

DARIUSZ FUCHS  
EUGENIUSZ KOWALEWSKI  
MONIKA WAŁACHOWSKA  
MICHAŁ PIOTR ZIEMIAK

## Odszkodowanie za szkodę w pojazdach mechanicznych a kwestia cen części oryginalnych oraz amortyzacji i urealnienia ich wartości. Rozważania na kanwie obowiązkowego ubezpieczenia komunikacyjnego OC

*Ostatnie orzeczenia Sądu Najwyższego zapadłe pod koniec 2011 r. oraz w pierwszym półroczu 2012 r. stały się powodem niezwykle interesującej dyskusji o granicach kompensacji w ubezpieczeniu OC, w szczególności w przypadku obowiązkowego ubezpieczenia OC posiadaczy pojazdów mechanicznych. Niniejszy artykuł poświęcony jest jednemu z najbardziej problematycznych w praktyce zagadnień dotyczących części zamiennych do pojazdów uszkodzonych w wypadkach komunikacyjnych.*

*Pierwsza część artykułu poświęcona jest przede wszystkim omówieniu podstawowych cech ubezpieczenia OC, ze szczególnym naciskiem na akcesoryjny charakter odpowiedzialności ubezpieczenia oraz actio directa. Dalej autorzy skupiają się na jurydycznej formule szkody w ujęciu kodeksu cywilnego. Przechodząc do rozważań szczegółowych, przedstawiają poglądy doktryny oraz orzecznictwo Sądu Najwyższego oraz sądów powszechnych dotyczące zarówno problemu tzw. części nowych i oryginalnych, jak i problemu amortyzacji części zamiennych czy urealnienia ich wartości przy ustalaniu odszkodowania. Szczególna uwaga poświęcona została uchwałom SN z dnia 15 listopada 2011 r. (III CZP 5/11) oraz z dnia 12 kwietnia 2012 r. (III CZP 80/11), a także postanowieniu z dnia 20 czerwca 2012 r. (III CZP 85/11). W kontekście wskazanych orzeczeń omówione zostają kryteria „celowości” oraz „ekonomicznej zasadności” użycia w procesie reperacji pojazdu części nowych. Kolejne części artykułu zawierają analizę problemu z perspektywy acquis communautaire odnośnie konkurencji na rynku ubezpieczeniowym, a także wymogów bezpieczeństwa części zamiennych (m.in. zagadnienie ich homologacji).*

*W konkluzjach autorzy podnoszą, że podstawę do merytorycznych rozstrzygnięć w zakresie części zamiennych i kompensacji ich kosztów przez ubezpieczycieli stanowić powinna zasada indywidualizacji*

*odszkodowania oraz konieczność posługiwania się kryteriami „celowości” oraz „ekonomicznej zasadności” w odniesieniu do konkretnego przypadku.*

**Słowa kluczowe:** odszkodowanie, ubezpieczenia komunikacyjne, ubezpieczenia OC, części zamienne, amortyzacja i urealnienie.

## Uwagi wprowadzające

Problematyka części oryginalnych, a także powiązane z nią kwestie amortyzacji cen części zamiennych oraz urealniania cen części montowanych w uszkodzonym pojeździe mieści się w ramach szerszego zagadnienia, jakim jest problematyka ustalania odszkodowania z tytułu obowiązkowego ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej posiadaczy pojazdów mechanicznych. Szczególnie istotny dla praktyki, jak i doktryny prawa ubezpieczeniowego, jest problem metody przyjętej przy ustalaniu tego odszkodowania, a także stosowania tzw. metody kosztorysowej, uwzględniającej w istocie potencjalną szkodę, jaką poniesie poszkodowany (nabycie części oraz rzeczywisty koszt naprawy). Obok kwestii tzw. merkantylnego ubytku wartości części zamiennych, jest to jedno z najistotniejszych zagadnień praktyki ubezpieczeniowej, a także prawa ubezpieczeniowego i odszkodowawczego.<sup>1</sup>

Punktem wyjścia dla rozważań zawartych w niniejszym artykule jest krytyczny stosunek jego autorów do apriorycznego przyjmowania jakichkolwiek standardów odszkodowawczych, także na tle obowiązkowego ubezpieczenia OC komunikacyjnego. Absolutyzowanie standardów wydaje się kłócić nie tylko z akcesoryjnym charakterem odpowiedzialności ubezpieczyciela na tle ubezpieczenia OC, ale przede wszystkim z aksjologią prawa odszkodowawczego. Prawo odszkodowawcze bowiem kwestie ustalania odszkodowania ujmuje w sposób zindywidualizowany, co nakazuje uwzględniać okoliczności konkretnej sytuacji faktycznej i jej uwarunkowań prawnych.

## I. Konstrukcja prawna ubezpieczenia OC – zasada akcesoryjności

Dalsze rozważania szczegółowe należy poprzedzić uwagami na temat teoretycznych aspektów wiążących się z konstrukcją prawną ubezpieczenia OC; zagadnienie to wciąż budzi wątpliwości<sup>2</sup>.

1. Zagadnienia związane z problematyką części oryginalnych, jak i amortyzacją części zamiennych stanowiły przedmiot seminariów naukowych zorganizowanych przez Uniwersytet Mikołaja Kopernika, Uniwersytet Kardynała Stefana Wyszyńskiego oraz Polską Izbę Ubezpieczeń, które odbyły się w dniach 5 kwietnia oraz 14 czerwca 2012 r. w Warszawie; zob. ponadto D. Fuchs, *Odszkodowanie z tytułu ubezpieczenia OC posiadacza pojazdu a kwestia amortyzacji części zamiennych użytych do naprawy uszkodzonego pojazdu*, „Wiadomości Ubezpieczeniowe” nr 1/2012, s. 13 i nast.; E. Kowalewski, M. Wałachowska, M.P. Ziemiak, *Wybrane problemy związane z ustalaniem odszkodowania z komunikacyjnego ubezpieczenia OC*, [w:] E. Kowalewski (red.), *Odszkodowanie za ubytek wartości handlowej pojazdu poddanego naprawie*, Toruń 2012, s. 236–243.
2. Zob. w szczególności A. Szpunar, *Legitymacja bierna w procesie odszkodowawczym z tytułu ubezpieczeń komunikacyjnych*, „Prawo Asekuracyjne” nr 12/1997, s. 3–11, a ponadto zob. E. Kowalewski, *Ubezpieczenie odpowiedzialności cywilnej. Funkcje i przemiany*, Toruń 1981, s. 161–169; W. Warkało, W. Marek, W.W. Mogiński, *Prawo ubezpieczeniowe*, Warszawa 1983, s. 190; A. Raczyński, *Sytuacja prawna poszkodowanego w ubezpieczeniu odpowiedzialności cywilnej*, Warszawa 2010, s. 120–134.

Konieczne w tym zakresie jest odwołanie się do tzw. zasady akcesoryjności<sup>3</sup> zobowiązania zakładu ubezpieczeń wobec poszkodowanego na tle prawnego stosunku powstającego w wyniku zawarcia umowy ubezpieczenia OC, w szczególności zaś ubezpieczenia OC posiadacza pojazdu.

Kodeks cywilny przesądza, że istotą ubezpieczenia OC jest przejęcie przez zakład ubezpieczeń zobowiązania do wypłaty odszkodowania za szkody wyrządzone osobom trzecim, względem których odpowiedzialność za szkodę ponosi ubezpieczający albo osoba, na rzecz której zawarta została umowa ubezpieczenia (art. 822 k.c.). Można więc powiedzieć, że w sensie prawnym, stosunek ubezpieczenia OC jest pewnego rodzaju „nadbudową” nad stosunkiem odszkodowawczym, czyli nad cywilnoprawnym zobowiązaniem (kontraktowym lub deliktowym) osoby ubezpieczonej. Treścią tego zobowiązania jest obowiązek wyrównania szkody osobie trzeciej. Inaczej rzecz ujmując – ubezpieczenie OC zapewnia poszkodowanemu świadczenie tylko wtedy i tylko w takim zakresie, w jakim istnieje na podstawie ogólnych przepisów prawa obowiązek naprawienia szkody wyrządzonej przez ubezpieczającego. W konsekwencji takiej konstrukcji umowy ubezpieczenia OC wynagrodzenie za doznaną szkodę poszkodowany otrzymuje nie od sprawcy, lecz od ubezpieczyciela, z którym sprawca zawarł umowę ubezpieczenia. Odpowiedzialność sprawcza (ubezpieczonego sprawcy szkody) zostaje „zastąpiona” przez odpowiedzialność gwarancyjną ubezpieczyciela. Tak ujęte cechy stosunku prawnego ubezpieczenia OC powodują, że ma on (zarówno w aspekcie powstania obowiązku świadczenia zakładu ubezpieczeń, jak i odnośnie zakresu świadczenia ubezpieczeniowego) charakter akcesoryjny wobec cywilnoprawnego stosunku odszkodowawczego łączącego ubezpieczającego i poszkodowanego.

W praktyce jednak opisana zasada akcesoryjności doznaje licznych ograniczeń<sup>4</sup>, co powoduje, że faktycznie zakres odpowiedzialności ubezpieczyciela jest z reguły węższy od odpowiedzialności ubezpieczonego sprawcy szkody. Wynika to przede wszystkim z tego, że zakład ubezpieczeń wprowadza do treści umowy (lub ogólnych warunków ubezpieczeń) tzw. ograniczenia odpowiedzialności (np. suma gwarancyjna, udział własny, franszyza), bądź w ogóle ją wyłącza (np. w przypadku szkody wyrządzonej umyślnie, w stanie nietrzeźwym)<sup>5</sup>.

Jednym z istotnych rozwiązań przyjętych w prawie ubezpieczeń jest przyznanie osobie poszkodowanej prawa do dochodzenia roszczeń odszkodowawczych bezpośrednio od zakładu ubezpieczeń, w którym sprawca szkody ubezpieczył swoją odpowiedzialność cywilną (*actio directa*). Powoduje to, że z chwilą wyrządzenia szkody osobie trzeciej przez ubezpieczonego

3. Zob. na temat tej zasady – A. Szpunar, *Ustalenie odszkodowania z tytułu ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej*, [w:] A. Wąsiewicz (red.), *Obowiązkowe ubezpieczenia komunikacyjne w PRL*, Poznań 1979, s. 104; M. Krajewski, *Ubezpieczenie odpowiedzialności cywilnej według kodeksu cywilnego*, Warszawa 2011, s. 434 i nast. oraz M. Serwach, *Odpowiedzialność cywilna i ubezpieczenie OC*, [w:] E. Kowalewski (red.), D. Fuchs, M. Serwach, W.W. Mogilski, *Prawo ubezpieczeń gospodarczych*, Toruń – Bydgoszcz 2006, s. 390–391; D. Fuchs, *Odszkodowanie z tytułu ubezpieczenia OC posiadacza pojazdu a kwestia amortyzacji części zamiennych użytych do naprawy uszkodzonego pojazdu*, „Wiadomości Ubezpieczeniowe” nr 1/2012, s. 22 i nast.

4. Zob. E. Kowalewski, *Prawo ubezpieczeń gospodarczych. Ewolucja i kierunki przemian*, Toruń 1992, s. 168 oraz tenże, *Zmierzch odpowiedzialności cywilnej za wypadki samochodowe – iluzja czy rzeczywistość?*, [w:] K. Ludwichowska (red.), *Kompensacja szkód komunikacyjnych. Nowoczesne rozwiązania ubezpieczeniowe*, Warszawa 2011, s. 26–27.

