



**Rzecznik  
Finansowy**

[www.rf.gov.pl](http://www.rf.gov.pl)

## **RF dla Poszkodowanych**

### **Amortyzacja wartości części (merkantylny ubytek wartości)**


w szkodach likwidowanych z 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 webinarów 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**





Z analizy spraw kierowanych do Rzecznika Finansowego wynika, że przy naprawianiu skutków kolizji drogowych w ramach ubezpieczenia OC ppm sprawcy, często spotykana jest praktyka stosowana przez ubezpieczycieli w procesie likwidacji szkody polegająca na obniżaniu wartości odszkodowania o amortyzację wartości części wymienianych przy naprawie. Ów merkantylny ubytek wartości tłumaczony jest poprzedzającą wypadek drogowy eksploatacją pojazdu. **Takie praktyki ubezpieczycieli stoją w sprzeczności z obowiązującym prawem<sup>1</sup>, orzecznictwem Sądu Najwyższego oraz zaleceniami Komisji Nadzoru Finansowego.**

W odniesieniu do przedmiotowej kwestii znajdują zastosowanie przepisy art. 34 ust. 1 i art. 36 ust. 1 ustawy o ubezpieczeniach obowiązkowych Ubezpieczeniowym Funduszu Gwarancyjnym i Polskim Biurze Ubezpieczycieli Komunikacyjnych wskazujące, iż odszkodowanie ustala się i wypłaca w granicach odpowiedzialności cywilnej posiadacza lub kierującego pojazdem mechanicznym, jeżeli są zobowiązani do odszkodowania za wyrządzoną w związku z ruchem pojazdu szkodę. Wysokość odszkodowania wypłacanego z tytułu ubezpieczenia OC zakreślona jest granicami odpowiedzialności cywilnej posiadacza lub kierowcy samochodu. Tym samym do rozstrzygnięcia o odszkodowaniu z ubezpieczenia OC ppm koniecznym jest sięgnięcie do

ogólnych reguł kodeksu cywilnego odnoszących się do zakresu odszkodowania (art. 361 k.c.) oraz wyboru przez poszkodowanego sposobu naprawienia szkody (art. 363 k.c.).

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 zatem 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 zatem 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.

<sup>1</sup> 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).

Dyspozycja przywołanego wyżej art. 361 (§ 2) k.c. wyraźnie zatem 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. Należy bowiem pamiętać, że zgodnie z art. 363 § 1 k.c. co do zasady poszkodowanemu przysługuje wybór sposobu naprawienia szkody, tj. poszkodowany może żądać przywrócenia pojazdu do stanu sprzed kolizji drogowej (naprawy) lub żądać wypłaty świadczenia odszkodowawczego w wysokości kosztów przywrócenia pojazdu do stanu sprzed kolizji drogowej.

Jeżeli chodzi o uprawnienia poszkodowanego w kwestii naprawy pojazdu oraz jej zakresu, wielokrotnie też wskazywano na te kwestie w orzecznictwie sądowym. Już swoim wyroku z dnia 3 lutego 1971 r. (sygn. akt III CRN 450/70, OSCN 1971, Nr 11, s. 205.) 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. W swoim wyroku z dnia 10 listopada 1992 r. Sąd Apelacyjny

(sygn. akt: I ACr 410/92, OSA 1993, Nr 8, s. 57) wskazał z kolei, iż „zgodnie z powszechnie przyjętą wykładnią – koszty naprawy, 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” również w myśl wykładni gramatycznej. Takie zaś rozumienie kosztów naprawy odpowiada pojęciu *damnum emergens*, to jest strat, które poniósł poszkodowany i o których mowa w przytoczonym powyżej art. 361 § 2 k.c.”

