



**Rzecznik
Finansowy**

www.rf.gov.pl

RF dla Poszkodowanych

Zasady określania cen i jakości części zamiennych

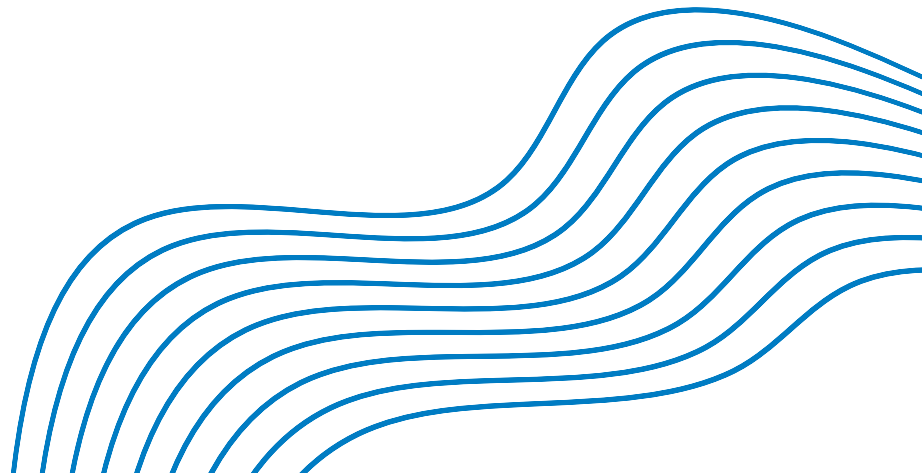
w szkodach likwidowanych z obowiązkowego
ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej
posiadaczy pojazdów mechanicznych

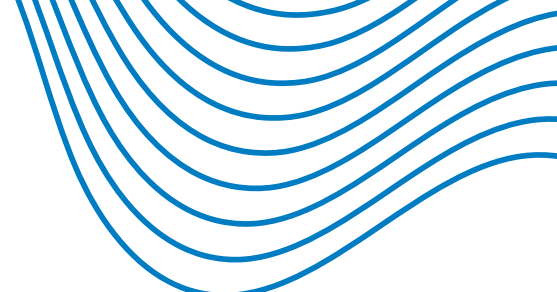
Czerwiec 2022



Wstęp

Problemy związane z obowiązkowymi ubezpieczeniami odpowiedzialności cywilnej posiadaczy pojazdów mechanicznych (OC ppm) mają znaczący udział w strukturze zapytań mailowych, telefonicznych i wniosków trafiających do Wydziału Klienta Rynku Ubezpieczeniowo – Emerytalnego w Biurze Rzecznika Finansowego. Dla przykładu, w 2021 r. aż 45 % wszystkich porad telefonicznych udzielanych przez ekspertów specjalizujących się w ubezpieczeniach, dotyczyło właśnie kwestii związanych z likwidacją szkód komunikacyjnych z OC ppm. Niemal 4,7 tys. osób zadzwoniło na infolinię ubezpieczeniową prowadzoną przez Rzecznika Finansowego w takich właśnie sprawach. W trakcie rozmów skarżono się na niesatysfakcjonujący sposób likwidacji szkód oraz niezasadne odmowy wypłaty odszkodowań czy też zaniżanie ich wysokości. Telefonujący wskazywali, iż czują się pokrzywdzeni stanowiskiem zajęтым w ich sprawie przez ubezpieczyciela i oczekują porady odnośnie do dalszych kroków prawnych. W trakcie rozmów zwracano się w szczególności z prośbą o przedstawienie stanowiska Rzecznika w zakresie zgodności działania ubezpieczycieli z obowiązującymi przepisami prawa oraz orzecznictwem. Dzięki udzielonym przez ekspertów pracujących w Biurze Rzecznika Finansowego poradom, część osób – wyposażona w solidną argumentację – zdecydowała się na złożenie reklamacji, które niejednokrotnie przynosiły satysfakcjonujące rozwiązanie sporu. W tym samym okresie do Biura Rzecznika Finansowego ponad 2,5 tys. osób złożyło oficjalny wniosek o przeprowadzenie postępowania interwencyjnego. Jest to przeszło 27% wszystkich wniosków wpływających do Wydziału Klienta Rynku Ubezpieczeniowo-Emerytalnego Biura Rzecznika Finansowego. Żaden inny rodzaj ubezpieczeń nie skutkuje takim odsetkiem skarg.





Mając na uwadze liczbę problemów zgłaszanych do Rzecznika Finansowego dotyczących likwidacji szkód z ubezpieczenia OC ppm oraz docierające do Rzecznika niepokojące sygnały, że gros poszkodowanych – szczególnie przy mniejszych szkodach – rezygnuje z dochodzenia swoich praw, przygotowane zostały opracowania, w których szczegółowo omówione zostały najczęściej występujące problemy w omawianej tematyce. W opracowaniach tych znajdują Państwo m. in. informacje o najczęściej pojawiających się problemach w związku z likwidacją szkód z umowy ubezpieczenia OC ppm, a także o podstawowych uprawnieniach poszkodowanych w wypadkach komunikacyjnych. Opracowania przygotowane przez nasze biuro zawierają również porady dotyczące czynności, jakie należy podjąć w sytuacji, gdy działanie ubezpieczyciela budzi zastrzeżenia. Opracowania zostały zamieszczone na stronie Rzecznika Finansowego w formie podcastów, przeprowadzonych webinarium czy też dokumentów tekstowych zawierających szczegółowe analizy poruszające się po tematyce ubezpieczeń OC ppm. Liczę, że przygotowane przez ekspertów Biura Rzecznika Finansowego opracowania zachęcą klientów do dochodzenia swoich praw, co z kolei powinno stanowić dla zakładów ubezpieczeń asumpt do zmiany obowiązujących procedur. Rzecznik Finansowy zachęca wszystkich poszkodowanych, aby korzystali z dostępnego wsparcia, które nie ogranicza się wyłącznie do poradnictwa telefonicznego, e-mailowego, interwencyjnego czy postępowania polubownego, ale dotyczy również udzielania pomocy na etapie postępowania sądowego.