5. Jednakże wyłączenie to nie dotyczy obowiązkowego ubezpieczenia OC, w którym poszkodowany zachowuje prawo do ochrony ze strony ubezpieczyciela, choć ubezpieczający takiej ochrony jest pozbawiony (regres) – zob. art. 9 ust. 2 w zw. z art. 43 pkt 1) ustawy z dnia 22 maja 2003 r. o ubezpieczeniach obowiązkowych, UFG i PBUK (Dz. U. Nr 124, poz. 1152 ze zm.).

sprawcę powstają aż trzy różne, lecz powiązane ze sobą stosunki prawne: między zakładem ubezpieczeń i ubezpieczającym (jego źródłem jest umowa ubezpieczenia OC); między ubezpieczonym sprawcą a poszkodowanym (źródłem jest tu fakt wyrządzenia szkody wskutek czynu niedozwolonego albo niewykonania lub nienależytego wykonania zobowiązania umownego); pomiędzy poszkodowanym i zakładem ubezpieczeń, na podstawie którego poszkodowany może dochodzić przysługujących mu w stosunku do sprawcy roszczeń odszkodowawczych bezpośrednio od zakładu ubezpieczeń. Ze względu na akcesoryjny charakter odpowiedzialności ubezpieczyciela prawo poszkodowanego domagania się odszkodowania na podstawie *actio directa* jest uzależnione od tego, czy sprawca szkody ponosi odpowiedzialność cywilną. Oprócz tego o zakresie ochrony poszkodowanego decydują warunki umowy ubezpieczenia OC. W grę wchodzić mogą zatem różnego rodzaju ograniczenia i wyłączenia ochrony przewidziane w umowie ubezpieczenia lub ustawie.<sup>6</sup>

Podsumowując powyższe rozważania, należy stwierdzić, że dzięki instytucji *actio directa* ubezpieczenie OC chroni nie tylko odpowiedzialnego cywilnie sprawcę szkody, ale także poszkodowanego, stając się dla niego niejako gwarancją zaspokojenia roszczeń odszkodowawczych, nawet w sytuacji, kiedy sprawca szkody jest niewypłacalny. Takie uregulowanie ubezpieczenia OC powoduje, że poszkodowany – nie będąc ani stroną umowy ubezpieczenia, ani nie będąc zobowiązanym do opłacenia składki – staje się bezpośrednim beneficjentem umowy ubezpieczenia OC. Słuszne jest zatem twierdzenie, że ochrona poszkodowanego staje się współcześnie ideą przewodnią ubezpieczenia OC<sup>7</sup>, co jest szczególnie widoczne na tle ubezpieczeń obowiązkowych, gdzie ochrona poszkodowanego jest nierzadko większa niż samego ubezpieczającego (np. w obowiązkowym ubezpieczeniu OC posiadaczy pojazdów mechanicznych umyślne wyrządzenie szkody nie pozbawia ofiary ochrony ubezpieczeniowej, mimo że ubezpieczony sprawca z ochrony takiej nie korzysta)<sup>8</sup>.

## II. Jurydyczna formuła szkody według kodeksu cywilnego

Niezwykle istotne dla niniejszych rozważań jest odwołanie się do jurydycznej formuły szkody przyjętej w prawie cywilnym. Zgodnie z tradycyjną doktryną (która wciąż ma w naszej nauce zwolenników)<sup>9</sup>, przez szkodę zwykło się rozumieć jedynie uszczerbek w dobrach majątkowych poszkodowanego wyrządzony mu przez sprawcę wbrew jego woli. Tymczasem pewne wydatki, poczynione przez poszkodowanego w związku z poniesioną szkodą, to wydatki poniesione dobrowolnie, w pełni świadome (np. koszt zabezpieczenia uszkodzonego mienia). Gdyby zatem ściśle, we wspomniany „tradycyjny” sposób definiować szkodę, trudno byłoby tego rodzaju wydatki i koszty poniesione przez poszkodowanego w ogóle traktować *ex definitione* jako szkodę.

---

6. Np. za szkody w przewożonych odpłatnie ładunkach w przewozie samochodowym – zob. art. 38 ust. 1 pkt 2] ustawy o ubezpieczeniach obowiązkowych.

7. Szeroko na ten temat: E. Kowalewski, *Prawo ubezpieczeń gospodarczych – ewolucja i kierunki przemian*, Bydgoszcz 1992, s. 167–170.

8. Wówczas zakładowi ubezpieczeń, który wypłacił odszkodowanie poszkodowanemu, przysługuje tzw. regres szczególnie (nietypowy) do ubezpieczonego sprawcy – zob. art. 43 ustawy o ubezpieczeniach obowiązkowych.

9. Zob. obszernie wywody na ten temat: W. Warkała, *Odpowiedzialność odszkodowawcza – funkcje, rodzaje, granice*, Warszawa 1978, s. 129 oraz podana tam literatura.

Tymczasem o zakresie ochrony ubezpieczeniowej decyduje zawarta umowa<sup>10</sup> ubezpieczenia OC, o treści określonej w ustawie o ubezpieczeniach obowiązkowych. Z drugiej strony więc odpowiedzialność odszkodowawcza, a także odpowiedzialność zakładu ubezpieczeń, nie ma charakteru odpowiedzialności absolutnej; jej granice określone są zarówno przepisami ustawy o ubezpieczeniach obowiązkowych, jak i przesłanką adekwatnego związku przyczynowego.

Jeśli chodzi o **przesłankę adekwatnego związku przyczynowego**, który może być uznany za przesłankę odpowiedzialności odszkodowawczej w ogóle, ale także za czynnik limitujący jej zakres, warto przywołać pogląd SN zawarty w wyroku z dnia 20 lutego 2002 r. (V CKN 908/00). Sąd podkreślił, że istnienie związku przyczynowego wpływa na ustalenie odszkodowania, stanowiąc przesłankę odpowiedzialności decydującą o tym, czy dana osoba w ogóle ponosi odpowiedzialność za szkodę, oraz wyznacza jednocześnie granice tej odpowiedzialności. Pierwotne znaczenie ma ustalenie istnienia normalnego związku przyczynowego, a także ocena, czy określony skutek jest „normalny” (typowy, występujący w zwykłej kolejności rzeczy). Dookreślenie tych pojęć powinno być zawsze dokonywane na podstawie całokształtu okoliczności konkretnej sprawy, przy uwzględnieniu zasad doświadczenia życiowego (a w pewnym sytuacjach także zasad wiedzy naukowej).

Podobne kryteria należy stosować przy określaniu pojęcia szkody. Ocena, czy szkoda nastąpiła czy nie ma charakteru abstrakcyjnego, a więc czy uzasadnia konkretne roszczenie odszkodowawcze, także powinna opierać się na szczególnych okolicznościach konkretnego przypadku. Nadto nie można tracić z pola widzenia okoliczności, że aby mówić o szkodzie w rozumieniu art. 361 k.c., trzeba stwierdzić istnienie uszczerbku (zmniejszenia) w majątku poszkodowanego, który nastąpił – co do zasady – wbrew woli uprawnionego. To kryterium nie zawsze jest możliwe do jednoznacznego określenia, zwłaszcza w odniesieniu do kosztów i wydatków już poniesionych przez poszkodowanego. Przy dokonywaniu ocen w tym aspekcie ujawni się także potrzeba oceny konkretnych okoliczności sprawy. Krótko mówiąc, **to że konieczność poniesienia pewnych wydatków (np. nabycia nowych części zamiennych) poszkodowany określa mianem szkody, nie przesądza o konieczności (lub braku) ich kompensacji, w szczególności gdy pozostają one bez dostatecznych podstaw do uznania ich za normalne następstwa zdarzenia wywołującego szkodę (np. uszkodzenia samochodu)**. Trudno również *a priori* zakładać, że w każdym przypadku, gdy poszkodowany zdecyduje się na zakup części nowych, oryginalnych, całość wydatków z tym związanych zostanie wynagrodzona. Nie można również zakładać, że w każdej sytuacji dopuszczalna będzie np. amortyzacja części czy też stosowanie praktyki określanej przez ubezpieczycieli jako „urealnienie” cen części zamiennych.

Istotna dla dalszych rozważań jest także treść art. 361 k.c., który ustanawia dwie podstawowe zasady powszechnego prawa odszkodowawczego. Po pierwsze dłużnik odpowiada za szkodę

10. Roszczenie poszkodowanego w wypadku drogowym do zakładu ubezpieczeń (*actio directa*) ma podwójną „naturę”, czyli jest roszczeniem „deliktowo-kontraktowym”. Ma bowiem swoje źródło w fakcie wyrządzenia poszkodowanemu szkody (co nadaje mu charakter deliktowy), ale może być realizowane w stosunku do ubezpieczyciela tylko w ramach zobowiązań tegoż ubezpieczyciela wynikających z zawartej umowy ubezpieczenia OC (czyli jego zakres ma naturę „kontraktową”). Koncepcję powyższą wprowadził do literatury W. Möller: *De la double nature de l'action directe*, [w:] A. Besson (red.), *Études offertes à Monsieur le Professeur André Besson*, Paris 1976, s. 249–260; w polskiej literaturze zob. m.in. E. Kowalewski, *Odszkodowanie ubezpieczeniowe za utracone korzyści*, „Prawo Asekuracyjne” nr 3/1996, s. 50; K. Ludwichowska, *Odpowiedzialność cywilna i ubezpieczeniowa za wypadki samochodowe*, Toruń 2008, s. 291.

pozostającą w adekwatnym związku przyczynowym ze zdarzeniem (§ 1). Po drugie przepis ten statuuje zasadę pełnego odszkodowania (§ 2). Druga z tych zasad nie ma jednak charakteru absolutnego, jest raczej pewnym postulatem. W literaturze podnosi się w związku z tym, że art. 361 k.c. ma charakter dyspozytywny.<sup>11</sup> Zgodnie bowiem z § 2 tego przepisu, naprawienie szkody obejmuje straty, które poszkodowany poniósł, oraz korzyści, które mógłby osiągnąć, gdyby mu szkody nie wyrządzone, ale wyłącznie w braku odmiennego przepisu ustawy lub postanowienia umowy. Stąd kodeksowa zasada pełnego odszkodowania może zostać ograniczona w drodze umowy stron. W związku z tym np. ubezpieczenia mienia są przez doktrynę prawa cywilnego prezentowane jako „sztandarowy” przykład zastosowania art. 361 § 2 k.c. w praktyce.<sup>12</sup>

Takie ujęcie zasady odszkodowania oznacza w praktyce, że odstępstwo od zasady adekwatnej przyczynowości może być wynikiem realizacji przez strony zasady swobody umów.<sup>13</sup> W ramach tej swobody możliwe jest np. przyjęcie, że dłużnik będzie odpowiadał nie tylko za normalne następstwa działania lub zaniechania, ale także za inne szkody, określone umownie. W stosunkach ubezpieczeniowych szczególnie istotna jest także inna praktyka umowna polegająca na zawężeniu granic odpowiedzialności ubezpieczyciela, np. tylko do szkody będącej bezpośrednim następstwem zdarzeń objętych ochroną ubezpieczeniową.<sup>14</sup>

### III. Wybrane orzeczenia sądowe

Na potrzeby artykułu warto przywołać wybrane orzeczenia sądów powszechnych, które mają znaczenie nie tylko w kwestii części oryginalnych, ale także amortyzacji części zamiennych oraz problemu urealniania ich cen. Sąd Najwyższy wyraził pogląd, że w razie uszkodzenia rzeczy, przywrócenie jej do stanu poprzedniego polega na zwrocie poszkodowanemu wszelkich *celowych i ekonomicznie uzasadnionych wydatków* z tym związanych (zob. wyrok SN z 20 października 1972 r., II CR 425/72 oraz wyrok SN z 11 maja 1980 r., III CRN 223/80). Do wydatków tych można także – według SN – zaliczyć koszt nowych części i innych materiałów, jeżeli ich użycie było **niezbędne** do naprawienia uszkodzonej rzeczy. Przywrócenie do stanu poprzedniego powinno być bowiem rozumiane jako przywrócenie rzeczy (np. pojazdu) do stanu używalności w takim zakresie, jaki istniał przed wyrządzeniem szkody. **Jeżeli do osiągnięcia tego celu konieczne jest użycie nowych elementów i materiałów, to poniesione na to wydatki wchodzą w skład kosztów naprawienia szkody przez przywrócenie rzeczy do stanu poprzedniego.** W każdym przypadku pamiętać jednak należy – co dotyczy zarówno problematyki amortyzacji, jak i urealniania cen części zamiennych – o zasadzie *compensatio lucri cum damno*. W związku z indywidualizacją odszkodowania na gruncie prawa cywilnego (i ubezpieczeniowego) należy mieć na uwadze to, że niekiedy nie tylko brak zastosowania odpisów amortyzacyjnych, ale też brak zastosowania

---

11. Por. m.in. G. Bieniek (red.), *Komentarz do kodeksu cywilnego. Księga trzecia. Zobowiązania*, tom 1, Warszawa 2001, s. 63; A. Olejniczak, [w:] A. Kidyba A. (red.), Z. Gawlik, A. Janiak, G. Kozieł, A. Olejniczak, A. Pyrzyńska, T. Sokołowski, *Kodeks cywilny. Komentarz. Tom III. Zobowiązania – część ogólna*, LEX/el., 2010.

