem potwierdzającym pochodność odpowiedzialności ubezpieczyciela w stosunku do odpowiedzialności ubezpieczonego sprawcy jest także stanowisko Sądu Apelacyjnego w Warszawie w wyroku z dnia 11.10.1996 r.<sup>39</sup> Przede wszystkim Sąd Apelacyjny w uzasadnieniu stwierdził, że „granice odpowiedzialności cywilnej ubezpieczyciela wyznaczają granice odpowiedzialności cywilnej posiadacza lub kierowcy pojazdu”. Istota ubezpieczenia OC posiadacza pojazdu, zdaniem sądu, wyczerpuje się w dwu podstawowych zasadach:

„– z tytułu ubezpieczenia OC przysługuje odszkodowanie, jeżeli posiadacz lub kierowca pojazdu jest zobowiązany – na podstawie prawa – do odszkodowania za szkodę wyrządzoną w związku z ruchem tego pojazdu;

– odszkodowanie przysługuje tylko w granicach odpowiedzialności cywilnej posiadacza lub kierującego pojazdem”.

Pogląd powyższy znajduje także aprobatę w stanowisku doktryny prawa ubezpieczeniowego, gdzie zwraca się dodatkowo słusznie uwagę, że zasada akcesoryjności powoduje zastosowanie w ubezpieczeniu OC posiadaczy pojazdów mechanicznych art. 362 k.c. w relacji między poszkodowanym a ubezpieczycielem.<sup>40</sup>

W dalszej kolejności Sąd Apelacyjny w Warszawie odniósł się do występującego w praktyce, acz nieuzasadnionego normatywnie, poglądu, zgodnie z którym ubezpieczenie OC posiadacza pojazdu mechanicznego zwalnia od odpowiedzialności sprawcę wypadku, a także innego punktu widzenia, że oświadczenia woli odnoszące się do podstawy i zakresu odpowiedzialności sprawcy szkody, składane przez uprawnionego do świadczenia z tytułu wypadku komunikacyjnego, nie mają skutków dla istnienia oraz odpowiednio zakresu odpowiedzialności gwarancyjnej ubezpieczyciela. „Celem ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej [art. 822 k.c.] nie jest zwolnienie sprawcy szkody od odpowiedzialności, lecz zapewnienie poszkodowanemu wynagrodzenia szkód w drodze przyjęcia przez zakład ubezpieczeń odszkodowawczych ubezpieczającego. Skoro jednak poszkodowany zrzekł się roszczenia wobec sprawcy szkody – przestało ono istnieć [wygasło]. Ten materialnoprawny skutek zrzeczenia się roszczenia nie może pozostawać bez wpływu na odpowiedzialność cywilną ubezpieczyciela, który przecież odpowiada tylko w granicach odpowiedzialności cywilnej sprawcy szkody. Skoro sprawca szkody nie jest zobowiązany do jej naprawienia, to tym samym nie jest również zobowiązany ubezpieczyciel”.

Tym samym należy przyjąć, iż co do zasady zakres przedmiotowy odpowiedzialności wyznacza zarazem zakres ochrony ubezpieczeniowej (w ramach sumy ubezpieczenia) na podstawie umowy ubezpieczenia OC posiadaczy pojazdów mechanicznych, co znalazło także oparcie we wcześniejszym orzecnictwie, które mimo zmiany stanu prawnego nic nie utraciło ze swej aktualności.<sup>41</sup>

---

39. I ACr 822/96, OSA 1998 nr 4 poz. 13, źródło: LEX nr 32834, przywołane także w: M. Wąsiewicz, *Ubezpieczenia komunikacyjne*, [opracowanie: M. Orlicki, M. Wąsiewicz], op. cit., s. 60–61.

40. J. Pokrzywniak, [w:] M. Orlicki, J. Pokrzywniak, A. Raczyński, *Obowiązkowe ubezpieczenie OC posiadaczy pojazdów mechanicznych*, Bydgoszcz–Poznań 2008, s. 51.