dr Bohdan Pretkiel
Rzecznik Finansowy



Przy naprawianiu skutków kolizji drogowych, gdzie zazwyczaj w procesie likwidacji szkody bierze udział ubezpieczyciel, zachodzi pytanie czy naprawa pojazdu i związane z tym koszty powinny odbywać się z zastosowaniem oryginalnych czy alternatywnych części zamiennych. Części alternatywne są tańsze od oryginalnych, a zdarza się czasem, że nie ustępują jakością od oryginalnych. Wynika to z faktu, że kooperanci dużych koncernów samochodowych część swojej produkcji wykonują z logo koncernu, a część mogą sprzedawać pod własną marką. Niemniej jednak, nierzadko części alternatywne w sposób istotny odbiegają jakością od części oryginalnych, a ich montaż może wymagać dodatkowych czynności dostosowawczych, co może mieć wpływ nie tylko na jakość i estetykę wykonanej naprawy, ale również na bezpieczeństwo jazdy i dalsze użytkowanie pojazdu. Bywają także przypadki, gdzie zastosowanie części alternatywnych nie jest możliwe, gdyż nie ma na rynku zamienników części oryginalnych.

Z analizy spraw kierowanych do Rzecznika Finansowego wynika, że zakłady ubezpieczeń przy likwidacji szkód komunikacyjnych z ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej (ubezpieczenie OC ppm) w dużej części przypadków, a przy autach pogwarancyjnych jeszcze częściej, „forsują” konieczność stosowania w rozliczaniu szkód cen części alternatywnych (tzw. zamienników) zamiast cen części oryginalnych. Zdaniem

ubezpieczycieli, takie działania są ekonomicznie uzasadnione oraz przyczyniają się do niezwiększenia rozmiaru szkody.

Takie praktyki ubezpieczycieli stoją w sprzeczności z obowiązującym prawem¹, orzecznictwem Sądu Najwyższego oraz zaleceniami Komisji Nadzoru Finansowego.

Stosownie do treści art. 361 § 2 k.c. obowiązek naprawienia szkody obejmuje straty, które poszkodowany poniósł oraz korzyści, które mógłby osiągnąć, gdyby szkody mu nie wyrządzono. Analiza ww. przepisu umożliwia stwierdzenie, iż **świadczenie odszkodowawcze powinno uwzględniać, w przypadku uszkodzenia rzeczy, wszelkie celowe i ekonomicznie uzasadnione wydatki poniesione w celu przywrócenia stanu poprzedniego rzeczy.** Przywrócenie uszkodzonej rzeczy do stanu poprzedniego powinno obejmować doprowadzenie jej do stanu używalności i jakości w zakresie istniejącym przed wypadkiem. Zgodnie zaś z treścią art. 363 § 1 k.c. naprawienie szkody polega na przywróceniu stanu poprzedniego, chyba że poszkodowany wybrał świadczenie polegające na zapłacie odpowiedniej sumy pieniężnej, jednakże gdyby przywrócenie stanu poprzedniego było niemożliwe albo pociągałoby za sobą dla zobowiązanego nadmierne trudności lub koszty, roszczenie poszkodowanego ogranicza się do świadczenia w pieniądzu.

¹ Problematykę odpowiedzialności odszkodowawczej ubezpieczyciela z tytułu ubezpieczenia OC ppm reguluje ustawa z dn. 22 maja 2003 r. o ubezpieczeniach obowiązkowych, Ubezpieczeniowym Funduszu Gwarancyjnym i Polskim Biurze Ubezpieczycieli Komunikacyjnych (tj. Dz. U. z 2022 r., poz. 621) oraz ustawa z dnia 23 kwietnia 1964 r. Kodeks cywilny (tj. Dz. U. z 2020 r., poz. 1740).

Ponadto, **dyspozycja art. 361 § 2 k.c. wyraźnie wskazuje, iż prawo polskie ustanawia zasadę pełnego odszkodowania**. Oznacza to, że w razie zaistnienia szkody, zobowiązany do jej naprawienia ponosi odpowiedzialność za wszelkie koszty z tego powodu wynikłe, a więc nie tylko straty realnie poniesione (rzeczywiste koszty naprawy), lecz także inny poniesiony przez poszkodowanego uszczerbek. **Podstawowa dla prawa odszkodowawczego zasada pełnego odszkodowania oznacza zatem obowiązek naprawienia przez ubezpieczyciela pełnej i pozostającej w związku przyczynowym ze zdarzeniem szkody poniesionej w majątku poszkodowanego**. Zgodnie z tym założeniem zakład ubezpieczeń powinien ponieść koszty wszelkich uzasadnionych wydatków w celu przywrócenia uszkodzonego pojazdu do stanu sprzed szkody (wybór bowiem sposobu naprawienia szkody przysługuje – co do zasady – poszkodowanemu).