12. Ibidem.

13. Por. Z. Banaszczyk, [w:] K. Pietrzykowski (red.), *Kodeks cywilny. Komentarz do art. 1 – 449<sup>19</sup>. Tom I*, Warszawa 2011, s. 1333.

14. Zob. T. Wiśniewski, [w:] G. Bieniek (red.), *Komentarz do kodeksu cywilnego. Księga trzecia. Zobowiązania*, tom 1, Warszawa 2011, s. 78.

np. cen według stawek na rynku lokalnym, może prowadzić do wzbogacenia poszkodowanego (przykładowo wmontowanie nowych części do kilkunastoletniego pojazdu może w istocie doprowadzić do wzrostu jego wartości). Trzeba bowiem pamiętać, że restytucja naturalna nie musi oznaczać konieczności doprowadzenia rzeczy do stanu identycznego, jak przed zdarzeniem wyrządzającym szkodę (np. wypadkiem komunikacyjnym). Można twierdzić, że ma doprowadzić do stanu, który w zbliżony sposób będzie kompensował uszczerbek konkretnego poszkodowanego (zob. wyrok SN z 19 lutego 2003 r., V CKN 1690/00). Konkretyzacja danego stosunku odszkodowawczego powoduje, że to poszkodowany musi wykazać, zgodnie z art. 6 k.c. oraz 233 k.p.c, że do naprawy np. kilkunastoletniego pojazdu konieczne jest nabycie i montaż części nowych.<sup>15</sup> Poza tym **przyjąć należy, że im wyższy jest wiek pojazdu oraz jego przebieg (a więc zużycie wynikające z eksploatacji pojazdu), tym większy jest poziom zużycia jego części i mechanizmów.** Skoro więc w kilku- lub kilkunastoletnim pojeździe nie ma już części nowych, to nie jest zasadne montowanie w ich miejsce części nowych – tym samym odszkodowanie powinno zostać pomniejszone o współczynnik amortyzacji części.<sup>16</sup> Co więcej, podkreśla się, że nabycie części używanych nie prowadzi „automatycznie” do obniżenia wartości naprawianego pojazdu, w szczególności kiedy nie jest to pojazd nowy. Dodatkowo, kalkulowanie cen części zamiennych na poziomie maksymalnym (tj. wg cen części nowych) w odniesieniu do samochodów o kilkuletnim już przebiegu wykracza poza normalne następstwa szkody określone w art. 361 k.c.<sup>17</sup> Powyższe stwierdzenie nie rozwiewa jednak wątpliwości dotyczących możliwości stosowania praktyki urealniania cen części nowych. Można wprawdzie twierdzić, że w przypadku rozliczenia kosztorysowego chodzi w istocie o ustalenie wysokości potencjalnej szkody, nie musi to jednak automatycznie oznaczać możliwości stosowania urealniania (a więc przyjmowania cen uśrednionych części wmontowanych do uszkodzonego pojazdu).

W przypadku amortyzacji na aprobatę zasługuje stanowisko pośrednie zajmowane w orzecznictwie sądów powszechnych, zgodnie z którym dokonywanie przez ubezpieczycieli potrąceń amortyzacyjnych jest zasadne tylko odnośnie tych części pojazdu, które podlegają zwyczajowemu i stałemu zużyciu w toku eksploatacji pojazdu. **Chodzi tu więc np. o opony, filtry (powietrza, paliwa, oleju itp.), akumulator, tarcze i klocki hamulcowe, wycieraczki, płyny pojazdu, elementy wnętrza pojazdu (pokrycia siedzeń itp.), czy elementy układu wydechowego** (zob. np. wyroki Sądu Rejonowego dla Warszawy-Śródmieścia z dnia 9 listopada 2009 r. [I C 301/08], Sądu Rejonowego w Olsztynie [wyrok z dnia 29 kwietnia 2009 r., I C 448/08]<sup>18</sup>). Takie ujęcie jest prawidłowe przede wszystkim ze względu na fakt, że wspomniane części podlegają zużyciu od momentu rozpoczęcia eksploatacji pojazdu (proces zużycia wykazuje więc tendencję narastającą), a ponoszenie kosztów takiego zużycia stanowi normalne następstwo użytkowania pojazdu przez jego właściciela. Skoro tak, to stosowanie maksymalnych stawek np. cen zakupu nowych opon, podczas gdy opony

15. Zob. wyrok Sądu Okręgowego w Bydgoszczy z dnia 5 marca 2009 r. [II Ca 47/09].

16. Wyrok Sądu Rejonowego w Tarnobrzegu z dnia 13 listopada 2008 r. [I C 212/07].

17. Wyrok Sądu Rejonowego w Bydgoszczy z dnia 8 września 2009 r. (VIII GC 100/09); w wyroku tym sąd przyjął ponadto, że niedokonanie odpisu amortyzacyjnego stałoby w omawianym przypadku w sprzeczności z treścią art. 824<sup>1</sup> § 1 k.c., zgodnie z którym – przy braku odmiennych ustaleń – odszkodowanie wypłacane przez ubezpieczyciela z tytułu ubezpieczenia nie może być wyższe od poniesionej szkody.

18. W tym przypadku chodziło o 20 proc. amortyzację kosztów zakupu oleju i filtra oleju; podobnie w wyroku Sądu Rejonowego w Gdańsku (Gdańsk-Północ) z dnia 16 lipca 2010 r. [I C 847/09], gdzie dopuszczono amortyzację kosztów zakupu tłumika uszkodzonego w używanym pojeździe.

uszkodzone w wypadku były oponami użytkowymi już od np. 2 lat (a więc właściciel pojazdu i tak byłby zmuszony do ich wymiany, nawet gdyby nie wyrządzono mu szkody), powodowałoby bezpodstawne wzbogacenie po stronie poszkodowanego.

Według autorów niniejszego artykułu **również w przypadku urealniania cen części nowych (oryginalnych) celowe wydaje się przyjęcie stanowiska kompromisowego**. Jak wyjaśniono, praktyką ubezpieczycieli jest z jednej strony wypłacanie bezspornej części odszkodowania, stanowiącej kompensację potencjalnej szkody ustalonej na potrzeby tzw. rozliczenia kosztorysowego, z drugiej – dopłata, w razie podniesienia żądania przez poszkodowanego, różnicy między kwotą wypłaconą przez ubezpieczyciela a faktycznym kosztem poniesionej naprawy pojazdu i nabycia części nowych. Skoro strony (ubezpieczyciel i poszkodowany) godzą się na przyjęcie metody kosztorysowej, a więc dokonania swoistego „zryczałowanego” wynagrodzenia szkody (w oparciu o ustalenie potencjalnej szkody, jaką poszkodowany ma dopiero ponieść), możliwe jest w niektórych sytuacjach przyjęcie dla wspomnianego rozliczenia cen „uśrednionych” na danym rynku. **Nie można a priori zakładać**, wobec braku podstaw do przyjmowania – według autorów artykułu – jakichkolwiek standardów odszkodowawczych, **że za niezbędne i ekonomicznie uzasadnione koszty, celowe do przywrócenia pojazdu do stanu poprzedniego mogą zostać uznane jedynie koszty umożliwiające poszkodowanemu zakup nowych części pochodzących od producenta pojazdu w przypadku kosztorysowego rozliczenia szkody**, kiedy poszkodowany nie jest zobowiązany do udokumentowania zakupu takich właśnie części. Decydujące powinny być okoliczności konkretnej sprawy. Uzasadnione może się bowiem okazać odwołanie się – przy wyborze metody kosztorysowej – do pewnych zasad czy kryteriów o charakterze obiektywnym, a więc np. do cen na rynku lokalnym. Jak bowiem zauważył Sąd Najwyższy w uchwale z 17 maja 2007 r. (III CZP 150/06), „metoda kosztorysowa ustalania odszkodowania komunikacyjnego zakłada z natury rzeczy posługiwanie się parametrami najbardziej zobiektywizowanymi z punktu widzenia obrotu gospodarczego (wykorzystanie części zamiennych i dokonanie usług niezbędnych do naprawy samochodu, tj. odtworzenia jego stanu technicznego przed powstaniem szkody; posługiwanie się cenami tych części i usług, które poszkodowany mógłby zapłacić w celu zapewniającym takiego odtworzenia). Chodzi tu zatem o odpowiednio zobiektywizowaną i dającą się zweryfikować symulację kosztów przyszłej, ewentualnej naprawy samochodu. [...] Metoda rachunkowa daje zatem wyniki bardziej zindywidualizowane, a metoda kosztorysowa opiera się zawsze na symulacji; ostateczna weryfikacja wysokości odszkodowania, ustalonego na podstawie metody kosztorysowej, zawsze będzie należała do sądu”. Odnosząc ten fragment uzasadnienia uchwały SN do problematyki urealniania cen części zamiennych, można stwierdzić, że skoro w istocie chodzi o wynagrodzenie szkody potencjalnej, gdzie często nie wiadomo, czy poszkodowany faktycznie nabędzie części zamienne (oraz w jakiej cenie), możliwe jest przyjęcie cen średnich. W razie, gdy poszkodowany uzna – po dokonaniu naprawy, że szkoda przez niego poniesiona jest faktycznie wyższa (ma bowiem prawo wyboru nie tylko zakładu naprawczego, ale też dystrybutora części), może żądać dopłaty powstałej tak różnicy. Zatem uznać należy, że w świetle art. 14 ust. 2 ustawy o ubezpieczeniach obowiązkowych z 2003 r., zastosowanie urealniania cen części zamiennych w ramach przyjętej metody kosztorysowej i wypłata na tej podstawie określonej kwoty pieniężnej stanowi w istocie wypłatę bezspornej części odszkodowania ubezpieczeniowego. Stosowanie więc praktyki urealniania jest dopuszczalne. Skoro możliwe jest zdaniem Sądu Najwyższego stosowanie, przy ustalaniu kosztów naprawy pojazdu uszkodzonego w wypadku, cen występujących na lokalnym rynku (zob. uchwała SN z 13 czerwca 2003 r., III CZP 32/03), uzasadnione wydaje się *ad casum* urealnienie cen części.



Sąd powiedział ponadto w cytowanej uchwale, że poszkodowanemu przysługuje wybór nie tylko metody naprawienia szkody, ale także – przy żądaniu restytucji – wybór zakładu naprawczego.

Pogląd o indywidualizacji odszkodowania potwierdzają także, na tle problematyki ustalenia odszkodowania w razie naprawy pojazdu uszkodzonego w wypadku komunikacyjnym, wypowiedzi przedstawicieli doktryny prawa cywilnego i ubezpieczeniowego. Jak wskazuje T. Wiśniewski, pamiętając o konieczności zastosowania zasady *compensatio lucri cum damno*, możliwa jest wymiana części na nowe, w sytuacji gdy części wymienione były pełnowartościowe i kwalifikowały się do użytku przez jeszcze długi czas (autor podaje przykład wymiany foteli w stosunkowo nowym samochodzie)<sup>19</sup>. *A contrario* można przyjąć, że w razie wymiany części o znacznym stopniu użycia poszkodowany nie tylko nie powinien mieć co do zasady uprawnienia do ich zastąpienia częściami nowymi, a więc odszkodowania w pełnej wysokości (bez amortyzacji), ale możliwe jest także przyjęcie, że wartość tych części – przy wyborze metody kosztorysowej – może być uśredniona (np. w razie występowania na rynku wielu dystrybutorów oferujących sprzedaż części zamiennych w różnej cenie).