41. Co do innych przykładów ograniczeń przedmiotowych, czasowych i przestrzennych por.: D. Fuchs, *Odpowiedzialność ubezpieczyciela w ubezpieczeniu OC*, op. cit., s. 134–144.

## 6. Wnioski dla zagadnienia dopuszczalności amortyzacji części zamiennych przy wypłacie odszkodowania

Przede wszystkim należy podkreślić, że zagadnienie amortyzacji części zamiennych i uwzględnianie współczynnika amortyzacji przez ubezpieczyciela, przy wypłacie odszkodowania poszkodowanemu, mieści w zagadnieniu stosowania do takiej szczególnej sytuacji, związanej z ubezpieczeniami komunikacyjnymi, powyżej przywołanych (poprzez tezy orzecznictwa Sądu Najwyższego oraz sądów powszechnych) instytucji polskiego prawa odszkodowawczego.

Z powyższej analizy wynika, że występuje zasadnicza zbieżność ocen judykatury, co do tego, jak należy pojęcia „szkody”, „odszkodowania” czy „związku przyczynowego” aplikować do konstrukcji akcesoryjnej odpowiedzialności ubezpieczyciela. We wniosku Rzecznika Ubezpieczonych podkreślono natomiast szeroką rozbieżność orzecniczą, która ma występować w odniesieniu do zagadnienia szczegółowego, jakim jest właśnie amortyzacja części samochodowych. Zdaniem Rzecznika Ubezpieczonych właśnie ta rozbieżność stanowi o merytorycznej i formalnej konieczności rozpatrzenia przez Sąd Najwyższy zgodnie z art. 60 § 1 w związku z art. 60 § 2 ustawy z dnia 23 listopada 2002 roku o Sądzie Najwyższym.<sup>42</sup>

Zgodnie z treścią wniosku, można występujące orzecznictwo sądowe podzielić na kilka zasadniczych kategorii. Do pierwszej należy zaliczyć stanowisko judykatury (oparte zasadniczo na dwóch wyrokach Sądu Najwyższego: z dnia 20 października 1972 r.<sup>43</sup> oraz z dnia 11 maja 1980 r.), gdzie przyjęto za zasadne pokrycie kosztów nowych części użytych do naprawy bez potrąceń, jednakże, co należy podkreślić w tym miejscu, uzależniając ten fakt od celowości i ekonomicznego uzasadnienia takich wydatków. Zarazem Sąd Najwyższy zwrócił uwagę, że naprawa z użyciem nowych części nie może prowadzić do nieuzasadnionego wzbogacenia poszkodowanego, szczególnie wówczas, gdy dotyczyłoby to części już uprzednio uszkodzonych, albo gdyby zamontowanie takich części prowadziło do ulepszenia pojazdu według stanu przed wyrządzeniem szkody.

Zgodnie z drugim stanowiskiem, które można wykonywać z dorobku judykatury, właśnie zakaz nieuzasadnionego wzbogacenia poszkodowanego prowadzi do konkluzji, że amortyzacja jest zabiegiem uzasadnionym, bo prowadzącym do równowartości doznanej przez poszkodowanego szkody z uzyskanym od ubezpieczyciela odszkodowaniem.<sup>44</sup> Szczególnie takie zjawisko jest widoczne w sytuacji naprawy kilkuletniego pojazdu, gdzie zamontowanie całych zespołów części nowych w sposób oczywisty prowadzi do bezpodstawnego wzbogacenia się poszkodowanego, który z roszczeniem opartym na *actio directa* występuje wobec ubezpieczyciela.<sup>45</sup>

Kolejnym zauważalnym poglądem (który stanowi zarazem próbę generalizacji i rozgraniczenia przypadków dopuszczalności od sytuacji, w których amortyzacja części przy wypłacie naruszałaby godne ochrony interesy poszkodowanego) są orzeczenia sądów powszechnych,

42. Dz. U. z 2002 r., Nr 240, poz. 2052 ze zm.

43. II CR 425/75, wniosek Rzecznika Ubezpieczonych, s. 3–5; por. także: E. Kowalewski, M. Wałachowska, M.P. Ziemiak, op. cit. s. 7–8.