Podsumowując powyższe, odszkodowanie z ubezpieczenia OC ppm powinno – zgodnie z zasadą pełnej kompensaty wyrządzonej szkody określoną w przywołanym wyżej art. 361 § 2 k.c. – pokryć szkodę w pełnej wysokości. Oznacza to, że **zakład ubezpieczeń powinien wyrównać poszkodowanemu poniesione**

straty tak, by doprowadzić jego majątek do stanu sprzed wypadku. Należy jednocześnie zwrócić uwagę, iż brak jest przepisu prawa materialnego na gruncie ustawy o ubezpieczeniach obowiązkowych (...), który wyłączałby lub ograniczałaby stosowanie wspomnianego art. 361 § 2 k.c. Wobec powyższego, za niedopuszczalne należy zatem uznać forsowanie przez zakłady ubezpieczeń naprawy pojazdów z użyciem części alternatywnych lub uwzględnienie takich części przy rozliczeniach kosztorysowych. Zdaniem Rzecznika, jest to działanie stojące w sprzeczności z obowiązującym prawem, w wyniku którego zobowiązanie wobec poszkodowanego nie zostaje spełnione w sposób należyty. Prawo poszkodowanego do przywrócenia pojazdu do stanu poprzedniego – zawarte w art. 363 § 1 k.c. – jest bowiem zdaniem Rzecznika równoznaczne z obowiązkiem uwzględnienia w procesie likwidacji szkody elementów identycznych z tymi, jakie zostały uszkodzone. **Poszkodowanemu winno zatem przysługiwać prawo wymiany uszkodzonych w wypadku komunikacyjnym części na części takie same, jakie były wcześniej zamontowane w jego pojeździe, a zatem jeżeli były to części oryginalne, to wyliczenie odszkodowania powinno odbyć się na podstawie cen takich właśnie części, a nie cen tzw. zamienników**.

Zakłady ubezpieczeń w przypadku ustalania odszkodowania za uszkodzony pojazd powołują się na art. 363 § 1 k.c., w którym mowa o „odpowiedniej sumie pieniężnej”. Ubezpieczyciele wielokrotnie stoją na stanowisku, że użyta w przywołanym przepisie suma pieniężna powinna stanowić kwotę odpowiadającą najtańszemu kosztowi naprawy, w ramach których winny zostać uwzględnione jedynie ceny części nieoryginalnych, tj. tzw. zamienników.

Nie sposób jednak podzielić takiej wykładni przepisu art. 363 § 1 k.c. - w zakresie dotyczącym „odpowiedniej sumy pieniężnej”, nie kwestionując, iż odszkodowaniem powinny zostać objęte wydatki ekonomicznie uzasadnione. Tym samym nie należy „odpowiedniej sumy pieniężnej”, o której mowa w przywołanym wyżej przepisie – utożsamiać z wydatkami najtańszymi i odpowiadającymi najtańszemu kosztowi naprawy. W sytuacji bowiem, gdy uszkodzeniu uległy części oryginalne bezpośrednio pochodzące od producenta pojazdu i zachodzi konieczność ich wymiany na nowe, to wówczas ustalane przez zakład ubezpieczeń odszkodowanie stanowiące „odpowiednią sumę pieniężną” powinno być określone według cen części oryginalnych, a nie tzw. zamienników. **Restytucja przez świadczenie pieniężne, o której mowa w art. 363 § 1 k.c. nie oznacza bowiem tylko przywrócenia wyłącznie jakiegokolwiek użyteczności technicznej pojazdu, ale również stworzenie takiego stanu, który w najbardziej przybliżony sposób zaspokajałby naruszone potrzeby poszkodowanego.**

Prezentowane tutaj stanowisko – kwestionujące zasadność opierania wyceny kosztów naprawy pojazdów na cenach części alternatywnych – ma swoje potwierdzenie w uchwale

Sądu Najwyższego z dnia 12 kwietnia 2012 r. (III CZP 80/11), podjętej na skutek zagadnienia prawnego przedstawionego przez Rzecznika Ubezpieczonych. Sąd Najwyższy stwierdził, że: *„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”*.

Zdaniem Rzecznika, podejmując ww. uchwałę Sąd Najwyższy jako zasadę uznał, że zakład ubezpieczeń na żądanie poszkodowanego jest zobowiązany do pokrycia kosztów nowych części i materiałów, które służą do naprawy uszkodzonego pojazdu. W ocenie Rzecznika chodzi tutaj o nowe części, zalecane (wskazywane) do naprawy przez producenta pojazdu, a zatem o części oryginalne, a nie tzw. zamienniki. Jednocześnie zdaniem Rzecznika „zastrzeżenie”, jakie pojawiło się w ostatnim zdaniu przywołanej wyżej uchwały oznacza, iż ww. zasada może ulec ograniczeniu tylko w niektórych, wyjątkowych sytuacjach (tj. odszkodowanie może ulegać obniżeniu, gdy naprawa z użyciem nowych części prowadziłaby do wzrostu wartości pojazdu). Praktyka rynku dowodzi jednak, iż każda kolizja, w której bierze udział samochód i związana z tym naprawa, prowadzi zwykle do obniżenia wartości rynkowej auta, niż jej wzrostu. Ponadto, co również istotne dla praktyki likwidacyjnej, Sąd Najwyższy w omawianej tuchwale wyraźnie wskazał na ciężar dowodu w postępowaniu likwidacyjnym obciążając nim zakład