Z kolei J. Nawracała twierdzi, iż oczywiste jest, że co do zasady naprawa pojazdu w autoryzowanej stacji obsługi, z użyciem części nowych, prowadzi do przywrócenia stanu poprzedniego. Jednakże zdaniem autora nie w każdym przypadku jest to celowe i ekonomicznie uzasadnione; słusznie wskazuje, że w wypadku pojazdów kilku-/kilkunastoletnich istnieje uzasadnienie stosowania zamienników, pod warunkiem jednak, że zapewniają one analogiczną funkcjonalność, estetykę i bezpieczeństwo, a więc mają takie cechy, jak części nowe.<sup>20</sup> Użycie części nowych (a także naprawa w autoryzowanej stacji) jest konieczna w takim przypadku zatem tylko wówczas, gdy wymagają tego przede wszystkim względy bezpieczeństwa, estetyki, trwałości części, niedostępność części oryginalnych itp. Konieczna jest zatem analiza każdego przypadku tak, aby nie doszło do bezpodstawnego wzbogacenia poszkodowanego.

Tożsame lub zbliżone stanowisko prezentowane jest także w wielu orzeczeniach sądów powszechnych. Sądy w powołanych wyrokach dopuszczały możliwość stosowania części alternatywnych, niezależnie od tego, że uszkodzeniu uległy części oryginalne pochodzące bezpośrednio od producenta pojazdu. Takie stanowisko zajęto m.in. w następujących wyrokach: Sądu Rejonowego w Oławie z 18 września 2009 r. [I C 228/08] [samochód 9-letni, wymiana m.in. błotnika na nieoryginalny]; Sądu Okręgowego w Bydgoszczy z 5 marca 2009 r. [II Ca 47/09] [samochód 8-letni]; Sądu Okręgowego w Bydgoszczy z 27 kwietnia 2010 r. [I C 286/08] [samochód 11-letni]; Sądu Rejonowego w Koszalinie z 20 stycznia 2010 r. [I C 926/06]; Sądu Rejonowego w Toruniu z 28 czerwca 2011 r. [I C 90/10] czy Sądu Rejonowego w Radzynie Podlaskim z 4 marca 2011 r. [I C 120/10]. We wszystkich tych orzeczeniach podkreślano nie tylko konieczność badania okoliczności konkretnej sprawy, ale także wiek pojazdu, jego przebieg, stan zużycia itp. Przyjmowanie jakichkolwiek standardów w tym zakresie jest skazane na niepowodzenie.

Istotna dla dalszych rozważań jest także konstatacja, że warsztaty mogą się posługiwać nie tylko różnymi cenami usług naprawczych, ale także oferowanych części. Wybór części (a więc także ich ceny) należy do poszkodowanego, co nie oznacza jednak, że przywrócenie rzeczy do stanu poprzedniego równe jest dokonaniu wszelkich napraw, prowadzących w istocie do polepszenia stanu technicznego pojazdu. Nie można jednocześnie narzucać poszkodowanemu, aby wybierając

19. T. Wiśniewski [w:] G. Bieniek (red.), *Komentarz do kodeksu cywilnego. Księga trzecia. Zobowiązania, tom 1*, Warszawa 2011, s. 90 i n.

20. J. Nawracała, *Szkody częściowe w pojazdach*, „Miesięcznik Ubezpieczeniowy” 12/2011, s. 17 i n.

warsztat naprawczy, automatycznie godził się na wmontowanie części po cenie stosowanej przez prowadzącego ten warsztat. Możliwe jest, że poszkodowany zdecyduje się na naprawę przy użyciu części nabytych u innego dystrybutora. W związku z tym nie przekonuje opinia wyrażona przez SN w cyt. uchwale z 13 czerwca 2003 r., III CZP 32/03, zgodnie z którą określanie kosztów naprawy samochodu wyłącznie przy uwzględnieniu ceny przeciętnej prowadzić by mogło do relatywizacji w zakresie ustalenia wysokości odszkodowania należnego poszkodowanemu. Właśnie bowiem wybór tzw. metody kosztorysowej *eo ipso* prowadzi do pewnej „relatywizacji”, skoro ma za przedmiot wynagrodzenie szkody o charakterze potencjalnym.

#### IV. Stanowisko wyrażone w najnowszym orzecznictwie Sądu Najwyższego – kryteria „celowości” i „ekonomicznej zasadności”

Należałoby w tym miejscu klika uwag poświęcić uchwale SN z dnia 17 listopada 2011 r. (III CZP 5/11). Dotyczy ona wprawdzie zagadnienia zwrotu poszkodowanemu kosztów najmu pojazdu zastępczego, jednakże jej aktualność oraz znaczenie zdecydowanie wykracza poza ten obszar.<sup>21</sup> Rozpatrując kwestię kosztów ponoszonych przez poszkodowanego, SN opowiedział się w sposób jednoznaczny za tzw. zasadą indywidualizacji odszkodowania – wysokość szkody, a co za tym idzie jej kompensacja, musi być zawsze oceniana *ad casum*, a więc z uwzględnieniem wszystkich okoliczności danej sprawy. Odrzucono zatem koncepcję tzw. standardów odszkodowawczych i podkreślono akcesoryjny charakter odpowiedzialności ubezpieczyciela w ramach ubezpieczenia OC. Zdaniem sądu poniesienie przez poszkodowanego pewnych kosztów musi pozostawać w adekwatnym związku przyczynowym ze zdarzeniem szkodzącym, a poszkodowany musi wykazać i udowodnić ich poniesienie zgodnie z regułami przyjętymi zarówno w art. 6 k.c., jak i art. 232 k.p.c. W każdej zatem sytuacji roszczenie o wynagrodzenie pewnych uszczerbków musi być **celowe i ekonomicznie uzasadnione**. Konieczne jest więc zachowanie **rozsądnej proporcji** między korzyścią wierzyciela a obciążeniem dłużnika. Należy zatem postulować rozsądne i „ekonomiczne” podejmowanie działań przez poszkodowanego, co oznacza, że zwrot poniesionych przez niego (z jego własnej inicjatywy) kosztów nie będzie następował zawsze w ich pełnej wysokości. Zakres kompensacji tych kosztów wyznaczać powinno kryterium ich „ekonomicznej zasadności”. Możliwe jest na tym tle, zwłaszcza wobec rozpiętości cen części dostępnych na rynku, stosowanie urealniania ich cen.

Przedstawiona uchwała SN potwierdza pogląd autorów artykułu, że każda konkretna sytuacja odszkodowawcza musi być oceniana indywidualnie, a więc przy uwzględnieniu wszystkich okoliczności konkretnej sprawy, co przesądza o kwalifikacji roszczenia jako roszczenia *ad casum*. Ocena celowości (niezbędności) roszczenia musi uwzględniać szereg czynników podmiotowych (odnoszących się przede wszystkim do osoby samego poszkodowanego), przedmiotowych, jak i temporalnych oraz miejscowych dotyczących wypadku. Wreszcie ciężar dowodu, że powyższe kryteria zostały spełnione, spoczywać będzie – zgodnie z art. 6 k.c. oraz 233 k.p.c. – na samym poszkodowanym.

Na tym tle powraca zatem pytanie, czy w przypadku kosztorysowego ustalenia odszkodowania – kiedy nie ma pewności, czy poszkodowany przeznaczy takie odszkodowanie na naprawę pojazdu – ubezpie-

---

21. E. Kowalewski, J. Handschke, T. Szumlicz, *Dekalog konkluzji wynikających z uchwały Sądu Najwyższego w sprawie pojazdu zastępczego*, [w:] E. Kowalewski (red.), *Odszkodowanie za ubytek wartości handlowej pojazdu poddanego naprawie*, Toruń 2012, s. 249 i nast.

czytel może stosować praktykę urealniania cen części zamiennych? **Naszym zdaniem taka możliwość istnieje.** Skoro np. poszkodowany sprzedał uszkodzone auto przed jego naprawą i zażądał od ubezpieczyciela wypłaty odszkodowania ustalonego w oparciu o kosztorys<sup>22</sup>, to roszczenie o wypłatę odszkodowania uwzględniającego maksymalną wartość części zamiennych (a więc np. oferowanych w Polsce po cenie najwyższej) wydaje się stać w sprzeczności z obowiązkiem minimalizowania rozmiarów szkody przez poszkodowanego, a także nieprzyczyniania się do zwiększania jej rozmiarów. Poszkodowany nie jest bowiem już zainteresowany naprawą pojazdu i przywróceniem go do stanu sprzed wypadku (szkody).

**Zagadnienie amortyzacji wartości części zamiennych było w 2012 roku przedmiotem rozpoznania SN, który w dniu 12 kwietnia podjął w składzie siedmiu sędziów uchwałę (III CZP 80/11),** 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 do naprawy uszkodzonego pojazdu. Jeżeli ubezpieczyciel wykaże, że prowadzi to do wzrostu wartości pojazdu, odszkodowanie może ulec obniżeniu o kwotę odpowiadającą temu wzrostowi. W uchwale tej SN nawiązało do ugruntowanego poglądu, że przywrócenie pojazdu do stanu sprzed zdarzenia wywołującego szkodę oznacza, że pojazd ma być sprawny technicznie i zapewnić poszkodowanemu komfort jazdy w takim stopniu, jak przed zdarzeniem. **Niemniej z omawianej uchwały nie wynika, że do przywrócenia stanu poprzedniego konieczne jest ustalanie odszkodowania zawsze w oparciu o ceny części nowych.**<sup>23</sup> Po pierwsze, ustalenie odszkodowania w oparciu o ceny części nowych może mieć miejsce tylko wtedy, kiedy będzie to celowe i ekonomicznie uzasadnione. Po drugie, SN przyjął, że nie można z góry wykluczyć wzrostu wartości handlowej pojazdu na skutek zastosowania w procesie reperacji części nowych, szczególnie jeżeli wymianie podlegają te mechanizmy czy podzespoły, które w chwili wypadku były już wyeksploatowane czy technicznie przestarzałe. Po trzecie, SN nie wyklucza, że w procesie reperacji pojazdu możliwa będzie regeneracja części uszkodzonych w wypadku komunikacyjnym. Regeneracja taka będzie uzasadniona, jeżeli nie zachodzi konieczność wymiany danej części na nową, gdyż walory użytkowe, estetyczne oraz bezpieczeństwa części uszkodzonej nie zostały unicestwione na skutek wypadku. Stanowi to wyraźnie odwołanie się do kryteriów „celowości” i „ekonomicznej zasadności” kosztów naprawy pojazdu, która winna opierać się na racjonalnych działaniach zarówno ubezpieczyciela, jak i poszkodowanego.

**Wreszcie, w dniu 20 czerwca 2012 r. SN wydał (również w składzie 7 sędziów) postanowienie (III CZP 85/11), w który odmówił podjęcia uchwały na skutek zagadnienia prawnego przedstawionego przez Rzecznika Ubezpieczonych<sup>24</sup>, a dotyczącego bezpośrednio części nowych.** W uzasadnieniu swego stanowiska SN nawiązało do utrwalonych w naszej doktrynie i orzecznictwie zasad, a także odniósł się do prawa unijnego. SN stwierdził, że:

22. Zob. wyrok SN z dnia 16 maja 2002 r., V CKN 1273/00.

23. W doktrynie podnosi się, że na gruncie omawianej uchwały SN przyjął, iż wszelka generalizacja i przyjmowanie „niepodważalnego” standardu są niedopuszczalne – zob. D. Fuchs, *Odszkodowanie z tytułu ubezpieczenia OC posiadacza pojazdu a kwestia amortyzacji części zamiennych użytych do naprawy uszkodzonego pojazdu*, „Wiadomości Ubezpieczeniowe” nr 1/2012, s. 26.

24. Chodziło o rozstrzygnięcie, czy w świetle art. 363 § 1 k.c. w zw. z art. 361 § 2 k.c. poszkodowany może żądać od ubezpieczyciela, w ramach jego odpowiedzialności gwarancyjnej z tytułu umowy obowiązkowego ubezpieczenia OC posiadaczy pojazdów mechanicznych, ustalenia wysokości odszkodowania za szkodę w pojeździe według cen części oryginalnych bezpośrednio pochodzących od producenta pojazdu w sytuacji, gdy uszkodzeniu uległy tego rodzaju części i zachodzi konieczność ich wymiany na nowe.