44. Wyrok Sądu Najwyższego z dnia 19 lutego 2003 r., V CKN 1690/00; E. Kowalewski, M. Wałachowska, M.P. Ziemiak, op. cit. s. 8–9.

45. Por. także przywołane we wniosku Rzecznika Ubezpieczonych, a niepublikowane w innych źródłach, orzeczenia sądów powszechnych.

gdzie starano się skatalogować te części, które doznają normalnego zużycia w toku eksploatacji (filtry powietrza, opony, tłumik etc.), a wobec tego zasadnym byłoby amortyzowanie wartości części nowych, użytych do naprawy, o stopień zużycia. W pozostałym zakresie byłoby to, zgodnie z tym stanowiskiem, niezasadne.<sup>46</sup>

Słusznie wskazano w polskiej literaturze, jeszcze przed przyjęciem przez Sąd Najwyższy uchwały w składzie siedmiu sędziów SN o amortyzacji części pojazdu mechanicznego (sygn. akt III CZP 80/11),<sup>47</sup> że do katalogu orzeczeń Sądu Najwyższego oraz sądów powszechnych, przywołanego przez Rzecznika Ubezpieczonych we wniosku, należy dodać konsekwencje wynikające z uchwały składu siedmiu sędziów Sądu Najwyższego z dnia 17 listopada 2011 r. (syg. akt III CZP 5/11).<sup>48</sup>

Należy podkreślić, że podjęcie tej z kolei uchwały było efektem innego wniosku Rzecznika Ubezpieczonych (z dnia 16 grudnia 2010 r.), który opierał się na kilku założeniach, z których w omawianym kontekście najistotniejsze znaczenia miały dwa. Po pierwsze utrata możliwości korzystania z pojazdu zastępczego przez osoby fizyczne nieprowadzące działalności gospodarczej – konsumentów (jak też przez inne osoby) – jest szkodą majątkową. Po drugie, zdaniem Rzecznika Ubezpieczonych roszczenie o zwrot poniesionych nakładów powinno być uzależnione tylko od faktu wykazania szkody w postaci utraty możliwości korzystania z pojazdu na skutek uszkodzenia lub jego zniszczenia oraz udowodnienia poniesienia kosztów najmu pojazdu zastępczego, bez konieczności udowadniania przez poszkodowanego innych jeszcze przesłanek, także w sytuacji, gdy jest on osobą fizyczną nieprowadzącą działalności gospodarczej.

Sąd Najwyższy w treści uchwały powtórzył poprzednio już przytaczaną w niniejszym artykule argumentację judykatury, że „odpowiedzialność ubezpieczyciela (...) obejmuje celowe i ekonomiczne wydatki”. Tym samym *per se* sama niemożność korzystania z pojazdu nie może być traktowana automatycznie jako podstawa odpowiedzialności ubezpieczyciela, gdyż, jak w uzasadnieniu stwierdza Sąd Najwyższy, „Restytucja utraty możliwości korzystania z rzeczy byłaby niedopuszczalną restytucją szkody niemajątkowej”<sup>49</sup>.

„Odmierna jest sytuacja, w której doszło już do poniesienia przez poszkodowanego wydatków na uzyskanie pojazdu zastępczego w okresie remontu uszkodzonego pojazdu albo przez okres niezbędny do nabycia nowego pojazdu. Są to wydatki poniesione w następstwie zdarzenia szkodzącego, które by nie powstały bez tego zdarzenia, prowadzące do powypadkowego zmniejszenia majątku poszkodowanego, czyli straty [art. 361 § 2 k.c.]”<sup>50</sup>

Z powyższego jednak wcale nie wynika, zdaniem Sadu Najwyższego, że taka restytucja ubezpieczyciela należy się wówczas bezwarunkowo, gdyż (co do zasady) zależy ona od spełnienia przez poszkodowanego dwóch kryteriów: celowości oraz ekonomiki postępowania poszkodowanego.