Ponadto, warto wskazać, że 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 dn. 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 wyraźnie wynika z przytoczonych wyżej orzeczeń, pojęcie „ekonomicznie uzasadnionych wydatków” musi mieć odniesienie przede wszystkim do stanu sprzed szkody i nie powinno być powoływane w kontekście abstrakcyjnym.**

W odniesieniu do stosowania przez zakłady ubezpieczeń w swoich „wycenach” potrąceń amortyzacyjnych na ceny części zamiennych należy przede wszystkim wskazać, iż **brak jest przepisu prawa materialnego na gruncie ustawy o ubezpieczeniach obowiązkowych (...), który zezwalałby na dokonywanie potrąceń amortyzacyjnych**, a co za tym idzie brak jest normy prawnej, która wyłączałaby lub ograniczałaby stosowanie ww. art. 361 § 2 k.c. Zmniejszenie odszkodowania w świetle kodeksu cywilnego dopuszczalne jest jedynie w oparciu o art. 362 k.c. bądź art. 440 k.c. Artykuł 362 k.c. wskazuje jako podstawę zmniejszenia obowiązku naprawienia szkody sytuację, gdy poszkodowany przyczynił się do powstania lub zwiększenia szkody. Przepis ten w sposób oczywisty nie może jednak stanowić podstawy do dokonywania przez ubezpieczyciela potrąceń amortyzacyjnych przy likwidacji szkód w ramach polisy OC sprawcy. Zgodnie zaś z art. 440 k.c. ograniczenie obowiązku naprawienia szkody jest możliwe stosownie do okoliczności, jeżeli ze względu na stan majątkowy poszkodowanego lub osoby odpowiedzialnej za szkodę wymagają tego zasady współżycia społecznego. Z treści tego przepisu wynika zatem, iż ograniczenie wysokości obowiązku naprawienia szkody implikowane jest jedynie przyczyną w postaci stanu majątkowego poszkodowanego lub osoby odpowiedzialnej za szkodę, nie zaś faktem konieczności zastosowania potrąceń amortyzacyjnych cen części zamiennych w celu przywrócenia uszkodzonego pojazdu do stanu poprzedniego.

Wobec powyższego, **zdaniem Rzecznika za niedopuszczalne należy zatem uznać stosowanie potrąceń amortyzacyjnych na ceny części zamiennych przy ustalaniu wysokości**

**odszkodowania z tytułu umowy obowiązkowego ubezpieczenia OC ppm.** Jak bowiem zostało już wyżej wskazane, z zasady wyrażonej w 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. Zdaniem Rzecznika, zaaprobowanie odmiennego poglądu, prowadziłoby do niemożliwego do przyjęcia wniosku, iż w sytuacji, gdy została uszkodzona rzecz (pojazd), która była już częściowo używana, to ciężar przywrócenia jej do stanu poprzedniego spoczywa częściowo na poszkodowanym. Do takiego zaś obciążenia poszkodowanego skutkami zawinonego działania sprawcy szkody lub innej osoby odpowiedzialnej cywilnie za powstałą szkodę – nie ma uzasadnionej podstawy prawnej.

W tym miejscu warto ponadto wskazać, że Sąd Najwyższy - w przywoływanym już wcześniej - 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 wchodzą w skład kosztów naprawienia szkody przez przywrócenie rzeczy do stanu poprzedniego. W konsekwencji powyższe wydatki obciążają osobę odpowiedzialną za szkodę”. Oczywiście odszkodowanie nie może być wyższe od poniesionej szkody.

**Jednakże zdaniem Rzecznika Finansowego, współbrzmiającym z linią orzecznictwa Sądu Najwyższego - samo użycie do naprawy nowych części nie powoduje wzrostu wartości rynkowej pojazdu. Naprawienie pojazdu częściami nowymi nie stanowi zatem korzyści po stronie poszkodowanego. Nie można więc żądać od poszkodowanego, by zastąpił części zniszczone, częściami używanymi o podobnym do części wymienianych stopniu eksploatacji czy też, aby zakład naprawczy dokonujący naprawy w miejsce uszkodzonych części wmontował części stare jednocześnie częściowo zużyte.**