ubezpieczeń, co jest ugruntowaną regułą w orzecznictwie. Przykładowo można tutaj wskazać, że już w uzasadnieniu do swojego wyroku z dnia 7 sierpnia 2003 r. (sygn. IV CKN 387/01), Sąd Najwyższy jednoznacznie stwierdził, że „w postępowaniu likwidacyjnym poszkodowany ma niewielkie obowiązki proceduralne, do których należy, oprócz wystąpienia z wnioskiem, przede wszystkim udokumentowanie szkody powstałej na skutek wypadku ubezpieczeniowego, natomiast zasadniczy ciężar tego postępowania spoczywa na zakładzie ubezpieczeń.” Skoro zatem ciężar postępowania likwidacyjnego spoczywa na ubezpieczycielu, nie może być on przerzucany na osobę występującą z roszczeniem od-

szkodowawczym bądź na inne podmioty (analogicznie wyrok SN z dnia 19 września 2002 r., sygn. V CKN 1134/00). Postępowanie likwidacyjne z założenia nie jest bowiem postępowaniem spornym, w jakim mógłby funkcjonować ciężar dowodu w rozumieniu art. 6 k.c. (vide wyrok SN z dnia 18 listopada 2009 r., sygn. II CSK 257/09).

Należy ponadto – w ślad za wyrokiem Sądu Najwyższego z dnia 25 kwietnia 2002 r. (III CZP 57/01) – podkreślić, że **poszkodowany nie ma obowiązku poszukiwania sprzedawców oferujących najtańsze na rynku części zamienne.**

W kontekście powyższego, w tym miejscu należy ponadto przywołać wnioski, jakie w ocenie Rzecznika wypływają z treści uzasadnienia do postanowienia Sądu Najwyższego z dnia 20 czerwca 2012 r. (III CZP 85/11) w sprawie dopuszczalności stosowania części oryginalnych w ramach ubezpieczenia OC ppm. Z treści wspomnianego uzasadnienia można wyprowadzić pewne wytyczne Sądu Najwyższego, które w opinii Rzecznika powinny mieć istotny wpływ na zakres praw poszkodowanego i praktykę likwidacji szkód komunikacyjnych:

1. Sąd Najwyższy **całkowicie odrzucił automatyzm w stosowaniu części nieoryginalnych przy obliczaniu przez ubezpieczycieli wysokości odszkodowania** tylko dlatego, że są one tańsze i znajdują się w obrocie lub wyłącznie w programach komputerowych stosowanych przez ubezpieczycieli do wyliczenia wysokości odszkodowania lub też, że stosowanie tego rodzaju części wynika wyłącznie z przyjętych modeli „optymalizacji” likwidacji szkód z OC komunikacyjnego.
2. Sąd Najwyższy **wyraźnie zaakcentował zupełność restytucji.** W razie uszkodzenia pojazdu poszkodowany może żądać od ubezpieczyciela kwoty odpowiadającej wszelkim celowym i ekonomicznie uzasadnionym wydatkom służącym do przywrócenia stanu poprzedniego. Przywrócenie stanu poprzedniego ma miejsce, jeżeli stan pojazdu po naprawie pod każdym istotnym względem (stanu technicznego, zdolności użytkowania, części składowych, trwałości, wyglądu estetycznego, itd.) odpowiada stanowi pojazdu przed uszkodzeniem.

3. Sąd Najwyższy **przyznał prymat prawu poszkodowanego do pełnego naprawienia szkody**. Dobór części zamiennych potrzebnych do naprawy uszkodzonego pojazdu nie może w żaden sposób prowadzić do pogorszenia położenia poszkodowanego. Pogorszenie takie ma miejsce zarówno wtedy, gdy użyta część do wymiany była częścią gorszą, od tej która uległa uszkodzeniu, jak i wtedy, gdyby równowartość restytucyjna części zastępczej byłaby niepewna.
4. Zdaniem Sądu Najwyższego **akty prawa wspólnotowego i krajowego, które odnoszą się do zagadnień porozumień wertykalnych i praktyk uzgodnionych w przemyśle motoryzacyjnym, nie mogą być traktowane przez ubezpieczycieli jako upoważnienie do zwolnienia się z obowiązku naprawienia szkody według cen części oryginalnych poprzez zapłatę odszkodowania odpowiadającego równowartości cen części nieoryginalnych**. Nie ograniczają też prawa poszkodowanego do żądania ustalenia odszkodowania z uwzględnieniem cen części oryginalnych.
5. Zdaniem Sądu Najwyższego, **oryginalność części zamiennych jest zasadniczym kryterium decydującym o rodzaju, jakości i źródle pochodzenia części zamiennych, które należy zastosować do naprawy lub do obliczenia wysokości odszkodowania**.
6. Zdaniem Sądu Najwyższego, **jeżeli uszkodzeniu uległy części pochodzące bezpośrednio od producenta pojazdu mechanicznego i zachodzi konieczność ich wymiany na nowe, regułą powinno być stosowanie części oryginalnych pochodzących od producenta pojazdu mechanicznego lub równoważnych oryginalnym**, tj. wyprodukowanym przez producenta części, który dostarcza producentowi pojazdu części do montażu pojazdów, zgodnie ze specyfikacjami i standardami produkcyjnym, ustalonymi przez producenta pojazdu. W kontekście powyższego można zatem dodać, że Sąd Najwyższy nie wykluczył możliwości stosowania części nieoryginalnych, ale tylko części nieoryginalnych o porównywalnej jakości, tj. części zamiennych, których producent tych części zaświadczy, że są one tej samej jakości co części, które są lub były stosowane do montażu danych pojazdów samochodowych. Przy czym – według Sądu Najwyższego – dopuszczalność stosowania do naprawy lub obliczenia wysokości odszkodowania tego rodzaju części ma charakter warunkowy i dotyczy szczególnie uzasadnionych sytuacji.