Sąd Najwyższy podkreśla, że w takim ujęciu mogą być refundowane jedynie koszty najmu rzeczywiście poniesione przez poszkodowanego (por. uchwała Sądu Najwyższego, s. 15). Sąd Najwyższy zwraca uwagę, że przy ustalaniu ostatecznej wartości odszkodowania za ten składnik odszkodowania ubezpieczeniowego niewątpliwie będą przydatne wskazania orzecznictwa dotyczące

---

46. Orzeczenia sądów niższych instancji przywołuje Rzecznik Ubezpieczonych we wniosku, s. 14; taki pogląd aprobują E. Kowalewski, M. Wałachowska, M.P. Ziemiak, op. cit., s. 9.

47. Por. przypis autorski do tytułu publikacji.

48. E. Kowalewski, M. Wałachowska, M.P. Ziemiak, op. cit., s. 10–11.

49. Uchwała Sądu Najwyższego, s. 14.

50. Ibidem.

czasu najmu czy też konieczność uwzględnienia amortyzacji pojazdu mechanicznego. Dodatkowo Sąd Najwyższy podkreślił, że „Z zasady proporcjonalności może natomiast wynikać zbędność najmu pojazdu zastępczego, jeżeli właściciel nie używał samochodu albo dysponuje innym samochodem nadającym się do wykorzystania. Używanie samochodu w sposób sporadyczny może z kolei uzasadniać celowość wykorzystania w sposób ekwiwalentny innego środka komunikacji”.

Tym samym Sąd Najwyższy uznał, że poniesienie przez poszkodowanego rzeczywistych kosztów pojazdu zastępczego (i to uzasadnionych przez wzgląd na celowość i z uwzględnieniem czynników ekonomicznych takiego działania) może stanowić składową odszkodowania należnego od ubezpieczyciela. Wszelki automatyzm, albo też próba wygenerowania kosztu pojazdu zastępczego, którego zwrot poszkodowanemu się bezwarunkowo należy, byłoby nieuzasadnionym uproszczeniem. Takie stanowisko także znajduje swe oparcie w analizie prawnoporównawczej, ponieważ trudno wśród państw Unii Europejskiej znaleźć taki system prawny, gdzie uprawnienie do zwrotu takich kosztów byłoby przyznane poszkodowanemu bezwarunkowo.<sup>51</sup>

Wnioski wypływające z tej uchwały można bezpośrednio odnieść do kwalifikacji amortyzacji nowych części przy obliczaniu odszkodowania. Analogicznie należy stwierdzić, że podobnie sam zakup części nowych przez poszkodowanego jest wprawdzie po jego stronie poniesionym kosztem w wyniku szkody, ale nie jest normalnym następstwem szkody, jeżeli taki wydatek nie jest celowo i ekonomicznie uzasadniony. W razie braku takiej zasadności ubezpieczyciel będzie uprawniony do oceny współczynnika amortyzacji i zastosowania go przy wypłacie należnego odszkodowania. Oczywiście nie pozbawia to poszkodowanego możliwości kwestionowania skali czy też rozmiaru zastosowanej amortyzacji, ale w takich okolicznościach (jeżeli zapłata przez ubezpieczyciela za część nową bez potrąceń byłaby niecelowa lub ekonomicznie nieuzasadniona) nie może on skutecznie podważać przed sądem powszechnym samego faktu zastosowanej amortyzacji.

Zdaniem autora, przy sporach odnoszących się jedynie do zagadnienia skali amortyzacji, należy w większym stopniu, niż korzysta się z tego na rynku polskim obecnie, sięgać po polubowne (alternatywne wobec postępowania przed sądami powszechnymi) sposoby rozstrzygania sporów, między innymi po mediację.<sup>52</sup>

Tym samym z tej kluczowej dla ubezpieczeniowego prawa odszkodowawczego uchwały Sądu Najwyższego wynika dyrektywa szczegółowego analizowania danego stanu faktycznego, w celu oceny, czy amortyzacja części, stosowana przez ubezpieczyciela, jest zasadna, a jeżeli jest, to jaki stopień amortyzacji wyłącza bezpodstawne wzbogacenie poszkodowanego.<sup>53</sup>