- w orzecznictwie zgodnie przyjmuje się, że poszkodowany może żądać od ubezpieczyciela kwoty odpowiadającej wszelkim **celowym i ekonomicznie uzasadnionym wydatkom** służącym do przywrócenia stanu poprzedniego, przy czym koszty te muszą być odnoszone do każdego **indywidualnego** przypadku – nie ma więc mowy o jakimkolwiek standardzie odszkodowawczym w tym zakresie;
- o pogorszeniu stanu pojazdu w porównaniu z jego stanem przed wypadkiem, w którym został on uszkodzony, możemy mówić wtedy, kiedy zamontowana na skutek wymiany część byłaby częścią gorszą pod istotnymi względami (tj. kiedy równowartość „restytucyjna” części zastępczej byłaby niepewna) – **nie oznacza to jednak, że w razie uszkodzenia części pochodzącej bezpośrednio od producenta pojazdu do naprawy lub ustalania odszkodowania zawsze muszą być wykorzystywane ceny części nowych czy oryginalnych**;
- użycie w procesie reperacji pojazdu tzw. **zamienników** (w postaci części produkowanych zgodnie ze specyfikacjami technicznymi oraz standardami produkcyjnymi ustalonymi przez producenta pojazdu przez inny niż producent podmiot) **należy – co do zasady – uznać za równoważne użyciu części oryginalnych** (szczególnie jeżeli producent pojazdu wystawił rekomendację lub zaświadczył o zgodności zamienników z jego wymogami dotyczącymi części oryginalnych);
- w przypadku pojazdów regularnie serwisowanych w autoryzowanych stacjach obsługi oraz będących jeszcze na gwarancji producenta, interes poszkodowanego wymaga zastosowania w procesie reparacji części nowych lub ustalania odszkodowania w oparciu o ich wartość – jednakże mając na uwadze, że pojazdy eksploatowane na terytorium RP są w znacznym odsetku pojazdami wyeksploatowanymi i przestarzałymi, nie można wykluczyć „sytuacji odszkodowawczych”, w których **konieczna będzie rezygnacja z możliwości przyjmowania do podstawy ustalenia odszkodowania cen części równoważnych z oryginalnymi i dopuszczenie wykorzystania cen części zamiennych o porównywalnej jakości – po raz kolejny nie możemy więc mówić o standaryzacji tego aspektu kompensacji szkody w pojeździe**;
- regulacje zawarte w rozporządzeniu Komisji UE nr 461/2010 z dnia 27 maja 2010 r. w sprawie stosowania art. 101 ust. 3 Traktatu o funkcjonowaniu UE do kategorii porozumień wertykalnych i praktyk uzgodnionych w sektorze pojazdów silnikowych<sup>25</sup> (jak i poprzedzającym je rozporządzeniu (WE) nr 1400/2002), a także rozporządzeniu Rady Ministrów z dnia 8 października 2010 r. w sprawie wyłączenia określonych porozumień wertykalnych w sektorze pojazdów samochodowych spod zakazu porozumień ograniczających konkurencję<sup>26</sup>, dotyczą wyłącznie jedynie wymienionych w nim porozumień i nie ograniczają prawa poszkodowanego do żądania ustalenia odszkodowania z uwzględnieniem części oryginalnych, **co nie oznacza jednak „automatyzmu” w tym zakresie, gdyż konieczne jest odwołanie się do wspomnianych kryteriów „celowości” i „ekonomicznej zasadności” zastosowania części nowych w procesie reperacji pojazdu**;

Z omówionego postanowienia (a zwłaszcza z treści uzasadnienia) płynie więc jednoznaczny wniosek o braku jakiegokolwiek powszechnego standardu odszkodowawczego w omawianej kwestii, a także wyraźny nakaz indywidualizacji każdego przypadku w zakresie kompensacji szkód w pojeździe.

We wskazanych w niniejszym artykule orzeczeniach SN – rozpatrując problem części oryginalnych w zakresie kompensacji kosztów ich zakupu i zastosowania przy naprawie uszkodzonego pojazdu – **zasadniczo postępował się kryteriami „celowości”, „ekonomicznej zasadności” czy**

---

25. Dz. U. L. 129/52 z dnia 28 maja 2010 r.

26. Dz. U. Nr 198, poz. 1315.

wreszcie „niezbędności”<sup>27</sup>. Niestety, w orzeczeniach tych nie odnajdujemy szerszego wyводу co do jurydycznego znaczenia owych kryteriów. Tymczasem są one, naszym zdaniem, kluczowe dla poprawnego odczytania stanowiska SN odnośnie omawianego zagadnienia. Znaczenie słownikowe<sup>28</sup> wskazanych kryteriów nie jest – niestety – precyzyjne. Jednakże już w oparciu o nie, *prima facie* nie ma wątpliwości, że w sytuacji, w której SN posługuje się w konkretnym orzeczeniu pojęciem np. „niezbędności”, nie można niejako „automatycznie” przypisywać owemu orzeczeniu waloru standardu odszkodowawczego, przesądzającego, że odszkodowanie w każdym przypadku ustalone musi być w oparciu o ceny części oryginalnych (nowych).

**W sferze kompensacji szkód z ubezpieczenia OC posiadaczy pojazdów mechanicznych SN trzykrotnie miał okazję rozwinąć znaczenie omawianych kryteriów.** Przede wszystkim, w postanowieniu z dnia 14 lutego 2006 r. (III CZP 91/05) słusznie przyjęto, że nie można ustalić zamkniętego katalogu przypadków, w których określone koszty będą zawsze kwalifikowane jako zasadne czy niezbędne – stanowisko takie dowodzi przede wszystkim, że SN nie tylko nie odrzuca, ale wręcz przychyliła się do zasady indywidualizacji odszkodowania. Co więcej – o czym była mowa wcześniej – również w postanowieniu z dnia 20 czerwca 2012 r. (III CZP 85/11) SN opowiedział się za indywidualizacją kryteriów „celowości” oraz „ekonomicznej zasadności” przy ustalaniu odszkodowania za szkodę w pojeździe. Z kolei w uchwale SN z dnia 13 czerwca 2003 r. (III CZP 32/03) wskazano, że za „niezbędne” koszty naprawy należy uznać takie koszty, które zostały poniesione w wyniku przywrócenia uszkodzonego pojazdu do stanu jego technicznej używalności istniejącej przed wyrządzeniem szkody przy zastosowaniu technologicznej metody odpowiadającej rodzajowi uszkodzeń pojazdu mechanicznego. Natomiast kosztami „ekonomicznie uzasadnionymi” są koszty ustalone według cen, którymi posługuje się wybrany przez poszkodowanego warsztat naprawczy dokonujący naprawy samochodu. Nie ma przy tym znaczenia fakt, że ceny te odbiegają (są wyższe) od cen przeciętnych dla określonej kategorii usług naprawczych na rynku. Wreszcie we wspomnianej uchwale z dnia 15 listopada 2011 r. (III CZP 5/11) stwierdzono, że dłużnik jest zobowiązany do zwrotu poszkodowanemu wydatków celowych i ekonomicznie uzasadnionych, pozwalających na wyeliminowanie negatywnych dla niego następstw (niedających się wyeliminować w inny sposób) z zachowaniem rozsądnej proporcji między korzyścią wierzyciela a obciążeniem dłużnika. **Preferowane jest więc w tym zakresie rozsądne i „ekonomiczne” podejmowanie działań przez poszkodowanego, a nie jest celowe nadmierne rozszerzanie odpowiedzialności ubezpieczyciela (także odpowiedzialnego sprawcy szkody).**

W opinii autorów – w szczególności w świetle art. 354 i art. 362 k.c. oraz zasady *compensatio lucri cum damno* – należy opowiedzieć się za interpretacją kryteriów „celowości” oraz „ekonomicznej zasadności” w duchu uchwały III CZP 5/11. Przyjęcie odmiennego stanowiska „interpretacyjnego” (widocznego np. w uchwale SN III CZP 32/03) klóciłoby się nie tylko z dosłownym znaczeniem owych kryteriów, ale przede wszystkim z celowością wprowadzania przez SN do swych rozstrzygnięć takich właśnie kryteriów. **„Celowość” i „ekonomiczna zasadność” są bowiem kategoriami obiektywnymi,**<sup>29</sup>

27. Podobnie zresztą, jak było w przypadku problemu amortyzacji części.

28. Zob. *Słownik języka polskiego PWN, Tom I-III*, Warszawa 1981: „**Celowość**” – odpowiedniość środków do celów; przydatność do założonego celu, do jakichś określonych potrzeb; „**Niezbędność**” („niezbędny”) – taki, bez którego nie można się obejść, konieczny, niezbędny, nieodzowny; „**Zasadność**” („zasadny”) – słuszność poparta racjami, mający podstawę, umotywowany.

29. Zob. M.P. Ziemiak, *Polemika ze stanowiskiem niektórych instytucji i urzędów w kwestii uprawnień poszkodowanego do najmu pojazdu zastępczego*, [w:] E. Kowalewski, *Odszkodowanie za niemożność korzystania z pojazdu uszkodzonego w wypadku komunikacyjnym*, Toruń 2011, s. 182.

odnoszącymi się do konkretnej potrzeby poszkodowanego w konkretnej sytuacji odszkodowawczej, podkreślającymi niejako zasadę indywidualizacji odszkodowania. Nie można tym samym utożsamiać wskazanych pojęć z subiektywnymi wyborami (intencjami) poszkodowanego co do sposobu czy metody kompensacji szkody w pojeździe.

## V. Problematyka części oryginalnych w kontekście prawa unijnego

W omówionym wcześniej postanowieniu z dnia 20 czerwca 2012 r. (III CZP 85/11) SN dość drobiazgowo odniósł się do problematyki tzw. porozumień ograniczających lub wyłączających konkurencję. Co do zasady, w prawie unijnym zakazano m.in. takich porozumień między przedsiębiorstwami<sup>30</sup>, które mogą wpływać na handel między państwami członkowskimi i których przedmiotem lub efektem jest ograniczenie lub naruszenie konkurencji w obrębie wspólnego rynku. Przykładowo, prawodawca europejski podaje takie rodzaje praktyk, które powyższą kwalifikację spełniają. Zarazem jednak, ze względu na potrzeby rynku wspólnotowego, wprowadzono system wyłączeń, pod warunkiem spełnienia kumulatywnie odpowiednich przesłanek. Dowodem na niemożność uznania takich praktyk za porozumienia ograniczające konkurencję w sektorze pojazdów silnikowych i ubezpieczeń gospodarczych są także wnioski wynikające z precedensowych decyzji Komisji, które przyczyniły się do rozwoju europejskiego prawa konkurencji, w szczególności w dziedzinie ubezpieczeń gospodarczych.<sup>31</sup> Są to zarazem przykłady decyzji Komisji, gdzie przyjęto wprawdzie, że dana praktyka istnieje, ale jednocześnie ma dobroczynny wpływ na rozwój rynku ubezpieczeniowego. Stąd konieczna jest dla niniejszych rozważań analiza najistotniejszych decyzji Komisji.

Pierwszą istotną decyzją, która *nota bene* stała się podstawą do wydanych później regulacji w randze rozporządzenia, była decyzja w sprawie zrzeszenia *Nuovo Consorzio Centrale Guasti Alle Macchine* z 30 marca 1984 r. (dalej: *Nuovo CEGAM*)<sup>32</sup>. Postępowanie zostało wszczęte z inicjatywy Komisji w oparciu o art. 3 ust. 1 Rozporządzenia nr 17. Na tej podstawie Komisja przekazała przedstawicielom *Nuovo CEGAM* wstępne pisemne stwierdzenie naruszenia wspólnotowych zasad konkurencji przez porozumienie zawarte między członkami *Nuovo CEGAM* w odniesieniu do trzech sfer działalności ubezpieczeniowej<sup>33</sup>. Zarazem porozumienie miało negatywny wpływ

---

30. Nie zdecydowano się na tłumaczenie w sposób nawiązujący do legalnej definicji przedsiębiorcy z kodeksu cywilnego pojęcia w ang. wersji językowej: *undertaking*, ale na utrwalone w języku prawniczym przedsiębiorstwo, co ma swoje oczywiste uzasadnienie w szerokiej wykładni (autonomicznej) tego pojęcia przez ETS; por. E. Wojtaszek-Mik, C. Mik, *Traktaty europejskie*, Kraków 2000, s. 115; W. Hoff, *Europejskie prawo gospodarcze*, Warszawa 2001, s. 85; analiza *ratio conventionis* wraz z literaturą: M. Drobysz, [w:] Z. Brodecki (red.), *Traktat o Unii Europejskiej. Traktat ustanawiający Wspólnotę Europejską z komentarzem*, Warszawa 2002, s. 246–248.