Sąd Najwyższy wskazał, że **punktem odniesienia do możliwości zastosowania części nieoryginalnych o porównywalnej jakości będzie sytuacja uszkodzenia pojazdu przestarzałego, gdzie dana część przed uszkodzeniem była wyeksploatowana do tego stopnia, że nie może konkurować pod względem użyteczności i ryzyk nawet z częściami nowymi „o porównywalnej jakości”**. Podobnie, istnieje możliwość zastosowania części nieoryginalnych o porównywalnej jakości w miejsce uszkodzonej części oryginalnej o prostej konstrukcji. Warunkiem zastosowania części nieoryginalnych o porównywalnej jakości w tej drugiej sytuacji jest pełna gwarancja przywrócenia do stanu poprzedniego pod każdym istotnym względem, bez konieczności prowadzenia skomplikowanych badań. Samo powołanie się ubezpieczyciela na zaświadczenie producenta części nieoryginalnej o porównywalnej jakości będzie niewystarczające dla wykazania zasadności zastosowania tego rodzaju części. Dodatkowo powstanie jakichkolwiek wątpliwości co do zupełności restytucyjnej tych części, których nie można rozstrzygnąć bez przeprowadzenia skomplikowanych badań, wyłączy w ogóle możliwość stosowania części nieoryginalnych o porównywalnej jakości. Należy jednak wyraźnie podkreślić, że zdaniem Sądu Najwyższego, jeżeli jednak i w takich sytuacjach, o których mowa wyżej, zajdzie przesłanka interesu poszkodowanego do naprawy pojazdu z wykorzystaniem części oryginalnych, pochodzących bezpośrednio od producenta pojazdu (np. serwisowanie w oparciu o części oryginalne, przeprowadzenie naprawy z wykorzystaniem części oryginalnych), nie będzie możliwe stosowanie przez ubezpieczyciela przy wyliczeniu wysokości odszkodowania cen części nieoryginalnych o porównywalnej jakości.

W tym miejscu warto dodać, że Sąd Najwyższy – rozwijając niejako powyższe kwestie – w uzasadnieniu do swego postanowienia z dnia 20 czerwca 2013 r. (III CZP 85/11, opubl. OSNC Nr 3/2013 poz. 37) wskazał wyraźnie, że przepisy rozporządzenia Komisji (UE) z dnia 27 maja 2010 r. w sprawie stosowania art. 102 ust 3 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej do kategorii porozumień wertykalnych i praktyk uzgodnionych w sektorze pojazdów silnikowych (Dz. Urz. UE L 2010.129.52 z dnia 28 maja 2010 r.) oraz rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 8 października 2010 r. w sprawie wyłączenia określonych porozumień wertykalnych w sektorze pojazdów samochodowych spod zakazu porozumień ograniczających konkurencję (Dz. U. 2010 r. Nr 198 poz. 1315) zmierzają do zapewnienia większej konkurencji na rynku kupna i sprzedaży części zamiennych, niemniej jednak uregulowania te dotyczą jedynie wymienionych w nich porozumień i w żaden sposób nie ograniczają praw poszkodowanego do żądania ustalenia odszkodowania z uwzględnieniem cen części oryginalnych.

Koronny argument wielu ubezpieczycieli o dopuszczalności stosowania cen części nieoryginalnych przy ustalaniu wysokości odszkodowania w każdym przypadku i w oparciu o te akty prawne, który powszechnie wyrażany był w stanowiskach do poszkodowanych lub w pismach procesowych w sporach sądowych, został całkowicie przez Sąd Najwyższy zakwestionowany.

Reasumując, mając na względzie powyższą argumentację, należy zatem stwierdzić, że **narzucanie przez zakłady ubezpieczeń naprawy pojazdu z użyciem części alternatywnych lub uwzględnienie takich części przy**

rozliczeniach kosztorysowych jest działaniem sprzecznym z obowiązującym prawem, w wyniku którego zobowiązanie wobec poszkodowanego nie zostaje spełnione. Należy jednocześnie podkreślić, że z zasady wyrażonej w przywołanym już wyżej art. 363 § 1 k.c. wynika, że w razie uszkodzenia rzeczy w stopniu umożliwiającym przywrócenie jej do stanu poprzedniego, osoba odpowiedzialna za szkodę obowiązana jest zwrócić poszkodowanemu wszelkie celowe, ekonomicznie uzasadnione wydatki w celu przywrócenia stanu poprzedniego rzeczy uszkodzonej. Do wydatków tych należy zaliczyć także koszt nowych części i innych materiałów, których użycie było niezbędne do naprawienia uszkodzonej rzeczy. Należy jednocześnie wskazać, że Sąd Najwyższy w swoim wyroku z dnia 5 listopada 1980 r. (III CRN 223/80) uznał, że *„przywrócenie rzeczy uszkodzonej do stanu poprzedniego polega na doprowadzeniu jej do stanu używalności w takim zakresie, jaki istniał przed wyrządzeniem szkody. Jeżeli do osiągnięcia tego celu konieczne jest użycie nowych elementów, to poniesione na nie wydatki wchodzi w skład kosztów naprawienia szkody przez przywrócenie rzeczy do stanu poprzedniego. W konsekwencji powyższe wydatki obciążają podmiot odpowiedzialny za szkodę.”* W tym miejscu warto także przywołać wyrok Sądu Najwyższego z dnia 3 lutego 1971 r. (sygn. akt III CRN 450/70, OSCN 1971, Nr 11, s. 205.), w którym Sąd Najwyższy orzekł, iż o przywróceniu stanu poprzedniego można mówić tylko wówczas, gdy stan samochodu po naprawie pod każdym względem odpowiada stanowi tegoż samochodu sprzed wypadku. Ponadto, Sąd Najwyższy stanął na stanowisku, iż z zasady wyrażonej w art. 363 § 1 k.c. wynika, iż w razie uszkodzenia rzeczy w stopniu umożliwiającym przywrócenie jej do stanu poprzedniego osoba odpowiedzialna za naprawienie szkody jest obowiązana