Powyższy tok rozumowania, zdaniem autora, jest także aktualny w kontekście uchwały składu siedmiu sędziów Sądu Najwyższego z dnia 12 kwietnia br., zgodnie z którą: „Zakład ubezpieczeń zobowiązany jest na żądanie poszkodowanego do wypłaty, w ramach odpowiedzialności z tytułu ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej posiadacza pojazdu mechanicznego, odszkodowania obejmującego celowe i ekonomicznie uzasadnione koszty nowych części i materiałów, służących

51. Szczegółowe rozważania na ten temat: E. Kowalewski, *Uprawnienie poszkodowanego w wypadku komunikacyjnym do pojazdu zastępczego – ujęcie prawnoporównawcze*, „Wiadomości Ubezpieczeniowej”, nr 1 z 2011 r., s. 7 i n.

52. Szczegóły: D. Fuchs, *Mediacja w ubezpieczeniach komunikacyjnych*, „Prawo Asekuracyjne” nr 1 z 2007 r., s. 12 i n.

53. Na co zwraca uwagę E. Kowalewski, *Deminuacja wartości handlowej pojazdu poddanego naprawie jako przedmiot odszkodowania – koincydencja czy alternatywność roszczeń*, [w:] E. Kowalewski (red.), *Odszkodowanie za ubytek wartości handlowej pojazdu poddanego naprawie*, Toruń 2012, s. 69–70.

do naprawy uszkodzonego pojazdu. Jeżeli ubezpieczyciel wykaże, że prowadzi to do wzrostu wartości pojazdu, odszkodowanie może ulec obniżeniu o kwotę odpowiadającą temu wzrostowi”.

Sąd Najwyższy przyjął, że generalizacja i przyjmowanie „niepodważalnego” standardu są niedopuszczalne, co oznacza z jednej strony, iż poszkodowany może kierować roszczeniem o wypłatę równowartości nowych części, zgodnie z koncepcją odpowiedzialności odszkodowawczej (vide: art. 361 § 2 k.c.), ale zarazem ubezpieczyciel, przyjmując na siebie ciężar dowodowy z art. 6 k.c., może odmówić zgodnie z prawem takiemu żądaniu, w części, w jakiej wypłata prowadziłaby do wzrostu wartości pojazdu (*ergo*: skutkowałaby bezpodstawnym wzbogaceniem poszkodowanego), co należałoby rozstrzygać w oparciu o art. 405 i n. k.c.<sup>54</sup> Jednak dopiero publikacja uzasadnienia tejże uchwały pozwole określić i docenić w pełni doniosłość przyjętego przez Sąd Najwyższy stanowiska.

## Podsumowanie

Reasumując, należy stwierdzić, że konsekwencje przywołanego we wniosku Rzecznika Ubezpieczonych orzecznictwa Sądu Najwyższego oraz sądów powszechnych są tego rodzaju, że w rzeczywistości trudno mówić o rozbieżności w orzecznictwie sądowym, co stanowi dopiero przesłankę formalną do rozpatrzenia wniosku Rzecznika przez Sąd Najwyższy, a co najwyżej można mówić o rozbieżności w praktyce rynkowej, co zauważa zresztą sam Rzecznik w treści wniosku.<sup>55</sup> Należy zwrócić uwagę, że to na uczestnikach rynku usług komunikacyjnych ciąży obowiązek respektowania wniosków płynących z orzecznictwa sądowego; Sąd Najwyższy i sądy powszechne nie mają żadnych instrumentów, aby wymusić powszechną akceptację swych wyroków. Zróżnicowanie w zakresie kwestii amortyzacji części, jak starano się wykazać w niniejszym tekście, nie dotyczy kwestii podstawowych i fundamentalnych, gdyż żaden znany autorowi wyrok nie przesądza *sine dubio* o dopuszczalności amortyzacji części nowych przy wypłacie odszkodowania. Za każdym razem stosowane jest kryterium celowości, racjonalności i ekonomiki postępowania w kontekście relacji instytucji ogólnych cywilnego prawa ubezpieczeniowego.