31. Por. szerzej: D. Fuchs, *Ewolucja reguł konkurencji w odniesieniu do europejskiego rynku ubezpieczeń gospodarczych*, „Kwartalnik Prawa Publicznego”, nr 3/2002, s. 169 i n.

32. O.J. 1984 L 99/29; sprawa dotyczyła włoskiego stowarzyszenia ubezpieczycieli działających na rynku ubezpieczeń przemysłowych.

33. 1) W zakresie ubezpieczeń bezpośrednich zawarcie porozumienia oznaczało zdaniem Komisji, iż członkowie porozumienia, potencjalnie konkurujący między sobą na rynku, ustalając wspólnie system składek oraz postanowienia zawieranych umów ubezpieczenia, niwelowali tę konkurencję ze szkodą dla usługobiorców; 2) w odniesieniu do działalności koasekuracyjnej (prawo wspólnotowe reguluje koasekurację oddzielnie od ubezpieczeń bezpośrednich i z tego powodu Komisja dokonała omawianej dystynkcji) porozumienie zobowiązywało swoich członków, przy zawieraniu umów koasekuracji, do tworzenia wspólnie poolów koasekuracyjnych, a jednocześnie do niezawierania

na świadczenie usług pomiędzy państwami członkowskimi, gdyż odnosiło się zarówno do ryzyka zlokalizowanego na terytorium Włoch, jak i innych państw członkowskich, co w odniesieniu do umów koasekuracji i reasekuracji odpowiadało ograniczeniom w wyborze zagranicznego kontrahenta (odpowiednio: koasekuratora lub reasekuratora). Ostatecznie, Komisja dokonała wykładni art. 85 ust. 3 w celu ustalenia, czy stowarzyszenie zostało zawarte w celu, który spełnia wyłączenie stosowania obostrzeń zakazu art. 85 ust. 1 i wywołuje w konsekwencji skutki określone w art. 85 ust. 2. Ze względu na specyfikę rynku usług ubezpieczeń przemysłowych, które wymagają wiedzy specjalistycznej, zawiązanie Nuovo CEGAM można uznać za przedsięwzięcie, którego zasadniczym celem było zdobycie i upowszechnienie między zakładami ubezpieczeń informacji dotyczących poprawnej kalkulacji składek, stosowanych metod prewencji oraz charakterystyki ubezpieczanych ryzyk. Zarazem członkostwo w Nuovo CEGAM reasekuratorów zapewniało realność ochrony ubezpieczeniowej, świadczonej ubezpieczonym. Z tego powodu, zdaniem Komisji, należało uznać, iż stowarzyszenie powstało w celu poprawy świadczonych usług oraz rozwoju postępu technicznego i ekonomicznego. Jednocześnie usługobiorcy uzyskują w ten sposób możliwość skorzystania z usługi o wyższym jakościowo poziomie, która jest konkurencyjna wobec innych zakładów ubezpieczeń nienależących do stowarzyszenia. Decyzje organów zrzeszenia dotyczące taryf składek ubezpieczeniowych oraz reasekuracyjnych były zgodne z prawem wspólnotowym dlatego, iż pozostawiały poszczególnym członkom swobodę ustalania stawki w syngularnej umowie ubezpieczenia. Z drugiej strony brak takich uzgodnień taryfowych utrudniłby niezmiernie zrzeszeniu osiągnięcie celów, dla których zostało powołane do życia, tj. poprawę jakości świadczonych usług ubezpieczeń przemysłowych. Nałożone na zakłady ubezpieczeń zobowiązanie do cedowania ryzyka na reasekuratorów i zasada reasekuracji obligatoryjnej pozwalała w efekcie w sposób należyty oceniać ryzyko ubezpieczeniowe oraz gwarantować pewność ochrony ubezpieczeniowej z korzyścią dla ubezpieczonego. Nie można było, zdaniem Komisji, postawić również zarzutu, iż zrzeszenie poprzez swą działalność ograniczało konkurencję na rynku usług przemysłowych. **Reasumując, Komisja uznała, iż Nuovo CEGAM spełnia wymogi wspólnotowego prawa konkurencji i korzysta z wyłączenia art. 85 ust. 3 Traktatu.**

**Analogiczna konkluzja znalazła się w decyzji Komisji w sprawie P&I Clubs<sup>34</sup>, a także w decyzji w sprawie Concordato Incendio.<sup>35</sup>** Podstawą faktyczną do wydania tej decyzji było notyfikowanie Komisji zawartego przez włoskie zakłady ubezpieczeń porozumienia (*Concordato Italiano Incen-*

---

umów koasekuracji wspólnie z zakładami ubezpieczeń nienależącymi do Nuovo CEGAM; 3) zobowiązywało zakłady ubezpieczeń do reasekuracji ryzyk wyłącznie u określonych reasekuratorów oraz ograniczało podmioty działające na rynku usług reasekuracyjnych w zakresie swobody ustalania stawek oraz warunków umownych.

34. Decyzja Komisji nr 85/615/EEC z 16 grudnia 1985 roku, O.J. L 376z 21/12/1985, s. 2 i n.; Kluby P&I (Protection and Indemnity Clubs, będące przykładem towarzystw ubezpieczeń wzajemnych oferujących ochronę swoim członkom w zakresie ubezpieczeń morskich; dalej: P&I), zwróciły się do Komisji, na podstawie art. 4 Rozporządzenia nr 17, o wydanie decyzji zgodności zawartego przez P&I porozumienia (International Group Agreement; dalej: IGA) z wspólnotowymi zasadami konkurencji albo, alternatywnie, o uzyskanie indywidualnego zwolnienia na podstawie ówczesnego art. 85 ust.3. W odpowiedzi, jako efekt wstępnej podjętej przez Komisję procedury, ustalono szereg postanowień porozumienia, które nie mogą uzasadnić zastosowania art. 85 ust. 3. P&I w odpowiedzi dokonało zmian w treści IGA, zgodnie z dostarczonym przez Komisję memorandum. Porozumienie nie powodowało w żadnym stopniu ograniczenia konkurencji, lecz wprost przeciwnie, przyczyniało się do większej konkurencyjności P&I, które musiały na podstawie odpowiednich postanowień porozumienia dołożyć dodatkowych starań w celu pozyskania i utrzymania pozyskanego usługobiorcy – ubezpieczonego członka klubu.
35. Decyzja z dnia 20 grudnia 1989 r.; O.J. L 15 z 19/01/1990, s. 25–29.

*dio Rischi Industriali*, dalej: CI), którego zadaniem głównym było implementowanie wspólnych zasad świadczenia usług ubezpieczeniowych w zakresie ubezpieczeń ogniowych oraz poprawy zarządzania tymi usługami. Zdaniem Komisji, głównym celem działalności CI, co wynikało z samej treści porozumienia, było stosowanie przez jego członków jednolitej podstawy dla obliczania stawek ubezpieczeniowych oraz wspólnych warunków ubezpieczeniowych, jednakże zastosowanie się do tych propozycji nie stanowiło *conditio sine qua non* członkostwa w CI. W konsekwencji Komisja nie uznała, iż powoduje to *ipso iure* nieważność IC na podstawie art. 85 ust. 2 Traktatu.

**Wreszcie analogiczne stanowisko zajęła Komisja w decyzji w sprawie Assurpol – Wspólnoty Interesów Gospodarczych z siedzibą na terytorium Francji, która wystąpiła do Komisji, aby otrzymać zwolnienie indywidualne na podstawie art. 85 ust. 3 Traktatu w odniesieniu do podpisanego przez członków Assurpolu porozumienia w zakresie wspólnych zasad reasekuracji oraz retrocesji ryzyk związanych ze szkodami w środowisku.**<sup>36</sup> Biorąc pod uwagę formę organizacyjno-prawną Assurpolu, stwierdzono, że zakłady ubezpieczeń oraz reasekuratorzy posiadają kwalifikacje przedsiębiorców z art. 85 Traktatu, a samo porozumienie spełnia przesłanki porozumienia pomiędzy podmiotami, uzasadniające analizę z punktu widzenia powyższego artykułu Traktatu. W odniesieniu do ograniczeń konkurencji Komisja uznała, że porozumienia między tymi podmiotami służą ustalaniu wspólnych kierunków działalności. W ten sposób zakłady ubezpieczeń nie stosują w obrocie opracowanych przez siebie indywidualnie ogólnych warunków ubezpieczenia, lecz te ustalone przez Assurpol. Zarazem istnieje obowiązek cedowania ryzyk na pool i w konsekwencji na reasekuratorów. Swoboda działalności ubezpieczeniowej w odniesieniu do ubezpieczeń bezpośrednich doznaje dodatkowo ograniczenia w postaci zobowiązania stosowania udziału własnego w cedowanym ryzyku w określonej powyżej wysokości, a dodatkowo istnieje zakaz retrocesji reasekurowanego na Assurpol ryzyka. W przypadku zgłoszenia roszczenia, którego wartość majątkowa przekracza 200 000 franków francuskich, zakład ubezpieczeń jest dodatkowo zobowiązany do stosowania zasad postępowania ustalonego przez Komitet Techniczny. Niewątpliwie można, zdaniem Komisji, stwierdzić wpływ porozumienia zarówno na świadczenie usług ubezpieczeniowych bezpośrednich i pośrednich w ramach rynku wewnętrznego – francuskiego, jak i między państwami członkowskimi. Powyższe zastrzeżenia, które sytuują niniejsze porozumienie w ramach hipotezy ówczesnego art. 85 ust. 1 Traktatu, nie spowodowały *verba legis* nieważności porozumienia, a to przez wzgląd na spełnienie przesłanek z art. 85 ust. 3. Zgodnie z tym porozumienie przyczynia się do podniesienia jakości świadczonych usług ubezpieczeniowych poprzez rozwój badań nad statystyką ubezpieczeniową oraz oceną ryzyk ekologicznych. W ten sposób zakłady ubezpieczeń mogą stosować bardziej odpowiadające realiom specyficznych ryzyk ekologicznych, wspólnie opracowane ogólne warunki ubezpieczenia. Przedsiębiorcy prowadzący działalność w zakresie ubezpieczeń pośrednich mogą zwiększyć dywersyfikację portfela reasekurowanych ryzyk.

**Z powyższych decyzji wynika, że sam fakt obowiązywania na danym rynku ubezpieczeniowym określonej praktyki nie może być *ad hoc* uznany za ograniczający lub wyłączający konkurencję.** Takie stanowisko ani w świetle prawa obowiązującego, ani przy posługiwaniu się wykładnią nawiązującą do reguł rozwoju prawa europejskiego w zakresie konkurencji nie może się po prostu ostać. Wracając do postanowienia SN z dnia 20 czerwca 2012 r. (III CZP 85/11), przypomnieć należy, że w odniesieniu do pojazdów będących na gwarancji producenta dozwolone są porozumienia

36. O.J. L 37 z 14/02/1992, s. 16–28.



wertykalne zawierające klauzule nakładające na autoryzowane warsztaty obsługi wymóg, aby w ramach napraw gwarancyjnych korzystały one wyłącznie z części zamiennych dostarczanych przez producenta pojazdów. W rezultacie nie można z dopuszczalności określonych kategorii porozumień wertykalnych w zakresie dostaw części zamiennych wywodzić, że tylko naprawa przy użyciu części pochodzących wprost od producenta (oznaczanych często w praktyce symbolem „O”) będzie gwarantować bezpieczeństwo późniejszej eksploatacji i skuteczność wykonanej naprawy.