Mając na uwadze przedstawioną wyżej argumentację należy zatem stwierdzić, że stosowanie potrąceń amortyzacyjnych – przy likwidacji szkód w ramach ubezpieczenia OC ppm – pozbawione jest nie tylko podstawy prawnej, ale prowadzi również do niedopuszczalnej sytuacji, w której następuje częściowe przeniesienie na poszkodowanego ciężaru przywrócenia uszkodzonej rzeczy do stanu poprzedniego – w oderwaniu od rzeczywistego obowiązku odszkodowawczego sprawcy szkody i tylko z tej przyczyny, iż rzecz uszkodzona była już częściowo używana, czy też wcześniej naprawiana. Należy tutaj również pamiętać o innej niezwykle istotnej kwestii, a mianowicie, że nawet najbardziej staranna naprawa pojazdu nie zapobiegnie zmniejszeniu jego wartości rynkowej w stosunku do jego stanu sprzed szkody, bowiem sam fakt uczestnictwa pojazdu w wypadku wpływa na obniżenie tej wartości (vide uchwała Sądu Najwyższego z dnia 12 października 2001 r.; III CZP 57/01; OSNC 2002/5/57). Tym samym w przypadku ewentualnej późniejszej sprzedaży takiego pojazdu istotną rolę odegra aspekt

psychologiczny. Dla potencjalnego nabywcy z pewnością bowiem będzie mieć znaczenie okoliczność, że pojazd był wcześniej uszkodzony, przez co już sam fakt naprawy może mieć wpływ na obniżenie ceny takiego pojazdu.

W podsumowaniu powyższego, należy dodatkowo wskazać, że przedstawione tutaj stanowisko – kwestionujące zasadność opierania obniżania należnego odszkodowania z tytułu amortyzacji wymienionych w pojeździe części – znalazło swoje potwierdzenie w uchwale Sądu Najwyższego z dnia 12 kwietnia 2012 r. (III CZP 80/11) – podjętej, co należy podkreślić, na skutek zagadnienia prawnego przedstawionego przez Rzecznika Ubezpieczonych, w której Sąd 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”*. Powyższa uchwała w pełni potwierdziła prezentowane przez Rzecznika Finansowego (a uprzednio przez Rzecznika Ubezpieczonych) stanowisko, iż **poszkodowany dochodzący roszczenia w ramach ubezpieczenia OC ppm może żądać w przypadku uszkodzenia pojazdu mechanicznego, aby należne odszkodowanie zostało ustalone w oparciu o ceny nowych części bez potrąceń amortyzacyjnych.**

Reasumując, analiza orzecznictwa uzasadnia konkluzję, iż powszechne jest stanowisko wskazujące, że jeżeli dla osiągnięcia celu naprawienia szkody, którym jest przywrócenie uszkodzonego pojazdu do takiego stanu używalności, jaki istniał przed wyrządzeniem szkody, konieczne jest użycie nowych części (brak jest możliwości dokonania lakierowania, prostowania, naprawiania uszkodzonych części pojazdu), to poniesione na nie wydatki wchodzą w skład niezbędnych i ekonomicznie uzasadnionych kosztów naprawy pojazdu. Potwierdzenie powyższego stanowiska dotyczącego bezzasadność stosowania - z założenia - potrąceń amortyzacyjnych, stanowią wyroki Sądu Najwyższego: z dnia 20 października 1972 r. (sygn. akt II CR 425/72,), z dnia 5 listopada 1980 r. (sygn. akt III CRN 223/80), z dnia 25 kwietnia 2002 r. (sygn. akt I CKN 1466/99), z dnia 11 czerwca 2003 r. (sygn. akt V CKN 308/01), z dnia 24 lutego 2006 r. (sygn. akt III CZP 91/05), jak też ww. uchwała z dnia 12 kwietnia 2012 r. (III CZP 80/11). Podobne stanowisko prezentują w omawianej tu kwestii także sądy powszechne, które generalnie kierują się linią orzecniczą Sądu Najwyższego. I tak np. w uzasadnieniu do swojego wyroku z dnia 15 września 2019 r. Sąd Rejonowy w Kłodzku (sygn. akt: I C 1008/18) stwierdził, że: *„Ubezpieczyciel nie może swobodnie zaniżać odszkodowania o koszty amortyzacji pojazdu i zastaniać się tym, że uszkodzone części nie były nowe”* (zob. też: wyrok Sądu Rejonowego w Katowicach z dnia 14 kwietnia 2011 r., sygn. akt: I C 907/10/14 oraz wyrok Sądu Rejonowego w Katowicach z dnia 26 stycznia 2011 r., sygn. akt: I C 526/10/5). Warto także w tym miejscu przywołać wyrok Sądu Rejonowego w Bytowie z dnia 1 lutego 2018 r. (sygn. akt: I C 56/16), gdzie w treści uzasadnienia