Wszelka generalizacja w tej materii (tzn. ustalenie *a priori*, że poszkodowany może zawsze domagać się zwrotu kosztów części nowych bez amortyzacji) jest zasadniczo niemożliwa do ustalenia, także z tego względu, że rodzimy system prawny nie ma charakteru precedensowego, w znaczeniu, który byłby dopuszczalny w anglosaskiej kulturze prawnej. Tym samym orzeczenia sądów powszechnych, a nawet Sądu Najwyższego, w tej materii nie mogą zastąpić woli ustawodawcy, który *expressis legis* kwestii amortyzacji nie przesądza w obowiązującym stanie prawnym. W tym miejscu wypada przywołać cytowany już wyrok Sądu Najwyższego z dnia 19 grudnia 1997 roku, w którym stwierdzono, że „ciężar przeprowadzenia dowodu, m.in. w zakresie wysokości szkody powstałym

---

54. Taki wniosek można wysnuć także z rozważań E. Kowalewskiego, N.P. Ziemiaka: *Kompensacja ubytku wartości handlowej pojazdu po naprawie jako przedmiot odszkodowania – standard odszkodowawczy czy roszczenie ad casum?*, [w:] E. Kowalewski (red.), *Odszkodowanie za ubytek wartości handlowej pojazdu poddanego naprawie*, op. cit., s. 130–131.

55. Por. wniosek Rzecznika Ubezpieczonych, odpowiednio s. 1 oraz 2; analogiczna konkluzja zawarta [w:] E. Kowalewski, M. Wałachowska, M.P. Ziemiak, op. cit., s. 12–13; por. także treść postanowienia Sądu Najwyższego składu siedmiu sędziów z dnia 24 lutego 2006 r. sygn. III CZP 91/05, s. 4 oraz s. 7.

wskutek wypadku przewidzianego w umowie ubezpieczenia spoczywa na ubezpieczającym<sup>56</sup>. Z oczywistych powodów tezę tę należy zaadaptować do sytuacji poszkodowanego w wypadku komunikacyjnym, gdyż trudno spodziewać się (ze względu na podkreśloną w tekście charakterystykę jego statusu), że będzie miał więcej uprawnień, formułując roszczenie oparte na *actio directa*, niż strona umowy. Potwierdza to hybrydalna natura roszczenia *actio directa*, którego istotny zakres przedmiotowy zależy od ram stosunku kontraktowego między ubezpieczycielem a ubezpieczającym, chociaż ze swej istoty roszczenie bezpośrednie zależy od woli osoby niebędącej stroną umowy ubezpieczenia, czyli poszkodowanego.<sup>57</sup> Umowa ubezpieczenia ma charakter umowy synalagmatycznej (o czym autor jest osobiście przekonany), co wynika chociażby z konieczności respektowania art. 3 ust. 1 ustawy o działalności ubezpieczeniowej przy wykładni art. 805 k.c. To z kolei powoduje, że ze względu na konieczność adaptowania do stosunku umowy ubezpieczenia OC posiadaczy pojazdów mechanicznych przepisów kodeksu cywilnego w zakresie nieregulowanym ustawą o ubezpieczeniach obowiązkowych, wypłata odszkodowania, prowadząca do bezpodstawnego wzbogacenia poszkodowanego, prowadzi zarazem do naruszenia prawidłowej relacji prawnej pomiędzy stronami umowy.

Tym samym nie można *de lege lata*, zdaniem autora, w dalszej praktyce orzeczniczej pominąć analizy stanów faktycznych i szczegółowych, a zarazem indywidualnej oceny przez sąd relacji pomiędzy szkodą poniesioną przez poszkodowanego w efekcie wypadku komunikacyjnego i odszkodowaniem należnym od ubezpieczyciela ze względu na zaistnienie skutków adekwatnych zdarzenia, za które jest odpowiedzialny ubezpieczony. Taki wniosek można zasadnie wysnuć z treści uchwały Sądu Najwyższego z dnia 12 kwietnia br. Odmiennie propozycje w tym zakresie mogą oczywiście stanowić uzasadnienie wniosków *de lege ferenda*.