zwrócić poszkodowanemu wszelkie celowe, ekonomicznie uzasadnione wydatki poniesione w celu przywrócenia stanu poprzedniego rzeczy uszkodzonej. Do wydatków tych należy zaliczyć także koszt nowych części i innych materiałów, których użycie było niezbędne do naprawienia uszkodzonej rzeczy (por. też wyrok Sądu Najwyższego z dnia 5 listopada 1980 roku, sygn. akt: III CRN 223/80, opubl. 1981/10/186). Wyraz takiego stanowiska stanowią również inne wyroki Sądu Najwyższego: tak np. Sąd Najwyższy w wyroku z dnia 20 października 1970 r., sygn. akt: I CR 425/72, w wyroku z dnia 5 listopada 1980 r., sygn. akt: III CRN 223/80 oraz w wyroku z dnia 25 kwietnia 2002 r., sygn. akt: I CKN 1466/99, OSNC 2003, nr 5, poz. 64. Jak więc wyraźnie wynika z przywołanych wyżej orzeczeń, pojęcie „ekonomicznie uzasadnionych wydatków” musi mieć odniesienie przede wszystkim do stanu sprzed szkody. Warto tutaj także przywołać wyrok Sądu Apelacyjnego z dnia 10 listopada 1992 r. (sygn. akt: I ACr 410/92, OSA 1993, Nr 8, s. 57), w którym Sąd zaprezentował stanowisko, zgodnie z którym oraz z powszechnie przyjętą wykładnią, że *„koszty naprawy pojazdu, to koszty przywrócenia pojazdu do stanu poprzedniego. Rzecz bowiem jest naprawiona, gdy jej stan nie odbiega od stanu sprzed wyrządzenia szkody. Tylko taki stan można nazwać „naprawą”. Takie zaś rozumienie kosztów naprawy odpowiada pojęciu *damnum emergens*, to jest strat, które poniósł poszkodowany i o których mowa w art. 361 § 2 k.c.”* Z kolei w uzasadnieniu do swojego wyroku z dnia 15 września 2019 r. Sąd Rejonowy w Kłodzku (sygn. akt: I C 1008/18) stwierdził (podzielając w tym względzie zaprezentowane wyżej orzecznictwo Sądu Najwyższego), że: *„skoro zatem naprawa pojazdu (...) ma na celu przywrócić pojazd do stanu sprzed szkody w pełnym zakresie, to w sytuacji, gdy przed wypadkiem elementy zakwalifikowane*

do wymiany były oryginalne, tj. z logo producenta pojazdu, to także do wymiany należy zakwalifikować części z logo producenta pojazdu, aby uzyskać zbliżony stan sprzed kolizji oraz zmniejszyć ubytek wartości handlowej tegoż pojazdu”. Podobną argumentację zaprezentował także Sąd Okręgowy w Suwałkach w uzasadnieniu do swojego wyroku z dnia 15 maja 2019 r. (sygn. akt: I Ca 153/19). Trafną ocenę przedmiotowego zagadnienia, zbieżną z prezentowanym w niniejszym opracowaniu stanowiskiem, zaprezentował też Sąd Okręgowy w Łodzi w treści uzasadnienia do swego wyroku z dnia 6 listopada 2018 r. (sygn. akt: III Ca 965/18) stwierdzając, iż: **„zasadą powinno być ustalanie odszkodowania według części oryginalnych”** (podkr. własne). Z założenia bowiem wykorzystanie właśnie takich części zapewnia przywrócenie pojazdowi stanu poprzedniego pod wszystkimi istotnymi względami.” Rozwijając powyższe Sąd dodał, że: „W konsekwencji, w sprawie o odszkodowanie za szkodę w pojeździe mechanicznym, gdy w następstwie kolizji uszkodzeniu uległy części oryginalne i zachodzi konieczność ich wymiany na nowe, poszkodowanemu co do zasady powinno przysługiwać prawo do odszkodowania ustalonego według cen części oryginalnych pochodzących bezpośrednio od producenta pojazdu i opatrzonych jego logo. Uprawnienie to jest niezależne od wieku pojazdu, stanu jego wyeksploatowania i faktu, że w obrocie dostępne są również tzw. części alternatywne, a więc najogólniej je określając – części zamiennne nie będące częściami oryginalnymi, w tym tzw. części o jakości porównywalnej do oryginalnych, a więc nie niższej pod względem parametrów technicznych. **Dzięki bowiem naprawie dokonanej z wykorzystaniem części oryginalnych stan samochodu jest pod względem technicznym, użytkowym, trwałości i estetyki najbardziej zbliżony do jego stanu sprzed kolizji (oczywiście jeśli pojazd ten uprzednio posiadał zamontowa-**