znalazło się stwierdzenie, iż: *„Literalna wykładnia art. 361 § 2 i art. 363 § 2 k.c. nie daje podstaw do obniżenia należnego poszkodowanemu odszkodowania o różnicę pomiędzy wartością części nowej a wartością części, która uległa uszkodzeniu, wyliczoną odrębnie dla każdej części. Za taką wykładnią przemawiają również argumenty celowościowe. Przyjęcie, że odszkodowanie może być obniżone o różnicę pomiędzy wartością części nowej i części starej stanowiłoby wyraźny sygnał dla poszkodowanego, aby poszukiwał on nie części nowych, lecz części uzyskanych z tzw. odzysku”*. Ponadto Sąd stanął na stanowisku, że: *„Zakład ubezpieczeń powinien ustalić wysokość odszkodowania z uwzględnieniem cen części nowych, jeżeli są one potrzebne do naprawy samochodu. W szczególności nie ma podstaw, aby odrębnie oceniać wartość części samochodu i jeżeli części stare były w chwili wypadku częściowo zużyte, obniżać należne odszkodowanie. Co więcej obowiązkiem zakładu ubezpieczeń jest ustalenie i wypłacenie odszkodowania w wysokości uwzględniającej wartość nowych części, których zamontowanie jest potrzebne, aby pojazd został przywrócony do stanu sprzed zdarzenia wyrządzającego szkodę”*. Prezentując powyższe, należy jednak zauważyć, że w niektórych orzeczeniach sądów powszechnych pojawia się - w kontekście omawianej tu materii - także tzw. stanowisko pośrednie, 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 np. o opony czy elementy układu wydechowego (zob. np. wyrok Sądu Rejonowego dla Warszawy-Śródmieścia z dnia 9 listopada 2009 r., I C 301/08), wyrok Sądu Rejonowego w Olsztynie z dnia 29 kwietnia 2009 r., I C 448/08, wyrok Sądu Rejonowego w Gdańsku z dnia 16 lipca 2010 r., I C 847/09).



Przy omawianiu przedmiotowego zagadnienia, warto także wskazać na **aktualne wytyczne Komisji Nadzoru Finansowego z dnia 16 grudnia 2014 r. dotyczące likwidacji szkód z ubezpieczeń komunikacyjnych**. Zgodnie z wytyczną Komisji Nadzoru Finansowego nr 16 – „Zakład ubezpieczeń powinien ustalić świadczenie z umowy ubezpieczenia OC posiadaczy pojazdów, w wysokości uwzględniającej celowe i ekonomicznie uzasadnione koszty nowych części i materiałów służących do naprawy uszkodzonego pojazdu. Jeżeli zakład ubezpieczeń wykáže, że dokonana naprawa doprowadziła do wzrostu wartości pojazdu, w stosunku do jego wartości sprzed zajścia zdarzenia ubezpieczeniowego objętego umową, może on pomniejszyć wartość świadczenia o kwotę odpowiadającą temu wzrostowi”. Zgodnie z przywołaną wyżej wytyczną Komisji Nadzoru Finansowego, ubezpieczyciel powinien zatem w sporządzonej przez siebie – na potrzeby likwidacji szkody w ramach polisy OC sprawy – kalkulacji naprawy uwzględnić ceny nowych części i materiałów **bez stosowania potrąceń amortyzacyjnych**. Powyższe zastrzeżenie zostało wprost wyartykułowane w ust. 2 wytycznej nr 16 – gdzie wskazano, iż „**Ustalając należne świadczenie, zakład ubezpieczeń nie powinien stosować amortyzacji. Powyższa zasada dotyczy wszelkich uszkodzonych części pojazdu**”. Odstępstwo od powyższej reguły, zdaniem KNF jest możliwe wyłącznie wtedy, gdy ubezpieczyciel udowodni, że zamontowanie w aucie nowych części (bez zastosowania amortyzacji części) doprowadziłoby do wzrostu jego wartości. Jak dowodzi praktyka rynku, wykazanie ww. faktu będzie jednak niezwykle trudne, zważywszy na fakt, iż każda kolizja, w której bierze udział samochód i związana z tym naprawa prowadzi zwykle do obniżenia jego wartości rynkowej, a nie jego wzrostu. Potwierdzają to jednoznacznie trendy