## Bibliografia

- Bienek G., *Odpowiedzialność cywilna za wypadki drogowe*, Warszawa 2011.
- Cudna-Wagner A., *Odpowiedzialność odszkodowawcza ubezpieczyciela*, Warszawa 2002.
- Dmowski S., Rudnicki S., *Komentarz do Kodeksu cywilnego. Księga pierwsza. Część ogólna*, Warszawa 2002.
- Fuchs D., [w:] E. Kowalewski (red.), D. Fuchs, W.W. Mogilski, M. Serwach, *Prawo ubezpieczeń gospodarczych*, Bydgoszcz–Toruń 2006.
- Fuchs D., *Mediacja w ubezpieczeniach komunikacyjnych*, „Prawo Asekuracyjne” nr 1 z 2007 r.
- Fuchs D., *Odpowiedzialność ubezpieczyciela w ubezpieczeniu OC posiadaczy pojazdów mechanicznych na tle orzecznictwa sądowego*, „Zeszyty Prawnicze” nr 7.1 z 2007 r.
- Fuchs D., *Rozgraniczenie zakresu zastosowania norm, kodeksu cywilnego oraz tzw. pakietu ustaw ubezpieczeniowych do ubezpieczeń OC posiadaczy pojazdów mechanicznych*, „Rejent” nr 4 z 2007 r.
- Fuchs D., *Wpływ wejścia w życie tzw. pakietu ustaw ubezpieczeniowych na charakterystykę cech umowy ubezpieczenia*, [w:] L. Ogiełto, W. Popiołek, M. Szpunar (red.), *Rozprawy prawnicze. Księga pamiątkowa Profesora Maksymiliana Pazdana*, Zakamycze 2005.

56. Por. przyp. 23.

57. E. Kowalewski, M. Wałachowska, M.P. Ziemiak, op. cit., s. 4–5; szczegółowo na ten temat: A. Raczyński, *Sytuacja prawna poszkodowanego w ubezpieczeniu odpowiedzialności cywilnej*, Warszawa 2010, s. 150–164.