ne części oryginalne bezpośrednio pochodzące od producenta pojazdu), co odpowiada zasadzie pełnego odszkodowania” (podkr. własne). Podobne stanowisko w omawianej kwestii zaprezentował również Sąd Okręgowy w Nowym Sączu w uzasadnieniu do swojego wyroku z dnia 25 marca 2020 r. (sygn. akt: III Ca 149/20) stwierdzając, że: „poszkodowany ma zawsze prawo oczekiwać naprawy uszkodzonego pojazdu zgodnie z technologią producenta, przy użyciu nowych, oryginalnych części i to niezależnie od wieku pojazdu, chyba, że podmiot odpowiedzialny za szkodę wykaże (...), że naprawa według takich kryteriów się nie należy”.

Stanowisko Sądu Najwyższego w kwestii stosowania cen części alternatywnych ma odzwierciedlenie w wytycznych Komisji Nadzoru Finansowego (KNF) z dnia 16 grudnia 2014 r. dotyczących likwidacji szkód z ubezpieczeń komunikacyjnych, które zakłady ubezpieczeń powinny stosować w swojej praktyce. Zgodnie z zasadą wynikającą z ogólnej treści wytycznej nr 15: „w przypadku wystąpienia szkody częściowej, zakład ubezpieczeń powinien ustalić świadczenie z umowy ubezpieczenia OC (...) w wartości, która zapewni uprawnionemu przywrócenie pojazdu do stanu sprzed zdarzenia wyrządzającego szkodę”. Doprecyzowanie powyższej zasady znalazło swoje odzwierciedlenie w poszczególnych punktach ww. wytycznej nr 15. I tak zgodnie z wytyczną nr 15.1 - „niezależnie od tego, czy wysokość świadczenia jest ustalana metodą serwisową, czy też kosztorysową, zakład ubezpieczeń nie powinien stosować praktyk skutkujących naruszeniem zasady pełnego odszkodowania. W szczególności zakład ubezpieczeń nie może przyjmować w przypadku rozliczenia szkody metodą kosztorysową innych niż w przypadku rozliczenia szkody metodą serwisową kryteriów uwzględniania cen części zamiennych i stawek za usługi

warsztatów naprawczych”. W treści wytycznej nr 17.2 pojawiło się natomiast wyraźne stwierdzenie, że w przypadku, gdy - uzasadnia to szczególnie interes uprawnionego (np. gdy pojazd był dotychczas serwisowany i naprawiany wyłącznie przy użyciu części oryginalnych) - to wówczas zakład ubezpieczeń powinien uwzględnić w swojej wycenie (na podstawie, której ustalane jest odszkodowanie) wartość części oryginalnych. Należy jednocześnie dodać, że wprawdzie w wytycznej nr 17.4 Komisja Nadzoru Finansowego „uchyliła zakładom ubezpieczeń furtkę” do możliwości uwzględnienia w kalkulacji kosztów naprawy cen części alternatywnych, niemniej jednak wyraźnie zaznaczono, iż nie może to być regułą, gdyż takie rozwiązanie może znaleźć

zastosowanie jedynie w sytuacji, gdy uzasadnia to w szczególności wiek uszkodzonego pojazdu, stopień wyeksploatowania części w tym pojeździe, a także prostota konstrukcji części (powodująca, że zdatność do pełnej restytucji takiej części jest możliwa do oceny bez skomplikowanych badań). Przy czym – według wytycznych Komisji Nadzoru Finansowego – nawet w powyższych przypadkach, jeżeli uprawniony (poszkodowany) ma szczególny interes w wykorzystaniu części oryginalnych (np. chodzi o rzadki model pojazdu, do którego brak dedykowanych zamienników), to zakład ubezpieczeń powinien ustalić odszkodowanie z uwzględnieniem wartości takich właśnie części oryginalnych.

Podsumowując, **zdaniem Rzecznika – współbrzmiącym ze stanowiskami, jakie prezentuje w tym względzie Sąd Najwyższy oraz Komisja Nadzoru Finansowego – przy ustalaniu należnego odszkodowania, w ramach likwidacji szkód z ubezpieczeń OC ppm, zasadą powinno być uwzględnianie w wycenie części oryginalnych, w przypadku, gdy:**

- 1. w następstwie kolizji uszkodzeniu uległy zamontowane w pojeździe części oryginalne (z logo producenta pojazdu), - wówczas poszkodowanemu powinno przysługiwać prawo do odszkodowania ustalonego według cen części oryginalnych, pochodzących bezpośrednio od producenta pojazdu i opatrzonych jego logo, bowiem wykorzystanie właśnie takich części zapewnia przywrócenie pojazdowi stanu poprzedniego pod wszystkimi istotnymi względami.**
- 2. pojazd – także już w tzw. okresie pogwarancyjnym – był serwisowany i naprawiany wyłącznie przy użyciu części oryginalnych.**
- 3. chodzi o model pojazdu, który pomimo swego „zaawansowanego wieku”, miał zamontowane w większości wyłącznie części oryginalne, a dodatkowo brak jest do niego tzw. „dedykowanych zamienników” (tj. części nieoryginalnych o porównywalnej jakości równoważnych oryginalnym, wyprodukowanych przez producenta części, który dostarcza producentowi pojazdu części do montażu pojazdów, zgodnie ze specyfikacjami i standardami produkcyjnym, ustalonymi przez producenta pojazdu). Należy bowiem przyjąć, że tylko przy naprawie dokonanej z wykorzystaniem części oryginalnych – stan samochodu jest pod względem zarówno technicznym, jak i użytkowym oraz estetycznym najbardziej zbliżony do jego stanu sprzed kolizji.**