## VI. Problematyka części oryginalnych a bezpieczeństwo eksploatacji pojazdu. Homologacja

Bezpieczeństwo późniejszej eksploatacji i skuteczność wykonanej naprawy osiągnąć można także przy użyciu tzw. zamienników, gwarantujących jakość porównywalną do jakości części pochodzących od producenta pojazdu. Nie należy bowiem – w świetle przedstawionych w niniejszym artykule uwag dotyczących sposobu ustalania wysokości odszkodowania – ogólnie przyjmować, że tylko użycie oryginalnych części „producentckich” gwarantować będzie skuteczność naprawy czy bezpieczeństwo użytkownika pojazdu. Oceny takiej należy dokonywać z uwzględnieniem okoliczności danego przypadku (*ad casum*). Stąd w sferze ustaleń faktycznych, opartych co do zasady o opinie rzeczoznawców bądź biegłych w postępowaniu sądowym, pozostaje ustalenie, czy zastosowanie w procesie naprawy np. 10-letniego pojazdu z bardzo dużym przebiegiem jest konieczne z punktu widzenia skuteczności naprawy i bezpieczeństwa użytkowników takiego pojazdu. Słusznie w literaturze i orzecznictwie przyjmuje się, że nie ma żadnego technicznego ani aksjologicznego uzasadnienia, że w każdym przypadku celowa (konieczna) i ekonomicznie zasadna jest naprawa pojazdu w Autoryzowanej Stacji Obsługi (ASO) i przy użyciu części oryginalnych.<sup>37</sup> W tym miejscu warto przytoczyć postanowienie SN z dnia 24 lutego 2006 r. (III CZP 91/05), zgodnie z którym użycie części oryginalnych czy naprawa w ASO musi być motywowana względami technicznymi lub bezpieczeństwa, a również estetyki i trwałości części zamiennych oraz skutków związanych z wiążącymi poszkodowanego umowami gwarancji, umowami serwisowymi itp. (wtedy spełni wymogi celowości, niezbędności oraz ekonomicznej zasadności). Z orzeczenia tego płyną dwa wnioski: (1) kwestia ustalenia wysokości odszkodowania według cen części oryginalnych (producenta) jest kwestią oceny stanu faktycznego konkretnej sprawy i (2) użycie w procesie naprawy części oryginalnych lub ustalenie kwoty odszkodowania w oparciu o ich ceny nie może stanowić – zgodnie z zasadą indywidualizacji odszkodowania – jakiegokolwiek „standardu odszkodowawczego”. Wreszcie należy mieć na uwadze, że przyjęcie stanowiska, zgodnie z którym tylko użycie części nowych i oryginalnych gwarantuje skuteczność naprawy i bezpieczeństwo eksploatacji pojazdu, byłoby pozbawione głębszego uzasadnienia. Wystarczy przecież nienależyte wykonanie naprawy przez warsztat, aby powyższe założenie straciło sens!

Trzeba mieć na uwadze, że każda nowa część zamienna podlega tzw. homologacji. Zgodnie bowiem z art. 68 ustawy Prawo o ruchu drogowym, producent lub importer pojazdu bądź części do tego pojazdu obowiązany jest uzyskać świadectwo homologacji. Homologacja pojazdu lub jego części oznacza sprawdzenie (zbadanie), czy dany typ pojazdu lub części stosowanych

37. Zob. J. Nawracała, *Szkody częściowe w pojazdach*, „Miesięcznik Ubezpieczeniowy” nr 12/2010, s. 18–19 i powołane tam orzecznictwo.

w pojeździe odpowiada określonym wymaganiom, istotnym z punktu widzenia bezpieczeństwa ruchu drogowego.<sup>38</sup> Jest więc potwierdzeniem pewnych cech i właściwości pojazdu lub części pojazdu. Inaczej mówiąc **badanie homologacyjne ma stwierdzić „odpowiedność” części co do funkcji, zgodność co do budowy itp., czyli gwarantować spełnienie przez daną część zamienną ustanowionych warunków czy norm technicznych.**<sup>39</sup> W celu uzyskania świadectwa homologacji części muszą zostać poddane szczegółowym badaniom, których wyniki załącza się do wniosku o udzielenie homologacji. Część zamienna, aby uzyskać świadectwo homologacji, musi m.in. spełnić warunki techniczne wynikające z art. 66 ustawy Prawo o ruchu drogowym. Jak słusznie podnosi R.A. Stefański<sup>40</sup>, świadectwo homologacji pojazdu lub stosowanych w nim części jest „urzędowym potwierdzeniem, iż dany typ pojazdu – z punktu widzenia bezpieczeństwa – może uczestniczyć w ruchu drogowym; oznacza, że dany typ pojazdu przeszedł pozytywnie procedurę homologacyjną, obejmującą sprawdzenie, czy dany typ pojazdu, przedmiot jego wyposażenia lub część odpowiada warunkom określonym w: [1] przepisach art. 66, [2] regulaminach stanowiących załączniki do Porozumienia dotyczącego przyjęcia jednolitych warunków homologacji i wzajemnego uznawania homologacji wyposażenia i części pojazdów samochodowych, sporządzonego w Genewie dnia 20 marca 1958 r. (Dz. U. z 2001 r. Nr 104, poz. 1135, 1136), przyjętych do stosowania przez Rzeczpospolitą Polską wraz ze zmianami obowiązującymi od daty wejścia ich w życie oraz [3] polskich normach przyjętych do obowiązkowego stosowania”<sup>41</sup>. Uzyskanie homologacji przez producenta danej części oznacza więc, że spełnia ona wymogi bezpieczeństwa, a więc może być używana w procesach reperacji pojazdów uszkodzonych w wypadkach komunikacyjnych [jeżeli z okoliczności danego przypadku nie wynika, że celowe, niezbędne i ekonomicznie zasadne jest użycie części oryginalnej].

**Na marginesie, należy zwrócić uwagę na treść art. 106<sup>1</sup> ustawy z dnia 30 czerwca 2000 r. Prawo własności przemysłowej.** Przepis ten – przynajmniej pośrednio – wskazuje na możliwość stosowania w procesie reperacji pojazdu zamienników części oryginalnych (a co za tym idzie uwzględniania cen takich części w przypadku ustalania odszkodowania metodą kosztorysową). Przepis ten – nazywany fachowo „klauzulą napraw” – stanowi, że ochrona z tytułu prawa z rejestracji wzoru nie przysługuje wytworowi, który stanowi część składową wytworu złożonego, używaną do naprawy tego wytworu w taki sposób, by przywrócić mu jego wygląd początkowy. Osoby trzecie mogą korzystać z takiego wytworu poprzez jego wytwarzanie, oferowanie, wprowadzanie do obrotu, import, eksport lub używanie wytworu, w którym wzór jest zawarty bądź zastosowany, lub poprzez składowanie takiego wytworu dla takich celów. W piśmiennictwie przyjmuje się, że „klauzula napraw” znajduje również zastosowanie w branży motoryzacyjnej, z tym zastrzeżeniem, że zamienniki mogą być wykorzystywane wyłącznie w procesach naprawy, ale już nie w produkcji czy składaniu pojazdów (a także ich tuningu).<sup>42</sup>

**W rezultacie, samo zastosowanie w procesie reperacji pojazdu części oryginalnych bądź zgłoszenie roszczenia o odszkodowanie w oparciu o kalkulację uwzględniającą cenę części oryginal-**

38. Zob. Wyrok Naczelnego Sądu Administracyjnego w Warszawie z dnia 26 października 2011 r., I GSK 25/11.

39. Zob. decyzję Samorządowego Kolegium Odwoławczego we Wrocławiu z dnia 16 marca 2000 r., SKO 4143/3/00.

40. Zob. R.A. Stefański, *Prawo o ruchu drogowym. Komentarz*, LEX/el. 2008 [komentarz do art. 68].

41. Ibidem.

42. Zob. J. Kępiński, *Konsekwencje wprowadzenia „klauzuli napraw” w ustawie Prawo własności przemysłowej*, „PUG” nr 12/2008, LEX/el.

nych nie przesądza z góry o zasadności roszczenia o zwrot kosztów zakupu takich części – koszty takie muszą być celowe i ekonomicznie zasadne. Wykazanie tych kryteriów może mieć miejsce wyłącznie przy uwzględnieniu wszystkich okoliczności konkretnej sprawy i sytuacji odszkodowawczej, co przesądza o kwalifikacji takiego roszczenia jako roszczenia *ad casum*. Ewentualnej oceny celowości (niezbędności) roszczenia należy dokonywać z uwzględnieniem szeregu czynników podmiotowych (odnoszących się przede wszystkim do osoby samego poszkodowanego), przedmiotowych, jak i temporalnych oraz miejscowych dotyczących wypadku. Wreszcie ciężar dowodu, że powyższe kryteria zostały spełnione, spoczywać będzie – zgodnie z art. 6 k.c. oraz art. 233 k.p.c. – na samym poszkodowanym.

## Podsumowanie

Złożoność i różnorodność (także w aspekcie dogmatycznym) sytuacji odszkodowawczych, w których pojawia się problem stosowania metody urealniania cen części zamiennych, sprawia, że poszukiwanie czy próba sformułowania jakiegoś standardu odszkodowawczego obowiązującego dla wszystkich tych sytuacji i wszystkich poszkodowanych wydają się niemożliwe. Stąd też, opowiadając się za ideą „indywidualizacji odszkodowania cywilnoprawnego”<sup>43</sup>, rozumianą jako każdorazowe uwarunkowanie wysokości i zakresu szkody podlegającej naprawieniu od licznych okoliczności, cech i aspektów towarzyszących konkretnej sytuacji odszkodowawczej, postulujemy, aby – zamiast tworzyć sztywne i sztuczne standardy w zakresie kompensacji merkantylnego ubytku wartości części zamiennych – zmienić aksjologiczny aspekt owego dyskursu i ukierunkować go na petryfikację poglądu, że roszczenia tego rodzaju mogą i powinny być rozważane wyłącznie *ad casum*.<sup>44</sup> Sama bowiem teza o potrzebie standaryzacji w omawianej kwestii jest sprzeczna z aksjologią cywilnego prawa odszkodowawczego.<sup>45</sup> Nauka prawa odszkodowawczego kwestię ustalania odszkodowania ujmuje bowiem w sposób zróżnicowany<sup>46</sup>, odpowiednio do okoliczności konkretnej sytuacji faktycznej i jej uwarunkowań prawnych (np. obowiązek współdziałania poszkodowanego z dłużnikiem w kwestii minimalizacji szkody<sup>47</sup>, zasada *compensatio lucri cum damno*, obowiązek nieprzyczyniania się do powstania szkody czy też zwiększenia jej rozmiarów<sup>48</sup>). Wreszcie podkreślić trzeba, że wspomnianego standardu odszkodowawczego nie

43. Podzielił ją zresztą SN w uchwale z dnia 17 listopada 2011 r. (III CZP 5/11) w sprawie zwrotu kosztów najmu pojazdu zastępczego.

44. Podobnie jak uczynił to SN w uchwale III CZP 5/11.

45. Zob. też stanowisko części autorów niniejszego opracowania odnośnie standardów odszkodowawczych w zakresie zwrotu kosztów najmu pojazdu zastępczego – E. Kowalewski, M.P. Ziemiak, *Stypizowane stany faktyczne, w których refundacja kosztów najmu pojazdu zastępczego nie jest adekwatna*, [w:] E. Kowalewski (red.), *Odszkodowanie za niemożność korzystania z pojazdu uszkodzonego w wypadku komunikacyjnym*, Toruń 2011, s. 105–106 oraz 124–125 i powołana tam literatura.

46. Np. poszkodowany musi w każdym wypadku wykazać szkodę oraz udowodnić jej wysokość, nie mówiąc już o wykazaniu innych przesłanek odpowiedzialności sprawcy (np. wina, brak przesłanek egzoneracyjnych, związek przyczynowy między zachowaniem sprawcy a zaistniałą szkodą). To z kolei oznacza, że naszemu prawu odszkodowawczemu obca jest formuła „ryczałtów odszkodowawczych” (tzw. *damages caps*).