- Fuchs D., *Znaczenie nowelizacji niektórych norm kodeksu cywilnego o umowie ubezpieczenia dla ubezpieczeń OC posiadaczy pojazdów mechanicznych*, „Prawo Asekuracyjne” nr 3 z 2008 r.
- Hodgin R., *Insurance Law. Text and Materials*, London–Sydney–Portland 2002.
- Kaczanowski P., *Ubezpieczenia komunikacyjne*, [w:] J. Monkiewicz (red.), *Podstawy ubezpieczeń. Tom II – produkty*, Warszawa 2001.
- Kowalewski E., *Deminuacja wartości handlowej pojazdu poddanego naprawie jako przedmiot odszkodowania – koincydencja czy alternatywność roszczeń*, [w:] E. Kowalewski (red.), *Odszkodowanie za ubytek wartości handlowej pojazdu poddanego naprawie*, Toruń 2012.
- Kowalewski E., Glosa do wyroku SN z dnia 11 czerwca 2001 r., V CKN 266/00, OSP z 2002 nr 3 poz. 40.
- Kowalewski E., *Istota ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej*, „Prawo Asekuracyjne” nr 3 z 2002 r.
- Kowalewski E., Wałachowska M., Ziemiak M.P., *Referat – Merkantylny ubytek wartości części zamiennej*, materiały powielone, Kolokwium Naukowe, Warszawa, 5 kwietnia 2012.
- Kowalewski E., Ziemiak M.P., *Kompensacja ubytku wartości handlowej pojazdu po naprawie jako przedmiot odszkodowania – standard odszkodowawczy czy roszczenie ad casum?*, [w:] E. Kowalewski (red.), *Odszkodowanie za ubytek wartości handlowej pojazdu poddanego naprawie*, Toruń 2012.
- Nemeth K., *European Insurance Law. A Single Insurance Market?*, EUI Working Papers, LAW nr 2001/4, European University Institute, Firenze 2001.
- Nottage L., *Convergence, Divergence, and the Middle Way in Unifying or Harmonizing Private Law*, EUI Working Papers, LAW nr 2001/1, European University Institute, Firenze 2001.
- Nowacki J., Tobor Z., *Wstęp do prawoznawstwa*, Warszawa 1994.
- Merkin R., *Colinvaux’s Law of Insurance*, London 1977.
- Orlicka J., Orlicki M., *Europejski system dochodzenia roszczeń ubezpieczeniowych za wypadki komunikacyjne za granicą. Komentarz*, Bydgoszcz–Poznań 2003.
- Orlicki M., *Obowiązek ubezpieczenia – rozważania na tle obowiązkowego ubezpieczenia OC posiadaczy pojazdów mechanicznych*, [w:] A. Koch (red.), *Aktualne problemy ubezpieczeń komunikacyjnych*, Warszawa 2008.
- Orlicki M., *Ubezpieczenia obowiązkowe*, Warszawa 2011.
- Orlicki M., Pokrzywniak J., Raczyński A., *Obowiązkowe ubezpieczenie OC posiadaczy pojazdów mechanicznych*, Bydgoszcz–Poznań 2008.
- Piasecki K., [w:] J. Winiarz (red.), *Kodeks cywilny z komentarzem*, Warszawa 1989.
- Pietrzykowski K., [w:] *Kodeks cywilny. Tom I. Komentarz*, Warszawa 2002.
- Raczyński A., *Sytuacja prawna poszkodowanego w ubezpieczeniu odpowiedzialności cywilnej*, Warszawa 2010.
- Radwański Z., *Prawo cywilne – część ogólna*, Warszawa 2002.
- Wąsiewicz A., *Odpowiedzialność cywilna za wypadki samochodowe na tle obowiązującego ubezpieczenia*, Warszawa 1969.
- Wąsiewicz A., *Ubezpieczenia komunikacyjne*, (opracowanie: M. Orlicki, M. Wąsiewicz) Bydgoszcz–Poznań 2001.
- Wichtowski M., *Czwarta Dyrektywa w sprawie ubezpieczeń komunikacyjnych – nowe wyzwanie dla europejskiego i polskiego rynku ubezpieczeniowego*, „Prawo Asekuracyjne” nr 2 z 2001 r.
- Wichtowski M., *Piąta Dyrektywa w sprawie ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej za szkody powstałe w związku z ruchem pojazdów mechanicznych – założenia i realizacja*, „Prawo Asekuracyjne” nr 2 z 2005 r.
- Wolińska B., [w:] S. Rogowski (red.), *Prawo ubezpieczeń. Ustawy z komentarzem*, Warszawa 2004.



## Compensation under vehicle owner's third party liability and the issue of depreciation of spare parts used for the repair of the damaged vehicle

*The author, referring to a detailed issue of the insurance compensation law, i.e. the admissibility of depreciation of spare parts in the case of payment of compensation under motor vehicle owners' third party liability insurance, analyses the court judgements related to fundamental compensation law issues. What influences assessment of the admissibility of such practice is the current concept behind the notion of loss, compensation and cause-effect relationship. In addition, the text emphasises the need for a comprehensive analysis of the legal status with consideration given to the normative definition of insurance activity, making reference also to the specific nature of actio directa.*

*The analysis made it possible to emphasise the demand for individual assessment from the perspective of purposefulness and economics of the proceedings, specifying whether in given factual circumstances such depreciation is justified, and whether taking it into account while calculating the compensation due to the injured party would not lead to the situation in which the injured party would become richer groundlessly. The author is against generalisation in this respect, claiming that such a solution would lead to upsetting the essence of the motor vehicle owners' TPL insurance relationship in the Polish law.*

**DR DARIUSZ FUCHS** – jest pracownikiem naukowym Katedry Prawa Cywilnego Wydziału Prawa i Administracji Uniwersytetu im. Kardynała Stefana Wyszyńskiego w Warszawie, a także członkiem Project Group on a Restatement of European Insurance Contract Law.