panujące na rynku sprzedaży pojazdów, które pozwalają na postawienie tezy, iż pojazd, który brał udział w kolizji, nawet po jego naprawie w oparciu o nowe części, traci na wartości i co za tym idzie nie uzyskuje kwoty sprzedaży, takiej jak analogiczne auto, noszące tzw. przymiot pojazdu bezwypadkowego. Trzeba także pamiętać, że poszkodowany chcąc przywrócić swój uszkodzony w wypadku pojazd do stanu poprzedniego nie ma możliwości zakupu używanych części o takim samym stopniu zużycia, jak części, które uległy uszkodzeniu. Trudno także wyobrazić sobie sytuację, aby warsztat naprawczy wykonujący naprawę pojazdu – nawet na żądanie poszkodowanego – w miejsce uszkodzonych w czasie wypadku części pojazdu wmontował stare części już częściowo zużyte, a tym bardziej by potem udzielił gwarancji, iż wykonana w taki sposób naprawa, z uwzględnieniem zużytych części, zapewniła prawidłową eksploatację i bezpieczeństwo w użytkowaniu pojazdu. Ponadto jak słusznie wskazał Sąd Najwyższy w treści uzasadnienia do swego postanowienia z dnia 7 grudnia 2018 r. (sygn. akt: III CZP 51/18) – „konieczność naprawienia szkody w całości oznacza, że wartość techniczna i rynkowa pojazdu sprzed jej zaistnienia i po tym fakcie powinna być taka sama, a naprawiony pojazd ma zapewnić poszkodowanemu taki sam komfort jazdy i bezpieczeństwo, jak przed zdarzeniem”. Jednocześnie Sąd zauważył, że: „naprawa pojazdu z reguły nie powoduje, że odzyskuje on swoją pełną wartość handlową w stosunku do stanu sprzed wyrządzenia szkody. Nawet w przypadku kompleksowej naprawy w autoryzowanym zakładzie mechanicznym, zgodnie z technologią producenta, przy użyciu nowych, oryginalnych części pojazd naprawiany w realiach rynkowych, jest z reguły wart mniej niż pojazd, który nie uczestniczył w kolizji i nie podlegał procesowi naprawczemu”.

Podsumowując należy więc stwierdzić, że stosowanie przy likwidacji szkód w ramach ubezpieczenia OC ppm potrąceń amortyzacyjnych jest pozbawione nie tylko podstawy prawnej, ale prowadzi również do niedopuszczalnej sytuacji, w której następuje częściowe przeniesienie na poszkodowanego ciężaru przywrócenia uszkodzonej rzeczy do stanu poprzedniego w oderwaniu od rzeczywistego obowiązku odszkodowawczego sprawcy szkody i tylko z tej przyczyny, iż rzecz uszkodzona była już częściowo używana, czy też wcześniej naprawiana.

**Brak jest bowiem przepisu prawa materialnego na gruncie ustawy o ubezpieczeniach obowiązkowych (...), który zezwalałby na dokonywanie potrąceń amortyzacyjnych, a co za tym idzie brak jest normy prawnej, która wyłączała lub ograniczałaby stosowanie art. 361 § 2 k.c. (który statuuje zasadę pełnego odszkodowania).**

**Odszkodowanie z ubezpieczenia OC ppm powinno więc – zgodnie z zasadą pełnej kompensaty wyrządzonej szkody określoną w art. 361 § 2 k.c. (tzw. zasada pełnego odszkodowania) – pokryć szkodę w pełnej wysokości.**

Oznacza to w praktyce, że:

- świadczenie odszkodowawcze powinno uwzględniać, w przypadku uszkodzenia rzeczy (np. pojazdu), 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,
- zakład ubezpieczeń powinien zatem ponieść koszty naprawy wszelkich, uzasadnionych wydatków w celu przywrócenia uszkodzonego pojazdu do stanu sprzed szkody, nawet gdyby były to wydatki hipotetyczne.

## 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](mailto: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/](http://www.rf.gov.pl/istotne-poglady/)**



**Rzecznik  
Finansowy**

[www.rf.gov.pl](http://www.rf.gov.pl)

**#RFdlaUbezpieczonych**

**#RFdlaPoszkodowanych**