Dopuszczalność stosowania/uwzględniania w rozliczeniach kosztorysowych części nieoryginalnych

W przypadku likwidacji szkód z ubezpieczeń OC ppm zakłady ubezpieczeń, co do zasady, powinny uwzględniać przy ustalaniu odszkodowania ceny części oryginalnych. Należy jednak zaznaczyć, że – **w określonych przypadkach** – wspomniane powyżej wytyczne KNF, dopuszczają **możliwość stosowania części nieoryginalnych w ramach rozliczania szkód komunikacyjnych OC ppm**, z zaznaczeniem jednak, że takie rozwiązanie może znaleźć zastosowanie jedynie w sytuacji, gdy:

- **uzasadnia to wiek uszkodzonego pojazdu,**
- **stopień wyeksploatowania części w pojeździe,**
- **prostota konstrukcji części (powodująca, że zdatność do pełnej restytucji takiej części jest możliwa do oceny bez skomplikowanych badań)**

Przy czym nawet w powyższych przypadkach, jeżeli uprawniony (poszkodowany) ma szczególny interes w wykorzystaniu części oryginalnych (np. pojazd był dotychczas serwisowany i naprawiany wyłącznie z użyciem części oryginalnych), to wówczas zakład ubezpieczeń powinien ustalić odszkodowanie z uwzględnieniem wartości takich właśnie części (oryginalnych).

Podobne do wskazanego wyżej stanowisko prezentuje także Sąd Najwyższy (vide wnioski zawarte w treści uzasadnienia do postanowienia Sądu Najwyższego z dnia 20 czerwca 2012 r.,

III CZP 85/11) zdaniem, którego punktem odniesienia do możliwości zastosowania części nieoryginalnych (z zaznaczeniem jednak, że będą to części nieoryginalne o porównywalnej jakości do oryginałów), będzie sytuacja:

- uszkodzenia pojazdu przestarzałego
- gdy dana część przed uszkodzeniem była wyeksploatowana do tego stopnia, że nie może konkurować pod względem użyteczności i ryzyk nawet z częściami nowymi „o porównywalnej jakości”
- gdy doszło do uszkodzenia części oryginalnej o prostej konstrukcji

Przy czym, zgodnie ze stanowiskiem prezentowanym przez Sąd Najwyższy, **warunkiem zastosowania części nieoryginalnych o porównywalnej jakości, jest pełna gwarancja przywrócenia pojazdu do stanu poprzedniego pod każdym istotnym względem.**

Ponadto zdaniem Sądu Najwyższego, jeżeli jednak i w takich sytuacjach, o których mowa wyżej, zajdzie przesłanka interesu poszkodowanego do naprawy pojazdu z wykorzystaniem części oryginalnych, pochodzących bezpośrednio od producenta pojazdu (np. serwisowanie w oparciu o części oryginalne, przeprowadzenie naprawy z wykorzystaniem części oryginalnych) nie będzie możliwe stosowanie przez ubezpieczyciela przy wyliczeniu wysokości odszkodowania cen części nieoryginalnych o porównywalnej jakości.

Uważasz, że Twoje odszkodowanie zostało zaniżone?

Pamiętaj, że zawsze możesz skonsultować się z ekspertami Rzecznika Finansowego. Służą oni pomocą w czasie dyżurów telefonicznych i udzielają odpowiedzi na zapytania e-mailowe. Podpowiedzą, co można zrobić dalej w danej sprawie.

Porady ekspertów z zakresu ubezpieczeń gospodarczych

z zakresu ubezpieczeń komunikacyjnych (OC, AC, assistance), na życie, NNW, domów i mieszkań, turystycznych, kredytów, małych i średnich przedsiębiorstw, rolnych udzielane są pod numerem telefonu:

22 333 73 28

9.00-17.00 w poniedziałki,
9.00-14.00 od wtorku do piątku

Poradę również można uzyskać pisząc na adres:

porady@rf.gov.pl

Uniwersalną radą jest, aby w pierwszej kolejności
złożyć reklamację w instytucji finansowej.

Podmiot rynku finansowego odrzucił Twoją reklamację?

Chcesz dalej walczyć o swoje prawa? Złóż wniosek o przeprowadzenie postępowania interwencyjnego przez Rzecznika Finansowego – szczegóły na:

<https://rf.gov.pl/postepowania-interwencyjne/>

Możesz też spróbować osiągnąć ugodę z ubezpieczycielem w ramach postępowania polubownego – szczegóły: **<https://rf.gov.pl/polubowne/>**

Jeśli interwencja Rzecznika nie powiodła się lub nie udało się osiągnąć ugody, sprawa może zostać rozpatrzona przez sąd. Na tym etapie możesz też zwrócić się do Rzecznika Finansowego o wydanie istotnego poglądu, czyli materiału opiniodawczego o charakterze pomocniczym. Choć dla sądu nie jest on wiążący, to w uzasadnieniu orzeczenia, sąd powinien ustosunkować się do argumentów w nim przedstawionych.

Więcej informacji na **www.rf.gov.pl/istotne-poglady/**



**Rzecznik
Finansowy**

www.rf.gov.pl

#RFdlaUbezpieczonych

#RFdlaPoszkodowanych