47. Wynikająca z art. 354 § 2 k.c.

48. Zob. art. 362 k.c.

da się także wywieść bezpośrednio z zasady pełnego odszkodowania, bowiem nie ma ona w polskim prawie charakteru absolutnego.<sup>49</sup>

Powyższe uwagi są zbieżne ze stanowiskiem zajęтым przez SN w postanowieniu z dnia 24 lutego 2006 r. (III CZP 91/05), w którym SN *expressis verbis* stwierdził, że to okoliczności konkretnego przypadku decydują o uznaniu, czy istnieje konieczność użycia części nowych, a w razie odpowiedzi twierdzącej, czy doszło do wzbogacenia się poszkodowanego usprawiedliwiającego jego udział w kosztach naprawy. Co więcej, konweniują one bezpośrednio z poglądami wyrażonymi przez SN w postanowieniu z dnia 20 czerwca 2012 r. (III CZP 85/11), gdzie podstawę rozstrzygnięcia merytorycznego stanowiła przeciw zasada indywidualizacji odszkodowania oraz konieczność posługiwania się kryteriami „celowości” oraz „ekonomicznej zasadności” w odniesieniu do konkretnego przypadku.

Poza tym wnioskiem natury ogólnej, z powyższych rozważań płyną także, naszym zdaniem, następujące wnioski. Po pierwsze, w przypadku konieczności wymiany części podlegających zwyczajowemu i stałemu zużyciu, zasadne jest nie tylko dokonywanie przez ubezpieczycieli potrąceń amortyzacyjnych, ale także ustalanie odszkodowania według cen części zamiennych, także – w uzasadnionych przypadkach – przy zastosowaniu ich cen uśrednionych (urealnianie). Po drugie, przy ustalaniu wysokości odszkodowania – w zakresie cen (wartości) części zamiennych – konieczne jest odwołanie się do wielokrotnie powoływanych kryteriów celowości i ekonomicznej zasadności oraz niezbędności. Z tego względu, jeżeli nabycie części o określonej wartości (cenie) nie będzie celowe, ekonomicznie zasadne i niezbędne dla naprawienia szkody w konkretnym pojeździe, to koszty takich części nie muszą być kompensowane (w całości albo w części, w zależności od okoliczności konkretnej sprawy). Dodatkowo, jak wspomniano, przy ustalaniu odszkodowania uwzględnia się ceny rynku lokalnego (uchwała SN z dnia 13 czerwca 2003 r., III CZP 32/03; postanowienie SN z dnia 24 lutego 2006 r., III CZP 91/05), co dotyczy także cen części zamiennych. Nie zmienia tego fakt, że ceny stosowane przez warsztaty, sklepy itp. na odpowiednim rynku lokalnym (np. na terenie określonego miasta lub gminy) mogą – w odpowiedniej skali – różnić się od siebie (co jest naturalne). Możliwe jest zatem nie tylko stosowanie amortyzacji, ale także urealnianie. Wreszcie po czwarte, w każdym przypadku należy drobiazgowo zbadać, czy zastosowanie przy ustaleniu odszkodowania cen (wartości) części oryginalnych bez uwzględnienia potrąceń amortyzacyjnych nie będzie prowadzić do bezpodstawnego wzbogacenia poszkodowanego (zasada *compensatio lucri cum damno*).

## Wykaz źródeł

Bieniek G. (red.), *Komentarz do kodeksu cywilnego. Księga trzecia. Zobowiązania*, tom 1, Warszawa 2011.

Brodecki Z. (red.) *Traktat o Unii Europejskiej. Traktat ustanawiający Wspólnotę Europejską z komentarzem*, Warszawa 2002.

---

49. Zob. B. Lewaszkiewicz-Petrykowska, *Zasada pełnego odszkodowania [mity i rzeczywistość]*, [w:] L. Ogiegło, W. Popiołek, M. Szpunar (red.), *Księga pamiątkowa Profesora Maksymiliana Pazdana*, Warszawa 2005, s. 1069 i nast.; W. Warkało, *Odpowiedzialność odszkodowawcza. Funkcje, rodzaje, granice*, Warszawa 1972, s. 121 i nast.; L. Stecki, *Zasada pełnej kompensacji szkody. Zagadnienia wybrane*, [w:] J. Błeszyński, J. Rajski (red.), *Rozprawę z prawa cywilnego. Księga pamiątkowa ku czci Witolda Czachórskiego*, Warszawa 1985, s. 229–245.

- Fuchs D., *Ewolucja reguł konkurencji w odniesieniu do europejskiego rynku ubezpieczeń gospodarczych*, „Kwartalnik Prawa Publicznego”, nr 3/2002.
- Fuchs D., *Odszkodowanie z tytułu ubezpieczenia OC posiadacza pojazdu a kwestia amortyzacji części zamiennych użytych do naprawy uszkodzonego pojazdu*, „Wiadomości Ubezpieczeniowe” nr 1/2012.
- Hoff W., *Europejskie prawo gospodarcze*, Warszawa 2001.
- Kępiński J., *Konsekwencje wprowadzenia „klauzuli napraw” w ustawie Prawo własności przemysłowej*, „PUG” nr 12/2008, Lex.
- Kidyba A. (red.), Gawlik Z., Janiak A., Kozieł G., Olejniczak A., Pyrzyńska A., Sokołowski T., *Kodeks cywilny. Komentarz. Tom III. Zobowiązania – część ogólna*, Lex 2010.
- Kowalewski E., *Odszkodowanie ubezpieczeniowe za utracone korzyści*, „Prawo Asekuracyjne” nr 3/1996.
- Kowalewski E., *Prawo ubezpieczeń gospodarczych. Ewolucja i kierunki przemian*, Toruń 1992.
- Kowalewski E., *Ubezpieczenie odpowiedzialności cywilnej. Funkcje i przemiany*, Toruń 1981.
- Kowalewski E., *Zmierzch odpowiedzialności cywilnej za wypadki samochodowe – iluzja czy rzeczywistość?* [w:] K. Ludwichowska (red.), *Kompensacja szkód komunikacyjnych. Nowoczesne rozwiązania ubezpieczeniowe*, Warszawa 2011.
- Kowalewski E. (red.), Fuchs D., Serwach M., Mogilski W.W., *Prawo ubezpieczeń gospodarczych*, Toruń–Bydgoszcz 2006.
- Kowalewski E., Wałachowska M., Ziemiak M.P., *Wybrane problemy związane z ustalaniem odszkodowania z komunikacyjnego ubezpieczenia OC* [w:] E. Kowalewski (red.), *Odszkodowanie za ubytek wartości handlowej pojazdu poddanego naprawie*, Toruń 2012.
- Kowalewski E., Ziemiak M.P., *Stypizowane stany faktyczne, w których refundacja kosztów najmu pojazdu zastępczego nie jest adekwatna* [w:] E. Kowalewski (red.), *Odszkodowanie za niemożność korzystania z pojazdu uszkodzonego w wypadku komunikacyjnym*, Toruń 2011.
- Krajewski M., *Ubezpieczenie odpowiedzialności cywilnej według kodeksu cywilnego*, Warszawa 2011.
- Lewaszkiwicz-Petrykowska B., *Zasada pełnego odszkodowania (mity i rzeczywistość)* [w:] *Księga pamiątkowa Profesora Maksymiliana Pazdana*, red. L. Ogiełto, W. Popiołek, M. Szpunar, Warszawa 2005.
- Ludwichowska K., *Odpowiedzialność cywilna i ubezpieczeniowa za wypadki samochodowe*, Toruń 2008.
- Möller W., *De la double nature de l'action directe*, [w:] A. Besson (red.), *Études offertes à Monsieur le Professeur André Besson*, Paris 1976.
- Nawracała J., *Szkody częściowe w pojazdach*, „Miesięcznik Ubezpieczeniowy” 12/2011.
- Pietrzykowski K. (red.), *Kodeks cywilny. Komentarz do art. 1–449<sup>10</sup>. Tom I*, Warszawa 2011.
- Raczyński A., *Sytuacja prawna poszkodowanego w ubezpieczeniu odpowiedzialności cywilnej*, Warszawa 2010.
- Słownik języka polskiego PWN, Tom I-III*, Warszawa 1981.
- Stecki L., *Zasada pełnej kompensacji szkody. Zagadnienia wybrane* [w:] *Rozprawy z prawa cywilnego. Księga pamiątkowa ku czci Witolda Czachórskiego*, Warszawa 1985.
- Stefański R.A., *Prawo o ruchu drogowym. Komentarz*, Lex 2008.
- Szpunar A., *Legitymacja bierna w procesie odszkodowawczym z tytułu ubezpieczeń komunikacyjnych*, „Prawo Asekuracyjne” nr 12/1997.
- Szpunar A., *Ustalenie odszkodowania z tytułu ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej* [w:] A. Wąsiewicz (red.), *Obowiązkowe ubezpieczenia komunikacyjne w PRL*, Poznań 1979.

- Warkała W., *Odpowiedzialność odszkodowawcza – funkcje, rodzaje, granice*, Warszawa 1978.
- Warkała W., Marek W., Mogiński W.W., *Prawo ubezpieczeniowe*, Warszawa 1983.
- Wojtaszek-Mik E., Mik C., *Traktaty europejskie*, Kraków 2000.
- Ziemiak M.P., *Polemika ze stanowiskiem niektórych instytucji i urzędów w kwestii uprawnień poszkodowanego do najmu pojazdu zastępczego* [w:] E. Kowalewski, *Odszkodowanie za niemożność korzystania z pojazdu uszkodzonego w wypadku komunikacyjnym*, Toruń 2011.

## **Compensation for losses to motor vehicles vs. the issue of prices of original parts as well as the depreciation and making their value realistic. Discussion on the basis of compulsory motor TPL insurance**

*The recent Supreme Court rulings given at the end of 2011 and in the first half of 2012 have resulted in an extremely interesting discussion about limits of compensation in TPL insurance, in particular in the case of compulsory TPL insurance of motor vehicle owners. This article deals with one of the most problematic practical issues related to spare parts for vehicles damaged in road accidents.*

*Its first part is devoted mainly to discussing the basic features of TPL insurance, with particular attention paid to the accessory nature of insurance liability and actio directa. Further in the article, the authors focus on the juridical loss formula, as defined in the Civil Code. Moving on to a detailed discussion, they present the doctrine as well as jurisprudence of the Supreme Court and courts of general jurisdiction related both to the problem of so-called new and original parts, and the problem of depreciation of spare parts or making their value realistic while determining the compensation. Particular attention has been paid to the Supreme Court rulings of November 15, 2011 (III CZP 5/11) and of April 12, 2012 (III CZP 80/11), as well as the ruling of June 20, 2012 (III CZP 85/11). In the context of the above-mentioned rulings, the authors discuss the criteria of “purposefulness” and “economic justification” of the use of new parts in the vehicle’s repair process. The subsequent parts of the article contain the problem’s analysis from the perspective of *acquis communautaire* with respect to competition on the insurance market as well as safety requirements for spare parts [e.g. the issue of their homologation].*

*In conclusion, the authors say that an individualised approach to compensation and the need to use the “purposefulness” and “economic justification” criteria on a case-by-case basis should determine content-based decisions related to spare parts and compensation of their costs by insurers.*

**Key words:** compensation, motor insurance, TPL insurance, spare parts depreciation, making value realistic.

**PROF. ZW. DR HAB. EUGENIUSZ KOWALEWSKI** – kierownik Katedry Prawa Ubezpieczeniowego WPiA UMK.

**DR DARIUSZ FUCHS** – adiunkt w Katedrze Prawa Cywilnego i Prawa Prywatnego Międzynarodowego WPiA UKSW, radca prawny.

**DR MONIKA WAŁACHOWSKA** – adiunkt w Katedrze Prawa Ubezpieczeniowego WPiA UMK.

**MGR MICHAŁ PIOTR ZIEMIAK** – asystent w Katedrze Prawa Ubezpieczeniowego WPiA UMK, radca prawny.